

**Eduardo Kingman Garcés, *Oficios y Trajines Callejeros y el modelo de estudio de las ciudades*,  
Flasco, Quito, 2014**

**Carlos Ernesto Aguilera Arellano**  
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ZACATECAS

Dentro del libro *Los trajines callejeros. Memoria y vida cotidiana. Quito, siglos XIX y XX* compilado por Eduardo Kingman Garcés y Blanca Muratorio se desprende el artículo escrito por el mismo Kingman titulado “*Oficios y trajines callejeros*” (pp. 27-112). Este libro es un compilado de cinco ensayos relacionados con los primeros trabajadores que transitaban por la ciudad de Quito haciendo toda una confluencia cotidiana que significó una creación de redes de relación entre toda la población ecuatoriana.

Kingman es saludado como un historiador y antropólogo con una enorme trayectoria académica que ronda entre los estudios antropológicos, históricos y urbanísticos, siendo el ya citado uno de sus textos más completos acerca de la historia de Quito.

La lectura de *Oficios y Trajines callejeros* motiva a un intento de desmenuzamiento para encontrar algún tipo de “modelo teórico” para el estudio y análisis de las ciudades latinoamericanas, para así realizar futuras investigaciones que versen entre lo urbanístico, lo social y antropológico. A simple vista el texto, pareciera una investigación especializada solamente en los trabajadores ecuatorianos y su función social y cotidiana en la ciudad, más al adentrarse en la historia de los trajineros del siglo XIX se descubre todo un análisis de la transición de Quito a pasar de una ciudad de corte señorial a un intento de primaria modernidad del siglo XX.

A lo largo del artículo de Kingman, se muestra una ciudad precolonizada y tradicional “predominantemente agraria” que atravesó por un proceso de modernización lenta y transitoria, entre finales del siglo XIX y gran parte del XX, como parte de una evolución natural promovida por las autoridades del Ayuntamiento, basando los parámetros de aplicación en una marcada

estraficación social económica y étnica, sin segmentar la convivencia de todos los individuos en espacios comunes y cotidianos.

Kingman utiliza las bondades que ofrece la historiografía cultural y las herramientas de la transdisciplinariedad, haciendo que su trabajo ronde entre un análisis antropológico del alcance que tuvieron los oficios populares —los trajineros en este caso— en el desarrollo de la “modernidad temprana”, rosando entre un estudio urbanístico e histórico acerca de la vida cotidiana, dando pie a un estudio bastante completo de la capital ecuatoriana durante el siglo XIX. ¿Es posible utilizar los parámetros que usó Kingman para acercarse a un estudio que defina las características principales de las ciudades latinoamericanas?

Al adentrarse al estudio de una ciudad tiene que definirse previamente el enfoque por el que se someterá el análisis. En el caso de Kingman utilizó varias perspectivas, como un panorama urbanístico y predominantemente social. En el apartado *La ciudad y su modelo* de su artículo menciona una premisa interesante: “el peso de una ciudad no puede medirse solo por el número de edificaciones, extensión, cantidad de pobladores, sino por su capacidad de responder a los requerimientos económicos políticos y sociales de la urbanización” (pp. 33). El autor reconoce que es imposible hacer una distinción de una ciudad andina —en general una ciudad latinoamericana— con una europea en la misma época por ser distintas administrativa y económicamente.

Así que lejos de realizar una comparación exhaustiva de la dinámica de las ciudades, que no deja de ser un útil ejercicio, sería conveniente analizar una ciudad por su *funcionalidad*, es decir si las autoridades son correspondientes con las necesidades de la población civil, si existen leyes coherentes, si hay una estabilidad financiera, si existen proyectos urbanísticos, higienistas y modernizadores, fomento de valores y etcétera.

Para iniciar con una investigación acerca de una ciudad latinoamericana es necesario ubicarla en un contexto predeterminado. Recolectar la mayor cantidad de fuentes, que no sólo evoquen a los registros depositados en los acerbos documentales, sino también fotografías, reseñas de viajeros, y de ser posible relatos orales. Agregaría además, estatuas, nombre de las calles, mapas de traza urbana, actas eclesiásticas y de registro de trabajo.

Es necesario desprenderse de la noción de que todas las ciudades latinoamericanas se basan en modelos europeos y que corresponden a una única línea de desarrollo.

Es cierto que hemos vivido los efectos de la modernización y la urbanización y la urbanización como parte de un sistema integrado de desarrollo capitalista pero, ¿se trata exactamente de lo mismo? ¿Ocupamos el mismo lugar dentro del sistema-mundo? ¿Somos realmente el resultado de transiciones sucesivas, signadas de ante mano por el modelo

europeo? Si eso fuera así, no tendría sentido desarrollar investigaciones históricas a no ser como ejercicios de reafirmación e modelo.

Como se nota la cita anterior, Kingman propone tomar distancia de esa noción totalizadora de desarrollo urbano y encontrar en las ciudades una funcionalidad propia de su contexto, para poder clasificarla como una urbe de relativa importancia.

Para desprenderse de ese “modelo tradicional” y crear una nueva fórmula, el antropólogo e historiador tiene la facultad para revisar en que aspectos una ciudad corresponden con sus necesidades. Kingman, por mencionar un ejemplo, se basa en el análisis del desarrollo del comercio en la entidad. En el caso de Quito del siglo XIX, una parte de la economía se basaba en el intercambio de recursos primarios, artesanías, “cachivaches” y productos esenciales. Todo se movía de los barrios a los puntos de interés por medio de los trajineros —arrieros, para México y otras partes de Latinoamérica—. Una ciudad con un comercio dinámico como la capital ecuatoriana, muestra el nivel de organización y poder de consumo de los habitantes.

