

**CAMINOS PREHISPÁNICOS Y RUTAS COMERCIALES EN LOS ANDES EN LOS SIGLOS
XVI Y XVII. EL CASO DE LA AUDIENCIA DE QUITO.**

CAMILA ANDREA OSORIO IJAJI

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
CALI
2025

**CAMINOS PREHISPÁNICOS Y RUTAS COMERCIALES EN LOS ANDES EN LOS SIGLOS
XVI Y XVII. EL CASO DE LA AUDIENCIA DE QUITO.**

CAMILA ANDREA OSORIO IJAJI

Monografía para obtener el título de Licenciada en Ciencia Sociales

Director: Yoer Javier Castaño Pareja
Doctor en Historia de El Colegio de México
Profesor Asistente del Departamento de Historia
Universidad del Valle

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
CALI
2025

Nota de aceptación

FIRMA DE JURADO

FIRMA DE JURADO

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento a todas las personas que, de una forma u otra, hicieron posible la realización de este trabajo de grado. En primer lugar, agradezco a mis padres, quienes, con su confianza en mí, fueron una fuente constante de motivación en cada etapa de este proceso. Agradezco especialmente a mi prima Daniela, quien ha dejado una gran huella en mi vida y me dio el impulso necesario para continuar.

A mi director, gracias por su paciencia, orientación y por compartir su conocimiento de manera generosa. Su dedicación y compromiso no solo enriquecieron este proyecto, sino que también dejaron una huella en mi formación y en mi forma de ver el mundo académico. Así mismo agradezco a los profesores que en este trayecto me brindaron su apoyo y sus conocimientos.

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	1
1. LA CONSOLIDACIÓN DE UN IMPERIO.....	5
1.1 Las Expansiones de Túpac Yupanqui y Huayna Cápac	6
1.2 La Organización social y gubernamental del Imperio inca.	8
1.2.1 Los Curacas	11
1.2.2 El Ayllu.	11
1.3 La economía del Tawantinsuyu.	12
1.3.1 La administración de la tierra y la producción	12
1.4 La fuerza de trabajo	15
1.4.1 La mita	15
1.4.2 La minga	16
1.4.3 El ayni.....	17
1.5 La explotación de los recursos.....	17
1.5.1 La agricultura.....	17
1.5.2 La minería.....	19
1.5.3 Los camélidos y la producción de tejidos.....	19
1.6 Un acercamiento a las comunidades indígenas del Ecuador.....	21
2. UN ACERCAMIENTO ARQUEOLÓGICO A LOS CAMINOS PREHISPÁNICOS DE LA AUDIENCIA DE QUITO.....	25
2.1 Los caminos del Imperio Inca.....	25
2.2 La organización del sistema vial.....	27
2.3 La ingeniería del camino Inca.....	27
2.4 Las rutas y las distancias del camino de la sierra y sus conexiones con la costa ecuatoriana.....	35
2.4.1 Del río Mira a San Francisco de Quito.....	35
2.4.2 De San Francisco de Quito a Riobamba.....	37
2.4.3 Desde Riobamba a Tomebamba (Cuenca).....	39
2.4.3.1 De Tomebamba (Cuenca) hacia la costa ecuatoriana.....	41
2.4.4 De Tomebamba a Loja en el valle de Cusibamba.....	45
2.4.4.1 Del valle de Cusibamba al valle de Cangochamba.....	48
2.4.5 Desde el río Pindo hasta el río Jubones	48
2.5 La ruta y las ciudades de la costa ecuatoriana.....	51
2.5.1 De Puerto Viejo a Guayaquil	51
2.6. El uso de los caminos prehispánicos.....	54

2.6.1. Los fines militares y administrativos.....	54
2.6.2 El comercio y transporte de población.....	55
2.6.3. El tránsito hacia los lugares sagrados.....	57
3. EL IMPERIO ESPAÑOL EN LOS ANDES.....	59
3.1 La exploración, conquista y colonización en el mundo andino.....	59
3.2 Las actividades económicas de la Audiencia de Quito.....	66
3.2.1 La producción lanar y los obrajes.....	68
3.2.2 El transporte y uso del ganado mayor y menor en los Andes ecuatorianos.....	71
3.2.3 La producción aurífera de la Audiencia de Quito.....	72
4. CAMBIOS Y CONTINUIDADES EN LOS CAMINOS PREHISPÁNICOS TRAS LA CONQUISTA ESPAÑOLA Y SU VISUALIZACIÓN EN LA RUTAS EN EL CAMINO REAL DE QUITO	74
4.1 Legislación, sostenimiento y agentes involucrados en los caminos, tambos y puentes	74
4.2 Sostenimiento de tambos, puentes, caminos	75
4.2.1 Agentes involucrados en la movilización.....	76
4.2.2 Indios cargueros.....	78
4.2.3 Utilización de mulas y caballos	79
4.3. Las principales rutas comerciales de la Audiencia de Quito y sus cambios y continuidades desde el período prehispánico hasta el colonial.....	81
4.3.1 Cambios y continuidades en el camino entre Quito y el Nuevo Reino de Granada.....	82
4.3.2 La sierra norte de la Audiencia de Quito.....	83
4.3.2.1 La sierra norte, de Otavalo a la ciudad de Quito.....	83
4.3.3 Quito.....	85
4.3.4 La sierra norcentral, de Quito a Riobamba.....	87
4.3.5 Riobamba- Guayaquil.....	91
4.3.2 La sierra sur, entre Cuenca y Loja.....	93
4.3.2.1 Cuenca - puerto de Guayaquil y Zaruma.....	93
4.3.2.2 Cuenca-Loja.....	97
4.3.2.3 Loja-Zaruma	99
5. Conclusiones	102
6. Fuentes y Bibliografía.....	106
Glosario.....	112

Figura 1. Expansión del Tawantinsuyu por gobernante, entre 1438 y 1525.....	7
Figura 2. Disposición geográfica de las comunidades indígenas en Ecuador.....	22
Figura 3. Densidad de población indígena en Ecuador.....	24
Figura 4. La red vial del Imperio inca.....	26
Figura 5. Puente tradicional de madera.....	29
Figura 6 Sistema de drenaje tradicional.....	30
Figura 7 Puente colgante tradicional.....	30
Figura 8 Puente sobre el río Ollantaytambo.....	31
Figura 9 Esquema de muro de contención del camino Inca.....	32
Figura 10 Alineamientos de piedras, delimitando el camino.....	33
Figura 11. Camino prehispánico seguido por Cieza de León, desde el río Mira hasta la ciudad de Quito.....	36
Figura 12 Camino prehispánico seguido por Cieza de León desde Quito hasta Riobamba.....	38
Figura 13 Camino prehispánico seguido por Cieza de León desde Riobamba hasta Tomebamba.....	40
Figura 14. Caminos transversales desde el camino central de la sierra hasta el noroccidente del golfo de Guayaquí	42
Figura.15 Caminos trasversales desde el camino central de la sierra hasta el noroccidente del virreinato del Perú	44
Figura 16. Caminos seguido por Cieza de León desde Tomebamba hasta Loja.....	47
Figura. 17 Caminos prehispánicos paralelos al camino central de la sierra, entre el río Jubones y el río Pindo	50
Figura. 18 Camino prehispánico de la costa de la Audiencia.....	53

Figura 19 Núcleos económicos y principales rutas comerciales de la Audiencia de Quito durante el periodo colonial.....	82
Figura 20 Título del documento: Tierras de pastar ganado que se encuentran en el camino de Riobamba a Mocha.....	89
Figura 21 Tramo del camino colonial al sur de la Audiencia de Quito, durante la primera mitad del siglo XVIII	98

RESUMEN

Durante la dominación inca en la zona norte del imperio, se estableció una vasta red de caminos, cuya arteria principal, el Qhapaq Ñan o "camino real" tenía como objetivo principal comunicar los principales núcleos poblacionales con las zonas productivas de la sierra y la costa. Con la llegada de los conquistadores ibéricos, el legado indígena no fue completamente eliminado. Por el contrario, tanto los caminos prehispánicos como sus elementos constitutivos, lejos de ser abandonados, fueron adaptados por los colonizadores para facilitar la movilidad de personas, animales y mercancías, consolidando así su relevancia en la estructura económica colonial. En la Real Audiencia de Quito, estos caminos fueron fundamentales para conectar los centros de producción y fortalecer la economía colonial. Además, este proceso de adaptación marcó un período de profundas transformaciones en las dinámicas sociales, económicas, políticas, religiosas y constructivas, lo que provocó un cambio significativo en el panorama de la región.

Así que la presente investigación tiene como objetivo analizar la importancia y trascendencia de los caminos prehispánicos durante el período colonial temprano en la Real Audiencia de Quito. Con este propósito, se implementó un método de investigación descriptivo, analizando fuentes primarias y secundarias que permitieran identificar los cambios y continuidades desde el período prehispánico hasta la colonia. En conclusión, a lo largo de esta investigación se han señalado históricamente las transformaciones y persistencias materiales, funcionales, demográficas y comerciales ocurridas a lo largo de los tramos principales y secundarios de los caminos prehispánicos en lo que hoy es el territorio de Ecuador, abarcando los períodos preincaico, incaico y colonial

PALABRAS CLAVE: Caminos Prehispánicos, Caminos Reales, Circuitos Comerciales, Arriería, Audiencia de Quito.

INTRODUCCIÓN

El Imperio Inca construyó una vasta red de caminos conocida como Qhapaq Ñan o Gran Camino Inca, que se extendía por más de 40,000 kilómetros y conectaba sus territorios desde el sur de la actual Colombia hasta Chile y Argentina. Estas rutas, creadas con una ingeniería avanzada, se adaptaban a diversas geografías, como montañas, valles, desiertos y selvas, incorporando puentes colgantes, escalones tallados en roca y sistemas de drenaje. Su propósito principal era consolidar la unidad política del Tawantinsuyo facilitando la comunicación, el intercambio comercial, el transporte de tributos y la movilización militar. Además, incluían tambos (que servían como puntos de descanso y almacenamiento), los chasquis (o mensajeros que aseguraban una comunicación rápida) y una serie de puentes que permitían la comunicación entre las poblaciones, entre otros elementos. Esta red no solo reflejó una destacada organización estatal, sino que también dejó un impacto cultural y técnico perdurable que influyó en las vías coloniales y, que, en ciertas zonas, permanece hasta hoy.

La conquista ibérica de amplias porciones del Nuevo Mundo no implicó una "tábula rasa" del mundo indígena, ya que sobrevivieron elementos del antiguo orden prehispánico que fueron aprovechados por los castellanos en su beneficio. Uno de estos elementos fue, sin lugar a dudas, los antiguos caminos prehispánicos y sus diversos elementos constructivos, utilizados para la movilidad de personas, animales y el transporte de mercancías. Bajo las particularidades del territorio americano, se emprendió la construcción y adaptación de caminos, puentes y ciudades prehispánicas con el fin de conectar los centros de producción entre sí y facilitar su acceso a los principales puertos. Este proceso tenía como objetivo primordial consolidar y enriquecer la empresa colonial hispana. Para analizar tal fenómeno, esta investigación se centró en la Real Audiencia de Quito durante los siglos XVI y XVII, la cual abarcaba la mayor parte del actual Ecuador, el sur de Colombia (incluyendo regiones como Pasto, Popayán y Cali) y el norte del Perú (como Piura y Cajamarca), además de extender su jurisdicción nominal sobre algunas zonas de la Amazonía. Aunque su control sobre estas regiones orientales era limitado, Quito funcionaba como el centro político, judicial y administrativo de este extenso territorio andino y costero del virreinato del Perú.

A partir de lo anterior, esta investigación se centró en analizar la importancia y transcendencia que tuvieron los caminos prehispánicos durante el período colonial temprano. Para complementar dicho análisis se señalaron históricamente el uso y las funciones de los caminos prehispánicos durante el Imperio inca, destacando los cambios y continuidades en cuanto a sus aspectos materiales y funcionales. Se determinaron las dinámicas y patrones tanto comerciales como demográficos realizados sobre aquella intrincada red vial y finalmente se demostró que ciertos tramos de los caminos prehispánicos se mantuvieron y modificaron para el beneficio de la empresa colonial, particularmente en la jurisdicción de la Real Audiencia de Quito entre los siglos XVI y XVII.

Todo ello para responder a las preguntas centrales que se abordan en esta investigación, que son: ¿Cómo se utilizaron los caminos prehispánicos durante el período colonial, especialmente los tramos ubicados en la Real Audiencia de Quito? ¿Qué cambios materiales y funcionales experimentaron las rutas prepizarrianas durante dicho período en el espacio señalado? Así que estas preguntas buscan orientar el objetivo general de la investigación, que consiste en analizar la importancia y trascendencia de los caminos prehispánicos durante el período colonial temprano en la Real Audiencia de Quito.

Varios estudios han abordado la configuración económica, territorial y social de la Audiencia de Quito desde la época colonial, aportando pistas fundamentales para articularla con el espacio andino y el desarrollo de sus estructuras internas. De esta manera, Deler (2007), en su obra denominada “Ecuador: del espacio al Estado nación”, examina la construcción del territorio ecuatoriano desde el período colonial hasta la aparición del estado-nación. Se centra en cómo el espacio geográfico y político fue moldeado a través de dinámicas coloniales, prestando especial atención a la continuidad de las estructuras indígenas y su transformación bajo la lógica colonial. Por su parte, Borchart (1998), en su libro “La Audiencia de Quito: aspectos económicos y sociales siglos XVI-XVIII”, proporciona un relato integral de los procesos económicos y sociales que afectaron a la región a lo largo de tres siglos. Cubre la producción, el trabajo indígena, el comercio y el enfrentamiento local frente al imperial que moldeó las relaciones de poder y las condiciones materiales en la Audiencia de Quito. A la par, Castaño (2019), en su trabajo nombrado “Eslabones del mundo andino: Comercio, mercado y circuitos pecuarios en el Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito”, estudia las redes comerciales y las rutas pecuarias que unieron ambos territorios de las actuales Colombia y Ecuador. Su investigación revela cómo el comercio interregional —especialmente el de ganado— configuró una economía dinámica y articulada que trascendía los límites administrativos coloniales, y cómo estas redes sustentaron mercados locales y regionales. Asimismo, Tamara Estupiñán (1997), en su texto “el mercado interno en la Audiencia de Quito”, se enfoca en los intercambios económicos al interior de la Audiencia, destacando la importancia de los mercados locales y la circulación de productos como eje de cohesión territorial. Su trabajo muestra cómo las rutas internas, muchas de ellas heredadas del período prehispánico, sirvieron de soporte para la economía colonial.

Sin lugar a duda, todos estos autores aportaron significativamente a la comprensión de las actividades sociales y económicas desarrolladas a lo largo de la Audiencia de Quito, centrándose principalmente en la circulación de bienes entre los grandes núcleos productivos y su valor nominal. Sin embargo, se desconoce o se ha prestado poca atención al papel crucial que jugó la red vial en la articulación de estos espacios. Los caminos, muchos de origen prehispánico no solo permitieron el traslado de mercancías, sino que facilitaron el contacto entre regiones, el movimiento de personas, la recaudación de tributos y la consolidación del control colonial. Esta infraestructura fue la base material que sostuvo el desarrollo económico regional, permitiendo que las dinámicas comerciales se mantuvieran activas y que los mercados locales se conectaran con circuitos más amplios, tanto dentro como fuera de la Audiencia.

El análisis de la articulación territorial, económica y social en los espacios coloniales andinos requiere un enfoque multidimensional. Diversos autores han desarrollado modelos teóricos y conceptuales que permiten comprender cómo se estructuró la economía colonial y el papel de los caminos en la configuración de redes comerciales. Para ello, esta investigación se soportó teórica y conceptualmente en las investigaciones de, en primer lugar, Carlos Sempat Assadourian (1982), pues en su obra clásica en “El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico”, propone una teoría sistémica de la economía colonial. Su planteamiento parte del supuesto de que la economía colonial funcionaba bajo un sistema articulado en torno a un mercado interno, donde las regiones productoras estaban integradas a un espacio económico mayor, coordinado por centros urbanos como Lima o Potosí. En este sistema, los caminos eran ejes fundamentales de articulación, pues permitían la circulación de bienes, tributos y personas entre regiones subordinadas y centros de poder.

Igualmente, Alban D'Entremont (1997), en su libro “Geografía económica”, ofrece una mirada amplia sobre los factores que inciden en la distribución espacial de las actividades económicas. Introduce conceptos clave como localización económica, accesibilidad, y costos de transporte, todos fundamentales para entender cómo se estructuraron las rutas comerciales en la época colonial. Complementariamente, se ha hecho uso de la teoría de lugares centrales de Walter Christaller, la cual consta de núcleos que sirven para abastecer a sus respectivas regiones en bienes y servicios. Dichos núcleos tienen cierto grado de centralidad, y ésta se encuentra ligada a la cantidad de bienes y servicios que ofrece este núcleo. Por tal motivo, según la importancia y la especialización de los bienes y servicios estos lugares centrales tienen un rango mayor o menor. Hay entre ellos una jerarquía. Su enfoque permite ver los caminos coloniales no solo como rutas físicas, sino como componentes estratégicos en la lógica espacial de la economía. Estos han sido inestimables para guiar el análisis de las sociedades precolombinas presentes en las investigaciones de John Murra (1972).

Su conocido modelo del control vertical de pisos ecológicos plantea que las sociedades andinas prehispánicas estructuraban su economía accediendo y descendiendo simultáneamente a distintos pisos altitudinales para aprovechar la diversidad ecológica. Este modelo sigue siendo clave para entender las bases sobre las que se construyó la economía colonial en los Andes, ya que muchas rutas coloniales siguieron antiguos patrones indígenas que conectaban zonas ecológicas complementarias. Por otro lado, ha sido relevante el trabajo colectivo de Useche, De la Cruz, Rodríguez de León y Sierra (1995) en “Caminos reales de Colombia”, pues en tal trabajo se aporta una perspectiva empírica y cartográfica sobre la infraestructura vial colonial, analizando cómo se construyeron, usaron y transformaron los caminos reales. El estudio muestra cómo estos caminos fueron esenciales no solo para el comercio, sino también para la consolidación del control político y administrativo de la Corona.

El enfoque metodológico de esta investigación es descriptivo, ya que busca observar, registrar y analizar de manera sistemática las características y relaciones de los fenómenos estudiados,

sin intervenir ni manipular las variables. Según R. Gay (1996), la investigación descriptiva se apoya en la recopilación y análisis de datos con el objetivo de probar hipótesis o generar una comprensión más profunda de una situación específica. En este caso, el objetivo no es establecer causalidades, sino entender cómo se configuraron históricamente las dinámicas en torno a los caminos prehispánicos y su transformación durante el período colonial.

Para los fines de esta investigación este tipo de enfoque permite identificar patrones, relaciones y continuidades en el uso de las rutas de transporte, así como su función dentro de los circuitos comerciales y de control territorial. Para ello, se recurre tanto a fuentes primarias (como mapas antiguos, documentos coloniales, crónicas, ordenanzas y registros administrativos) como a fuentes secundarias (estudios históricos, investigaciones arqueológicas y análisis geográficos contemporáneos). El uso combinado de estas fuentes posibilita una reconstrucción detallada del proceso de apropiación, adaptación y uso de los caminos prehispánicos por parte del aparato colonial, especialmente en lo que respecta a los llamados caminos reales y su integración en los circuitos económicos de la Audiencia de Quito.

En este contexto, dentro de los métodos de la investigación histórica se incluye el método heurístico. Delgado (2010) afirma que “en historia sería el manejo de las fuentes escritas y orales principalmente” (p. 11). Por ello, esta investigación realiza una revisión exhaustiva de fuentes primarias disponibles en acervos documentales, como la plataforma PARES del Archivo General de Indias, las relaciones geográficas del Perú y Quito, el Archivo Nacional del Ecuador, los libros del cabildo de Quito, y las colecciones de cédulas reales y documentos cartográficos presentes en estos centros académicos. Estas fuentes primarias aportan información veraz sobre el fenómeno específico en el período seleccionado.

Adicionalmente, se han utilizado fuentes secundarias de autores destacados que han realizado investigaciones relacionadas con el tema. Estos documentos se organizaron en fichas de lectura para facilitar su redacción y consulta. Posteriormente, dichas fichas se clasificarán por ejes temáticos, y la información contenida fue sistematizada en bases de datos, mapas, series, cuadros estadísticos y gráficos. El objetivo consistió en construir un texto claro, coherente y conciso que respondiera a las preguntas e hipótesis planteadas.

Respecto a los retos y dificultades de la investigación sobre los caminos prehispánicos en la Real Audiencia de Quito, se encontró que la información sobre la red vial prehispánica y colonial está dispersa entre distintas fuentes arqueológicas, históricas y cartográficas, lo que dificulta la reconstrucción continua de los caminos. Además de una escasa documentación específica sobre tramos concretos de los caminos prehispánicos en la Audiencia de Quito. Sin embargo, tras una exhaustiva investigación se logró cohesionar los aspectos, económicos, históricos, arqueológicos, sociales y cartográficos, tal como se presentan en este trabajo.

1. LA CONSOLIDACIÓN DE UN IMPERIO.

Durante el periodo formativo de América del Sur, emergieron importantes civilizaciones teocráticas como los Paracas, Mochica, Tiwanaku y Nasca, las cuales comprendieron el periodo entre el 700 a.C. y el 1000 d.C desempeñando un papel crucial en el desarrollo regional. Tras su declive, surgieron estados militares, como la etnia Wari, cuya caída en el siglo X d.C. abrió paso a la expansión de la etnia Chimor en el norte. A inicios del siglo XV, la rápida ascensión de los Incas puso fin al dominio Chimor, marcando un nuevo capítulo en la historia de la región.

Aunque estas culturas surgieron en distintos momentos históricos, Rostworowski (1999) señala que la arqueología sugiere que la influencia Wari pudo haber alcanzado a los incas, particularmente en su organización administrativa. En este sentido, los incas heredaron conceptos de complementariedad y reciprocidad de las poblaciones andinas anteriores, lo que moldeó su estructura económica y sociopolítica. Además, antes de la llegada de Manco Cápac a Cuzco, la región ya había sido habitada por otras culturas, como lo demuestra la arqueología a través de las transiciones en la cerámica local, influenciada por Ayacucho, Nasca y Tiahuanaco.

Así pues, Espinoza (2010) indica que, los mitos de origen inca coinciden con un proceso de peregrinación, en el que los ancestros incas llegaron a un valle considerado tierra prometida. Allí se consolidaron cuatro Ayllus al mando de Manco Cápac. Con el tiempo, se estableció una estructura política y social en Cuzco, en la que las panacas reales tuvieron un papel crucial en la corte del Sapa Inca, conservando la memoria y la momia del gobernante fallecido. Los incas se apropiaron de las prácticas culturales, ideológicas y organizativas de las etnias vecinas, para aplicarlo a una escala imperial. Pachacútec, considerado el iniciador del estado incaico, fue responsable de una serie de reformas y proyectos que incluyeron la construcción de caminos, tambos, puentes y la fundación de ciudades estratégicas.

Como menciona Mould de Pease (2007), para mantener el poder, Pachacútec y su hijo, Túpac Yupanqui, implementaron alianzas matrimoniales entre la élite inca y las etnias conquistadas. Esta estrategia, junto con la incorporación de elementos culturales de los pueblos subyugados, consolidó la organización del imperio. Los incas también establecieron centros administrativos en las principales poblaciones conquistadas, donde los señores locales se encargaban de hacer cumplir las nuevas doctrinas y garantizar la producción agrícola. Desde dichos centros, como menciona Murra (1990), los señores locales tenían la responsabilidad de adaptar y hacer cumplir las nuevas doctrinas entre los habitantes a su cargo, creando así un orden jerárquico administrativo que conectaba Cuzco con las poblaciones andinas.

En cuanto a la expansión territorial, los colonos Mitmaq, establecidos en áreas productivas y estratégicas, desempeñaron un papel fundamental no solo en la producción agrícola, sino también en la artesanía y el control político. En este sentido, también consolidaron su poder sobre uno de los elementos vitales de los Andes como lo son las tierras productivas esenciales para el sustento de los habitantes. Por lo tanto, después del proceso de conquista y colonización, el Estado incaico estableció colonias de *mitmakunas* en los Archipiélagos Verticales¹. Sin embargo, Murra (1990) señala que estos colonos *Mitmaq* tenían roles de militares y artesanos. Esto implica que el papel de la *Mitta* no solo se usaba para garantizar la producción alimentaria suficiente, sino que, incluía otros aspectos vitales de la vida cotidiana, en otras palabras, también se convertían en un método para el control político y la redistribución de excedentes. En contraste, cuando una etnia era insurrecta se optaba por remover del mando a los curacas y eran remplazados por familias aprobadas por la élite cusqueña, pues a estas familias se les confiaba el cumplimiento de las obligaciones tanto para el Estado como con la comunidad. En el caso de las comunidades indígenas del Ecuador, González (1890) indica que, al principio de la campaña expansionista que inicio aproximadamente en esta región en el año 1470, y tras conquistar otros pueblos, se expulsaron millares de paltas y cañaris lejos de su lugar de origen, para evitar sublevaciones.

1.1 LAS EXPANSIONES DE TÚPAC YUPANQUI Y HUAYNA CÁPAC

Túpac Yupanqui (1471 – 1493), sucesor de Pachacútec y décimo Inca del Cuzco, fue un gran conquistador que expandió el imperio por las cuatro regiones del Tawantinsuyu: Chinchaysuyu, Antisuyu, Cuntisuyu y Kollasuyu. Como señala Del Busto (2005), fundó ciudades y pueblos estratégicos, como Huánuco, Quito y Tomebamba, y organizó una vasta red de caminos y tambos. Durante sus campañas, conquistó territorios que se extendían desde Quito hasta la costa de Manabí, y desde el Alto Madre de Dios hasta el río Maule en el sur.

Huayna Cápac (1493–1527), su hijo y sucesor, continuó la expansión del imperio, enfocándose en pacificar las tierras del Chinchaysuyu. Según Espinoza (2012), su proyecto más destacado fue la ampliación del sistema vial inca, especialmente el camino real que conectaba Cuzco con Quito. Bajo su mando, la *llacta* de Quito adquirió mayor relevancia, y Huayna Cápac consolidó su control sobre las tierras del norte, pacificando regiones sublevadas como Vilcashuamán, Cajamarca y Chachapoyas. Según el cronista Cieza de León, Huayna Cápac emprendió un viaje hacia Quito con esta premisa:

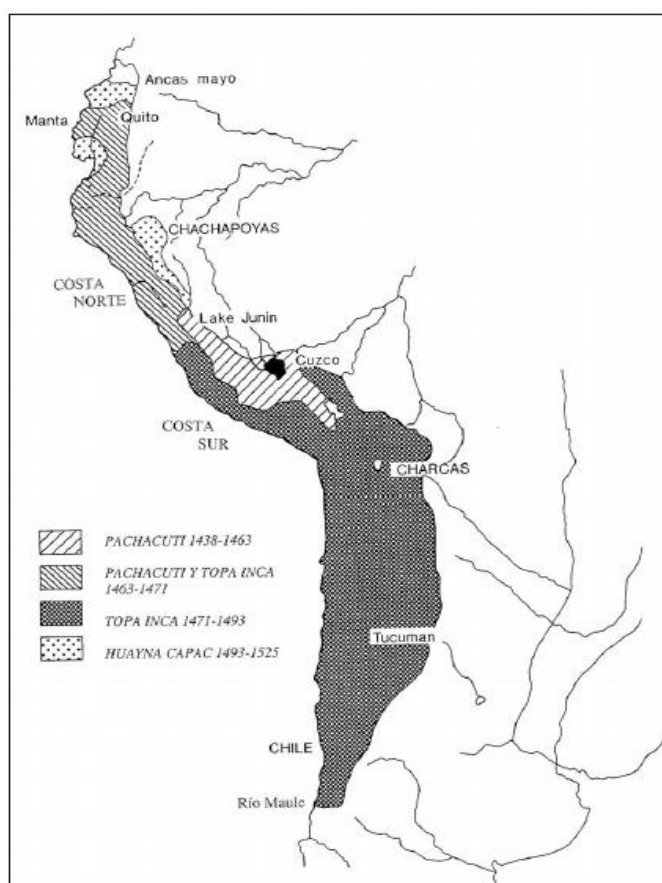
Mandó Guaynacapac que se entendiese en hacer un camino más real, mayor y más ancho que por donde fue su padre, que llegase hasta Quito, donde tenía pensado ir; y que los aposentos ordinarios y depósitos y los postas se pasasen a él [...] salieron correos a lo avisar y luego fueron

¹ Murra rompe con la idea de que la economía andina dependía exclusivamente del intercambio o comercio como en otras civilizaciones. En su lugar, plantea una economía redistributiva y de autosuficiencia, gestionada verticalmente por el propio grupo social

orejones a lo mandar cumplir y se hizo un camino, el más soberbio y de ver que hay en el mundo, y más largo, porque salía del Cuzco y llegaba a Quito y se juntaba con el que iba a Chile. (p.437)

El sucesor se casó tres veces, la primera, con su hermana, con la que no tuvo hijos; la segunda, con otra de sus hermanas, madre de Ninan Cuyuchi y de Huáscar; y la tercera con su prima carnal. Además, contrajo nupcias con una princesa Inca o una *ñusta*, que era su prima hermana y nieta de Pachacútec, con la que tuvo a Atahualpa, dejando como resultado de estas uniones la trinidad que se disputaron el curacazgo del Tawantinsuyu. Como menciona Del Busto (2005), Huayna Cápac en su lecho de muerte indicó a Ninan Cuyuchi como heredero legítimo del sapainca, pero, al morir ambos, el poder fue disputado entre Huascar y Atahualpa, lo que favoreció el desmembramiento y debilitamiento del imperio. Finalmente, tras todas estas campañas de conquista y colonización, para cuando llegaron los españoles encontraron un vasto imperio que se extendía desde el sur de Chile hasta la frontera entre Colombia y Ecuador, como se puede observar en la figura 1.

Figura 1: Expansión del Tawantinsuyu por gobernante, entre 1438 y 1525



Fuente: adaptado de Tawantinsuyu. El estado inca y su organización política, (p. 72), por Pärssinen. M, 2003.

1.2 LA ORGANIZACIÓN SOCIAL Y GUBERNAMENTAL DEL IMPERIO INCA

El Imperio Inca, también conocido como Tawantinsuyo, fue una de las civilizaciones más complejas y organizadas de América precolombina. Como indica Bonilla (2002) su estructura social se basaba en una rígida jerarquía donde el Sapa Inca, considerado hijo del dios Sol (Inti), concentraba el poder político, militar y religioso. La población estaba organizada en *ayllus*, unidades de parentesco que compartían tierras y trabajo, de las cuales se hablará más adelante. Pease, F. (2001) concuerda en que el Inca era una figura sagrada y central, cuya autoridad se reforzaba mediante ceremonias religiosas y la idea de su origen divino. La ciudad del Cuzco, centro político y espiritual del imperio, simbolizaba el “ombligo del mundo” y albergaba templos como el Coricancha, dedicados a los dioses principales.

Desde el punto de vista político y económico, el imperio estaba dividido en cuatro regiones (*suyos*) administradas por funcionarios leales al Inca. El Estado controlaba la producción y distribución de recursos mediante sistemas como la mita (trabajo obligatorio), la minka (trabajo comunal) y el ayni (ayuda recíproca). Según Hernández (2011), la economía era agraria y se apoyaba en un complejo sistema de terrazas de cultivo, almacenamiento y caminos. Esta organización permitió sostener una red eficiente de redistribución de bienes que garantizaba el bienestar de la población y fortalecía la autoridad del Estado.

Para asegurar el control y la dominación sobre los pueblos conquistados, los incas impusieron mecanismos como los mitimaes (traslado forzado de comunidades), la difusión del quechua como lengua oficial y la construcción de una extensa red vial (Qhapaq Ñan) que facilitaba el flujo de información, recursos y tropas. Además, Rostworowski (1999) esclarece que, integraron elementos culturales y religiosos locales en su cosmovisión, reforzando el poder ideológico del Estado. En esa misma dinámica los matrimonios por conveniencia entre las élites del Cuzco y las de diversos grupos étnicos fueron una estrategia política empleada por los incas para consolidar su imperio. En este contexto, el Inca cimentó agrupaciones sociales basadas en el parentesco y la dualidad, interrelacionando a las familias de los curacas de distintos *ayllus* con las élites.

El dualismo fue una característica central en la organización social andina. Según Rostworowski (1999), este principio tenía sus raíces en las relaciones de parentesco y se expresaba en la división dual dentro de los grupos étnicos, incluyendo la ciudad del Cuzco, donde se distinguían las dinastías de los Hanan Cuzco y los Urin Cuzco. Esta estructura también se replicaba en la organización de los *ayllus*, divididos en Hanan y Urin, así como en la distribución de los *suyus* o regiones del imperio. Como lo indica el cronista Guamán Poma de Ayala (2015), las regiones del norte —Chinchaysuyu y Antisuyu— estaban asociadas respectivamente con las mitades Hanan y Urin; del mismo modo, en las regiones del sur —Collasuyu y Cuntisuyu— se mantenía esa misma lógica de división dual.

Con el fin de mantener el imperio bajo control, se estableció una extensa red de funcionarios que velaban por la pervivencia del camino, sus elementos y la funcionalidad de estos. El cronista Felipe Guamán Poma de Ayala (2015) indica que estos funcionarios se organizaban en una jerarquía que comprendía a los *Apocunas*, los *Tucricuts* y los *Curacas*. Las funciones de los Apocunas, usualmente cuatro hombres de confianza seleccionados por el Sapa Inca actuaban como representantes del Estado en cada uno de los cuatro *suyus* del imperio. Su principal función era asegurar que los *Curacas* y *Tucricuts* cumplieran con sus obligaciones hacia el Estado. Gracias a su labor, muchas de las órdenes emitidas por Pachacútec, Túpac Yupanqui y Huayna Cápac fueron ejecutadas de manera eficaz.

Los *Tucricuts*, también conocidos como gobernadores del Sapa Inca, residían en la ciudad capital de cada provincia. Según el cronista Guamán Poma (2015) eran delegados del poder, de jerarquía inmediata después de los *Apocunas*, y supervisaban los ámbitos civil, penal, militar, económico y administrativo. Entre sus responsabilidades se encontraban la apertura, construcción, mantenimiento y operación de caminos, puentes, tambos, colcas, el sistema de chasquis y la organización de las mitas. Para llevar a cabo estas tareas, contaban con la ayuda de los *Quipuquimayos*, quienes les proporcionaban información clave que luego transmitían al Apocuna correspondiente.

En esta misma línea se encuentran los *Capacñan tucricut* o administrador de caminos, el cronista Guamán Poma (2015) señala que, en el tiempo de los incas había seis caminos reales con sus atajos, los cuales eran gobernados por un *tucricut* inca. Según lo descrito por el cronista, el primer camino real iba por el arenal, los llanos y concluía en el mar del Sur; el segundo camino real, se extendía por Choclococha, Carachi, Quilcata, Huatacocha y Urapampa; el tercero, se orientaba por Huailacucho, Quecamachay, Pomaranra; el cuarto, se introducía por Vilcashuaman, Andahuailas, Huamanga, Tayacaja, Jauja; el quinto camino real se extendía por la cordillera de los Andes y se encontraba con el sexto camino real, el cual iba desde la misma montaña hacia el mar del Norte.

Una de las prácticas tradicionales de las comunidades indígenas era ofrecer ofrendas, conocidas como *camarico*, a diversas autoridades y figuras estatales que pasaban por sus territorios, como militares, el Sapa Inca, la nobleza cusqueña y otros personajes importantes. Estas ofrendas solían consistir en alimentos u objetos útiles para los viajes. Además, a lo largo de los caminos se disponía de recursos esenciales, como los 'huamanies', mensajeros rápidos llamados 'chasquis' y refugios conocidos como 'tambillos', que brindaban apoyo a los viajeros.

Los *Chaca suyuyoc* o administrador de puentes, según el cronista Guamán Poma (2015), tenía la responsabilidad de supervisar los grandes puentes, tales como Jauja, Angoyaco, Sangaro, entre otros. De la misma manera, los puentes más pequeños, como Chalhuanca, Pampamarca, etc. Estos últimos estaban contruidos con bejuco o juncos entrelazados y recubiertos con resina. Además, se utilizaban puentes de madera y balsas operadas por indígenas balseros. El cronista indica que esta infraestructura se mantuvo hasta la llegada del

virrey Marqués de Cañete, quien asumió el gobierno en 1590 y ordenó la construcción de los puentes de Lima, Angoyaco y Jauja en calicanto. Posteriormente, su hijo, el virrey don García Hurtado de Mendoza, también Marqués de Cañete, continuó con estas obras.

El despliegue de esta red administrativa, que supervisaba los diferentes componentes del camino y su mantenimiento, indica que su planeación y construcción no fueron tomadas a la ligera. Por el contrario, fueron considerados elementos fundamentales para la organización estatal, los cuales servían para articular uno de los componentes indispensables para la supervivencia de las poblaciones en la cordillera de los Andes: las tierras productivas, ubicadas en los diferentes pisos ecológicos, las cuales fueron meticulosamente gestionadas por funcionarios.

Según, Guamán Poma (2015), los amojonadores de *Hunacauchō* y *Conaraqui* Inca, designados por Túpac Yupanqui y Huayna Cápac junto con su consejo real, tenían como objetivo establecer límites territoriales. Esto permitía a las comunidades indígenas de la sierra, los yungas y las zonas costeras ejercer su jurisdicción tanto en las tierras altas como en las llanuras. Este sistema se utilizó para distribuir las parcelas agrícolas en los diferentes pisos térmicos, con el fin de asegurar que los habitantes de la sierra tuvieran acceso a parcelas para el cultivo de coca y fruta en la región de los yungas. Esta distribución de tierras en los diferentes pisos ecológicos, fue clave para la organización estatal. Esta visión se alinea con lo planteado por Murra (1975), quien formuló el concepto del control vertical de pisos ecológicos, destacando cómo los incas gestionaban diversas zonas agrícolas distribuidas altitudinalmente para garantizar la autosuficiencia de las comunidades. Esta lógica no solo respondía a necesidades productivas, sino también a una estrategia de integración y dominación del territorio andino. Al respecto, afirma Guamán Poma (2015):

Aunque fuesen dos indios, aunque fuese uno solo, aunque fuese una india o niño les repartían sementeras, chacras, pastos y acequias, agua para regar sus chacras así de la montaña como de la sierra y yungas, con sus acequias de riego y ríos, leña, paja, con mucho orden y concierto sin agraviar a nadie. (p 131)

Los amojonadores llevaban a cabo estas tareas para cumplir con sus obligaciones hacia las deidades, la élite del Ayllu, la nobleza cusqueña, los militares y aquellos que no podían sostenerse por sí mismos, como niños, ancianos y enfermos. Dentro del sistema de creencias andino, su función era vigilar y proteger las huacas que señalaban los linderos, las cuales estaban representadas simbólicamente por piedras colocadas de manera vertical en el centro de las chacras para resguardar los territorios. Rostworowski (1999) explica ampliamente cómo las huacas (lugares sagrados) y los ceques (líneas simbólicas del Cuzco) estaban profundamente entrelazados con la administración territorial y la estructura del poder. Las huacas, protegidas y señaladas por los amojonadores, funcionaban como marcadores sagrados y eran esenciales en el mantenimiento del orden social y religioso.

1.2.1 Los Curacas

Los curacas también llamados jefes locales del Ayllu, eran la autoridad en las provincias que fueron conquistados y anexados al Tawantinsuyu por los emperadores del Cuzco, a quienes se les asignaban una serie de deberes y obligaciones dentro del Estado. Dentro del Ayllu se les consideraban descendientes de una sola pareja primigenia de antepasados cuyas momias se conservan en las huacas y al descendiente de estos ancestros se le llamaba curaca. Tenían, además, una función religiosa, pues presidían ceremonias y rituales agrarios. Por otro lado, como menciona Mould de Pease (2009), no todos los curacas eran designados por los grupos étnicos, ya que existían los curacas asignados por el Inca, con la función de administrar a los *Mitmakunas* incaicos y los grupos de *Yanacunas*.

Los señores étnicos tenían la obligación de garantizar la seguridad material en sus territorios, lo que incluía la asignación de lotes de tierra agrícola a cada pareja que formalizara su unión, permitiéndoles seguir cultivando las chacras. Asimismo, como señala Waldemar Espinoza (2012), cada curaca se encargaba de distribuir raciones de alimentos, especialmente aquellos productos que eran relativamente escasos en su región. Además, eran convocados por los *Tucricuts* para cumplir con sus obligaciones hacia el Estado, organizando mingas para la limpieza de acequias, la delimitación de linderos, así como para la construcción o reparación de canales, caminos, puentes y edificios.

Por lo tanto, los curacas tuvieron un papel fundamental en la organización, mantenimiento, estabilidad y continuidad del sistema económico y social del imperio. Su principal responsabilidad era gestionar la vida colectiva, administrar el *sapsi* o bienes comunales, y regular el intercambio de mano de obra a través de la *Mitta*, la *Minga* y el *Ayni*. También se encargaban de cumplir con las obligaciones estatales, como la producción de excedentes para el Estado, los cuales se almacenaban en las colcas y se utilizaban como reservas en tiempos de sequía, calamidades o guerras. Además, organizaban y coordinaban a los contingentes de Mitimayos, que se destinaban a realizar diversas tareas tanto para la comunidad como para el Estado Inca.

1.2.2 El Ayllu

El ayllu era una comunidad compuesta por varias familias en las poblaciones andinas, la cual operaba bajo el principio de la colectividad, que era central en la filosofía andina, donde el individuo no se veía como un ser aislado, sino como parte de una comunidad. Por ello, los miembros del Ayllu se diferenciaban por su etnia, lo que se manifestaba en los distintivos de sus tocados y trajes. Cada miembro tenía derechos y deberes colectivos. Los derechos incluían el acceso a la tierra, a la vivienda y al matrimonio, entre otros, mientras que las responsabilidades abarcaban la participación en la *Minga*, el *Ayni* y la *Mita*. Estas comunidades constituyeron la base de la organización incaica, ofreciendo una solución efectiva ante la

escasez de herramientas y maquinarias. Gracias a esta unidad, se lograron grandes obras de infraestructura y se incrementó significativamente la producción de excedentes en los distintos pisos ecológicos.

Los bienes comunes del Ayllu se conocen como Sapsi y eran administrados por los curacas. "La propiedad del ayllu presenta diversas modalidades: en algunos casos, las tierras estaban localizadas de manera compacta, mientras que, en otros, se distribuían en lotes dispersos en diferentes parajes, ya fuera a la misma altura o en diversos pisos ecológicos" (Espinoza, p. 121). Esta característica aseguraba el suministro de alimentos a las comunidades de distintos pisos térmicos. Según Murra (2002), esto facilitaba la reciprocidad vertical entre los diferentes nichos ecológicos del mundo andino, lo que a su vez garantizaba una economía autárquica o autosuficiente, en la que no existían ni la pobreza ni la esclavitud por deudas.

La mayoría de los Ayllus estaban conformados por familias de agricultores que compartían diversos pisos ecológicos, también existieron otras conformadas tanto por agricultores como por criadores de llamas, alpacas y vicuñas. Por otro lado, los Ayllus reales, también conocidos como Paracas, se encontraban principalmente en Cuzco y sus alrededores. Rostworoski (1999) señala que existían en regiones lejanas, donde se trasladaban como *Mitmas* incas para ejercer vigilancia. Estos ayllus se diferencian de los ayllus comunes; aunque ambos comparten una estructura multifamiliar y colectiva, las tierras en los ayllus reales no eran cultivadas por los miembros de las familias, sino por los yanaconas. Estos trabajadores, al servicio del Estado, podían ser trasladados a diferentes lugares del imperio según la demanda de su trabajo. Según Paese (2007), los yanaconas podían desempeñar diversas labores, que incluían el manejo de cultivos, el cuidado de rebaños de camélidos y tareas administrativas.

1.3 LA ECONOMÍA DEL TAWANTINSUYU

1.3.1 La administración de la tierra y la producción

La economía incaica se caracterizó por su base autárquica y autosuficiente, orientada a satisfacer las necesidades internas sin depender del comercio externo. Este modelo se sustentaba en la redistribución estatal de los excedentes, los cuales eran almacenados en depósitos (*qollqas*) y distribuidos entre todos los estamentos sociales, incluidos nobles, campesinos, soldados y personas en situación de vulnerabilidad. Uno de los pilares fundamentales de esta economía fue la explotación organizada de los distintos pisos térmicos, lo que permitió acceder a una gran variedad de productos agrícolas y recursos naturales. Además, el sistema se apoyaba en un trabajo regular y obligatorio, organizado a través de formas colectivas como la *mita*, la *minga* y el *ayni*, garantizando así el funcionamiento continuo del aparato productivo y la cohesión social del imperio; dichas estructuras se especificarán más adelante.

Al conquistar una región, los incas incorporaron rápidamente el territorio redistribuyendo las tierras y pastos que pertenecían a estas etnias, con el objetivo de destinarlos a la producción agrícola y la cría de camélidos. Los excedentes generados de esta producción se dirigían a cumplir uno de los requisitos fundamentales para el funcionamiento del Estado: las rentas públicas, que eran necesarias para el sostenimiento de las distintas ramas del control estatal.

Las tierras y su población eran administradas y distribuidas comunitariamente, en donde la omnipotencia del Estado permitía suplir los requerimientos de la población por medio de una rígida disciplina de trabajo, organizado y dirigido por las autoridades escalonadas, en donde el papel desempeñado por el campesino andino era fundamental, ya que tenía que cumplir con la producción agraria dentro de las tierras del *ayllu* y producir los excedentes para contribuir al sostenimiento del Estado y las deidades. Todos funcionaban como engranajes de una gran máquina administrativa que hacía posible la producción a gran escala del Tawantinsuyo.

En la organización de parentesco del Ayllu, se evidencia la profunda conexión entre el campesino andino y la tierra. En este contexto, la producción y la propiedad de la tierra se administraban colectivamente como un derecho ancestral fundamental de las comunidades andinas. Según Murra (2002), en el proceso de organización y distribución que garantizaba el derecho a la tierra, nadie podía comprar o vender pastos, chacras o aguas de riego. Esta relación se reflejaba en la concepción del territorio como parte integral de los Ayllus, donde se valoraba la contribución de la energía humana, un aspecto crucial en las relaciones de parentesco que facilitó la abundancia en la producción agrícola y ganadera.

Según Mould de Pease (2009), “la gente podía recurrir prioritariamente a la energía de sus parientes para lograr el mayor autoabastecimiento posible. La reciprocidad se ejercía a través de la mutua prestación de energía humana para la producción comunitaria” (p. 55). Por lo tanto, no es posible estudiar la economía andina sin considerar las organizaciones de reciprocidad y parentesco, ya que el trabajo continuo y el intercambio de excedentes eran parte de la vida cotidiana en los Andes. Además, se desarrolló un sistema de almacenamiento en *Qollqa* o depósitos a lo largo del Tawantinsuyo, que permitía conservar esos excedentes, todos ellos conectados por una extensa red de caminos.

En esta distribución de la tierra existía una jerarquización entre los grupos o instituciones para el usufructo de esta, el cual según Mould de Pease (2009), estaba organizado de la siguiente manera:

1. El Estado
2. El sapainca, como patrimonio suyo
3. De los panacas o ayllus de la realeza cusqueña
4. Colectivos de ayllus ya fueran de agricultores, de mitmas o extranjeros
5. De culto, a cargo de los sacerdotes
6. De los nobles curacas regionales

Esta jerarquización se aplicaba a las tierras de cultivo en los diferentes pisos térmicos, aunque había algunas excepciones. Los pastizales, el agua, los yacimientos de sal y los bosques eran considerados de uso comunal. En contraste, las minas de oro, plata, cobre y estaño pertenecían exclusivamente al Estado.

En este sentido, Murra (2002) menciona que la expansión del Tawantinsuyo lleva consigo una expropiación de la tierra de las etnias locales las cuales eran desplazadas de dicho lugar y pasaban a ser parte de la producción estatal. Sin embargo, en su organización macroeconómica, los incas buscaban que toda su red administrativa y campesina satisficiera sus necesidades más básicas a expensas del Estado, ya sea a través de los almacenes estatales o mediante la asignación de tierras para su propio sustento.

La distribución de tierras entre el Estado, el culto a las divinidades y el ayllu no se realizaba siempre en la misma proporción, ya que el poder cusqueño consideraba la fertilidad de la tierra y el tamaño de la población de las etnias en esta asignación. En los casos de tierras altamente productivas, se asignaba un menor porcentaje a los cultos y a las propiedades de las familias reales, e incluso el Estado reducía su propia tenencia de terrenos para permitir que el ayllu aumentara su capacidad de producción. En este contexto, Huayna Cápac inició la tarea de acondicionar terrenos mediante la construcción de terrazas con robustos muros de piedra para mejorar la productividad agrícola. Este esfuerzo fue llevado a cabo según Murra (1975) con la colaboración de mitimaes multiétnicos, y ejemplos notables de estas iniciativas se encuentran en Cochabamba, Bolivia, y en Quiché, Quito.

Por otro lado, como señala Martti Pärssinen (2003), el Sapainca, como individuo, poseía su propia renta en forma de tierras y productos. Al fallecer, estas propiedades se transmitían a sus descendientes. Es relevante destacar que este patrimonio personal del Sapainca no se transfería al sucesor en el gobierno, quien debía establecer su propio patrimonio. Así, las propiedades permanecían en manos de sus hijos y nietos, quienes no estaban destinados a ocupar cargos de gobierno.

Como se ha mencionado previamente y según Murra (2002), el curaca desempeñaba un papel fundamental en la asignación de parcelas a las familias del ayllu. Se otorgaban múltiples parcelas, ya que no toda la tierra era apta para el cultivo y era crucial considerar el tiempo de descanso que necesitaba cada terreno. En algunos casos, este período de reposo podía ser considerable; por ejemplo, en las zonas dedicadas al cultivo de papa, la tierra requeriría varios años de descanso para recuperarse adecuadamente. Estas parcelas estaban delimitadas por linderos naturales o artificiales y podían encontrarse tanto en la localidad como en diferentes pisos ecológicos.

Los alimentos cosechados en las chacras familiares, comunales y estatales eran procesados y almacenados adecuadamente. Los que se guardaban en las casas se conocían como

pirguas, mientras que otros se almacenaban en lugares soterrados y desvanes llamados *marcas*. Además, existían los almacenes estatales, conocidos como *colcas*, que se ubicaban en las laderas de los cerros cercanos a las *llactas*. Los alimentos transportados a estos almacenes desde largas distancias pasaban por un proceso de deshidratación antes de ser guardados. Tanto las *pirguas*, las *marcas* como las *colcas* tenían la función de acumular alimentos hasta la próxima cosecha y servir como reservas en épocas de sequía, heladas o plagas.

En lo que respecta a la distribución de la cosecha de los grandes señores que poseían extensas tierras productivas, estos tenían la obligación de redistribuir los excedentes generados en sus terrenos. Durante este proceso, los curacas y otros funcionarios recibían donaciones de productos cosechados en diversos pisos ecológicos. En ocasiones, en lugar de recibir donaciones, los funcionarios del Estado eran sostenidos con los productos de los almacenes durante el tiempo que duraba su actividad.

1.4 LA FUERZA DE TRABAJO

1.4.1 La mita

También llamada *mitta* se considera una forma de trabajo que operaba bajo el principio de la colectividad. Esta modalidad de trabajo era llevada a cabo por todas las comunidades pertenecientes al Imperio inca y coordinada por los curacas para administrar la energía humana por turnos, con el fin de producir bienes para la comunidad. Estaban exentos de prestar este servicio los *ayllus* reales, *panacas*, los curacas, el clero, los funcionarios, entre otros, ya que para estos grupos existían los yanaconas.

Con la unificación del Tawantinsuyu, como señala Espinoza (2012), este sistema se llevó a una mayor escala y existían dos formas de servicio al Estado. En primer lugar, estaba la mita de servicio general, que se destinaba a los habitantes de los *ayllus*. Estos eran responsables de tareas como la cosecha, la construcción de templos y *llactas*, la explotación de minas y la edificación de puentes y caminos, entre otras actividades. En segundo lugar, se encontraba la mita de servicios especiales, compuesta por individuos seleccionados específicamente por sus habilidades para realizar labores de orfebrería, tejido, y como chasquis y cargueros del sapainca. Así pues, este mismo autor indica que a través de la dirección de los funcionarios estatales —desde el sapainca, pasando por los *apocunas* hasta los curacas— se lograba coordinar a los grupos de mitimayos para la producción de recursos del Estado.

Para la producción de los bienes comunales, se asignaban mitayos en las tierras de cultivo que estaban ubicadas en los archipiélagos verticales mencionados por Murra (1972). Las chacras de cultivo eran delimitadas como se aludió anteriormente por los amojonadores del reino hunacauccho y conaraqui quienes garantizaban la correcta distribución y delimitación de los *tupos*. Dichos archipiélagos económicos se encontraban a días de viaje en pisos térmicos

diferentes, en donde se ubicaban de forma permanente los *mitmaqkunas*, para que posteriormente en los tiempos de siembra y cosecha viajaran hasta ellos grandes grupos de *mittani*. Es posible que para el transporte de la cosecha hacia los almacenes del *ayllu* y hacia las colcas también se empleara un contingente de *mitayos*.

Este proceso se llevó a cabo con relativa naturalidad ya que el usufructo de diferentes pisos térmicos y las formas de trabajo organizadas no era un sistema totalmente desconocido para las diferentes culturas o civilizaciones andinas previas a los Incas, como los chavínes, moche, nasca, huari, tiahuanaco y chimú. Además, en palabras de Murra:

El control simultáneo de tales "Archipiélagos verticales" era un ideal andino compartido por etnias muy distantes geográficamente entre sí, y muy distintas en cuanto a la complejidad de su organización económica y política. Por ejemplo, lo compartían los *yacha* quechua-hablantes de *Chaupiwaranqa*, que conformaban menos de mil unidades domésticas, pero también los *lupaqa* aymara-hablantes del Titicaca (p. 60)

De igual manera, se establecieron alianzas matrimoniales entre las élites del Cuzco y las familias de los curacas con el objetivo de preservar la estabilidad del imperio. Estas alianzas facilitaron la rápida adaptación al sistema, la recolección de tributos y la garantía de disponibilidad de mano de obra.

1.4.2 La minga

También llamada *minka*, era una forma de trabajo que generaba autosuficiencia comunitaria y se regía bajo el principio andino de la colectividad. Cada miembro perteneciente a la comunidad tenía la obligación de prestar minga, ya que de no hacerlo era duramente sancionado e incluso desterrado. De ahí que las mingas fueran multitudinarias, sin distingos de rangos, edades y sexos. Estaban exentos de prestar este servicio los ancianos, niños, enfermos, viudas, entre otros.

Mediante la minga el *ayllu* construía obras de beneficio público dentro de la jurisdicción de su territorio y que a su vez permitían la interconexión con otras provincias como: canales, puentes, senderos, templos, tambos, depósitos, etc., que les permitía resolver temas socioeconómicos y agro-pastoriles. Dichas actividades eran planificadas tanto por los curacas como por las familias del *ayllu*.

Por otro lado, existían otras modalidades de minga que menciona Espinoza (2012), en las cuales los miembros del *ayllu* prestaban sus servicios en actividades como siembra, cosecha y construcción a otros miembros de la comunidad que no podían valerse por sí mismos, tales como inválidos, viudas, huérfanos menores de edad, enfermos y ancianos. Del mismo modo se prestaba el servicio a parejas recién casadas.

1.4.3 El ayni

El ayni era una forma de trabajo que fomentaba la autosuficiencia comunitaria y se basaba en el principio andino de la reciprocidad. Implicaba la prestación mutua de energía humana para llevar a cabo tareas como la siembra, la cosecha, el cuidado de los animales y la construcción de vivienda o cualquier otra estructura que se necesitase. Las partes involucradas podían ser tanto individuos como familias enteras.

Esta colaboración recíproca garantizaba que no hubiera problemas con la disponibilidad de mano de obra, ya que la cooperación entre parientes aseguraba la estabilidad económica y emocional. Además, la cohesión de la minga y el ayni proporcionaban seguridad al ayllu en la producción de suministros dentro de su territorio.

La prestación de mano de obra estaba regida por la tradición cultural andina, que afianzaba y dinamizaba los vínculos del parentesco y reciprocidad entre las familias del ayllu, por lo tanto, el Estado y sus funcionarios no intervenían en esta actividad.

1.5 LA EXPLOTACION DE LOS RECURSOS

1.5.1 La agricultura

El desarrollo de la agricultura en los Andes se estima que comenzó alrededor de mil años antes de Cristo, como menciona Wachtel (1976) los pobladores de los Andes lograron domesticar muchas plantas, incluyendo a la papa y el maíz en sus cientos de variedades. El mejor ejemplar de este proceso de adaptación climática de los cultivos y personas a los diversos ecosistemas andinos fueron los Tiawanaku, los cuales organizaron sus cultivos en zonas ecológicamente más aptas, pues tenían en cuenta el tipo de cultivo, por lo tanto, recolectaron y seleccionaron productos agrícolas para su domesticación y aclimatación.

La gestión del suelo y su producción estaba intrínsecamente ligada al control de los archipiélagos económicos. En palabras de Murra (2002) los incas lograron obtener una subsistencia holgada y la constitución de reservas de recursos en diferentes pisos térmicos. Este sistema de control pluri ecológico permitía el aprovechamiento máximo de las condiciones ecológicas andinas para sobrellevar las sequías y las crisis agrícolas, lo que hacía rentables las tierras semiáridas de la costa, los valles interandinos, las laderas de los cerros y las zonas altas de la puna.

Durante el Tawantinsuyu, la organización de los cultivos se llevó a cabo a gran escala, aprovechando la mano de obra multiétnica de la mita, que facilitó la producción tanto intensiva como extensiva de la agricultura en todo el imperio. Además, la *mita* ayudó a edificar diferentes instrumentos de tecnología agraria. Para lograr este desarrollo en la producción agrícola, se

implementaron diferentes tipos de estructuras en las diversas zonas geográficas donde se practicaba la agricultura, las cuales se centraban en el aprovechamiento del agua para una adecuada producción de cultivos. De esta manera, se diseñaron y construyeron andenes o terrazas agrícolas que permitieron maximizar el uso del suelo y facilitar el sembrado de diversos productos. Los autores Bar et al. (2013) mencionan que los andenes servían para habilitar las tierras de cultivo en las escarpadas laderas andinas, al mismo tiempo se manejaba una estructura hidráulica que hacía circular el agua a través de los canales que comunicaban los diferentes niveles de los andenes, evitando a la vez la erosión del suelo.

Asimismo, se empleaban los camellones, que consistían en montículos artificiales de tierra elevados por encima de la superficie natural del terreno. Estas estructuras fueron utilizadas durante mucho tiempo por las comunidades andinas, ya que estaban destinadas a la siembra y permitían un mejor drenaje en áreas donde la tierra era poco permeable y susceptible a inundaciones. Así que fue tan relevante este tipo de cultivo que se mantuvo durante el período del Imperio Inca.