La dinámica de las ciudades andinas era, en ese sentido, distinta a la de las ciudades europeas (aunque posiblemente no de la Europa del siglo XVII o XVIII), ya que amparaba a un gran número de población flotante, proveniente de las poblaciones de los alrededores y de los llamados barrios (p. 34).

Para revisar que la ciudad a estudiar sea coherente con sus necesidades, basta con revisar el tipo de comercio y la magnitud del mismo.

Uno de los aspectos que se consideran relevantes para identificar si una ciudad fue vanguardista durante el periodo decimonónico son el tipo de medidas de saneamiento aplicadas. El aseo de calles y empedrado de las mismas y la realización de obras públicas para la población civil son solo algunas de las acciones del Ayuntamiento. Lo anterior, es una influencia directa de la modernidad europea, pues las mejoras a la traza urbana, el adornamiento de jardines públicos y plazas no es un fenómeno que ocurrió sólo en Ecuador, sino en gran parte de las urbes de América Latina. Un ejemplo inmediato es el caso del periodo porfirista en México entre 1879 y principios del siglo XX. Donde una de las características de este gobierno fue la aplicación de un “afrancesamiento” de las ciudades.

Las obras públicas realizadas en una ciudad cumplen diversas funciones civiles, como el caso de los mercados, lugares donde existe una confluencia de diversos individuos de distintos oficios y *modus vivendi*. La calle y las plazas se volvían el verdadero escenario donde se desarrollaba la convivencia entre ciudadanos. El caso de Quito, es que la ciudad tenía un rol establecido entre

personas con oficios populares y hacendados ricos o señores feudales. De allí la importancia del trajinero, ya que era un vínculo entre ambas esferas sociales.

Dentro del gran contenido que compone la tesis de Kingman, los trajineros son la muestra de la relación entre espacios rurales y urbanos, y su importancia en el desarrollo mercantil y sobre todo social. El trajinero ecuatoriano no era visto como un simple peón dedicado a su oficio, sino que era tomado en cuenta en su función, al grado de estar obligado a registrarse dentro de un censo público que avalara su identidad. Además de los trajineros, jornaleros, carpinteros, comerciantes, zapateros, prostitutas y un largo etcétera entre ocupaciones tenían que registrarse. ¿Qué nos dice lo anterior en base a las observaciones de Kingman? En primera que la capital ecuatoriana y espacios circundantes era nutrida en oficios y apegada a los estatus de una administración de corte civil y cumplimiento con las instituciones, como parte de un proceso de “modernización temprana”, basada según la conclusión de *Oficios y trajines callejeros*, en una modernidad no solo en el aspecto urbanístico sino también educativo y moral, y no solo basado en una visión elitista.

Eduardo Kingman sutilmente muestra la importancia de los personajes cotidianos dentro del análisis acerca de la funcionalidad de las ciudades decimonónicas. ¿Qué otro tipo de personajes pueden servir para ilustrar esa tesis? Un caso específico es el de los aguadores de Zacatecas, ciudad minera ubicada al centro-norte de la república mexicana. Durante el siglo XIX y principios del siglo XX. Estos trabajadores resultaron indispensables para el desarrollo cotidiano de la ciudad al repartir el vital líquido a los hogares y centros públicos, siendo reconocidos por su labor y obligados a adherirse al registro civil para tener un control más ordenado de su trabajo.

Existen más aspectos que Kingman muestra en su estudio para verificarla funcionalidad de una ciudad, como el caso de los “espacios compartidos” (p. 103) donde, se ejercían las diversiones públicas, y se mostraba el *barroquismo* de los pobladores. Espacios como bares, cantinas, plazas de toros, tabernas e Iglesias donde se desarrollaban festividades de corte religioso demuestran una apertura a las celebraciones públicas pensadas para el desenvolvimiento de los ciudadanos.

La creación de gremios populares, que habla de una población civil organizada y la respuesta a la “comunidad trágica” que demuestra los valores de la población responde ante las tragedias naturales.

El “modelo tradicional” que se mencionó inicialmente en este texto, sirve para analizar el funcionamiento social de una ciudad es a través de las élites, las formas de progreso y la comparativa con las urbes europeas, tomándolas como modelo de desarrollo (p. 103). Kingman hace lo contrario al basar su análisis en los aspectos de lo subversivo, lo subalterno, mutándolo en la vida trajines callejeros de Quito. Por eso la relevancia de estos actores cotidianos, aunque merecen

mención otros tipo de trabajadores cotidianos, que podrían ser fuente de análisis para estudios de la modernidad en las ciudades.

El motivo del desmenuzamiento del análisis de Quito durante su etapa de modernidad temprana, es un intento de encontrar un modelo diferente que pueda servir para otros análisis de ciudades latinoamericanas, basado en los estatutos propuestos por Kingman: la revisión de comercio de las ciudades, el tipo de diversiones populares, el trabajo de los actores cotidianos que transitan por las calles y las políticas de saneamiento públicas. Queda a consideración del lector la relevancia del análisis ofrecido por Eduardo Kingman.

### Bibliografía

KINGMAN GARCES, Eduardo. *Los trajines callejeros: memoria y vida cotidiana: Quito siglos XIX y XX*. Ecuador, FLACSO, 2014

BURKE, Peter. *Formas de hacer historia, España*, Alianza Editorial, 1996