De la misma manera, en las tierras altas cercanas al Titicaca se encontraban las *qocha* o charcos, que consistían en hoyos cónicos destinados a almacenar agua de lluvia, lo que permitía hacer frente a las necesidades de riego de los cultivos. Así, el agua podía ser transportada mediante canales de una *qocha* a las tierras circundantes, utilizando estas estructuras en lugar de andenes. Por otro lado, los habitantes de la costa cultivaban en diversas zonas aprovechando el agua subterránea, vital para las áreas desérticas y cálidas. Estas estructuras eran conocidas como *puquios*, los cuales fueron utilizados por culturas como la Nazca. Además, se realizaron canalizaciones en zonas intermedias de los Andes que recibían humedad en determinados momentos del año, facilitando la construcción de canales de riego.

Indudablemente la expansión de las áreas de bajo riego formó parte fundamental de la política económica de los incas, la cual les permitió alcanzar un alto nivel de desarrollo civilizatorio. Sin embargo, estos sofisticados sistemas no fueron las únicas herramientas que utilizaron las comunidades andinas, puesto que también se utilizaron utensilios manuales, como la *chaquitajlla* o arado de pie, estas según Morlon (1996) fueron utilizadas de forma generalizada en todas las regiones de los Andes. Esta herramienta tenía tres variaciones: la primera, era una vara recta que permitía labrar terrenos con poca pendiente; la segunda, era una vara semicurva para trabajar en terrenos con pendientes muy pronunciadas; la tercera, eran varas curvas para arar terrenos con poca inclinación.

Contaban con diversos utensilios, como las *chincas*, fabricadas con cuernos de venado andino, que funcionaban como excavadoras para extraer tubérculos. De manera similar, utilizaban el *allachu*, una vara recta con una lámina de piedra atada a un extremo, que también servía para excavar. Este mismo autor nos indica que, aunque el hombre andino no empleaba animales de carga para labrar la tierra, sí abonaba el suelo, principalmente con estiércol de llama o

alpaca. En las regiones costeras, se recurría al guano proveniente de las islas del litoral, así como al que las aves dejaban en la costa. Este guano, recolectado en la costa, era transportado a lomo de llama y utilizado en las zonas altas de los Andes.

1.5.2 La minería

Los Incas, al igual que otras culturas andinas, no conocieron el hierro; sin embargo, aprendieron a trabajar con otros metales como el oro, la plata, el estaño, el cobre y el bronce. Estos metales eran utilizados en los Andes principalmente para denotar un estatus social y a su vez tenían connotación ritual, en donde proporcionaban una conexión con el mundo espiritual. El autor González (2005) sugiere que los metalurgistas andinos podrían considerarse no solamente artesanos sino puentes de conexión entre lo humano y lo divino a través de la estética del labrado.

La extracción de estos minerales metalíferos era llevada a cabo por un contingente de *mitimayos*, quienes, en ocasiones, realizaban la extracción artesanal de metales como el oro. Este último se depositaba en la arena de los ríos como resultado de procesos erosivos y era transportado por arrastre, lo que daba lugar a fragmentos auríferos en el cauce fluvial. La explotación de las minas se caracterizaba por la estrategia de los mineros indígenas, quienes no se centraban en excavar grandes galerías. En cambio, se dedicaban a seguir las vetas más expuestas de los minerales y, en ocasiones, a trabajar en los socavones. De manera similar, la extracción de piedras preciosas también se realizaba bajo este enfoque, y los resultados de esta labor eran entregados exclusivamente al Estado, sin formar parte del proceso de redistribución de recursos.

Estos metales fueron trabajados por expertos en orfebrería. Para esta labor, se requería una *mita* especializada, destacándose las etnias Chimor e Ishmas. Así, eran llevados al Cuzco y a otras llactas importantes del imperio para trabajar estos materiales, que se fundían en hornos llamados *huayras*. Tras siglos de experimentación, lograron producir aleaciones de metales, como la tumbaga, una combinación de oro y cobre. Además, se elaboraban ornamentaciones que incluían incrustaciones de piedras preciosas, como esmeraldas, destinadas a fines ceremoniales en lugar de utilitarios.

1.5.3 Los camélidos y la producción de tejidos

Durante la época de los Incas desempeñó un papel económico fundamental la domesticación de diversas especies de camélidos destinados al pastoreo, como lo fueron, la llama, la alpaca, la vicuña y el guanaco, los cuales eran utilizados para la carga y eventualmente para el consumo de su lana y carne. Los rebaños eran gestionados por el Estado y diversas etnias.

Es probable que los hatos del Inca se administraran de manera similar a los sembradíos, ya que el cuidado de estos animales formaba parte de la *mitta*, que luego se redistribuía para la producción de textiles destinados a la población, a la élite y a fines ceremoniales. Estas actividades cobraron mayor importancia en las tierras altas, donde el hábitat natural de los camélidos era la puna. Los grupos étnicos de esta región basaban su economía en la cría y engorde de tal tipo de ganado, además, las alpacas se utilizaban para transportar productos de sus colonias lejanas de mitmakunas, ubicadas en la costa del océano Pacífico hacia las tierras bajas del altiplano y la ceja de la selva.

A partir de la lana esquilada de dichos camélidos (especialmente de alpaca) y con algodón se producían trajes e innumerables piezas textiles, además, se teñía la lana en varios colores naturales utilizando pigmentos extraídos de animales, vegetales y minerales. Según Pärssinen (2003), estos tejidos eran altamente estimados, especialmente para la vestimenta del Inca. En los desplazamientos del Inca se realizaban repartos rituales de ropa de lana, asimismo, en las *colcas* estatales se almacenaban tejidos de lana destinados al uso del emperador.

En el arte textil, el autor Espinoza et al. (2010) menciona que los incas dominaban una amplia variedad de técnicas, como el hilado en ruecas y el tejido en telares. Los tejidos más finos eran realizados por especialistas conocidos como *cumbicamayos*, quienes elaboraban piezas destinadas a la vestimenta de la élite o para fines ceremoniales. Este arte alcanzó su máximo esplendor debido a las necesidades del Estado, que requería grandes cantidades de indumentaria para sus servidores en funciones administrativas y militares. A lo largo del imperio se empleaban mujeres llamadas *acllahuasis* que se encargaban de la confección de textiles para el Estado. Dichos tejidos contenían símbolos e ideogramas dispuestos horizontal o a veces verticalmente. Por otro lado, Murra (2002) destaca la importancia de los textiles en las prácticas mortuorias, señalando que hay evidencia arqueológica que demuestra que en los entierros del territorio pan-andino se incluían ofrendas de finos textiles.

En relación con la producción textil y los diversos usos que se les dieron a estos, se destaca el uso de los *quipus*. Estos eran sistemas de cuerdas anudadas utilizados para registrar información numérica y, posiblemente, datos históricos y censales. Carrasco (1985) enfatiza que estos dispositivos permitían a los quipucamayoc, o contadores especializados, llevar un control preciso de tributos, recursos almacenados y población, facilitando así la gestión eficiente del vasto territorio incaico. Además, subraya la ausencia de un sistema de escritura convencional en la cultura inca, resaltando la importancia de los quipus como una alternativa mnemotécnica sofisticada para la transmisión y conservación de información en el Tawantinsuyo.

En las zonas de los Andes donde la altitud sobre el nivel del mar es baja y la puna desaparece, los camélidos son escasos o inexistentes. Sin embargo, con la llegada del Tawantinsuyu, se extendió y generalizó su uso. Por ejemplo, Pärssinen (2003) menciona que la región del Collasuyu tenía una mayor y mejor producción de camélidos en comparación con la región del

Chinchaysuyu. Debido a esta diferencia, durante el incanato se redistribuyeron los camélidos hacia la parte norte del imperio.

Para concluir este apartado, hemos explorado la compleja organización y planificación gubernamental que se desarrolló durante el incanato, desde los inicios de las campañas de conquista y colonización. Estas estrategias buscaban ejercer control sobre las personas, sus creencias, conocimientos y territorios a través de diversos mecanismos. Las estructuras de poder establecidas alcanzaron tanto el ámbito social, político y religioso, formando una jerarquía que permitió gestionar diferentes aspectos de la vida cotidiana de los pobladores de los Andes. El desarrollo de este vasto imperio contó con mano de obra suministrada por las etnias incorporadas, a través de sistemas como la *mita*, la *minga* y, en cierta medida, el *ayni*. Este intercambio de esfuerzo humano facilitó la construcción de elementos esenciales para la consolidación de dicho imperio. Asimismo, el dominio sobre distintos pisos ecológicos amplió el rango de recursos disponibles, generando dinamismo en la economía imperial, aumentando su renta y satisfaciendo las necesidades de las etnias que habitaban dentro de su jurisdicción.

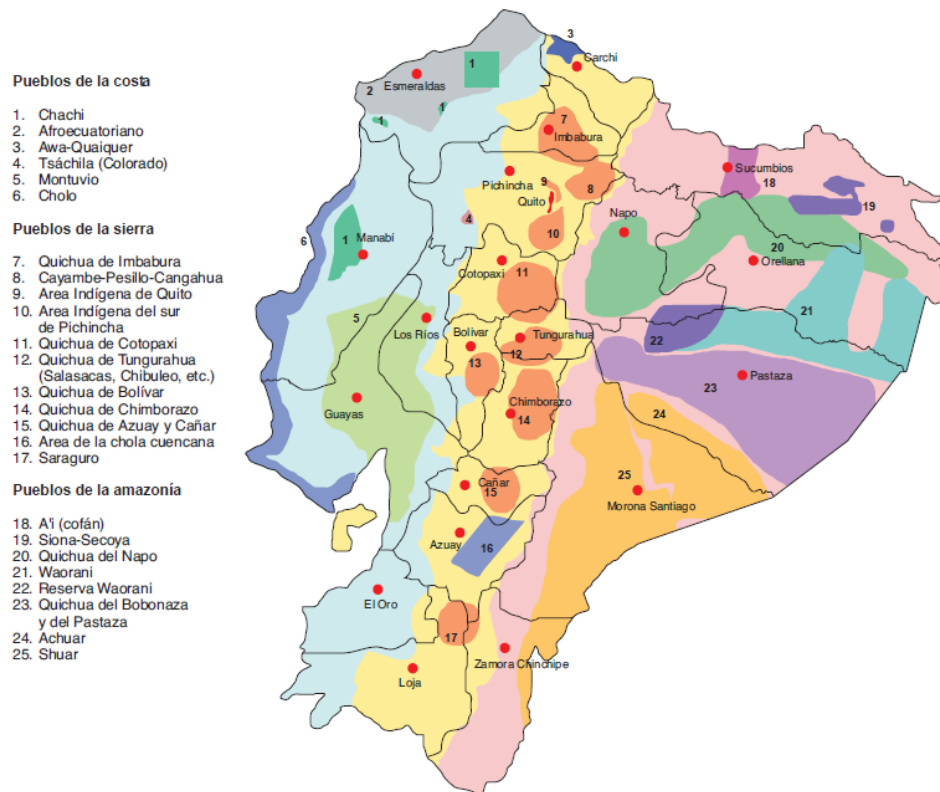
1.6 UN ACERCAMIENTO A LA COMUNIDADES INDIGENAS DEL ECUADOR

Con relación a esto, es importante mencionar la organización social, política y económica preincaica que se desarrolló en la cadena montañosa de los Andes, los valles interandinos y las cuencas hidrográficas conocida como la cultura andina, cuyas poblaciones establecieron sociedades adaptadas a su entorno.

Según lo propuesto por Deler (2007), estas sociedades estaban organizadas en cacicazgos, los cuales consistían en la asociación de varios grupos humanos. Estas asociaciones podían abarcar desde alianzas político-militares entre etnias hasta extensas confederaciones que integraban una gran cantidad de población, formando naciones bajo un sistema cultural, político y económico común.

En este contexto, Maldonado (2006) destaca las unidades políticas denominadas Asanbulu, desarrolladas en la sierra norte e integradas por los pueblos quillasinga, pasto, caranqui, cochasquí, otavalo y cayambe. De manera similar, en el centro se formaron importantes alianzas entre los panzaleos, píllaro, sigcho y puruhá, mientras que en el sur destacaron los cañaris y paltas. En la Costa, fueron relevantes las culturas tolita, atacames, manteños, huancavilcas, punaes y chonos. Finalmente, en la Amazonia sobresalieron los quijos y jívaros. Esta distribución puede observarse en la figura 2.

Figura. 2 Disposición geográfica de las comunidades indígenas en Ecuador



Fuente: adaptado de Pueblos y Nacionalidades Indígenas del Ecuador: De la Reivindicación al Protagonismo Político (p. 101), por, L. Maldonado. 2006.

Referente a la identidad cultural andina, se menciona que estas comunidades, al igual que la mayoría de las comunidades indígenas establecidas en los Andes, poseían una relación íntima con la tierra, el agua, los minerales y la vida vegetal, articulando al ser humano con la naturaleza. Por lo que vale la pena destacar que durante un periodo temprano la ubicación en la línea equinoccial del asentamiento prehispánico donde se localizaba la cultura Quito-Cara, sobre la cual se fundó la ciudad de Quito tenía un valor suntuario para las comunidades indígenas tanto durante el periodo preincaico como durante el incario. De este modo, González (1890) señala que, en el cerro Panecillo, en Quito, existieron durante el periodo preincaico templos dedicados al sol y a la luna.

Asimismo, Maldonado (2006) indica que estas comunidades compartían varias características en su cosmovisión: el intercambio o trueque, el desarrollo integral y sostenible, la participación en la actividad económica mediante el trabajo comunitario, figuras administrativas similares, las festividades, entre otros elementos. Por este motivo, era de vital importancia ejercer control sobre diferentes pisos ecológicos que permitieran una complementariedad de recursos, conocida como "archipiélagos verticales", según Murra.

Esta complementariedad, según Deler (2007), se consolidó durante el periodo de integración, que abarcó del 500 al 1500 d.C. y se llevó a cabo de dos maneras principales. La primera fue

de forma vertical, aprovechando la geografía andina, que separaba los diferentes núcleos económicos mediante altas cadenas montañosas, desiertos costeros, grandes estepas y profundos valles. Esta expansión territorial garantizaba la ocupación y explotación de distintos pisos térmicos y, en consecuencia, una mayor diversidad de productos. La segunda se realizaba de manera horizontal, con el objetivo de conectar y abastecer los grandes centros poblados ubicados dentro del mismo piso térmico.

En el primer caso, los intercambios se realizaban dentro de una misma región ecológica. Por ejemplo, se destaca la alianza comercial entre los pueblos costeros de Manabí y el pueblo Ciscala, en Esmeraldas. En este intercambio, desde la región sur se enviaban tejidos, sal y pescado, mientras que del norte provenían el oro y las esmeraldas. Por otro lado, en la región de la sierra, los intercambios eran menos frecuentes debido a la similitud ecológica entre las hoyas situadas entre los 2000 y 3000 m.s.n.m. Sin embargo, se realizaban pequeños intercambios entre las zonas frías, donde se producían tubérculos y quinua, y los valles subtropicales, donde se cultivaban algodón y coca.

El segundo tipo de alianza comercial está relacionado con el abastecimiento vertical y corresponde al intercambio interregional, que se refiere a las interacciones entre las comunidades residentes en las hoyas geográficas de la cordillera de los Andes y las poblaciones de la costa. Estas permutas se basaban en metales y piedras preciosas, así como en productos alimenticios como tubérculos y quinua; materias primas como lana y algodón; productos de caza como cuero, pieles y plumas; y artículos destinados a rituales, como la coca, el pimienta y la sal, entre otros.

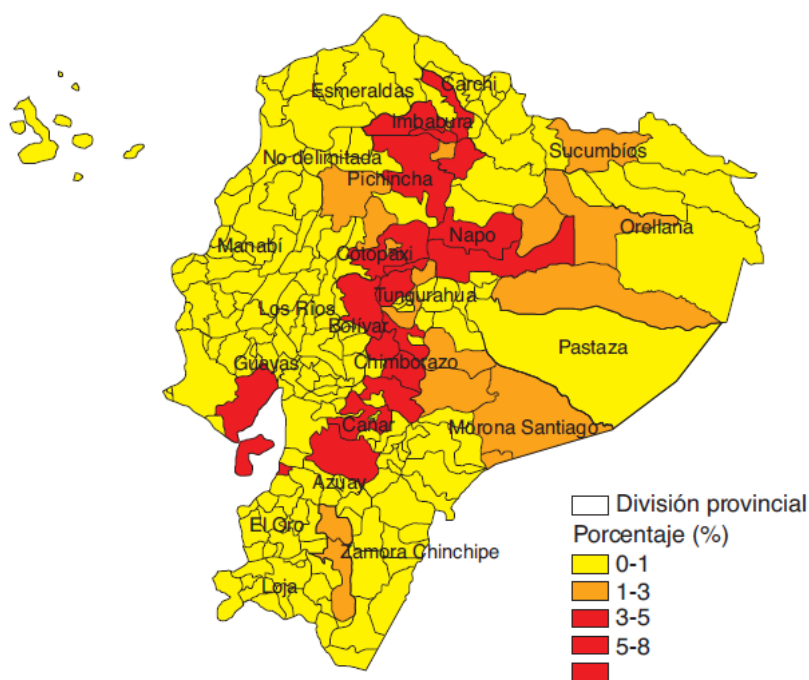
Las dinámicas de intercambio en los valles interandinos facilitaron la conexión entre la cordillera de los Andes y la costa, a través de los valles del río Guayas y el río Esmeralda. Esto impulsó un sistema comercial diverso y eficiente. Estos valles estaban habitados por distintas etnias que dominaban estas actividades comerciales, ya que al norte se encontraban los pueblos de Cansacoto, Sigchos y Angamarca, mientras que al suroccidente destacaban Pimocha y Tomavela.

Un ejemplo de estas dinámicas fue el comercio de sal proveniente de la isla de Puná, que funcionaba como una red de intercambio. El pueblo de Pimocha, situado en las tierras bajas de los Andes, servía como enlace con las comunidades de la región de Chimborazo, en las tierras altas. Desde allí, la sal era distribuida a otros poblados en las altas cadenas montañosas y sus alrededores, asegurando así su circulación a través de diferentes zonas de los Andes. Este sistema de reciprocidad evidenciaba la compleja interdependencia entre pueblos y recursos en el contexto de las rutas comerciales preincaicas.

Durante el siglo XV, tras la conquista incaica llevada a cabo por Túpac Yupanqui y Huayna Cápac, quienes expandieron su dominio sobre el territorio ecuatoriano de sur a norte por medio de la violencia y la coacción, las relaciones de intercambio entre las tierras altas de los Andes

y los valles interandinos se intensificaron, especialmente en las regiones cercanas a Quito. Este auge comercial respondió al limitado control que el Estado Inca pudo ejercer sobre los pueblos de la costa. Así, el corredor interandino se consolidó como la zona de mayor relevancia y actividad económica bajo la dominación inca, ya que albergaba etnias con alta densidad poblacional y una organización política, económica y administrativa de gran interés para el Estado, como se observa en la figura 3.

Figura.3 Densidad de población indígena en Ecuador



Fuente: adaptado de Pueblos y Nacionalidades Indígenas del Ecuador: De la Reivindicación al Protagonismo Político (p. 104), por, L. Maldonado. 2006.

Con la llegada de los españoles y en los primeros años de la colonia, los conquistadores se asentaron principalmente en la sierra ecuatoriana. Esto se debió, en parte, a la numerosa población indígena presente en los grandes centros poblados y sus alrededores, que representaba una valiosa fuente de mano de obra para los castellanos². Además, la región ofrecía un fácil acceso a recursos agrícolas y mineros, los cuales serían explotados a través del sistema de tributos y posteriormente a la mita minera. Para garantizar esta explotación, los españoles establecieron en la zona una red de ciudades, villas y pueblos que replicaban a los centros prehispánicos, conectándolos con la infraestructura portuaria.

² Adicionalmente los europeos encontraron en las tierras altas andinas condiciones climáticas y biológicas favorables que facilitaron su asentamiento y dominio. El clima templado, seco y la altitud redujeron la presencia de enfermedades tropicales, lo que contrastaba con los riesgos sanitarios de las zonas bajas.

2. UN ACERCAMIENTO ARQUEOLÓGICO A LOS CAMINOS PREHISPÁNICOS DE LA AUDIENCIA DE QUITO.

2.1 Los caminos del Imperio Inca

El Qhapaq Ñan se desarrolló en el contexto del período de expansión del imperio inca aproximadamente desde el siglo XV hasta la llegada de los castellanos. Esta época estuvo marcada por avances significativos en agricultura, urbanización, y la creación de asentamientos permanentes, así como por el perfeccionamiento de la cerámica, el comercio, la emergencia de organizaciones sociales y políticas, y la arquitectura monumental. En este sentido, la sociedad inca se destacó como una de las principales exponentes en estos aspectos. Por lo tanto, en el marco de este trabajo, nos centraremos en la mega estructura de la red vial que fue desarrollada y unificada por el Imperio.

Como se mencionó anteriormente, la extensa red de caminos alcanzó su apogeo durante la expansión hacia el norte del Imperio Inca la cual se desarrolló principalmente entre la segunda mitad del siglo XV y los primeros años del siglo XVI. Según lo indica Bar et al (2023) la visión y planificación de Pachacutec marcó el inicio de la construcción del camino longitudinal de la sierra, una obra que fue seguida por su hijo y heredero Tupac Yupanqui, quien continuó la lógica expansionista al estructurar las cuatro partes del Tawantinsuyu. A su vez, Huayna Cápac continuó con la red vial de la sierra mediante la conquista de lo que hoy es Quito y añadió algunos tramos al camino longitudinal de la costa. De modo que, durante el apogeo de los incas, se llevó a cabo una planificación territorial crucial para consolidar un imperio de tal magnitud. Estas ampliaciones requirieron de una red vial de igual extensión, por lo tanto, fue necesario planificar y construir una vasta red de caminos que facilitara la conexión, gestión y centralización de la producción y los recursos humanos provenientes de los diferentes pisos térmicos y de las etnias sometidas desde el sur del actual Chile hasta el norte del Ecuador.

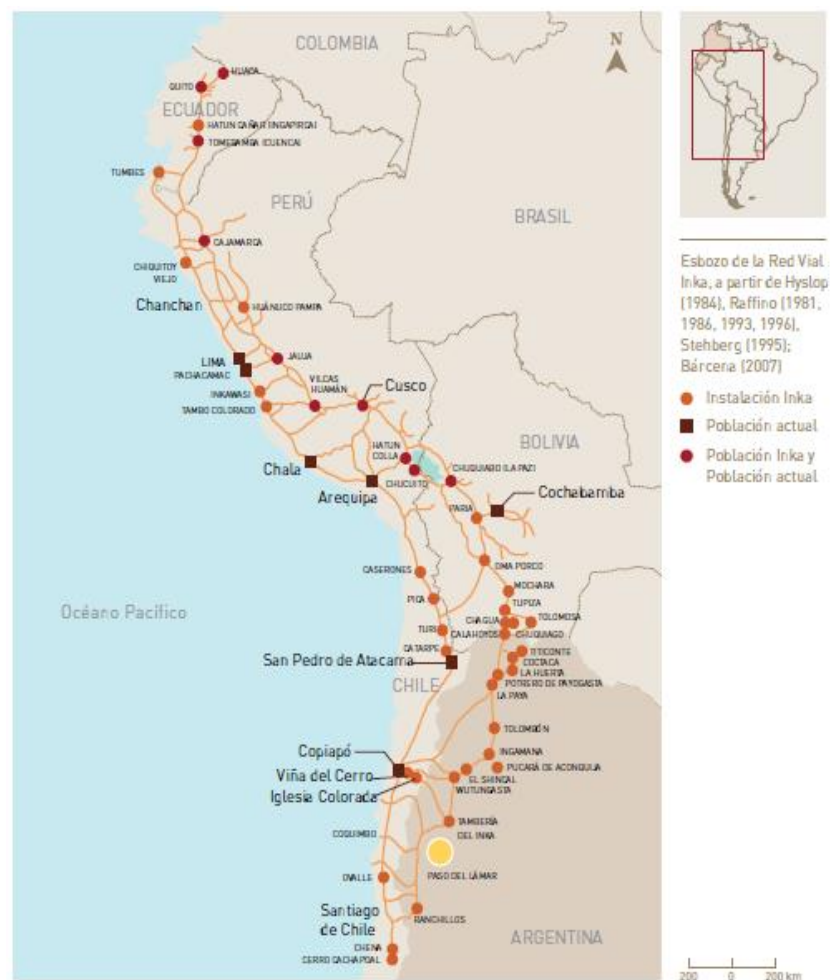
Estos caminos tenían una longitud estimada de 30,000 a 50,000 kilómetros, como se puede observar en la Figura.4 Este sistema constaba de dos tramos principales: uno recorría la cordillera de los Andes, conectando las grandes ciudades en esa región, mientras que el segundo segmento atravesaba la costa occidental del imperio, enlazando las ciudades costeras y de la *yunga*. Además, poseía ramificaciones transversales que conectaban las ciudades de la costa y la sierra con los poblados intermedios. Desde el Cuzco, capital del imperio, salían cuatro ramales del gran camino que se dirigían a los cuatro suyus: Chinchaysuyo, Antisuyo, Collasuyo y Contisuyo. En este sentido, la ciudad del Cuzco funcionaba como centro administrativo, religioso, político y económico del Tawantinsuyu.

Por otro lado, Canziani (2009) destaca que el sistema de caminos inca incorporó y modificó tramos de caminos preexistentes desarrollados por otras sociedades andinas, como la Wari, cuyos establecimientos y ciudades también estaban articulados mediante una red de caminos.

Este antiguo sistema fue un antecedente histórico crucial del Qhapaq Ñan, el cual es considerado una de las obras de ingeniería más importantes del mundo preindustrial.

El autor Alcayhuamán (2007) subraya que, sin estos caminos, habría sido casi imposible conquistar distantes regiones de la ciudad del Cuzco, ni administrarlas después de su conquista. Murra (1990) añade que, las poblaciones indígenas más grandes e importantes estaban sujetas a la ubicación a lo largo del camino. De esta manera, el Qhapaq Ñan pasaba por las siete capitales provinciales, como Willka Waman, Huanuco Pampa, Paria, Quito y Tumi Pampa. Por ejemplo, algunas comunidades, como los lupaqas, fueron desplazadas a zonas más bajas de la montaña después de la conquista Inca, donde se privilegió la construcción del camino, logrando una mejor adecuación de los muros de contención y que estos no fueran tan extensos.

Figura. 4. La red vial del Imperio inca



Fuente: adaptado de Nota sobre avances de nuestras investigaciones de la dominación inkaica en el centro oeste de Argentina (p. 123), por, R. Bárcena, 2019, *Qhapaq Ñan III, Taller Internacional en torno al Sistema Vial Inkaico. Caminando en los Andes: aportes arqueológicos e históricos desde Sudamérica*.

2.2 LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL

La organización del sistema vial inca incluía varios elementos clave. En primer lugar, estaban los caminos principales que conectaban las ciudades y pueblos más importantes de la región. Estos caminos se caracterizaban por su planificación formal, tanto en su trazado como en su estructura, y contaban con diversos elementos arquitectónicos que se describirán más adelante. Además de los caminos principales, el sistema también estaba compuesto por trochas o senderos, que surgían de las necesidades y del constante tránsito de los viajeros, sin requerir una planificación previa. Otro componente esencial eran las vías que cruzaban o se interconectaban con las rutas principales, conocidas como ramales o transversales.

Es crucial destacar que, como menciona Bar et al. (2023), a pesar de sus características contrastantes, todos estos elementos formaban parte de la red vial inca, funcionando como una unidad integradora. La complementariedad entre ambos sistemas era fundamental para la organización política y económica, ya que conectaban los principales centros administrativos situados a lo largo de los caminos principales con las demás poblaciones. Estos caminos se adaptaban a los diferentes ecosistemas gracias a sus componentes arquitectónicos, como muros y puentes, hechos principalmente de materias como piedra, madera y sogas; sobre estas estructuras se ahondará más adelante. Estos elementos, junto con los establecimientos asociados, permitieron a los viajeros desplazarse con comodidad y seguridad a través del vasto territorio Inca. Aunque los caminos presentaban similitudes en sus características constructivas, también existían diferencias atribuibles a la mano de obra empleada, sobre las cuales se hablará más adelante.

A pesar de contar con personal especializado encargado de supervisar la construcción de las vías, también se consideraban técnicas y métodos específicos. La habilidad y la tradición constructiva local influían en el resultado final. Estas técnicas se aplicaban teniendo en cuenta el relieve, los materiales disponibles, la mano de obra existente y la importancia de cada ruta en función de los objetivos militares, económicos, administrativos o religiosos que el Estado inca buscaba alcanzar.

2.3 INGENIERÍA DEL CAMINO INCA

El Estado inca contaba con una gran cantidad de servidores públicos que se encargaban de velar por el cumplimiento de los deberes y derechos de los pobladores, en el caso particular del sistema vial incaico, contaba con unos funcionarios específicos como el *qhapac ñan tucricuts* o gobernador de los Caminos Reales, los amojonadores del reino o *hunacaucho* y *conaraqui ynga*, los guardianes de linderos, los *chaca suyoyoc* o gobernador de los puentes, entre otros funcionarios que vigilaban el correcto funcionamiento y la coordinación de los actores que influyeron sobre tales rutas. De esta manera, coordinaban a los curacas que a su

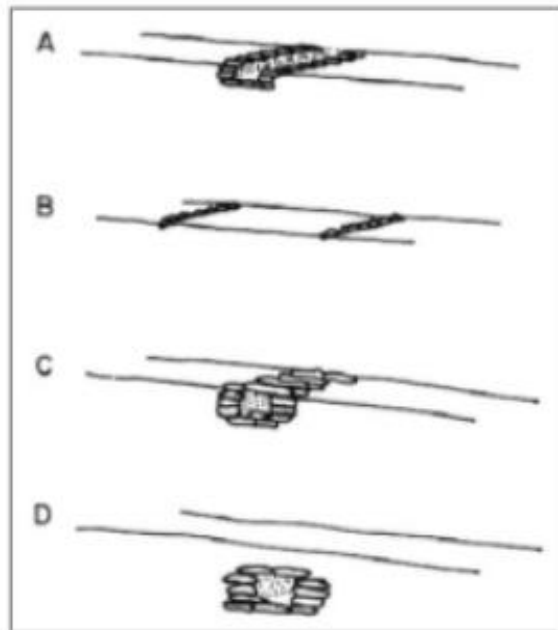
vez organizaban a los contingentes de mitimayos, los cuales se encargaban de la construcción y el mantenimiento de los elementos de esta red de calzadas. Dicho proceso constructivo requirió una planificación cuidadosa que consideró una serie de factores, como el conocimiento del territorio, el recorrido de las antiguas rutas, el tipo de medio ambiente, la disponibilidad de mano de obra y los materiales de construcción, estas cuestiones se abordaran más adelante.

Esta planificación integral fue fundamental para garantizar que las vías no solo fueran funcionales, sino también adecuadas a las condiciones locales, facilitando así el movimiento y la comunicación a través del vasto Imperio inca. En consecuencia, se requería la aplicación de apropiadas técnicas constructivas que tuvieran en cuenta el intrincado relieve andino y los factores antes mencionados. Un objetivo era que el terreno fuera más conveniente para construir la vía y que se mantuviese recto. De tal manera que se emplearon diversos elementos que les ayudaron a cumplir con esta labor, tales como: bordes o muros de piedra delimitados, calzadas empedradas, escalinatas, rampas, canales de drenaje y puentes, así que la disposición de dichos elementos dependía de las particularidades del terreno por donde incursionaba el camino. Después de identificar los componentes arquitectónicos necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento de la estructura, salvaguardando la seguridad en su recorrido, la comodidad y la rapidez, se procedía a construir dichos elementos en las áreas correspondientes.

Para determinar la técnica constructiva adecuada, se seguía un proceso de planificación que incluía varios elementos clave. En primer lugar, estaba el trazado, que consistía en el diseño de líneas o rayas que marcaban el recorrido del camino a construir. En segundo lugar, la cimentación, que se refería a la estabilización del terreno para nivelarlo y permitir la colocación de los elementos constructivos en las diferentes secciones del camino. Luego, la pavimentación, un aspecto crucial que proporcionaba firmeza y seguridad en el tránsito; para ello, se colocaban bloques de piedra con sus caras más lisas hacia arriba.

Para finalizar, el drenaje era un dispositivo esencial en los tramos de la sierra y la selva, que permitía la salida del agua o la humedad excesiva del terreno a través de zanjas o canales. Este enfoque meticuloso garantizaba la durabilidad y la funcionalidad de las vías, facilitando el transporte y la comunicación en el vasto imperio inca. Según Hyslop (1992) existían cuatro tipos de sistema de drenaje. Como se observa en la figura 5, el primero consistía en una alcantarilla de piedra abierta; el segundo era un drenaje de piedra elevada; el tercero, era un desagüe cubierto a nivel del camino; y el cuarto, era un sumidero cubierto debajo del nivel del camino.

Figura 5. Sistema de drenaje tradicional



Fuente: adaptado de Qhapaq Ñan, el sistema vial incaico, (p. 483), J. Hyslop ,1992.

Los principales componentes arquitectónicos del sistema vial inca incluían, en primer lugar, los puentes, que eran esenciales para asegurar la continuidad del camino a través de ríos, quebradas y profundos cañones que de otro modo dificultarían la comunicación y el paso fluido de personas y animales, así como la integración de los pueblos. La investigación de Bar et al. (2013) indica que la construcción y localización de estos puentes dependían de varios factores, entre ellos, los tipos de materiales de construcción disponibles, el ancho del cauce del río, su profundidad, la solidez del fondo y la altura de las márgenes. Estas consideraciones permitieron a los incas diseñar puentes funcionales adaptados a las condiciones geográficas específicas de cada región, para así, potencializar, significativamente la cohesión y eficiencia del imperio. Este mismo autor indica que, durante el periodo de dominación Inca, existían varios tipos de puentes. Uno de ellos era el puente de madera, que consistía en un tablero formado por troncos atados entre sí y apoyados sobre bases de piedra situadas en ambas orillas del río, tal como se ilustra en la Figura 6. Otro tipo de puente eran los de tablero rígido, cuyos armazones estaban hechos de losas o piedras planas y alargadas, con estribos del mismo material.

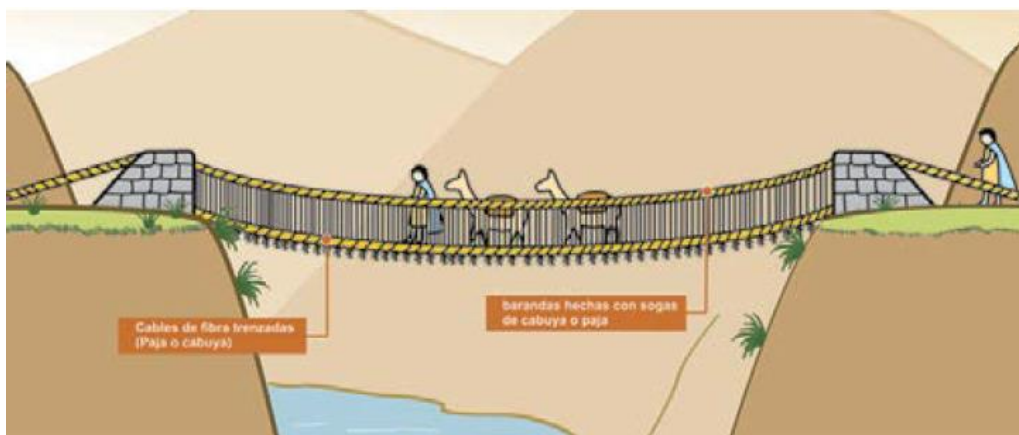
Figura 6. Puente tradicional de madera



Fuente: adaptado de Qhapaq Ñan, el sistema vial incaico, (p. 487), J. Hyslop ,1992.

Los puentes de tablero suspendido eran estructuras colgantes que se construían utilizando fibras vegetales como el lloque, el chachacomo, el sauce, la chilca y el chuchau. Estas fibras se entrelazaban para formar las sogas que sostenían el piso del puente, así como los pasamanos. Estos elementos se anclaban en las bases que se encontraban a las orillas de aquellos ríos. Las estructuras eran elaboradas con piedra y barro, que a su vez se fijaban en vigas empotradas en pilas de mampostería como se puede ver en la Figura 7. Estos puentes se utilizaban principalmente para cruzar ríos con barrancas estrechas y profundas, que tenían un caudal y tamaño considerable.

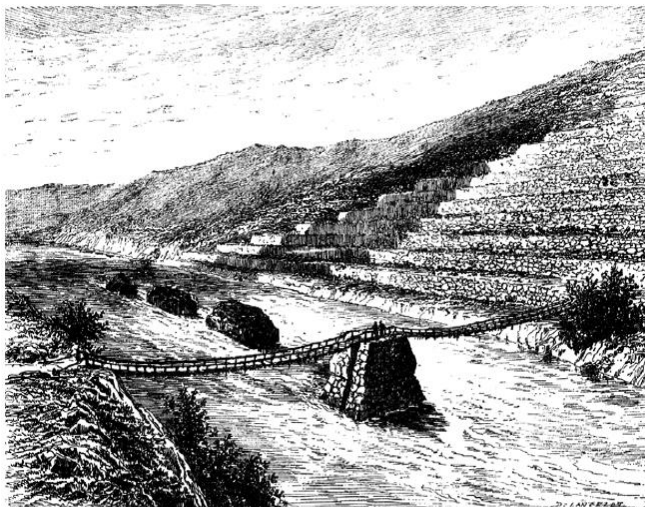
Figura 7. Puente colgante tradicional.



Fuente: adaptado de Componentes arquitectónicos del Qhapaq Ñan, (p. 37), por G. Bedoya, 2013, Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan.

El autor Canziani (2009) menciona que, en el caso de que el río no estuviese encañonado y sus márgenes no fueran muy elevados o cuando el ancho y su caudal no fueran excesivo, se consideraba aumentar la altura de los estribos o dividir el puente en dos tramos colgantes, con la inserción de un pilar intermedio entre ellos. Además, aguas arriba, en medio del cauce, se colocaban enormes piedras para forzar al río a dividirse y así proteger estos pilares, como se observa en la Figura 8.

Figura 8. Puente sobre el río Ollantaytambo, con pilares intermedios.

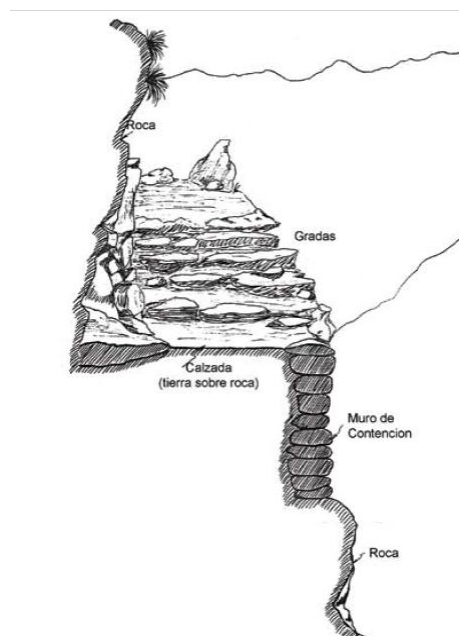


Fuente: adaptado de Ciudad y territorio en los Andes. Contribuciones a la historia del urbanismo prehispánico (p. 506), por J. Canziani, 2009.

Además, existía una solución más simple conocida como las "*oroyas*", que consistían en dos sogas tejidas con un tipo de fibra de cáñamo o "*chawar*". Estas se extendían sobre el cauce del río, atándose en los extremos de la ribera. La circulación se realizaba caminando sobre la sogas inferior y sujetándose a la sogas superior, que servía de guía. Sin embargo, es importante destacar que los puentes colgantes contruidos con fibra vegetal requerían un mayor mantenimiento y renovación periódica. El autor Canziani (2009) también señala que este mantenimiento era llevado a cabo por la *mitta*, con una periodicidad de uno o dos años, dependiendo de la calidad del material utilizado en su construcción.

Otro componente clave que facilitaba el cruce de cuerpos de agua eran los puentes de balsa o flotantes. Estos puentes se construían a partir de una hilera de palos de balsa atados entre sí, sobre los cuales se colocaba un tablero hecho de *totoras* y tierra, lo que les otorgaba flotabilidad y permitía la navegación. En terrenos pantanosos o humedales, una alternativa efectiva eran las calzadas elevadas. Estas vías, diseñadas como terraplenes, consistían en pequeños muros que contenían un relleno interno y estaban cubiertas con empedrado en la superficie. Esta estructura aseguraba que la calzada se mantuviera siempre por encima del nivel máximo del agua durante la temporada de lluvias.

Figura .9 Esquema de muro de contención del camino Inca.



Fuente: adaptado de Componentes arquitectónicos del Qhapaq Ñan, (p. 48), por J. Arana, 2013, Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan.

Los muros fueron un elemento arquitectónico primordial a lo largo de la construcción de esta red vial. En la investigación de Bar et al. (2013) se señala que los muros de contención fueron elaborados con piedras, adobes o tapia, y se clasificaron en dos tipos: laterales y de contención. Los muros laterales se construyeron a ambos lados de la vía, funcionando como guías en los caminos de la costa y la sierra. Por otro lado, los muros de contención se levantaron en las laderas de los cerros, generalmente, estos muros contenían relleno que servían para nivelar el terreno y sostener la plataforma del camino, o bien, para retener el suelo que podría deslizarse por el talud como se observa en la Figura.9.

Por otro lado, los muros de lineamiento servían para separar al camino de los terrenos agrícolas, ya que, estos podían recibir afectaciones por parte de los caminantes y de los animales que por allí transitaban. Además, menciona Canziani (2009) que las dimensiones del camino se reducían con el propósito de afectar la menor cantidad de tierras agrícolas posible. Un elemento complementario a los muros de piedra fueron los alineamientos de piedras, que se utilizaban para definir el ancho del camino y señalar su ruta, como se observa en la Figura 8. Los muros, los alineamientos de piedra, los postes de madera y los pilares de piedra cumplían la función de señalización. Además, otro indicador utilizado para marcar y reconocer el camino eran las apachetas, que consisten en grandes montones de piedras colocadas al lado de los caminos por los transeúntes. Estas estructuras tenían el propósito de rendir tributo a las grandes cumbres, con la esperanza de que estas favorecieran el viaje y el paso por las mismas.

Figura10. Alineamientos de piedras, delimitando el camino.



Fuente: adaptado de “Tipología de caminos” (p. 60), por W. Hupiu, 2010, Guía de identificación y registro de Qhapaq Ñan.

En esta misma línea, para facilitar el ascenso y descenso por las empinadas pendientes de los Andes, se planificó la construcción de escalinatas. Estas podían ser labradas en piedra viva o formadas por la disposición de rocas una sobre otra para crear los escalones. En pendientes muy pronunciadas, se optaba por incluir descansos, que eran plataformas que conectaban dos tramos de escalinatas a diferentes niveles de terreno. Por otro lado, se encontraban los túneles, aunque no eran muy comunes, pues se implementaron en algunos tramos del Gran Camino. Estos pasos subterráneos se abrían artificialmente mediante la excavación y ruptura de roca, y típicamente constaban de tres partes: las bocas, la sección interior y las ventanas de ventilación.

Además de estas estructuras, se desarrollaron una serie de recintos que facilitaban la comunicación, el transporte de productos y la movilización de personas a lo largo del territorio andino. Esto se logró gracias a una cuidadosa planificación y a la ubicación estratégica de diversos establecimientos. Estos eran los almacenes y aposentos que servían a los viajeros para abastecerse de los diferentes productos allí reservados y descansar. La existencia de estas instalaciones era crucial para completar las largas jornadas de viaje a través de territorios tan diversos. Aquellas estructuras eran también conocidas como tambos, y algunas de ellas continuaron ofreciendo servicios durante la época colonial bajo el nombre de "mesones virreinales". Según Moralejo (2012), en el nuevo orden de dominación los tambos estaban bajo la gestión de los españoles y su propósito era servir como posadas para los hispanos, proporcionándoles comida y alojamiento, e introduciendo un cobro por los servicios prestados,

lo que los integró en una dinámica comercial. Así que estas estructuras evidenciaron la continuidad en el uso de grandes tramos del Gran Camino Inca durante el período virreinal.

En este mismo orden se encontraban los famosos *chasquiwasis* o casas de *chasquis*. Estos fueron prueba de la gran organización del Estado y de la eficacia de su red vial. Guaman Poma menciona la existencia de dos tipos de *chasquis*. Uno de ellos era el *churu mullu chasque* o correón mayor, tenía su puesto cada media legua y este llevaba el correo ligero. Por otro lado, se encontraba el *hatun chasque* o correón menor, tenía su puesto a una jornada y este llevaba el correo pesado. Ambos chasquis traían en la cabeza un quitasol grande de plumas que les cubría toda la cabeza, de tal manera que se pudiera ver desde lejos y una especie de trompeta llamada *uayllaquipa*. Así mismo portaban armas como el *chambi* o porra y una *huaraca* u honda.

Del mismo modo, Guaman Poma (2015) menciona que, en la organización del servicio de *chaskis*, los correones *hatun chasque* y *churu chasque* continuaron con sus funciones *dado que* fueron puestos al servicio de su majestad católica en el reino del Perú. Estos servicios eran prestados en todas las provincias por donde pasaba el antiguo camino real. Sumado a esto, dichos *chasquis* tuvieron un sueldo designado por el alcalde ordinario de la zona. Además, se produjo un cambio en las insignias que estos llevaban, pues se les alteró el tocado en la cabeza por una cruz y una bandera blanca, una corneta para tocar y por arma una vara de justicia.

Un aspecto a destacar de estas nuevas funciones de los chasquis fue el cambio en el servicio, es decir, durante el Tawantinsuyu el chasque solo llevaba recados para la elite imperial tales como: los sacerdotes, los funcionarios estatales y el *sapainca*, pero con la reorganización de los chasquis durante la colonia, en palabras de Guaman Poma (2015) “cualquier persona indio, negro, mulato, zambaigo, mestizo o español podía dar carta, memoria, relaciones, testimonio autorizado del corregidor, el escribano o del cabildo, o transmitir mensajes de los alcaldes ordinarios o del escribano del cabildo” lo que evidenciaba que, al parecer, se dio una democratización del servicio del chasque, ya que durante el incanato estos eran individuos estrictamente seleccionados dentro de sus comunidades desde temprana edad que cumplían una función de correos para el traslado oportuno y eficiente de las noticias a lo largo del Tawantinsuyu, ya que tal circulación de información era vital para el funcionamiento del Estado. Esta información según menciona Lumbreras et al. (2020) por lo regular estaba codificada en los *Qhipus*, los cuales solo podían ser interpretados por los *kipukamayus*. Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el camino, los chasquis y los tambos constituyeron un sólido soporte logístico que aumentó la eficacia de la comunicación y fueron factores determinantes en la cohesión del territorio y el sostenimiento de aquel complejo aparato político durante el Imperio Inca y en los primeros años de la colonización española.

2.4 LAS RUTAS Y LAS DISTANCIAS DEL CAMINO DE LA SIERRA Y SUS CONEXIONES CON LA COSTA ECUATORIANA

La extensa red de caminos que se extendía de norte a sur y de oriente a occidente del Tawantinsuyu tenía como objetivo conectar el vasto territorio bajo el dominio de los incas, enlazando diversas ciudades y poblados de los Andes con el Cuzco. En el marco de esta investigación, se destacarán tres recorridos: el costero, que iba desde Quito en el norte hasta la ciudad de Lima; el de la sierra, que recorría todas las ciudades principales ubicadas sobre la cordillera hasta llegar a la ciudad de Cuzco; y los caminos transversales que conectaban a las grandes ciudades de la costa y la sierra con las poblaciones intermedias. Es necesario para lograr una mejor comprensión y dimensión de estas descripciones, una interpretación aproximada del sistema de medida español durante los siglos XVI y XVII, por ello Hyslop (1992) señala que, si bien es complejo establecer una longitud precisa para la medición de las leguas españolas en los Andes, él estima que cada legua equivaldría entre 4.1 a 6.3 kilómetros.

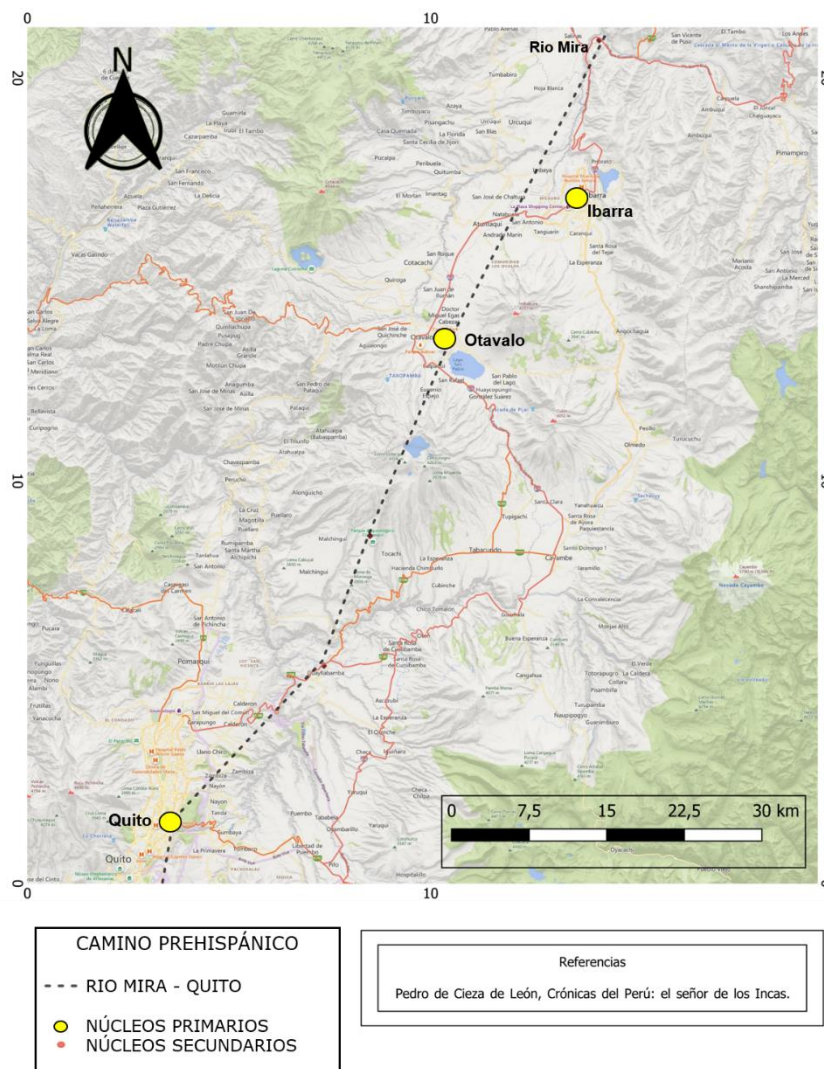
A partir de este contexto, se analizarán las redes de caminos precolombinos que atravesaban el territorio ecuatoriano de norte a sur y de oriente a occidente. A lo largo de estos trayectos, seguiremos las huellas del destacado cronista Pedro Cieza de León, quien describió minuciosamente e incluso elogió el camino real de los incas, así como los demás caminos prehispánicos, la geografía, la biodiversidad, las ciudades y los habitantes que se encontraban en su trayecto, aproximadamente entre 1535 y 1550. De igual manera, estas descripciones se complementan con aportes historiográficos sobre el periodo preincaico, así como de diferentes investigaciones arqueológicas. De esta manera se desea lograr una mayor organización y entendimiento de la red de caminos prehispánicos existentes en el actual territorio del Ecuador.

2.4.1 Del río Mira a San Francisco de Quito

Al llegar a la jurisdicción de la Audiencia de Quito, Cieza de León menciona que el gran camino inca comenzaba al pasar por el río Mira, el cual nace al noroeste de Ecuador y recibe distintos nombres según las regiones que atraviesa. El nombre de “río Mira” que utiliza el autor se le atribuye al unirse con las aguas del río Blanco en el sector de San Juan de Lachas, una zona que Cieza de León describe como muy fértil, con abundancia de frutas, trigo, cebada, conejos y perdices, entre otros recursos. Desde este río, el gran camino continuaba hacia el sur del territorio ecuatoriano, adentrándose hasta los aposentos de Carangue, cerca del volcán Imbabura. Desde los llanos de Carangue, se llegaba a Otavalo, una región que, según Cieza de León, permanecía densamente poblada en los primeros años de la colonia, tal como lo fue en tiempos de los incas.

De los aposentos de Otavalo se pasaba por un “puerto de nieve”³, antes de llegar a Chochasqui. Desde aquí el camino continuaba hasta el valle del río Guayabamba que estaba situada a cuatro leguas de Quitó. De Guayabamba se pasaba a los campos de Añaquito para finalmente llegar a Quito, como se observa en la figura 11. A lo largo de este camino Cieza de León señala la existencia de aposentos, fuentes de agua, edificios muy bien cuidados, además se encontraban caseríos que los españoles destinaban para criar sus ganados, ya que la tierra era cálida y su suelo era fértil, y por ende se daba todo lo necesario para el sustento humano.

Figura 11. Camino prehispánico seguido por Cieza de León, desde el río Mira hasta la ciudad de Quito



Fuente: elaboración propia.

En resumen, este camino discurría a través de Carchi, Imbabura y parte de Pichincha, en donde habitaban las naciones confederadas por los pueblos de Natabuela, Otavalo, Cayambi, Kitukara y Karanki. Las cuales tras la conquista Inca y posteriormente la castellana,

³ Según Vega (2011) un puerto de nieve hace referencia a las grandes cumbres con nieve perpetua.

desarrollaron un papel importante en la producción manufacturera y constructiva. Como lo señaló Castaño (2019) estas regiones de los llanos de Cayambe, Guayabamba y Carangue a lo largo del siglo XVII servían de lugar de acopio y ceba del ganado vacuno procedente del valle del río Cauca y del Alto Magdalena, para abastecer la ciudad de Quito en época de escasez. Igualmente, Deler (2007) menciona que para el siglo XVI desde esta área, al norte de la Audiencia de Quito (Ibarra en el norte, hasta la región de Azuay, en el sur) se producían textiles de exportación, los cuales eran transportados desde los obrajes hasta las ciudades principales como: Otavalo, Quito, Latacunga, Ambato y Riobamba para finalmente ser llevados a Guayaquil.

2.4.2 De San Francisco de Quito a Riobamba

Desde la ciudad de San Francisco de Quito se desplazaba por el gran camino hasta los palacios de Riobamba, pasando por los actuales territorios de: Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo, en dónde se encontraban los pueblos de Panzaleo, Chibuelo, Kisapincha, Salasaka, Píllaro, Sigcho y Puruhá, cuyos habitantes formaron alianzas familiares y militares importantes, pues como se mencionó anteriormente tuvieron un rol relevante durante el periodo preincaico e incaico en el comercio entre la costa y las poblaciones serranas. Sin ir más lejos, saliendo de Quito hacia el sur, se llegaba a un pueblo llamado Panzaleo. Al respecto, Cieza de León menciona que desde este poblado se desprendían diferentes caminos, el primero de ellos hacia el occidente con destino a los valles de Uchillo y Langazi, el segundo se dirigía a los montes de los Yumbo en los cuales existían varios poblados de indios y finalmente otro se desprendía del principal hacia el este e iban a dar a la provincia llamada Quijos.

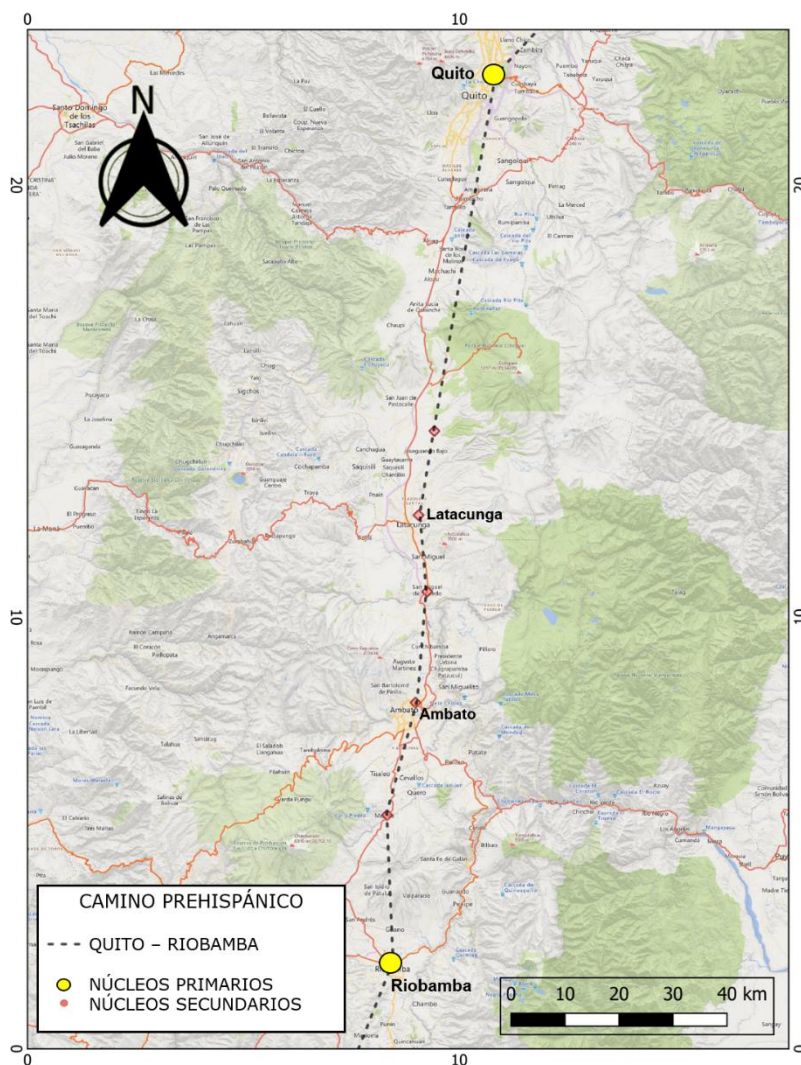
Saliendo de Panzaleo y avanzando hacia el sur por el gran camino, a tres leguas se encontraba el pueblo de Mulahalo, donde en tiempos del inca existían grandes edificaciones destinadas a su servicio. Sin embargo, el cronista señala que, tras las guerras civiles y de conquista, la población indígena fue diezmada, y Mulahalo se había convertido en un pueblo pequeño. Un poco más al sur estaba el asentamiento de Latacunga, conocido por sus imponentes templos dedicados al sol, que eran tan importantes y ricos como los de Quito. En este contexto, se comprende que únicamente en Quito, Latacunga y Tomebamba existían aposentos reales y templos del sol, además de mitimaes y funcionarios estatales, pues estas ciudades eran capitales de provincia. Estas urbes servían como centros de control y administración para las poblaciones y sus recursos durante el incanato.

Desde Latacunga hacia el sur, por el camino real, se llegaba a Muliambato (actual Salcedo), donde se encontraban algunos depósitos del inca destinados al acopio de alimentos, textiles y ofrendas. En este lugar se obedecía a las autoridades estatales que residían en la ciudad principal de la zona, Latacunga. Es importante mencionar que dentro de la organización del Imperio inca se tuvieron en cuenta las distancias entre los grandes centros locales, pues según

Hyslop (1992) la ubicación de tambos y depósitos se planeaba considerando esta variable, ya que aquellas estructuras facilitaban una comunicación fluida entre las distintas zonas administrativas y los poblados circundantes.

Siguiendo el gran camino inca y partiendo de Muliambato hacia el sur, se alcanzaba el río Ambato, donde también existían aposentos que complementaban a los anteriores. A tres leguas de allí se encontraban las edificaciones de Mocha, rodeadas de algunos pueblos indígenas. Al occidente estaban los pueblos de Sigchos y al oriente los de Pillaro. El cronista Cieza de León añade que en estas provincias habitaban españoles con grandes hatos de vacas, cabras y cerdos, que prosperaban gracias a la fertilidad de la tierra y la calidad de los pastos. Al continuar desde Mocha hacia el sur, se llegaba a los grandes aposentos de Riobamba, como se ilustra en la figura 12, en la provincia de los Puruháes, en la cual existían edificaciones similares a las de Mocha.

Figura 12. Camino prehispánico seguido por Cieza de León desde Quito hasta Riobamba



Fuente: elaboración propia.

2.4.3 Desde Riobamba a Tomebamba (Cuenca)

Este camino iniciaba en Riobamba y finalizaba en Tomebamba (actual Cuenca). Se adentraba al principio en la zona montañosa donde se encontraba ubicada dicha primera población, en cuyos alrededores había algunas aldeas ubicadas cerca al nacimiento del río Marañón. Se destacaban en aquella área la sierra de Tungurahua y al oeste el nevado llamado Urcolazo⁴ donde había otros asentamientos. Por otro lado, el cronista Cieza de León añade que cerca de esta sierra se tomaba otro camino que iba a la ciudad de Santiago de Guayaquil. Asimismo, saliendo de Riobamba hacia el sur, se iba a los llanos de Cayambe. Partiendo de allí, hacia el sur, se llegaba a los tambos de Tiocajas ubicados en una gran llanura que dividía los cauces de los ríos Chambo y del Chanchán en el cantón Guamote, donde se desarrolló la batalla de Teocaxas en 1534, entre Sebastián de Belalcázar y la resistencia Inca de Rumiñahui. A tres leguas de allí, estaban los aposentos de Tiquizambi (Tixán), los cuales tenían al occidente a Guayaquil y al oriente a Pomollacta, Quizna y Marcas. Pasando de allí hacia el sur, estaban los asentamientos de Chanchán, ubicados en la tierra cálida llamada Yungas.

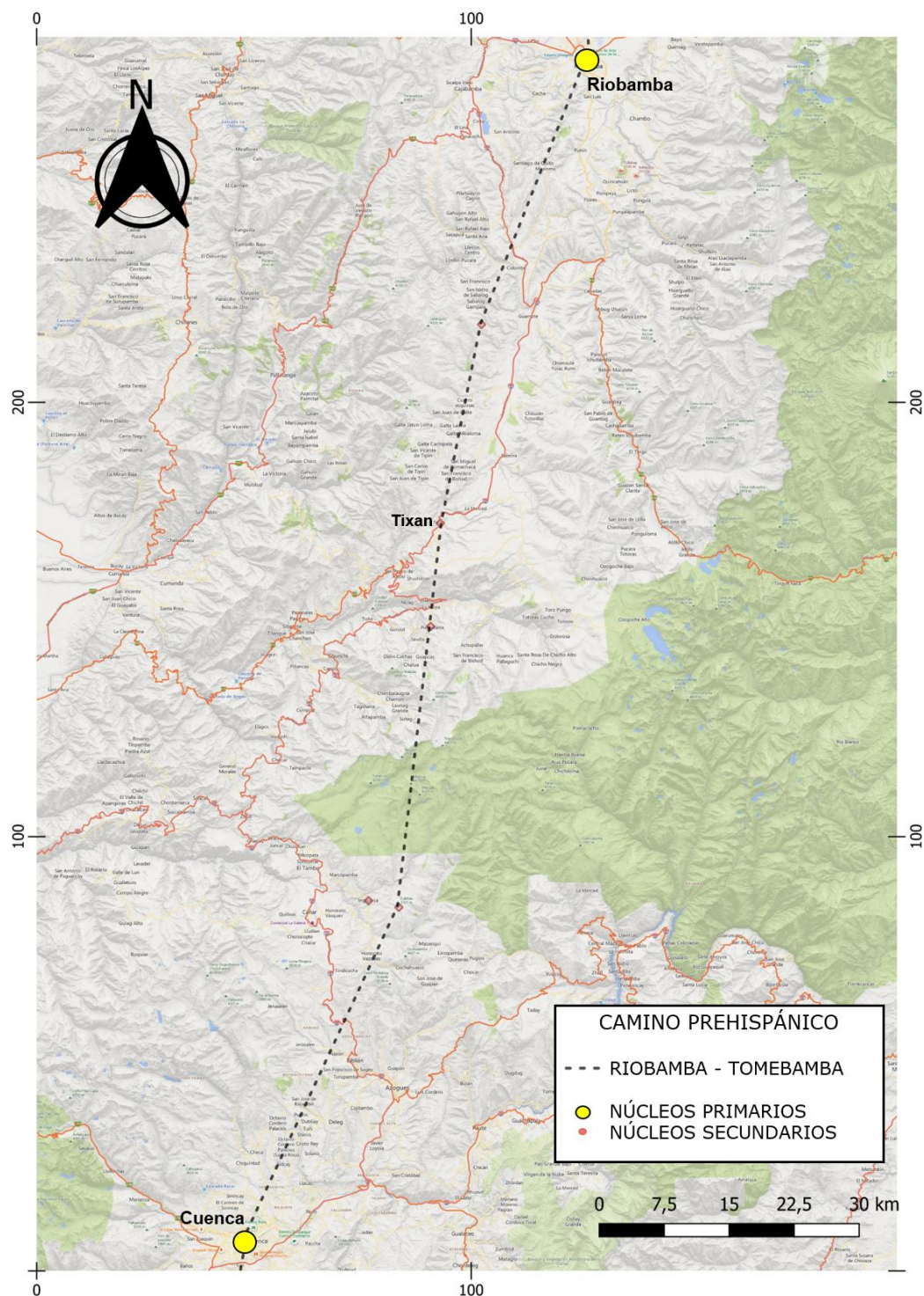
Finalmente, este tramo llegaba a los aposentos de Tomebamba, como se muestra en la figura 13. Esta estaba situada en la jurisdicción de la provincia de los cañaris, Según el cronista Pedro Cieza de León desde Riobamba hasta allí había casi veinte leguas de distancia, y desde la ciudad de San Francisco de Quito hasta estos aposentos había cincuenta y cinco leguas. A lo largo de este territorio se encontraban edificaciones, tales como templos del sol, palacios del inca y depósitos repartidos de dos a cuatro leguas de distancia. Al respecto, Cieza de León destacó dos grandes lugares donde existían dos santuarios principales: Cañaribamba y Hatuncañari (Ingapirca). Según Calle (2007) Cañaribamba comprendía el espacio entre el Nudo de Tarqui hasta el río Jubones, mientras que Hatuncañari, tenía al norte a Tiquizambi (Tixan) y al sur igualmente al río Jubones. Además, señala que a lo largo del siglo XV estos dos se consolidaron como centros administrativos de la etnia cañar y tras la conquista Inca estos conservaron su importancia. Esto se evidencia en la cuidadosa elaboración del templo del sol de Ingapirca. El cronista Cieza de León añade que al occidente de estos lugares se encontraba la provincia de los Guancabilcas (Huancavilca), en jurisdicción de la ciudad de Guayaquil y Puerto Viejo.

Para este punto es importante destacar que, en tanto en las provincias de Cañar, Azuay y Loja predominaban las naciones indígenas cañarí, palta y saraguro, las cuales poseían un nivel de desarrollo económico, político y social importante durante los periodos preincaico, incaico y colonial. Por ello, durante el periodo colonial este era uno de los tramos terrestres más importantes que articulaban las ciudades y poblados de la sierra con el puerto de Guayaquil, ya que según Deler (2007) funcionaban como punto central para aquellas mercancías que

⁴ Stübel (2004) señala que Cieza de León al pasar por la región del Tungurahua aludió a la sierra Urcolazo del quechua *urcu-razu*, "monte de nieve", el cuál es el mismo Chimborazo.

provenían del sur de la Audiencia y pretendían dirigirse hacia la costa por el puerto de Guayaquil, al igual que con el puerto de Yaguachi y el resto de la costa ecuatoriana.

Figura 13. Camino prehispánico seguido por Cieza de León desde Riobamba hasta Tomebamba



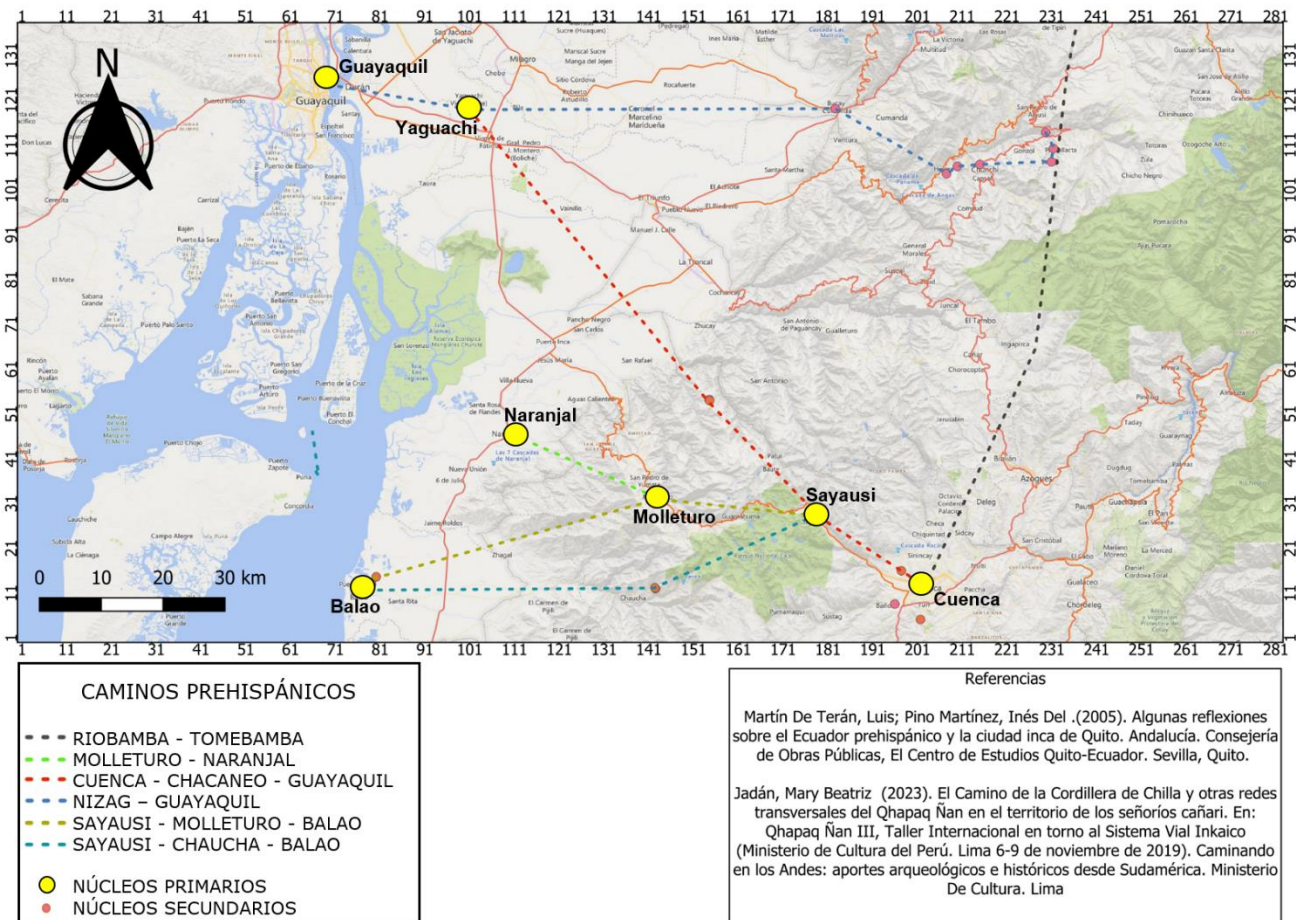
Fuente: elaboración propia.

2.4.3.1.1 De Tomebamba (Cuenca) hacia la costa ecuatoriana

Desde la ciudad de Tomebamba, capital de provincia de la región actual de Azuay, según Fresco (2004) partían de allí cinco tramos de caminos prehispánicos, los cuales recorrían la región de Azuay y Cañar para converger en la costa ecuatoriana. Estos caminos son descritos con mayor precisión por Jadán (2023), quien aborda el estudio de la ruta que se adentraba por el Valle del Río Chanchán. Esta se encontraba al sur de Alausi, paralela al gran camino inca de la sierra, el cual conectaba las poblaciones de Sevilla, Pumallacta, Palmira y Nizag. Después abandona esta zona céntrica para dirigirse al occidente, atravesando los sitios arqueológicos de Nantza Grande, Pucará de Nantza Chico y Cochabamba. Después el camino probablemente seguía el curso del río Chanchán, pasando por Bucay, el antiguo Tampu de Chanchán y finalmente llegando a Yaguachi para embarcar en Guayaquil; este tramo del camino se puede observar en la figura 9. Es importante destacar que la autora menciona que este camino podría haberse unido a la ruta mencionada por Cieza de León, que partía del Chimborazo y se dirigía hacia Guayaquil.

En segundo lugar, tal autora explora la ruta Tomebamba – Cajas, la cual se encontraba al suroccidente de Cuenca y se dirigía al sector de Cajas y el sitio Pumapungo, en donde tras llegar a la Plazoleta de San Sebastián continuaba por la población de Sayausí al occidente. Según Jadán (2023) en este punto el camino tenía tres ramificaciones, la primera de ellas se orientaba a las zonas del Cajas, para posteriormente conducirse hacia el sur, por Chacaneó hasta llegar a Puerto de Yaguachi. El segundo tramo, que partía del sector de Cajas, se dirigía hacia el occidente, pasando por Molleturo y finalizaba en el Puerto de Balao. Por último, el tercer tramo también comenzaba en Cajas y se extendía a través de los sectores de Chaucha, terminando nuevamente en Puerto Balao, frente a la isla de Puná. Desde allí, las personas podían trasladarse hasta Guayaquil. Adicionalmente, Marín de Terán y Del Pino (2005) mencionan que desde Molleturo salía otra ruta que conducía hacia Naranjal; estas rutas se pueden observar en la figura 14.

Figura 14. Caminos transversales desde el camino central de la sierra hasta el noroccidente del golfo de Guayaquil



Fuente: elaboración propia.

En tercer lugar, Jadán estudia el camino que iba por Pucará y el Mirador de Mullepungo. Este tramo del camino partía de Cuenca en dirección suroccidental y probablemente pasaba por el tambo de Paredones del Inka, ubicado en el cerro Bermejos. Desde allí, continuaba hacia el suroeste, atravesando el poblado de Pucará y el dicho Mirador de Mullepungo. Posteriormente, se dirigía hacia el noroccidente, alcanzando el Cerro Guanache, y luego avanzaba más al norte hasta llegar a Tenguel. Finalmente, concluía en la costa del canal de Jambelí y la isla Puná; tal tramo se puede observar en la Figura 15.

Seguidamente y en cuarto lugar, se encontraba el camino correspondiente al sector sur occidental en la cordillera de Chilla, y que se aproximaba a la costa norte del Perú: Para explicarlo mejor, Jadán divide su descripción en tres segmentos:

1. La ruta por el valle del río Jubones: este segmento comenzaba en la parroquia Tarqui, al sur de Cuenca, cerca del gran camino de la sierra. Desde allí se dirigía hacia el sur, alcanzando la

actual población de Girón. En cuanto a esto, tal autora refiere las investigaciones de Vernau y Rivet, quienes señalan que el tramo que desciende de Girón hacia el suroeste llevaba al río Naranjo. Este recorrido atravesaba la orilla derecha del río Rircay, y en la intersección de los ríos Rircay y León se encontraban las ruinas de Sumaypamba⁵. Continuando por la orilla derecha del río Jubones y bordeando la cordillera de Guagraloma hacia el occidente, se pasaba frente a la confluencia de los ríos Uchuca y Jubones. Continuando por éste hacia el occidente, se llegaba a una extensa llanura donde esta arteria fluvial formaba una cañada. En este lugar, los incas construyeron un puente conocido como Huasca Chaca⁶, o puente de sogá.

2. Las cordilleras de Chilla, de Daucay y Dumari: con base en lo descrito por Jadán (2023) este tramo iniciaba en el puente de Huasca Chaca, desde allí el camino se orientaba de manera diagonal hacia el suroccidente hasta llegar a San Sebastián de Yulug. En este sector se localizaba la Pirámide de la Piedra Escrita⁷, próxima al río Cushcapa, donde según dicha investigación se observaban desbanques para la construcción de terrazas. Desde San Sebastián de Yulug la ruta proseguía hacia el sur hasta la loma Ugsha, donde se ubicaba el tambo de Cargadichina, que presentaba muros de contención y terrazas. Desde allí, se encarrilaba al sur del cerro y, más adelante, el camino giraba hacia el occidente, ascendiendo las estribaciones del cerro Quindeucu y continuando por la Loma Cochaguro, bordeando la subcuenca del río Santa Ana y la quebrada Cushcapa. En este trayecto, se encontraba una subruta del camino preincaico que rápidamente llevaba a Paltacalo, al occidente del cerro Ugsha. La vía seguía avanzando hacia las estribaciones de la cordillera de Chilla.

Luego el camino se dirigía hacia el occidente y atravesaba los sitios de Santa Ana, Yaro y Supacalo. A medida que avanzaba hacia Guatiguro, cruzaba el depósito arqueológico de Guiñayzhu, donde se encontraba un sistema de *collcas*. Este ramal incluía varios elementos característicos de la construcción inca, como terrazas bien trabajadas, muros de sostenimiento y trazos lineales. Desde allí, la ruta continuaba hacia el suroccidente, llegando a la subcuenca del Chillayacu. En el sector oriental de Gallo Cantana, la autora menciona un segmento de cien metros de calzada que presentaba muros de contención de piedra labrada y una *huanca*⁸. Al pasar este lugar, el camino alcanzaba la Loma de Tocto y luego se dirigía hacia los cerros Bamata. Al este de este sitio, aparecía una calzada que se extendía hasta el área conocida

⁵ Según Ortega y Atancuri (2011), este sitio arqueológico abarca aproximadamente 13 a 14 hectáreas y está compuesto por restos de muros y plataformas, delineados por hileras de piedra que indican la disposición original de las estructuras. La arquitectura de Sumaypamba presenta similitudes con los modelos desarrollados en la sierra sur del Perú durante la expansión del Estado Wari.

⁶ Como indicia Jadán (2023) sus restos arqueológicos evidencian una construcción que, ya sea mediante ensamblaje de materiales locales o estructuras de sogá, permitía el tránsito de personas y mercancías a través de un terreno abrupto.

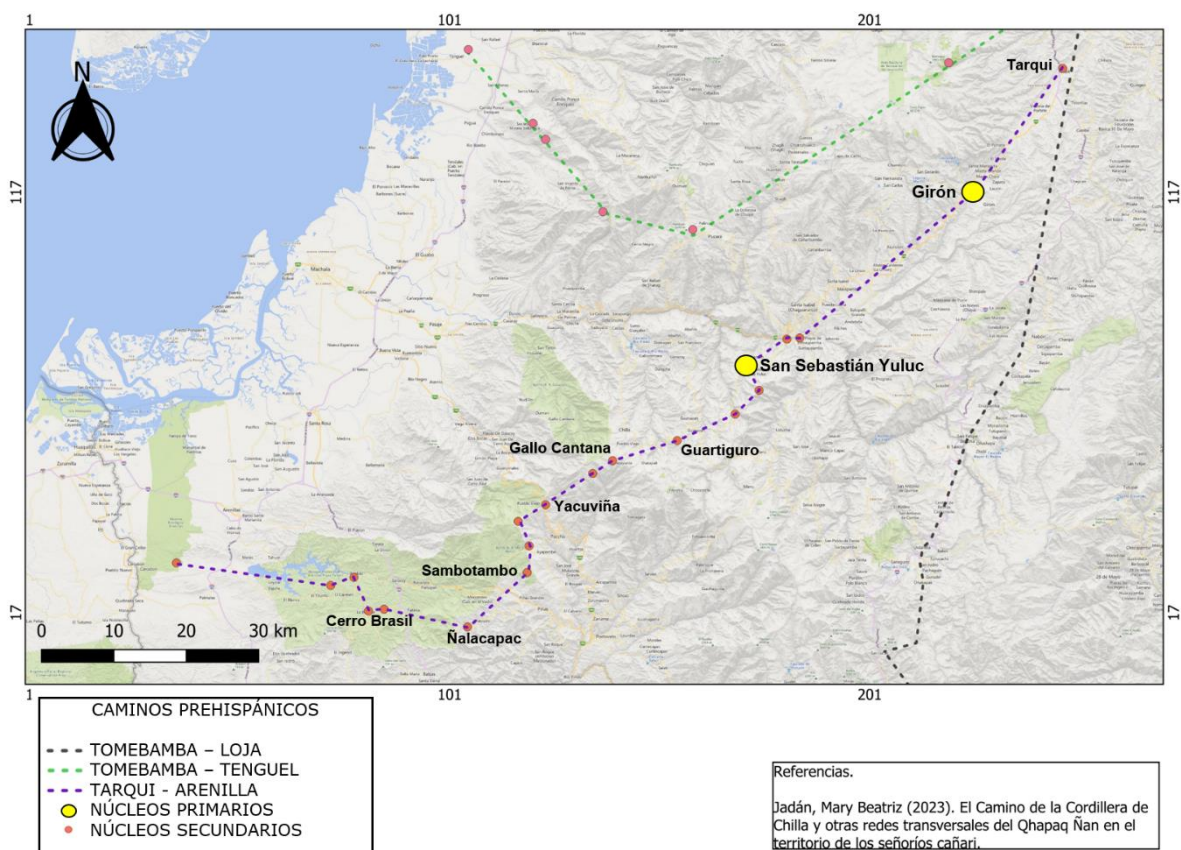
⁷ Jadán (2023) señala que este monumento refleja la integración del arte, la función ceremonial y el control territorial en el contexto preincaico, ya que su ubicación estratégica lo vinculaba directamente con la red vial del Qhapaq Ñan.

⁸ Según Salomon (1980) y Pärssinen (2003) para las comunidades andinas las huacas eran lugares sagrados que integraban tanto elementos naturales como construcciones humanas y que funcionaban como centros de culto, memoria y autoridad.

como Corona Loma, ajustándose a los *coluncus*, los cuales se caracterizaban por sus cortes profundos en los cerros y muros laterales de algunos metros de profundidad.

3. Las cordilleras Dumari y Tahuín – Arenillas – Tumbes: este tercer y último segmento, al pasar por Yacuvíña, se orientaba hacia el sur, donde se ubicaba el tambo Sambotambo, en donde según Jadán pasaba el Camino Real que de Santa Rosa se dirigía a Loja. Adicionalmente, por este tramo se encontraba el sitio de la Escalera, en donde todavía hoy pueden verse rastros del llamado Camino Real. Pasándose este lugar, la vía llegaba a la loma Bebedero de Oso. Posteriormente, el camino seguía hacia la quebrada Ñalacapac, luego pasaba por el cerro Brasil y La Bocana. Seguidamente, se enrutaba un poco al suroccidente por el sitio Piedras, donde había evidencia de *coluncos*⁹. Respecto a este punto la autora indica que el camino probablemente se conducía al norte por la quebrada de Tahuín, llegando a la cuenca del río Arenillas, en el cantón del mismo nombre. Esta extensa red de caminos se puede evidenciar en la Figura.15.

Figura.15 Caminos transversales desde el camino central de la sierra hasta el noroccidente del virreinato del Perú.



Fuente: elaboración propia.

⁹ Jadán (2023) los coluncos son segmentos de calzadas prehispánicas que se caracterizan por tener un ancho aproximado de dos metros y estar delimitados por muros laterales profundos, es decir, con cortes significativos en los cerros adyacentes. Esta configuración permite que el camino se integre al relieve del terreno.

2.4.4 De Tomebamba a Loja en el valle de Cusibamba

Es relevante destacar que, desde la ciudad de Tomebamba, se podía acceder a la ubicación actual de la ciudad de Loja en el valle de Cusibamba, así como a su antiguo emplazamiento en el valle de Cangochamba. Ambas localidades pertenecían a la provincia de las Paltas, situadas al sur, tras salir de la jurisdicción de los cañaris. De esta manera, al salir de Tomebamba hacia el sur, se llegaba al tambo de Dumapara, como mencionan los autores Hocquenghem et al. (2009), el cual se situaba entre los actuales poblados de Nabón y Cochapata, por Tambo Viejo. Del tambo Dumapara, hacia el sur se llegaba al aposento de las Piedras, el cual menciona Cieza de León que eran grandes y galanos.

En Oña, al suroccidente del tambo Dumapara se localizaba dicho camino incaico, estudiado ampliamente por Hocquenghem. Al sureste de Oña se situaba una calzada que venía del noreste, la cual bajaba de la loma Zhinin y se dirigía hacia el Sur. En esta investigación, este era descrito como un camino empedrado, que tenía cinco metros de ancho y lo demarcaban muros de más de un metro de alto. Por su ubicación, orientación y características constructivas, los investigadores han concluido que el camino es, en efecto, incaico y es el que viene del tambo Dumapara. Es relevante destacar que, a pesar de su denominación, este sitio no está relacionado con el llamado aposento de las Piedras. Sin embargo, se ha señalado la existencia de un tambo vinculado a esta ruta, situado al norte, identificado como Mariviña.

Siguiendo hacia el sur el tramo del camino pasaba entre el páramo de Carboncillo y la loma Corral Viejo. Esta continuaba hacia el sur y pasaba al norte de la loma de Quibil, para dirigirse a Cañero al occidente de loma Quibil. Es importante destacar que en dicha investigación se alude que los habitantes de Cañero aún utilizan este segmento del camino para dirigirse a Cuenca. En esta misma localidad, pero al este de Cañero, y al norte de Paquishapa, hoy denominado Urdaneta, se encuentra la loma León Dormido, que los lugareños denominan Huilcamarca. Según Hocquenghem et al. (2009) en dicha loma se ubican las ruinas del tambo de Villacmarca y que los campesinos actualmente llaman Paredones. En este lugar se pueden observar los muros de casi dos metros de alto de una gran estructura compartimentada y una armazón cuadrada que sería una *kancha*, labrados en piedras de andesita basáltica. En consecuencia, los investigadores citados han llegado a la conclusión que por sus características constructivas y ubicación el tambo de Villacmarca es el mismo que menciona Guamán Poma como “tambillo de Conchanuma” y es, a la vez, el mismo tambo de las Piedras que menciona Cieza de León. Por lo tanto, con base en tales estudios, se continúa la detallada descripción de estos caminos haciéndose énfasis en dos tramos, como lo son:

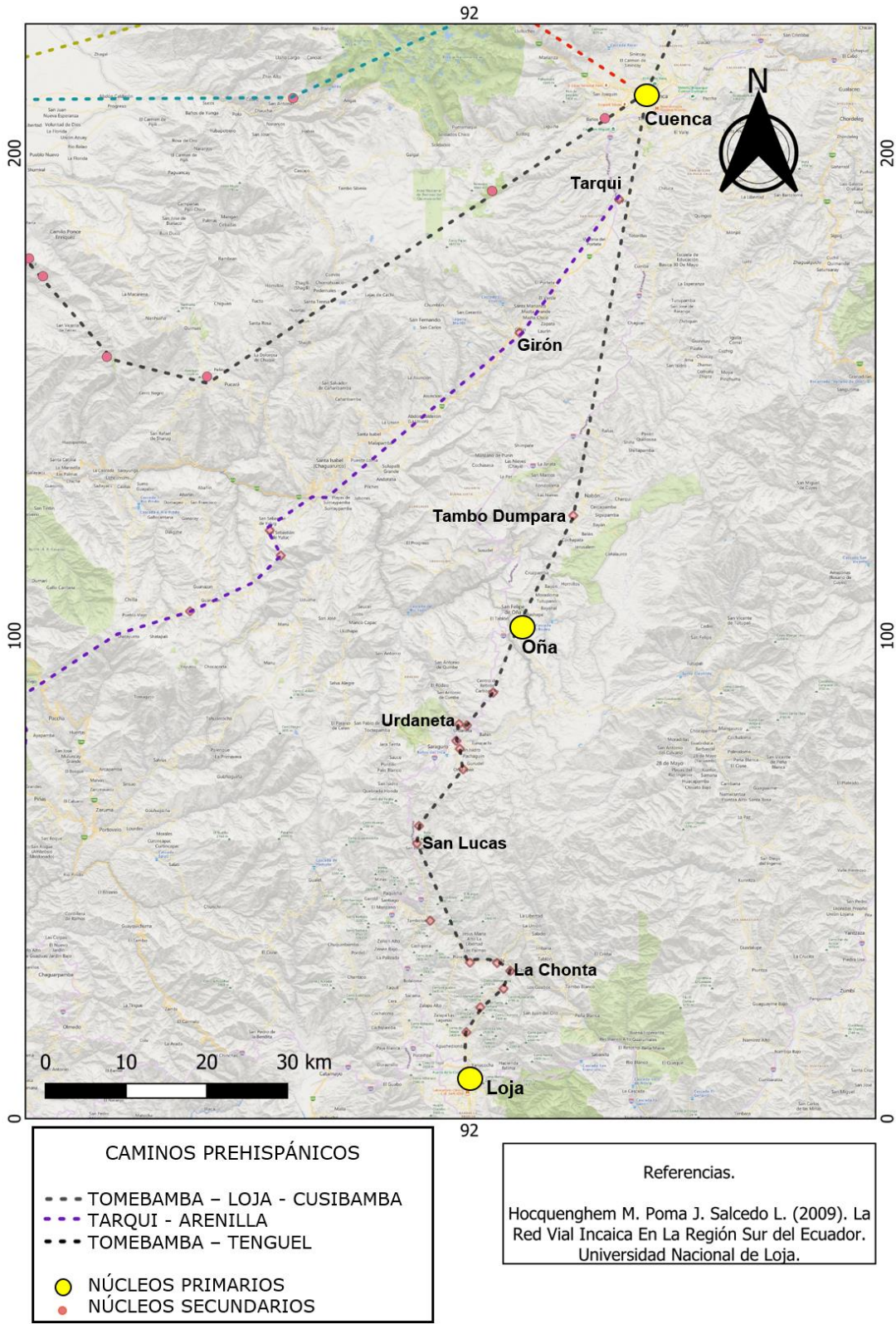
1. Del tambo de las Piedras (Villacmarca) hasta Tambo Blanco, el cual salía de allí y proseguía hacia el sur en dirección al río Paquishapa, atravesaba lo que es hoy la carretera Panamericana y pasaba luego por Tuncarta y posteriormente se orientaba al suroriente hasta llegar a Oñacpac. El camino incaico de Oñacpac se prolongaba hacia el suroccidente hasta

llegar a las ruinas de Tambo Blanco¹⁰, y desde aquí este camino continuaba hacia al sur por la quebrada de Ingapirca en dirección a San Lucas. En la investigación aludida se expresa que el Tambo Blanco corresponde al de “cocha tambo real” de Guamán Poma. Según el cronista Cieza de León, desde el Tambo de La Piedras a las edificaciones de Tambo Blanco había más de diez leguas de distancia.

2. Del Tambo Blanco al valle de Cusibamba hacia el sur, del cual expresan Hocquenghem et al. (2009) que esta parte del camino se dirigía hacia la ciudad de Loja, en el susodicho valle de Cusibamba. Esta vía pasaba al este del poblado de Las Juntas, donde, según los habitantes locales, un camino de herradura descendía desde Tambo Blanco hasta Jimbilla, en dirección sureste. Esta vía, de aproximadamente cuatro a cinco metros de ancho poseía muros de piedra en el lado del talud. Al respecto, es importante destacar que según esta investigación este tramo del camino aún es utilizado por los campesinos del área para acceder a sus rebaños. Seguidamente el camino se adentraba hacia la margen izquierda del río Zamora, hasta La Chonta. En este sitio bajaba la quebrada de Huacapamba, que se enfilaba al occidente hasta pasar por el cerro Santa Bárbara, para finalmente culminar en Virgenpamba, al norte de la actual ciudad de Loja. Los tramos anteriormente descritos se pueden observar en la Figura 16.

¹⁰ En palabras de Zhunaula y Novillo (2023) en este lugar la evidencia arqueológica se representa en material lítico y cerámico diseminado en la superficie; además de, estructuras como terrazas escalonadas, palacio central, kallanka, kollkas y evidentemente el Qhapaq Ñan, entre otras, que denotan una ocupación prehistórica.

Figura 16. Caminos seguido por Cieza de León desde Tomebamba hasta Loja.



Fuente: elaboración propia.

2.4.4.1 Del valle de Cusibamba al valle de Cangochamba

Desde el valle de Cusibamba existía un camino que conectaba a este con el valle de Cangochamba. Según menciona el cronista Cieza de León desde Tomebamba hasta esta ciudad de Loja en el valle de Congachamba había una distancia de diez y siete leguas. Dicha ciudad estaba ubicada según la investigación de Hocquenghem et al. (2009) al suroccidente de la actual ciudad de Loja, por el hoyo del río Catamayo. El traslado de la ciudad de Loja se produjo en 1548, cuando el cacique Chungacaro fue capturado, lo que resultó en la disolución de la confederación de los grupos étnicos de Corrochamba y Chaparra, que él lideraba. Hocquenghem et al. (2009) describen con mayor precisión el camino real que siguió Cieza de León desde el valle de Cangochamba, y cómo este se conectaba con el camino del valle de Cusibamba a través del río Catamayo.

De tal manera que un camino de herradura salía al sur occidente de la ciudad de Loja por Tierras Coloradas, atravesaba la cordillera Las Ventanas, descendía hacia el Suroeste por la Loma Huacapamba, desde donde se enfilaba más al sur hacia el poblado de Chapamarca, El Tambo y El Huaycu. Es de resaltar que, según se resalta en el estudio de Hocquenghem, al occidente de El Tambo se encuentra San Jacinto ubicado en la margen izquierda del río Catamayo, en donde se mencionaba la existencia de un puente del Inca. Hoy en día en este puente aún se puede observar la base de los estribos que reposan sobre unas grandes piedras de hechura incaica.

Para finalizar, el camino al sur de El Tambo se extendía hacia el suroccidente hacia la quebrada El Huaycu y el poblado homónimo. Hocquenghem expresa que este tramo era utilizado por los arrieros que viajaban entre Loja y Gonzanamá, o en sentido contrario. Además, se destaca que, en el poblado de El Huaycu existe un sitio con muros de piedra robustos que podría haber sido un tambo incaico. Estos muros denominados "Paredones del Inga", según los investigadores, corresponden al antiguo asentamiento de la ciudad de Loja La Zarza en el valle de Cangochamba. Este tramo del camino se puede observar en la figura 17.

2.4.5 Desde el río Pindo hasta el río Jubones

Prosiguiendo por el camino de la sierra, la investigación de Hocquenghem et al. (2009) menciona la existencia de una ruta que venía desde el sur y discurría de manera horizontal al gran camino inca que iba desde Tomebamba a Loja. Dicho trayecto iba desde el río Pindo en el sur del Ecuador, hasta el río Jubones al norte. Para un mayor entendimiento se puede observar en la figura 15. Esta ruta se dividía en cuatro tramos:

1. Desde el río Pindo hasta Cariamanga: según los resultados arrojados por la investigación de Hocquenghem et al. (2009) el gran camino inca de la sierra se rastreaba desde el sur del Ecuador. De tal manera que, en sentido sur-norte, dicho camino iniciaba su recorrido

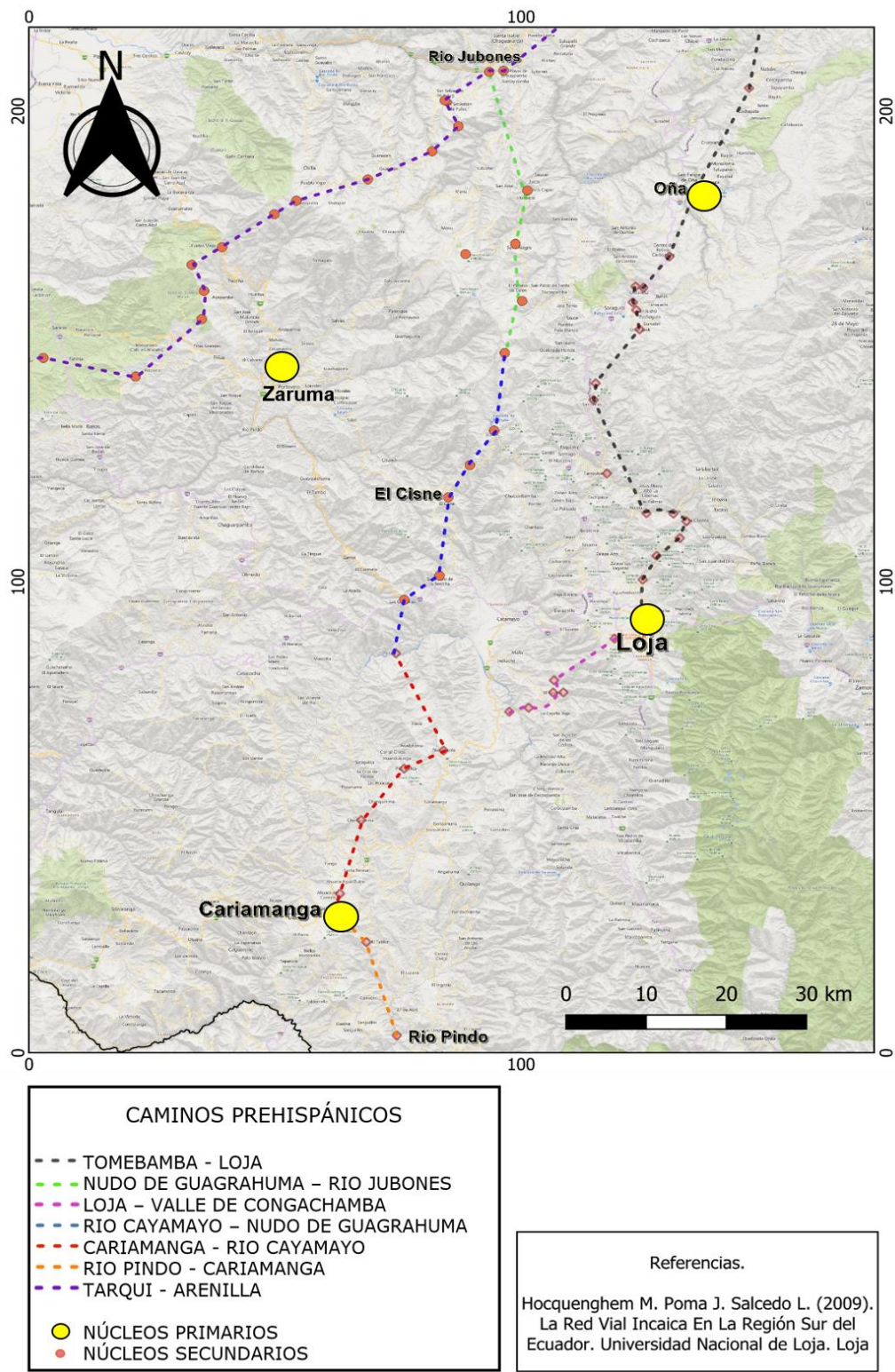
por la margen izquierda del río Pindo, hasta llegar a la confluencia de éste con el río Tambillo, de allí se dirigía al noroccidente, hasta llegar al cerro Huachingue, seguidamente se orientaba hacia el norte, por El Toldo y Chalacanuma, y finalmente llegaba a Cariamanga. Se estima que desde río Pindo hasta Cariamanga, había medio día de camino de recorrido.

2. Desde Cariamanga hasta el río Catamayo: saliendo desde allí hacia el nororiente, el camino continuaba avanzando hacia el cerro Ahuaca. Seguidamente se enfilaba hacia el norte hasta llegar al poblado de Changaimina, y pasando este poblado proseguía hacia el norte, hasta llegar a Potrerillos. Es importante destacar que según Hocquenghem et al. (2009) este tramo del camino aún es reconocido por los habitantes de la zona como Camino Real, lo que denotaría una supervivencia de este segmento del camino hasta la actualidad. Posteriormente, la vía descendía a Potrerillos, se extendía hacia el nororiente hasta Portete de Nambacola. Se estimaba que de Cariamanga a Nambacola había mediodía de camino. Desde Nambacola avanzaba hasta Loma Picuanga y llegaba finalmente a una pasarela sobre el río Catamayo.

3. Desde el río Catamayo hasta el nudo de Guagrahuma: Después de cruzar el río referido, el camino seguía hacia el norte, adentrándose en la región montañosa de Las Chinchas. Desde allí ascendía por la Loma de Tarapo, ubicada en las zonas altas de San Pedro de la Bendita, y continuaba hacia el norte, pasando por la Loma de Pueblo Viejo. Se estimaba que la distancia entre Nambacola y Pueblo Viejo se recorría en aproximadamente medio día. El trayecto seguía al norte, bordeando el Pucará del Cisne, luego pasaba por El Ari y llegaba a Gualél. Desde aquí el camino se extendía hacia el norte, cruzando el cerro Viejo, hasta alcanzar las cercanías de la laguna Sarihuiña, en el nudo de Guagrahuma.

4. Desde el nudo de Guagrahuma hasta el río Jubones: desde la laguna de Sarihuiña, en el nudo de Guagrahuma, el camino continuaba hacia el norte, pasando por las localidades de Celén y Selva Alegre. Luego enfilaba al norte, atravesando Lluzhapa en la margen izquierda del río Uchucay. Al norte de Lluzhapa, el río León desemboca en el río Jubones. Más adelante, en la confluencia del río Minas con el Jubones, la investigación de Hocquenghem et al. (2009) identifica los estribos de un puente incaico en la margen izquierda del Jubones. Tras cruzar este puente, el camino se dirigía hacia el oriente, en dirección al territorio de Cañaribamba, donde la autora sugiere que este recorrido llevaba a Guapondelic, el sitio preincaico donde los incas establecieron Tomebamba y, posteriormente, los españoles fundaron Cuenca.

Figura. 17 caminos prehispánicos paralelos al camino central de la sierra, entre el rio Jubones y el rio Pindo.



Fuente: elaboración propia.

2.5 LA RUTA Y LAS CIUDADES DE LA COSTA ECUATORIANA

Tras la llegada y el establecimiento de los castellanos, éstos se encontraron con la rica naturaleza de la cuenca del río Guayas. Sin embargo, como señala Deler (2007), también enfrentaron la escasez de mano de obra debido al despoblamiento causado por el proceso de conquista. Dado que la disponibilidad de trabajadores era fundamental para la explotación de los recursos, y esta era escasa en la región durante los siglos XVI y XVII, se generó un flujo migratorio entre las poblaciones de la sierra y la costa.

A finales del siglo XVII, en los distritos de Daule, Baba, Babahoyo y Machala, al norte de la ciudad de Guayaquil, se establecieron una gran cantidad de inmigrantes provenientes de la parte noroccidental de la cordillera costera de Manabí, así como de las áreas más altas de la sierra. Esta revolución demográfica fue impulsada por la expansión y exportación del cultivo de cacao en las llanuras del Guayas.

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el flujo migratorio y las actividades de exportación de la Audiencia de Quito tenían un movimiento horizontal entre las grandes ciudades de la sierra y el puerto de Guayaquil. Por consiguiente, Deler (2007) menciona que cada una de estas actividades hacían uso de los caminos de herradura que atravesaban la cordillera occidental ecuatoriana, los cuales llegaban hasta un punto en donde se podía hacer el traslado de las mercancías en balsas.

En efecto, aquellos caminos conectaban por el norte con la ciudad de Quito y Ambato, para posteriormente dirigirse al occidente hacia Chimbo y seguidamente hacer el transbordo de la mercancía en canoas en Babahoyo. De igual forma, desde Puerto Viejo había un trayecto que se dirigía al sur hacia Daule y posteriormente a Guayaquil. Igualmente, desde Riobamba salía otro trayecto hacia el sur que conectaba con Alausí y posteriormente se dirigía al occidente para hacer el transbordo de la mercancía en balsa en Yaguachi. Así mismo, desde Cuenca se orientaba una ruta hacia Molleturo y seguidamente se dirigía hacia el sector de Naranjal para realizar el transporte por barcas.

2.5.1 De Puerto Viejo a Guayaquil

El cronista Cieza de León señala que por Quito existía otro camino que se orientaba hacia la parte de la costa del Mar del Sur, por el cual se llegaba a Quaue (Coaque), “y que aquel cabo es el principio de esta tierra”; pero infortunadamente, esta vía no es descrita a profundidad. A lo largo de las provincias que había entre Tomebamba y la costa se encontraban diversos poblados y aposentos de mayor y menor importancia cuya envergadura era similar a la de Tomebamba, uno de ellos era Chlmba.

De esta provincia de Chimbo, por una distancia de catorce leguas, todo el camino era áspero, hasta llegar a un río en el que había balsas para transportar a los caminantes hasta el paso que denominaban de Huayna Cápac. Dicho camino pretendía comunicar a la isla de la Puná con el resto del imperio. En el proceso de aliarse con los pobladores de dicha isla y tras el asesinato de sus comandante e indios orejones, Huayna Cápac impuso un castigo¹¹ sobre esta gente de la costa, que consistió en mandarlos a construir un camino por la rivera del río Guayaquil con el fin de establecer su dominio; sin embargo, dicho trabajo no se cumplió.

De este modo, en el tiempo de los incas, en las comarcas de la ciudad de Puerto Viejo fueron subyugados varios pueblos o naciones por Huayna Cápac, quien pasó por ellas personalmente desde Quito. Dichas comarcas ofrendaban al emperador esmeraldas, oro y productos propios de la región, pero estas no tenían depósitos en qué guarecerlos. Respecto a la costa y en la zona que discurría entre Coaque a Manta, el cronista Cieza de León menciona que allí existían riquísimas minas de esmeraldas, además de minas de oro que bajaban por los ríos de esta sierra e incluso hasta Puerto Viejo.

Relata el cronista que la fundación de Puerto Viejo se dio cuando el mariscal Diego de Almagro ordenó al capitán Sebastián de Belalcázar reformar los pueblos de la costa. Dentro de dicha transformación se mandó al capitán Francisco Pacheco establecer la ciudad de Puerto Viejo, en las cercanías de un pueblo llamado Picuaza. Esto debido a que, en la ciudad de Manta los tripulantes que venían de Tierra Firme, Guatemala y Nicaragua saltaban de las naos y les hacían daño a las poblaciones de indios de esta zona.

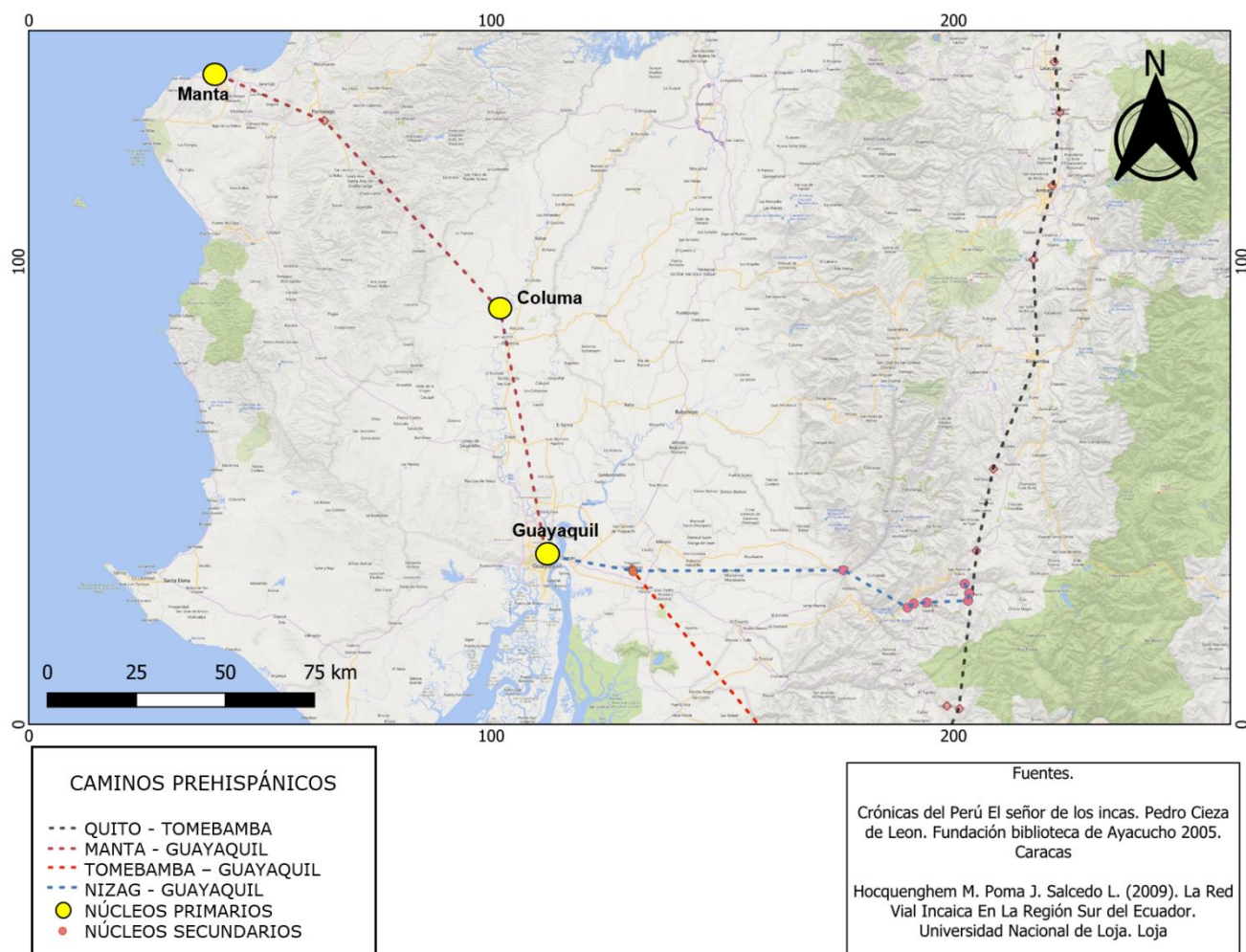
Desde Manta se llegaba al pueblo de Colima en la parte norte, cuyos habitantes según alude Cieza de León, tenían contacto con los pueblos de la costa por el río San Juan. Después de haber sido sometidos por Huayna Cápac este mandó hacer una fortaleza y en ese proceso de dominar a dichas poblaciones encontraron al río de Santiago. Cuando llegaron las huestes de Pedro de Alvarado a tal área encontraron gran cantidad de oro, plata y otras joyas preciosas como las esmeraldas, pero por las complicaciones del camino y las dificultades atmosféricas tuvieron que dejar las riquezas recogidas a la orilla de esta vía.

Para finalizar, desde Colima hacia el oeste estaba ubicada la zona en la que hoy se encuentra la ciudad de Guayaquil y luego que se entraba en sus términos se ingresaba en el territorio de los indios guancavilcas. Por esta región Huayna Cápac mandó hacer una gran calzada por el río de Guayaquil. Esta calzada, en la que había pedazos que no habían podido culminarse, logró ser divisada por el cronista Cieza de León y por esto se llamaba “el paso de Guaynacapa”. Cuando se dio la llegada de los españoles, el capitán Sebastián de Belalcázar con apoyo del capitán Francisco de Orellana se dirigió a dicha provincia a través de esta ruta para fundar en

¹¹ Las fuentes coloniales, como Pedro Cieza de León y Guamán Poma de Ayala, relatan que muchas de estas comunidades —entre ellas los Cañaris, los Punáes, los Huancavilcas y otros grupos costeros— no aceptaron fácilmente la dominación incaica, lo que provocó campañas militares de represión como parte de la dominación Inca.

sus comarcas la ciudad de Santiago de Guayaquil. Muchos indios de los guancavilcas servían a los españoles vecinos de esta ciudad de Santiago de Guayaquil a través del sistema de la encomienda. En su jurisdicción se encontraban las comarcas y pueblos de Yaqual, Colonche, Chinduy, Chongón, Daule y Chonana, como se observa en la figura 18.

Figura. 18 camino prehispánico de la costa de la Audiencia



Fuente: elaboración propia

En resumidas cuentas, los caminos prehispánicos de la Real Audiencia de Quito, desarrollados principalmente por las culturas andinas antes de la llegada de los incas y fortalecidos por el Imperio del Tawantinsuyo, constituyen una de las redes viales más antiguas y extensas de Sudamérica. Esta red, integrada al Qhapaq Ñan, articulaba regiones de la sierra y la costa ecuatoriana, conectando centros administrativos, tambos, zonas agrícolas y lugares sagrados. Su extensión abarcaba desde el norte andino (Carchi) hasta el sur del actual Ecuador, con ramificaciones hacia la costa a través de caminos transversales.

El Qhapaq Ñan, o Camino Inca, fue la principal arteria vial, conectando centros administrativos, religiosos y productivos. Se caracterizaba por su ingeniería sofisticada, con tramos empedrados, puentes colgantes y escalinatas. Las finalidades principales eran el control político, la movilización de tropas, el intercambio económico, la transmisión de información mediante los chasquis y la redistribución de productos entre pisos ecológicos. A pesar de su invaluable legado histórico, los caminos prehispánicos de la Audiencia de Quito enfrentan hoy serias amenazas. El crecimiento urbano descontrolado, la expansión de la agricultura intensiva y la falta de reconocimiento patrimonial han contribuido a su deterioro. No obstante, existen esfuerzos significativos para su preservación. Algunos tramos del Qhapaq Ñan, el sistema vial andino, han sido identificados, restaurados y declarados Patrimonio Mundial por la UNESCO, reconociendo su importancia cultural y arquitectónica. Esta designación incluye 108,87 km de camino y 49 sitios arqueológicos asociados, tales como tolas, pucarás y petroglifos. El Sistema de Información del Patrimonio Cultural del Ecuador¹² juega un papel crucial en la documentación y protección de estos sitios. La preservación de estos caminos requiere un esfuerzo conjunto de las autoridades, las comunidades locales y la sociedad en general, para asegurar que este patrimonio perdure para las futuras generaciones

2.6 EL USO DE LOS CAMINOS

Dicho lo anterior, el Qhapaq Ñan era una vasta red vial que unía diversos elementos del imperio a lo largo y ancho de los Andes. En el contexto político-administrativo, el Qhapaq Ñan formaba parte de la planificación territorial, unificando un proyecto político, militar, ideológico y administrativo conocido como Tawantinsuyu. Tras las campañas de conquista, los incas buscaban consolidar su dominio sobre las nuevas regiones, y una de las formas más eficaces de lograrlo fue estableciendo una red de caminos que conectaba los centros administrativos de las provincias conquistadas con el Cuzco. Esto garantizaba la gobernabilidad y la defensa de esos territorios. Además, la red vial facilitaba la administración de los diversos recursos del territorio andino, asegurando el acceso a las áreas con mayor productividad económica y su posterior redistribución en sus diversos nichos ecológicos.

2.6.1 LOS FINES MILITARES Y ADMINISTRATIVOS

Las milicias eran usuarias habituales de la red vial inca y sus diferentes componentes, ya que en tiempos de guerra se desplazaban de manera diligente a través de ella. La optimización de esta infraestructura, con sus diversos elementos constructivos, fue esencial para la expansión, conquista y colonización del Imperio inca sobre diversas naciones. Además, las milicias empleaban a las llamas como animales de carga y abastecimiento. Según Bar et al. (2023), caravanas de camélidos transportaban alimentos, vestimenta, herramientas, armas y otros

¹² Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. (2014). *Qhapaq Ñan: Sistema Vial Andino en Ecuador*. Quito: INPC.

artículos procedentes de distintas regiones, distribuyéndolos entre las comunidades o almacenándolos en puntos estratégicos. En este contexto, Borchart (1998) destaca que durante las campañas militares las llamas eran fundamentales como animales de carga, lo cual promovió la expansión de esta especie desde su lugar de origen hasta el actual Ecuador. Hyslop (1992) añade que existían ciertos requisitos para transportar llamas, como la distancia que podían recorrer en una jornada, estimada en tres leguas diarias, aspecto que se consideraba al ubicar los tambos. Estos elementos eran aún más relevantes cuando el inca se desplazaba, ya que viajaba con un gran séquito de funcionarios, soldados y provisiones.

Durante la conquista incaica a fines del siglo XV, los pueblos del actual territorio ecuatoriano enfrentaron una fuerte avanzada militar liderada por Túpac Yupanqui. Según González (1890), esta incursión comenzó en el sur, sometiendo a los Paltas y Cañaris, con quienes sostuvo combates intensos. Este proceso de conquista se desarrolló entre 1463 y 1471. Posteriormente, Huayna Cápac continuó la expansión hacia el norte, enfrentando una firme resistencia en Caranqui-Cayambe, donde, debido a la beligerancia de sus habitantes, ordenó la ejecución de miles de ellos. Asimismo, en Cochasquí, Puembo y Cayambe, se libraron largas y arduas batallas. Finalmente, tras consolidar estas conquistas, el inca avanzó hacia el norte hasta las tierras de los Pastos, donde también encontró una resistencia tenaz.

Tras la consolidación de la conquista de estos territorios, se establecieron estructuras arquitectónicas, como la red vial, para asegurar su control sobre aquellos espacios. Este proceso expansivo dejó profundas huellas sociales, políticas y económicas en la región. En relación con la creación de esta intrincada red vial, se erigieron diversas construcciones destinadas a vigilar y dominar a las poblaciones locales. Guffroy (2004) señala que, en la región de los Paltas, al sur de Ecuador, existen vestigios arqueológicos asociados a este proceso, tales como pucarás o fortalezas, empleadas para proteger el camino y las poblaciones aledañas, así como tambos y colcas. Algunos de estos elementos ya fueron descritos anteriormente en el análisis de los caminos. Además, Bar et al. (2013) menciona que, en el contexto de tales conflictos endógenos, se destruían algunos de estos elementos de infraestructura a lo largo del camino para frenar el avance de los enemigos.

2.6.2 EL COMERCIO Y EL TRASLADO DE POBLACIONES

Asimismo, tras consolidar la conquista, la red vial inca se empleaba para movilizar a la población a lo largo del territorio del imperio, con diversos fines. Uno de los objetivos era establecer mitimaes, es decir, trasladar poblaciones de otros grupos étnicos de forma bilateral, dado que se desplazaba a los grupos rebeldes a territorios ya sometidos y a los grupos conquistados a las áreas donde habitaban los rebeldes. Según González (1890), Huayna Cápac trasladó tantas familias como fue posible desde Chimborazo, Tungurahua y Latacunga, ya que los puruhaes de esta región se levantaban con frecuencia; en su lugar, se asentaron colonias de aymaras y cuzqueños para garantizar el control sobre las poblaciones y asegurar

el acceso a los recursos. Guffroy (2004) menciona que, en la provincia de los Paltas, al sur de Ecuador, estas colonias, conocidas como *Colana*, se ubicaban en varios puntos del territorio, como Cariamanga, Nambacola, Catacocha y Saraguro, probablemente colonias de *mitmakunas*, como se mencionó anteriormente.

A la par de la expansión del imperio, se lograron articular amplias zonas productivas en las hoyas interandinas. En este contexto, Caillavet (2000) destaca a la población de Las Salinas, perteneciente al grupo étnico Otavalo, como un centro con abundante producción de sal, algodón, ají y coca. La explotación de estos recursos involucraba a varios grupos indígenas, ya que, según la autora, en esta región habitaban tanto indígenas otavalos como “forasteros.” Cabe señalar que estos productos se obtenían no tanto para consumo, sino por su valor suntuario en ofrendas rituales entre diversas etnias andinas. De este modo, se establecieron vínculos económicos y políticos que conectaban a diferentes grupos para la explotación de estos recursos.

La autora también señala que, tras distribuir estos productos entre la etnia Otavalo, se comercializaban en Quito y otras localidades cercanas para obtener oro y coca. Deler (2007) ejemplifica esto al mencionar que Huayna Cápac estableció relaciones comerciales con los valles de Pimampiro y Chota-Coangue, donde se realizaban intercambios con los indígenas Pasto y los de Chapi de la Montaña, quienes a su vez comerciaban con los Quixos. Durante el incanato, dichos intercambios aumentaron en torno a Quito y las principales ciudades, estableciéndose plazas comerciales para ejercer cierto control sobre dichas transacciones. Así, fue necesario el uso constante de trochas y caminos que conectaban los poblados productores con los mercados.

En relación con los artículos suntuarios, desde épocas preincaicas se transportaba el spondylus o concha marina —conocido en los Andes por diversos nombres, como Illapa, Curi, Libiac y Chuquilla— tanto por vía marítima como terrestre. Chacaltana et al. (2017) explican que estepreciado elemento llegaba desde el norte, cruzando el golfo de Guayaquil hacia las costas de Playa Hermosa y Cabeza de Vaca en Tumbes, para luego continuar por tierra mediante recuas de llamas o en manos de hombres con vestimenta específica. Este artículo suntuario, valorado tanto por su simbolismo ritual como por su valor de intercambio, representaba para los habitantes andinos el rayo (Illapa) y el mar (Mamacocha), vinculando su culto a concepciones hídricas y a la fertilidad agrícola, deidades altamente veneradas en el panteón inca. Durante el Tawantinsuyu, el spondylus mantuvo su relevancia y fue distribuido por todo el imperio a través del Qhapaq Ñan. En relación con esto, Lodeiros et al. (2018) documentan hallazgos de la concha spondylus en vestigios arqueológicos ecuatorianos, en sitios como la isla de La Plata, Salango, Santa Elena, La Florida y Cerro Narrio.

2.6.3 EL TRÁNSITO HACIA LOS LUGARES DE CULTO RELIGIOSO

En los Andes, dondequiera que llegaban los incas, promovían el culto al sol como religión oficial del imperio, vinculándola a su mito de origen, en el cual se autoproclamaban hijos del sol. Con esta legitimación, los incas consideraban que tenían derecho a someter a otras etnias, culturas, tradiciones lingüísticas, civilizaciones, y tras la conquista, levantaban templos dedicados a su deidad solar. El Qhapaq Ñan no solo cumplía funciones político-administrativas, sino que permitía a los habitantes de los Andes acceder a centros religiosos. Según Bar et al. (2023), los campesinos andinos usaban esta red vial para llegar a lugares sagrados como Guanacaure, Pachacamac y la Isla del Sol en el lago Titicaca. A estos sitios sagrados acudían personas de distintas regiones del Tawantinsuyu en peregrinación, realizando sacrificios, consultando oráculos y sacerdotes, o desplazándose dentro de sus regiones para rendir culto a sus huacas. Cieza de León, por ejemplo, menciona que en Guancabamba existía un templo del sol donde los pobladores y señores de las comarcas circundantes acudían a adorarlo.

En el contexto ecuatoriano, González (1890) expresa que los incas consideraron a Quito una ciudad sagrada debido a su ubicación en la línea ecuatorial y su conexión simbólica con el sol, lo cual llevó a Huayna Cápac a establecerla como la segunda corte del imperio. Durante el incanato, se erigieron diversos templos dedicados al sol, como los de Caranqui al norte y Tomebamba al sur, además de otros en Latacunga, Liribamba y Achupallas. En estos templos se celebraban ceremonias y festividades en honor al astro rey, similares a las del Cuzco, tales como el Inti Raymi y el Capac Raymi. Además, se fundaron colegios de sacerdotes y se construyeron residencias para las *mamaconas*, o vírgenes del sol, quienes se encargaban de las labores del templo. González también menciona que existieron monasterios de vírgenes del sol en Quito, Caranqui, Latacunga, y posiblemente en Liribamba y Tomebamba. No obstante, a pesar de que el culto al sol fue impuesto como religión oficial, las naciones indígenas continuaron celebrando sus ceremonias locales, fusionando sus prácticas ancestrales con el nuevo culto incaico.

Por otro lado, a lo largo de tal vía se encontraban las apachetas, que hacían parte de las costumbres culturales de las comunidades andinas, pues eran construidas por los viajeros que recorrían estos senderos. Según Canziani (2009), estas apachetas consistían en montones de piedras apiladas en forma cónica al lado del camino, colocadas por los caminantes en los pasos entre las montañas como una forma de dar ofrenda a diversas entidades como Pachacamac, la Pachamama y el Sol, entre otras deidades, e incluso como una ofrenda al propio cerro, solicitando protección tanto para las personas como para las mercancías que llevaban durante su viaje.

En conclusión, en estos dos capítulos se logró examinar históricamente la función, los recorridos y los aspectos materiales de la compleja y extensa red vial construida y cuidadosamente planificada por el Imperio incaico. Esta red estaba compuesta por diversas y magníficos elementos constructivos, como tambos, puentes y por supuesto sus tres ejes principales: el primero, estaba construido a lo largo de la costa del océano pacífico; el segundo, se adentraba en la intrincada cadena montañosa de los Andes y finalmente el tercero conectaba transversalmente los principales centros poblados y económicos de la sierra y la costa.

El propósito de esta extensa red era el de garantizar el control militar, económico, administrativo y religioso. Para ello, los incas incorporaron prácticas tradicionales de las comunidades locales, a la vez que se apropiaron de los territorios imponiendo así un nuevo orden que se reflejaba en la construcción de ciudades, caminos, tambos, chasquis, almacenes, las formas de trabajo y la designación de funcionarios para supervisar y administrar estas estructuras y comunidades. Esta organización proporcionó a los incas una ventaja significativa y un dominio efectivo sobre el territorio andino cuya realidad no escapó a la atención de los primeros colonizadores españoles. Durante la conquista y colonización hispánica, algunas de estas estructuras, tanto físicas como culturales, lograron perdurar como se explicará posteriormente.

3 EL IMPERIO ESPAÑOL EN LOS ANDES.

3.1 LA EXPLORACIÓN, CONQUISTA Y COLONIZACIÓN EN EL MUNDO ANDINO

El proceso de exploración militar de América fue llevado a cabo por un grupo heterogéneo de hombres con una variedad de oficios, tales como soldados, campesinos, artesanos, entre otros, quienes establecieron la presencia española en el territorio americano y la soberanía de la Corona hispánica entre 1519 y 1540. Durante este período de 21 años, la exploración y conquista de territorios se desarrolló en dos grandes expediciones fuera de las Antillas. Como menciona Espino (2019), la primera expedición fue organizada desde Cuba y recorrió México entre 1519 y 1522; esta se extendió desde la meseta central mexicana hacia el norte y el sur. Para 1524, la expansión hacia el sur había alcanzado los actuales territorios de Guatemala y El Salvador, enfrentándose a fuertes resistencias en los centros mayas de Yucatán. El mismo autor menciona una segunda expedición, que se inició en Panamá entre 1531 y 1533, siguiendo la costa del océano Pacífico hacia el sur, hasta encontrarse con el hoy conocido como golfo de Guayaquil y el puerto de Tumbes. En este primer encuentro menciona Morales (1973) pudo vislumbrarse por primera vez a la gran civilización que habitaba los Andes suramericanos. Tras el encuentro, los conquistadores se desplazaron hacia el norte, llegando a Quito en 1534.

El proceso de conquista y colonización de América llevado a cabo por la corona de Castilla se basó en tres etapas fundamentales. Según Elliott (2006), estas etapas son: la toma de posesión simbólica; la ocupación física del territorio y el asentamiento de los colonizadores. En este capítulo se contextualizarán estos fenómenos a nivel general en las colonias ubicadas en los Andes, para posteriormente enfocarse en la Audiencia de Quito, considerando que estas tres características son fundamentales en todo el proceso de conquista, consolidación del orden hispánico y en los cambios que ello generó en lo económico y social entre las comunidades aborígenes, en particular, en lo concerniente a los sistemas de caminos en aquella parte de las indias occidentales: el virreinato del Perú.

La primera de estas categorías de análisis tenía como objetivo demostrar y ejercer el control sobre las nuevas tierras, los océanos y las islas circundantes en nombre de la corona de Castilla. Esta se centraba más en las poblaciones que habitaban esas tierras que en la tierra misma. Para lograr esto, se empleaban símbolos como el estandarte y la cruz, junto con declaraciones y ceremonias de bautismo de las tierras, asignándoles nombres sagrados cristianos a los diferentes territorios descubiertos. Además, la necesidad de dominio se reflejaba en la adquisición de conocimientos detallados sobre el territorio ultramarino. Por ejemplo, como menciona Martínez et al (1999) en 1571 se estableció el cargo de "cosmógrafo mayor de Indias" para recopilar información exhaustiva sobre las características, la historia y

los recursos de las comunidades, presentando estos datos en informes y mapas celosamente resguardados por la corona española.

El segundo elemento se refiere a la proclamación de soberanía de la corona de Castilla sobre el suelo, es decir, la transferencia del poder a la autoridad real. Como parte de esta representación del poder, era necesario establecer villas o ciudades que no solo significaban la ocupación permanente de tierras por parte de la población española, sino que también representaban la autoridad civil que legitimaría las acciones llevadas a cabo en dicho territorio. En ese ejercicio de ocupación física, los castellanos dirigieron expediciones por los Andes, estableciendo asentamientos a pesar de las largas distancias y las difíciles condiciones del territorio suramericano. Estos esfuerzos tenían como objetivo principal satisfacer sus ambiciones y expectativas, estableciendo señoríos con mano de obra indígena que facilitara la adquisición de oro y plata. La explotación de la mano de obra indígena por parte de los castellanos se hacía a través del sistema de la encomienda, que se otorgaba como merced por parte de la Corona a aquellos vasallos que habían participado en los procesos de conquista y apropiación de hombres y recursos.

En ese caso, un elemento importante de la consolidación de la colonia fue el ideal de una vida urbana, por lo que las villas y ciudades se convirtieron en la base del dominio español. Como parte de la estrategia de conquista y control territorial, se creó una red de ciudades con el objetivo de afirmar la soberanía de la Corona. Estas ciudades ayudaron a despojar al territorio de otras jurisdicciones y facilitaron la incorporación de nuevos municipios a medida que avanzaba el proceso de conquista. Según Watchel (1990), algunas de estas ciudades y pueblos fueron ubicados cerca o sobre grandes concentraciones indígenas, mientras que otras se establecieron en zonas completamente despobladas. En este sentido se les dio mayor predominio a las áreas con mayor población indígena, ya que, al conquistar estas áreas, se obtenía el dominio sobre los grandes asentamientos como también de las poblaciones más pequeñas que circundaban a estas. Según Elliott (2006) durante los primeros años de la colonia, los españoles daban menos importancia a la adquisición de tierras y haciendas que a la obtención de vasallos o mano de obra, que les permitiera explotar las riquezas del Nuevo Mundo.

A propósito de esto Von Wobeser (1989) señala que estas ciudades tenían disposiciones especiales, como la existencia de barrios exclusivos para la población indígena y española. Además, compartían similitudes estructurales con las ciudades europeas, como la disposición de una plaza central rodeada por los tres poderes: judicial, legislativo y religioso. La planificación urbana se realizaba alrededor de esta plaza central, siguiendo un plano de cuadrícula con intersección de calles. Entonces, según lo señala Elliott (2006), algunas de estas villas y ciudades habían sido asociadas con poblaciones precolombinas que fueron remodeladas para adaptarse al estilo mediterráneo, lo que resultó en asentamientos permanentes bajo ciertas directrices específicas. Pérez (2001), al referirse a la legislación indiana y particularmente a las ordenanzas de descubrimientos de 1573, que trataban sobre la

"nueva población y pacificación de las Indias", resalta el artículo 37, pues en él se expresaba la importancia de que los nuevos asentamientos contaran con "buena salida por mar y por tierra, con buenos caminos y rutas navegables para facilitar el comercio, la gobernabilidad, la asistencia y la defensa."

El tercer elemento, el poblamiento del territorio, dependía de la densidad demográfica de las tierras conquistadas y pacificadas. Estas tierras fueron ocupadas en mayor medida por una gran cantidad de inmigrantes que llegaron al Nuevo Mundo. Como señala Elliott (1990), el costo de dicho viaje no era insignificante, ya que, para 1580 se estimaba en veinte ducados o más el pasaje de un solo adulto, además de los gastos adicionales para viáticos. Para financiar esta travesía, muchos optaron por unirse al séquito de funcionarios reales, clérigos o pasajeros adinerados con destino a las Indias. La gran afluencia de inmigrantes europeos hacia América se debió en parte al afán de obtener riquezas, el ansia de aventuras y la búsqueda de reconocimiento, lo que era azuzado al observar la llegada a los puertos de Sevilla de grandes cantidades de oro y plata provenientes de las Indias. En este contexto, los habitantes de la península ibérica consideraban la opción de emigrar con la esperanza de mejorar su calidad de vida y obtener riquezas, motivados también por las presiones sociales, las desigualdades y las limitadas oportunidades de progreso social en su lugar de origen.

Tras las expediciones militares acompañadas de estrategias políticas llevadas a cabo por la primera oleada de hispanos a lo largo del siglo XVI para conquistar los Andes y sus poblaciones, comenzó la siguiente fase, que no solo implicó la ocupación del territorio, sino la formalización y expansión de los asentamientos urbanos con el fin de ejercer control sobre la población nativa y extraer beneficio de la incipiente economía colonial. Según Watchel (1990), este proceso se facilitó gracias a que, al llegar los españoles al continente americano, se encontraron con un vasto territorio habitado por diversas sociedades indígenas, desde Mesoamérica y el Caribe hasta los Andes y el área del Brasil. La presencia de aquellas civilizaciones y sus diversos elementos sociales, físicos y administrativos formados en la época precolombina, así como la relativa docilidad de la población para el trabajo organizado (al menos de aquellos que vivían dentro de los límites de los grandes imperios) facilitaron la implantación de la dominación ibérica. Incluso, algunos grupos étnicos como los cañaris en el Perú y los tlaxcaltecas en México se unieron a los españoles en su cruzada y se sintieron aliviados al ver derrocados a sus antiguos gobernantes. En contraste, Malamud (2007) menciona que las poblaciones en los extremos fronterizos de los imperios opusieron una mayor resistencia al sometimiento y posterior proceso de aculturación, como pasó por ejemplo en la región chilena.

El encuentro de ambas civilizaciones, castellanos e indígenas, según Wachtel (1990) representó un golpe brutal para las poblaciones originarias, ya que la reacción de estas poblaciones al ver a hombres blancos montando grandes bestias fue variada: algunos los asociaron inicialmente con el cumplimiento de profecías, como el caso de los aztecas con la llegada de Quetzalcóatl desde el oriente y los incas con la llegada de Viracocha desde el

occidente. Sin embargo, como menciona este autor esta primera impresión varió entre los diferentes grupos étnicos yendo desde la confrontación total hasta la colaboración forzada y el ofrecimiento de alianzas. Como ya se adujo, una de las razones que hizo posible la rápida incursión militar de conquista en los Andes se debió al descubrimiento y sujeción de civilizaciones que habían extendido su dominio sobre extensas áreas, logrando un control integral en términos políticos, económicos, militares y religiosos sobre variadas poblaciones, lo que condujo a una consolidación relativa del poder hispánico.

El proceso de poblamiento en el territorio americano estuvo atravesado por múltiples circunstancias, como lo fueron las altas tasa de mortalidad entre indígenas y castellanos debido al encuentro de microorganismos y el desencuentro con las condiciones climáticas adversas. En estas situaciones, Wachtel (1990) señala que los colonizadores enfrentaron numerosas dificultades al adaptarse a un entorno hostil, a una dieta escasa y diferente a la que estaban acostumbrados, además de contraer enfermedades tropicales como la malaria entre otras. La combinación de estas circunstancias resultó en una mayor pérdida de vidas que las que dejaron los conflictos bélicos con las poblaciones indígenas o entre los mismos encomenderos tal como aconteció durante las sanguinarias guerras civiles peruanas.

Por otro lado, los pueblos indígenas también se vieron afectadas por la exposición a nuevas enfermedades transmitidas y propagadas por los recién llegados. Enfermedades como la viruela, la malaria, la gripe, el sarampión y las pulgas se propagaron por toda América, causando innumerables muertes entre los indígenas, quienes no contaban con medios para defenderse de estas dolencias. Otros factores relacionados con la disminución de las poblaciones indígenas y el deterioro de sus estructuras fueron las guerras, las migraciones de los pueblos y el trabajo excesivo. La desintegración del mundo indígena fue un proceso gradual, ya que los españoles se valieron de aquellas instituciones aborígenes que mejor se adaptaron al nuevo contexto de dominio y extracción. El resultado de este proceso como menciona Livi Bacci (2006) fue, en muchos casos, una población indígena desmoralizada debido a la pérdida demográfica, las masacres, los cambios en su estructura social, los incendios, el saqueo, la derrota simbólica de sus dioses y la pérdida parcial de su cosmovisión.

Otro factor a tener en cuenta, como menciona Todorov (2010) fueron las ventajas que poseían los castellanos en términos de armamento y armaduras de hierro, en contraste con las lanzas, flechas y túnicas de algodón de los indígenas, las cuales en un combate cuerpo a cuerpo tenían pocas posibilidades frente a las armas europeas. Sin embargo, esta ventaja era relativa, debido a las limitaciones de las armas europeas, pues estas disparaban lentamente, la pólvora se humedecía fácilmente, los cañones eran difíciles de transportar, las armaduras resultaban pesadas para las largas travesías y los climas extremos y la topografía variada presentaban desafíos adicionales. Por otro lado, la superioridad numérica de los nativos era abrumadora en comparación con los pocos españoles, además, su conocimiento del terreno parecía ser un gran atributo. Sin embargo, estas ventajas también eran relativas, ya que, los indígenas

enfrentaban dificultades como epidemias, conflictos internos y la formación de alianzas con los castellanos.

Sumado a lo anterior, la diversidad entre las comunidades indígenas representó para los españoles un desafío al intentar establecer un dominio uniforme sobre estas poblaciones, que debían ser sometidas para obtener el control de áreas ricas en minerales y para adquirir mano de obra. Por lo tanto, las estrategias utilizadas para explorar y conquistar el territorio americano fueron variadas. De este modo y como señala Guzmán y Guevara (1992) durante la ocupación del territorio suramericano, Francisco Pizarro aprovechó la fragmentación del decadente Imperio Inca, al unirse con Huáscar y su séquito, además de recibir ayuda de diferentes grupos étnicos como los cañaris y las huancas, quienes deseaban capturar a Atahualpa y liberarse del dominio Inca. Del mismo modo, en Mesoamérica, la llegada de Cortés a Tenochtitlan y la captura de Moctezuma marcaron el comienzo del fin para esa civilización. Como menciona Wachtel (1990) en ambos casos, la conquista representó tanto simbólica como materialmente la destrucción parcial de las estructuras sociales, políticas y religiosas de estas civilizaciones. Esto significó que el poder central fue derrotado y que los españoles ocuparon el lugar de los líderes tradicionales de estas poblaciones.

Tras el proceso de conquista y el establecimiento de las colonias, las estructuras que persistieron tras el colapso del Estado Inca durante los primeros años fueron principalmente las instituciones regionales y locales, ya que estas fueron utilizadas como métodos de control, contención y regulación de las poblaciones. En tal caso, se presentó un cambio significativo en las estructuras territoriales formadas por el Imperio inca, los cuales durante el Tawantinsuyu eran generalmente administradas y distribuidas comunitariamente bajo la figura del ayllu, al igual que el trabajo colectivo. Estas estructuras fueron formadas en función de la producción agraria, y el mejor ejemplo de éstas eran los Archipiélagos verticales mencionados por Jonh Murra en su libro “Mundo Andino”, en donde explica que los excedentes de la producción iban dirigidos al Estado y al uso cotidiano de las comunidades.

En contraste, tras la llegada de los conquistadores se desintegró la dominación imperial que permitía esta distribución y unificación territorial, en consecuencia, las tierras pertenecientes al Inca, las tierras dedicadas al culto, las tierras de la nobleza Inca y la tierra del ayllu pasaron a manos de la Corona. Como menciona Elliott (1990) este proceso de apropiación de la tierra se intensificó debido a los estragos demográficos, causados por las epidemias, las guerras y la migración de la población indígena. Debido al despoblamiento de grandes extensiones de tierra estas fueron entregadas como mercedes a los encomenderos más influyentes, que en años posteriores serían usadas para dinamizar la economía regional.

Para satisfacer las expectativas de los soldados y promover su asentamiento en el continente suramericano, se instauró el ya aludido sistema de la encomienda, aunque con ciertas

modificaciones respecto al modelo inicialmente implementado en las Antillas¹³. Una de las condiciones para recibir este privilegio era que los encomenderos debían defender el país, lo que liberaba a la Corona de los costos de mantener un ejército permanente, y además, debían velar por el bienestar espiritual y material de los indígenas.

En consecuencia, aquellos que tenían a su cargo una encomienda recibían tributos que les permitían llevar una vida cómoda basada en la extracción de oro y plata, más que en el trabajo agrícola, dado que la necesidad de ampliar los cultivos no surgió hasta que la población aumentó y se produjo un cambio demográfico significativo. Por consiguiente, como menciona Malamud (2007) la Corona no sólo enfrentaba el problema de la formación de una nobleza americana por parte de los encomenderos, sino también la necesidad de regular el grado de control que estos ejercían sobre los indios encomendados, debido a los abusos que sufrían por parte de los encomenderos. Esta situación es retratada por Martínez y Alfonso (1999) pues señalan que estas diversas situaciones llevaron gradualmente a una reducción en la población indígena debido al quebranto de su forma de vida, su sistema de trabajo y la producción de alimentos, reemplazados por trabajos extremadamente duros y sin ningún grado de reciprocidad. Todos estos abusos se trataron de remediar con las Leyes Nuevas de 1542, notoriamente influenciadas por el pensamiento Lascasiano.¹⁴ Desafortunadamente, estos mismos autores indican que estas directrices resultaron más fáciles de ser dictadas que implementadas.

De hecho, Salas de Coloma (1998) menciona que, entre los encomenderos, estas disposiciones generaron diferentes resultados, pues aquellos con encomiendas menos productivas y numerosas en tributarios experimentaron una drástica reducción en sus ingresos; mientras que los encomenderos con mejores rendimientos utilizaron estas ganancias para diversificar su producción, encontrando nuevos mercados para los objetos generados en las haciendas agrícolas, estancias ganaderas, obrajes y minas locales. Además, y dada la grave crisis demográfica aborígen se dio lugar a la sustitución de la mano de obra indígena por africana, lo que contribuyó al surgimiento de una economía interna.

Junto con estos cambios, llegaron las transformaciones administrativas, las cuales afectaron tanto a la elite imperial como a la local. Como lo vimos en capítulos anteriores, el régimen Inca desplegó una amplia red de funcionarios escalonados o jerarquizados que articularon y coordinaron todas las dinámicas necesarias para el correcto funcionamiento de este vasto imperio. Sin embargo, después de la conquista de los españoles se realizaron alteraciones en la relación entre los nativos y sus autoridades locales. Estas modificaciones se hicieron más evidentes en las funciones de los curacas, también llamados caciques, quienes tenían la tarea

¹³ Zavala, S. (1935). La encomienda indiana. *El Trimestre Económico*, 2(8), 423–451.

¹⁴ Zabala (1978) expresa que en función de las Nuevas Leyes se intentó abolir el servicio personal, de tal manera que no se les solicitara a los indios el trabajo ni el transporte de carga, sino que vivieran con libertad para trabajar como los demás vasallos a cambio de un jornal.

de coordinar las actividades fundamentales del ayllu. Ahora bien, Wachtel (1990) señala que, bajo el nuevo régimen castellano, y con el cambio en la forma del tributo y con la imposición de las nuevas formas de trabajo, pasaron a servir de intermediarios entre los habitantes del ayllu y los nuevos encomenderos. Es importante destacar que, sin esta alianza administrativa entre los españoles y los líderes locales, los colonos no habrían podido consolidar fácilmente su dominio sobre estas comunidades. Estos cambios administrativos también resonaron en los descendientes de la nobleza regional, pues como refiere este mismo autor estos perdieron su poder administrativo y simbólico entre las comunidades, aunque conservaron ciertos privilegios al colaborar con los españoles.

Otro cambio significativo señalado por Livi Bacci (2006) fue la transformación del sistema del tributo, el vasallaje de los indios, la introducción de la moneda y la implantación de una economía de mercado. En este caso, cabe resaltar que existía una marcada diferencia en la relación tributaria del ayllu y el inca y la relación tributaria entre ayllu y los castellanos. Así pues, en el primer caso, el sistema de tributo tenía como característica fundamental el principio de la reciprocidad. Si bien el imperio solicitaba mano de obra organizada para las obras públicas, la producción de excedentes agrarios, cárnicos y de materia prima para el abastecimiento de la elite regional e imperial, tal como expresa Rostworowski (1999) el Estado inca también buscaba suplir las necesidades básicas de las comunidades pertenecientes al imperio, y más aún de las personas que prestaban el servicio de *mita* en cualquiera de sus variedades; por ejemplo, se menciona que los encargados de vigilar las tierra de cultivo y de transportar a los hatos de camélidos podían disponer de los recursos guardados en la *qolqa* para su abastecimiento, y de la misma manera se utilizó la complementariedad vertical para proveer a las etnias de los diversos pisos ecológicos.

Ahora bien, en el segundo caso, bajo el dominio español el tributo era totalmente unidireccional, pues el encomendero solicitaba principalmente mano de obra organizada y una variedad de productos como maíz, trigo, papa, camélidos, cerdos, aves, peces, frutas, coca, sal, ropa y diversos artículos manufacturados para la manutención de los colonos, sin que las comunidades recibieran ningún tipo de retribución por su trabajo. A medida que pasaba el tiempo, estos artículos fueron perdiendo importancia en el sistema tributario, y la plata adquirió gradualmente un papel más relevante. Con relación a esto Wachtel (1990) menciona que inicialmente la población andina se dividía en dos categorías: los *hatunruna* o indios de las comunidades sujetas al tributo y a la mita; y los *yanaconas*, considerados de estatus social más bajo pero exentos de las obligaciones impuestas.

Debido a este auge de la explotación minera como consecuencia de la monetización del tributo y la mundialización del sistema capitalista, se implementó una nueva disposición para recolectar los gravámenes, aumentando así la cantidad de plata que se solicitaba. De este modo, bajo los preceptos que emanaron desde la metrópoli hispánica las poblaciones indígenas fueron insertas en nuevas formas de trabajo enviando mitayos a las minas del alto Perú (tales como Potosí y Oruro) para obtener dicho metal precioso. La mano de obra utilizada

en el proceso de extracción y procesamiento de minerales fue diversa, especialmente en el caso particular del Virreinato del Perú, en donde se implementó el sistema de la *mita* minera y el trabajo de los yanaconas. Cabe destacar que, según Bennassar (1996), bajo las Ordenanzas del Perú elaboradas en 1574, el virrey Francisco de Toledo buscó organizar la explotación minera, centrándose y basándose en la adaptación de la mita incaica que regulaba el trabajo indígena. Las duras condiciones laborales, la altitud de las minas argentíferas, las altas cargas de trabajo, la poca remuneración y la migración sistemática de la población aborigen que exigía tal forma coactiva y coercitiva de trabajo diezmaron y desarticulaban a los ayllus; es decir, a la antigua célula funcional del eclipsado mundo incaico¹⁵.

En resumen, cuatro décadas después del inicio de la conquista, la sociedad indígena había experimentado un proceso sistemático de desintegración en todos sus aspectos: demográfico, económico, social y espiritual. Y aunque algunas estructuras sobrevivieron, lo hicieron de manera fragmentada y desconectadas de su contexto original al ser adaptadas al entorno colonial. No obstante, estos elementos de continuidad garantizaron la transmisión de las tradiciones nativas que, aunque modificadas, soportaron el peso de la dominación española.

3.2 LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE LA AUDIENCIA DE QUITO

En cuanto a la conquista del reino de Quito tras la toma de Cajamarca y la muerte de Atahualpa, el ejército inca se acantonó en Quito y Cuzco, a cargo de los generales Rumiñahui y Quizquiz, respectivamente. En lo que atañe al dominio de Rumiñahui, Juan de Velasco (1789) señala que la gobernación establecida por dicho general no fue bien recibida por las comunidades del norte de Quito, como los de Otavalo y Cañar, quienes hicieron alianza con los españoles para enfrentarlo. Morales (1973) indica que el general español Francisco Pizarro envió al capitán Sebastián de Belalcázar a conquistar el reino de Quito, donde, tras encontrarse con los Cañar, ascendió la cordillera de los Andes hasta el páramo de Tiocajas. Allí se encontró por primera vez con los hombres de Rumiñahui y, tras hacerlos retroceder, continuó por el gran camino real saqueando y destruyendo cada pueblo que allí reposaba hasta llegar a Quito.

Tras la conquista y el establecimiento de los españoles en el territorio del actual Ecuador, el autor Deler (2007) propone la existencia de una continuidad en los asentamientos y la conectividad comercial que procede desde el periodo de integración en tiempos preincaicos. Estas dinámicas comerciales fueron estructuradas por las comunidades indígenas en la zona ecuatorial, haciendo uso del callejón interandino de manera horizontal, conjuntamente conectado con la costa mediante los valles o las hoyas hídricas de manera vertical.

Estas dinámicas continuaron posterior a la conquista incaica, y fueron reforzadas principalmente las conexiones cordilleranas, insertando en ellas diversos elementos

¹⁵ Bakewell, P. (1989). *Mineros de la Montaña Roja: El trabajo de los indios en Potosí, 1545-1650*.

constructivos en los caminos como se mencionó en el capítulo anterior. De la misma manera, durante el periodo colonial se focalizó la industria en el área serrana, sin descuidar del todo el acceso a los puertos. A estas dinámicas de la sierra norcentral se suman los intereses económicos de la costa, siendo Guayaquil durante el periodo colonial el único puerto que ofreció las condiciones óptimas para la conexión marítima y terrestre entre la Audiencia de Quito y España; y entre Quito y la ciudad de los Reyes. Esto fortaleció el intercambio económico entre la sierra y la costa, y las dinámicas de importación y exportación.

En las categorías macro-espaciales Estupiñán (1997) denota que, el período entre 1560-1750, la Sierra norcentral era considerado el núcleo de la Audiencia abarcando las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca, estas aparecen como el espacio más dinámico en aspectos económicos y demográficos. Dicha integración se explica sobre todo por la presencia de una abundante mano de obra indígena, canalizada hacia la economía de obraje, la agricultura, la minería y la cría de ganados. Adicionalmente, señala que, el sistema económico colonial que se desarrolló en la Audiencia de Quito estaba atravesado por diferentes variables endógenas y exógenas: en el primer caso la variable de la migración poblacional es endógena, ya que, se determinaba por la producción mineral, la producción textil, la agricultura y el contrabando; en el segundo caso, los factores de producción se ven influenciados por determinantes exógenos como la necesidad de productos de las regiones mineras, como lo fue Potosí, así como las minas de la gobernación de Popayán. Esto nos apunta a una gran movilidad de población y mercancías a través de los caminos ecuatorianos en búsqueda de los sectores económicos más rentables de la época.

En este contexto de cambios y continuidades en la conectividad entre los centros poblados altoandinos, las poblaciones intermedias y la costa ecuatoriana, encontramos la formación y el establecimiento del Camino Real de Quito, al respecto no hay mucha información detallada sobre los elementos que lo constituían y los lugares que recorría, sin embargo, estos se pueden dividir en dos: el camino real de Guayaquil y el camino real de Quito. En el primer caso Patiño (1992) describe algunas generalidades de estas rutas terrestres de la Audiencia de Quito, que conectaba las ciudades de la costa y la sierra ecuatoriana en la cual destaca que durante el siglo XVI existía una conexión entre las ciudades de la costa noroccidental, siendo Guayaquil la más importante, ya que, era el puerto oficial de la Audiencia y desde la cual salían varios caminos, por lo tanto, este era conocido como el camino real de la costa.

Al respecto, se indica que estos caminos poseían tramos fluviales que se recorrían en pequeñas embarcaciones por los ríos y tramos terrestres que se transitaban a lomo de mula, caballo o con indios cargueros. Asimismo, desde ciudades como Cuenca salían otros caminos con dirección a la costa de los puertos del Naranjal y Balao, al suroccidente de la Audiencia. En cuanto al tránsito por el camino de la sierra ecuatoriana, las evidencias indican que la ruta vertebral norte-sur que discurría por la Cordillera de los Andes y que conectaba las principales ciudades de la Audiencia con la gobernación de Popayán y la ciudad de los Reyes, y sobre la cual se establece el Camino Real de Quito se hizo siguiendo el camino de los Incas, Zapata

(1940) menciona que, desde Quito a Lima había dos caminos: el de tierra, que pasaba por Riobamba y continuaba por la sierra hasta el Cuzco, y el del mar, que salía de Guayaquil hacia los diferentes puertos.

Por consiguiente, varios de los elementos que componían esta ruta que se dirigía hacia el sur se mantuvieron y se modificaron para el uso y beneficio de los castellanos. En el acápite siguiente se ahondará en temas como: los elementos de construcción, la edificación de los puentes, el mantenimiento, planificación y gestión del camino, los ciclos de transporte entre la sierra y la costa, las regiones interconectadas, sus funciones especializadas y la arriería a escala comercial.

3.2.1 La producción lanar y los obrajes

Inicialmente, los españoles encontraron diversos tipos de camélidos en los Andes, como llamas, alpacas, vicuñas y huanacos, que fueron agrupados por los castellanos bajo el término "ovejas de la tierra". Durante el Tawantinsuyu, la cría y el esquilado de estos animales eran cruciales para la economía imperial incaica. Por lo tanto, los gobernantes incas transportaron a estos animales a las regiones más alejadas del imperio, donde bajo el sistema de la mita eran cuidados para aprovechar su carne, lana, capacidad de carga, entre otras funciones. Vale la pena destacar que durante el incanato el *cumbi* de lana de auquénidos (especialmente de alpaca) era considerado un tejido de lujo con el que se engalanaba principalmente al inca y a la elite imperial, regional y a los servidores del culto al sol, pues este artículo era fabricado por una serie de artesanos especializado-conocidos como *cumbicamayos*.

Tras la llegada de los conquistadores a lo largo del siglo XVI en la Audiencia de Quito, se observó una conversión gradual en el sector económico relacionado con la producción de textiles y la crianza de ganado lanar. Este cambio se caracterizó por la sustitución de los camélidos utilizados durante el incanato para la producción textil, por ovejas de Castilla y cultivos de algodón. A pesar de que los conquistadores manifestaron un interés claro por el potencial ganadero de los nuevos territorios, la relevancia del ganado ovino y de la producción textil tuvo un inicio modesto en la Audiencia. Durante el siglo XVI, se mencionaba una escasa presencia de camélidos como de ovejas de Castilla en tal espacio, ya que los conquistadores priorizaron principalmente a los caballos, las vacas y los cerdos para asegurar su transporte y alimentación. Sin embargo, las crecientes demandas de tejidos bastos y ordinarios en el Alto Perú desde 1570 conllevaron a que la Audiencia de Quito se insertara a su ámbito de influencia y se especializara en la cría de ganado menor ovino lo que era favorecido por las características geomorfológicas de tal espacio.

Durante el periodo colonial, según Estupiñán (1997) la industria textil en Quito se dividía en tres tipos: primero, los obrajes de comunidad, que fueron establecidos por los encomenderos en el siglo XVI en pueblos indígenas para que las comunidades pudieran cumplir con sus

tributos de manera puntual; en segundo lugar, los obrajes de la Corona, inicialmente representados por el obraje Mayor de Otavalo, que se explotaba bajo el régimen de la encomienda y luego, a finales del siglo XVI, pasó a ser propiedad de la Corona, junto con el obraje de Peguche, ambos ubicados en el Corregimiento de Otavalo. Estos obrajes, a diferencia de los de comunidad, fueron una fuente de ingresos muy lucrativa para la Corona; en tercer lugar, estaban los obrajes privados, que surgieron entre 1590 y 1620 como respuesta al elevado precio que se pagaba en Lima por los textiles de Quito y los cuales movilizaban a una gran cantidad de población indígena para el trabajo. Adicionalmente, durante este mismo período es relevante que Estupiñán Viteri plantea que, tanto los obrajes de comunidad como los de la Corona estaban totalmente enfilados al mercado minero de Potosí, lo que se traduce en una gran movilidad de mercancía por vía terrestre y marítima.

Al norte del territorio de la Audiencia se destacaban las tierras bajas de la provincia de Otavalo, cuya manufactura textil durante la época colonial al igual que en la incaica fue significativa. En este contexto Caillavet (2000) indica que, durante la segunda mitad del siglo XVI, en esta región todavía existían *cumbicamayos* al servicio de los encomenderos. Además, los pueblos de Las Salinas, Tumbaviro y Urcoquí desempeñaron un papel significativo no solo en la producción textil, sino también en la producción de algodón, sal, ají y coca. Estos pueblos fueron asignados a los encomenderos, y la tasa de tributo que debían pagar era superior a la de otros pueblos de la región de Otavalo, debido a su elevada producción de sal y algodón. De hecho, se dice que los habitantes de estos pueblos podían pagar el doble de tributo en algodón y sal en comparación con el resto de la población.

En consecuencia, los encomenderos, en cada nueva tasación, solicitaban menos algodón, ya que se cobraban aún más piezas de vestir como “alcanacos” y mantas de algodón blancas, negras y de otros colores. Ya que aquellos tejidos eran ampliamente solicitados por los caciques encargados de vigilar la producción de los obrajes y aseguraban el suministro de materia prima a través de las vías tradicionales de intercambio entre diferentes territorios como Cotacache, Tontaquí y Carangue. Esta autora indica que estas prendas no solo se dedicaban al autoconsumo indígena, sino que también los españoles lo comerciaban con el sector minero para satisfacer la demanda de productos manufacturados en las zonas auríferas de Zamora y Zaruma, al extremo sur de la Audiencia de Quito en la provincia de Loja, así como con los mercados vecinos del Lima, hacia donde se movilizaba la mita minera desde diferentes sectores de la Audiencia. De la misma manera también se estimaba que este abastecía al sector minero de la Gobernación de Popayán.

Al sur de la ciudad de Quito, según la información proporcionada por Borchart (1998), se identificaron diversas áreas dedicadas a la producción de ganado lanar y la instalación de obrajes, especialmente en el callejón interandino. Por ejemplo, la región de Sigchos, ubicada al occidente del corregimiento de Latacunga, se destacó como un lugar privilegiado para la cría de ovejas y la producción textil bajo el dominio español. Además, al sur del asentamiento de Latacunga, se establecieron pueblos como Salamala (o Salamalag), Atupulo, Cuturibi y

Huigua (o Juigua) en la Cordillera Occidental, donde también se fomentaba la cría de ovejas en las inmediaciones de obrajes como Huaitacama, Saquisilí y Pujilí.

La misma autora señala que los primeros obrajes fueron fundados aparentemente como iniciativas de los indígenas; sin embargo, es probable que detrás de estas decisiones estuvieran los encomenderos, quienes estaban interesados en obtener tributos de esa producción. Un ejemplo de esto fue cuando en 1564, los caciques principales de Latacunga, don Sancho Hacho y don Joan, firmaron un contrato para el establecimiento de un obraje con Andrés de Valleguera, maestro de hacer paños. En dicho convenio se estableció que el encomendero Rodrigo Núñez de Bonilla y los caciques tenían la obligación de proporcionar hombres y muchachos jóvenes para el trabajo del obraje y para la hilanza. Un obraje similar a este se mencionaba en la región de Chimbo.

Durante la década de 1570, las primeras referencias sobre la cría de ovejas de Castilla no incluyen cifras específicas, aunque se menciona la presencia generalizada de ganado ovino en Riobamba, descrito como un lugar con una amplia variedad de ganado mayor y menor. A finales del siglo XVI, se estimaba que la cría de ovejas se había extendido por gran parte del territorio de la Audiencia, con una concentración principal en el corregimiento de Riobamba, seguida posiblemente por Latacunga. En Quito, incluso en 1594, las principales haciendas tenían predominantemente ganado vacuno, mientras que las ovejas criadas cerca de la ciudad eran utilizadas principalmente para el consumo local y algunos intentos de exportación hacia Lima.

A principios del siglo XVII, Estupiñán (1997) señala que, en la región del Chimborazo, al sur de la Audiencia, se encontraban obrajes comunitarios en los pueblos de Chambo y Licto (Lito). Sin embargo, no mencionan específicamente la cría de ovejas en estas localidades, sino que se centraban en la cría de caballos. En este contexto, las comunidades cercanas, como San Andrés, Llapo, Guanando, Penipe, Quimía y Punín desempeñaban un papel clave para el abastecimiento de ganado lanar durante el siglo XVII. Así mismo, esta autora destaca un notable progreso en la industria manufacturera de obrajes en Quito, evidenciado por el crecimiento del sector privado. Este avance se atribuye a una utilización eficiente de los recursos naturales, a la captación de un mayor mercado laboral al ofrecer mejores beneficios a los trabajadores y, en particular, a las mejoras tecnológicas en la producción de tejidos.

Teniendo en cuenta el contexto proporcionado por la teoría del espacio integrado propuesta por Assadourian (1982) y lo mencionado anteriormente, podemos afirmar que durante los siglos XVI y XVII los principales centros de producción textil estaban ubicados en el corredor interandino, en la región norcentral de la Audiencia de Quito y alrededor del camino central de la sierra, en lugares como Latacunga, Otavalo, Riobamba y Chimbo, los cuales se veían grandemente beneficiados tanto por la alta presencia de mano de obra indígena concentrada alrededor de las grandes ciudades y villas coloniales como por la ecología de estos lugares, los cuales estaban ubicados predominantemente en las hoyas interandinas. Al respecto, Deler

(2007) alude que desde el valle de Chota al norte hasta las altas cumbres del Azuay se encontraban grandes espacios de hierba y bebederos que privilegiaban la cría y ceba del ganado europeo en los Andes, esto a su vez incrementó la producción de materia prima como lana y cuero. Además, se posibilitaba la interconexión que estos sectores productivos mantenían a través de la extensa red vial dispuesta de norte a sur y de oriente a occidente que permitía el transporte de personas, materias primas y el tráfico del producto final ya fuera hacia los mercados locales, las zonas mineras del Alto Perú o a otras partes del continente americano. Por lo tanto, era crucial contar con una red de caminos óptima que permitiera una comunicación eficiente entre los epicentros de producción, la mano de obra, la materia prima y los centros de consumo. Por lo tanto, este sistema de caminos sustentado en gran parte en la antigua red incaica fue crucial para consolidar a la economía colonial.

3.2.2 El transporte y uso del ganado mayor en los Andes ecuatorianos.

Al respecto, a medida que se presentaba un crecimiento económico surgió un aumento en la demanda de mano de obra y por ende una gran movilización de población indígena y española a las regiones más productivas de la Audiencia de Quito. Debido a esto y a la concentración de la población en las villas y ciudades, Castaño (2019) señala que para 1643 el ayuntamiento de la ciudad de Quito estimaba que para suplir las necesidades cárnicas de sus habitantes necesitaba aproximadamente más de seis mil reses al año. Como esta cantidad no alcanzaba a ser cubierta por los criaderos más cercanos, el cabildo de Quito destinó las zonas de ejidos como Iñaquito, Saguanchi, Machángara, Turubamba, los llanos de Cayambe, Yaguarcocha e Ichubamba para la ceba de los ganados de aquellos comerciantes encargados de abastecer a la ciudad, además en estos lugares también pastaban las reses provenientes de la gobernación de Popayán (especialmente de las dehesas de Cartago, Buga y Cali) y que se dirigían a ser comercializadas en Quito.

Por otro lado, este mismo autor señala que durante los periodos de escasez cárnica, el cabildo quiteño solicitaba suministro de ganado a las ciudades de Cuenca, Loja y Guayaquil. Es importante mencionar que, desde la segunda mitad del siglo XVI, la ciudad de Cuenca, que poseía zonas privilegiadas para la cría y ceba de ganado, abastecía las minas de Loja, Zamora, Santa Bárbara y Zaruma. Al concluir el auge minero a finales del siglo XVI, estas reses fueron destinadas al comercio en las ciudades de Guayaquil, Quito, Riobamba y el sector obrajero. Paralelo al uso del ganado bovino, se manejaba el ganado menor u ovino, del cual se señala que para 1585 existían alrededor de seiscientas mil ovejas en la región entre Riobamba y Latacunga, las cuales, según este mismo autor a finales del siglo XVI, eran llevadas vivas a diferentes partes del virreinato del Perú para su venta.

3.2.3 La producción aurífera de la Audiencia de Quito

Las minas de oro más productivas de la Audiencia de Quito estaban situadas en sus márgenes fronterizos: al norte, en la provincia de Popayán, y al sur, en el triángulo formado por Cuenca, Zaruma y Loja-Zamora. En este trabajo, me enfocaré en las minas de oro y plata localizadas en la región suroccidental. Según Estupiñán (1997), la actividad minera en la zona sur de la Audiencia se remonta al período prehispánico, pero fue con la llegada de los colonizadores castellanos que se dio inicio a lo que se conoce como el "Siglo de Oro quiteño". Durante este periodo, los yacimientos en las áreas de Zamora y Zaruma alcanzaron una significativa producción aurífera, llevada a cabo principalmente con mano de obra indígena, al igual que en otras partes del continente.

Adicionalmente, esta misma autora señala que entre 1570 y 1773 se produjo un aumento significativo en la circulación de plata en la Audiencia de Quito, alcanzando su punto máximo entre 1590 y 1610. Este incremento se reflejó en el uso y las transacciones con este metal, que pasaron de 83,059 pesos de plata anuales en 1570, a 127,723 en 1773. Debido a este aumento en el tráfico argentífero, entre 1570 y 1620 las importaciones y las remesas hacia el exterior fueron financiadas principalmente con el oro extraído de las minas locales, lo que fortaleció los vínculos de la Audiencia de Quito tanto con el mercado regional como con la Carrera de Indias, de manera similar a lo ocurrido con la producción textil descrita previamente.

Por otro lado, en la región austral de la Audiencia de Quito se encontraba la mina de oro de Santa Bárbara, en el territorio cañari. Según Caillavet (2000), el río Santa Bárbara, hoy conocido como Gualaceo, bajaba de la cordillera oriental en sentido sur a norte y bordeaba la colina de Chordeleg, ubicada al sureste de la ciudad de Cuenca. La arqueología señala allí la existencia de una gran cantidad de elementos fabricados en oro por las comunidades que habitaban este sector, los cuales correspondían a elementos rituales. Por lo tanto, esta riqueza minera ya era conocida en épocas preincaicas, y debido a esto, tras la llegada de los castellanos, tuvo un temprano redescubrimiento. De hecho, ya estaba siendo explotada en fechas anteriores a 1545 en medio de las guerras civiles peruanas, según se desprende del registro de acopio ordenado por Gonzalo Pizarro al alcalde mayor de Quito.

Al igual que en el resto del continente, esta explotación minera se llevó a cabo con fuerza de trabajo indígena, la cual era movilizada desde diferentes partes de la Audiencia. Como señalaba la Cédula Real expedida en agosto de 1575, se ordenó enviar de quinientos a seiscientos indios durante tres o cuatro meses a las minas de Santa Bárbara. De igual manera, mediante la Cédula Real fechada en enero de 1590, se decretó establecer un pueblo de indios en las cercanías de la mina de Zaruma, para lo cual se propuso movilizar de dos a tres mil indios quillacingas, pastos, latacungas, purhaes, sigchos y chimbos. En relación con esto, otra Cédula Real expedida en octubre de 1593 mencionaba una disminución y gran mortandad de los indios llevados a las minas de Zaruma, debido a la explotación y malos tratos recibidos por

los encomenderos. Por lo tanto, al no haber suficiente mano de obra, se ordenó traer dos mil indios más desde Otavalo hasta Loja para trabajar en dichas minas¹⁶.

Para concluir, en este acápite se lograron determinar las dinámicas y patrones tanto comerciales como demográficos realizados en la Real Audiencia de Quito entre los siglos XVI y XVII. Como se ha expuesto, el proceso de exploración, conquista y colonización en el mundo andino estuvo atravesado por múltiples factores sociales, políticos, administrativos y ambientales. Por lo que es de anotar que al encontrar civilizaciones bien estructuradas se facilitó sustancialmente el trabajo de los castellanos, logrando con ellos establecer y localizar lugares aptos para su asentamiento, como también iniciar la formación de una naciente economía colonial a través de la producción aurífera, el transporte de ganado mayor y menor y su muy destacada producción obrajera. Dichas actividades económicas encontraron sus nichos sobre y alrededor de las antiguas comunidades indígenas y, por ende, se sirvieron de los caminos y las estructuras que estas frecuentaban, por ello en el siguiente capítulo se abordarán estas sinergias.

¹⁶ Garces (1935). Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600.

4. CAMBIOS Y CONTINUIDADES EN LOS CAMINOS PREHISPÁNICOS Y SU ÍNTIMA RELACIÓN CON EL CAMINO REAL DE QUITO

4.1 LEGISLACIÓN Y AGENTES INVOLUCRADOS EN LOS CAMINOS, TAMBOS Y PUENTES

Al finalizar el proceso de conquista y con el fin de consolidar la colonización de tales espacios, los hispanos implementaron un modelo de asentamiento enfocado en localizar las comunidades indígenas más numerosas para facilitar su dominio y explotación. Por ello, las ciudades hispanas se fundaron sobre o cerca de estas poblaciones. De este modo, se volvió necesario construir vías de comunicación entre las ciudades para facilitar el comercio, la administración, el auxilio y la defensa de los territorios conquistados.

Como menciona Arciniegas (1995), por estos caminos transitaban hombres, caballos, bueyes, mulas, españoles e indígenas cargueros. Pérez (2001) describe que los caminos reales se consideraban de interés público dentro del plan de gobierno de la Corona; aunque sus tramos podían variar, siempre estaban vinculados a la actividad económica de la región. Designarlos como "reales" indicaba su importancia y utilidad. Además, llamar a un camino "real" o "principal" no solo destacaba la relevancia del territorio que atravesaba, sino que también implicaba que era la vía más eficiente en comunicación, soportaba el mayor tráfico y generaba más ingresos para el Real Erario.

Debido a la creciente economía local y virreinal, movida por los grandes núcleos económicos coloniales, se desencadenaba la necesidad de establecer, fortificar y regular la red vial que comunicaba y articulaba a los principales nodos serranos y costeros. Por ello, en 1543 el virrey del Perú, Cristóbal Vaca de Castro, proclamó las ordenanzas de tambos, en las cuales se reglamentaba el tránsito de caminantes indios y españoles por los caminos reales debido a los abusos y gran mortandad de naturales, puesto que las jornadas de viaje eran muy largas por senderos despoblados, llevando grandes cargas sin descanso y luchando con las inclemencias del clima. Sumado a esto, se menciona que, al transitar por otros caminos sin vigilancia, ni control los indios hostiles robaban a los españoles, y en algunas ocasiones les causaron la muerte.

Al respecto, el cabildo de la ciudad de Quito¹⁷, en 1544, concertó que se repararan los puentes y caminos, además de que fuesen poblados y abastecidos todos los tambos del camino real desde esta ciudad hasta Cañaribamba, al sur de la Audiencia. Para ello, se realizaba una fusión de las tareas entre la Real Hacienda por medio de los propios, los españoles particulares y las comunidades indígenas locales. Así lo ratificaba la Cedula Real¹⁸ expedida en 1563, en

¹⁷ De Rumazo, José. (1934) "Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1547". (p. 124)

¹⁸ De Garcés, Jorge (1935) "Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600" (p. 84).

la que se enunciaba que para la construcción y reparo de puentes y caminos los beneficiados de estos, tanto indios como españoles deberían contribuir con esta labor; es decir, los españoles por medio de donativos monetarios para la compra de materiales y los caciques de las comunidades indígenas deberían suministrar la mano de obra.

4.2 EL SOSTENIMIENTO DE TAMBOS, PUENTES Y CAMINOS

La vasta extensión del territorio, la complejidad y variabilidad de los sistemas ecológicos a lo largo de los Andes dificultaban la vigilancia y el mantenimiento de la red vial. Por ello, fue necesario en las ordenanzas de tambos emitidas por Vaca de Castro que se especificara que, debido al despoblamiento de estos y al deterioro de las infraestructuras en los caminos, se debían reparar tales edificaciones, puentes y calzadas. Estas reparaciones debían ser realizadas por los indígenas bajo el sistema de mita, como en tiempos del Inca Huayna Cápac. Por lo tanto, se dispuso que las comunidades indígenas, quienes tradicionalmente habían estado a cargo de estas tareas, se encargaran de las mejoras en el camino real.

Para asegurar el cumplimiento de las ordenanzas y el mantenimiento de la infraestructura vial, se designó un alguacil en cada tambo, además de que cada seis meses, o al menos una vez al año, las ciudades o villas asignarían a un visitador responsable de supervisar y atender los problemas en los caminos y tambos de su jurisdicción. Para evitar fraudes y sobrecostos, en cada tambo debía llevarse un registro detallado de los bienes y productos disponibles para la venta. Así, mediante una Cédula Real expedida en 1568, se otorgó completa autonomía a la Audiencia de Quito para resolver todos los asuntos relacionados con los elementos de los caminos, como el abastecimiento de los tambos y la reparación de caminos y puentes, facilitando así una gestión más eficiente.

Debido a la falta de recursos, organización y control por parte de la Corona sobre la economía de la Real Hacienda, en el siglo XVII se implementaron los “propios” y “arbitrios”, como señala Caño y Ortigosa (2020), para sostener diversas necesidades fiscales, tales como el pago de deudas, salarios de funcionarios, ayudas al clero, obras públicas y otros gastos. Mediante el recaudo de los propios, el cabildo se encargaba de financiar las obras requeridas en la ciudad y sus alrededores. Según Castaño (2019), una buena parte de los ingresos del cabildo de Quito destinados a la reparación de los caminos provenía del arrendamiento de dehesas, tierras comunales, así como del degüello y sacrificio de ganado mayor y menor. Por otra parte, en 1573 el cabildo de Quito¹⁹ estableció que, por la insuficiencia en los propios de la ciudad, todos los tambos que estuvieran en su jurisdicción deberían pagar impuesto de todo lo que allí se alquilase para dar sustento a las obras públicas y al Servicio Real²⁰. Estos ingresos cubrían

¹⁹ Garcés, J (1934) “Libro del cabildo de Quito (1573-1574)” (p. 56).

²⁰ Así lo dictaminó Real Cédula del 1580, en donde el presidente y oidores de la Audiencia de Quito informa sobre la petición de la ciudad de que se les permita cobrar dicho impuesto algunos tambos para atender las obras públicas. Confrontase: AGI. Quito, 211, L.2, F. 62V-63R.

gastos como la compra de materiales, tal como se registra en las actas del cabildo de San Francisco de Quito, donde a finales del siglo XVII se autorizó la compra de cal, ladrillo y el pago a peones por un valor de treinta pesos para reparar el puente de Guayllabamba.

Sin embargo, también se esperaba que los habitantes y beneficiarios de estas obras contribuyeran con mano de obra o con aportes económicos. Como se puede ver en las ordenanzas de poblamiento dadas en 1536, en donde se indica que todos los españoles que tuvieran a su cargo encomiendas y pueblos de indios estuvieran obligados a acondicionar, adobar renovar pasos y puentes en los términos de su jurisdicción²¹. Por ejemplo, las actas del cabildo de Quito mencionan que, para la reparación del camino de Saguanche en 1700, los hacendados ofrecieron contribuciones monetarias voluntarias, mientras que los caciques de Uyumbicho y Amaguaña aportaron trabajadores indígenas para la construcción, quienes recibían un jornal semanal por su labor.

Además, se cobraba impuestos a quienes transitaban y traficaban por tales vías, tal como se evidencia en las ordenanzas y los libros capitulares de los cabildos. De este modo, era frecuente que se vieran obligados a pagar como peaje un diez por ciento del total de los animales o las vituallas transportadas. Por ejemplo, como indica Castaño (2019) en la ciudad de Popayán en 1559 se cobraba un impuesto a los ganados que pasaban por su jurisdicción y que se dirigían hacia el Perú; dicho recaudo se destinaba a la reparación de puentes y caminos por donde transitaban aquellos animales. Y también era corriente que los cabildos, en una pública subasta, delegaran en un particular la construcción y el sostenimiento de un camino, a cambio de que estos cobraran gabelas sobre la circulación de mercancías.

4.2.1 Agentes involucrados en la movilización

Como se ha evidenciado hasta ahora, la red vial que conectaba pueblos, villas y ciudades tenía un propósito claro: vincular los centros de poder colonial con las zonas productoras de materias primas y los centros de manufactura, que en conjunto impulsaron la economía colonial. Sin embargo, este extenso sistema de caminos no solo facilitaba la distribución de productos, sino que también permitía el acceso administrativo e ideológico a los territorios. No solo brindaba acceso a recursos materiales y mano de obra, sino que facilitaba la evangelización de las comunidades indígenas.

Por consiguiente, una vez señalados los caminos, y reparadas las calzadas, los tambos y puentes el virrey Vaca de Castro indicó en las ordenanzas anteriormente mencionadas que ninguna persona podría transitar entre la ciudades, villas y pueblos por fuera de los caminos reales, para así evitar el trasiego de personas vagabundas que generaban problemas para las

²¹ Konetzke, (1953). Colección de documentos para la historia de la formación social de Hispanoamérica, 1493–1810. (p. 180)

poblaciones indígenas y españolas, puesto que eran víctimas de hurtos. Y en caso tal de transitar por caminos alternos no se podía llevar indios cargueros. No obstante, para estas normativas existían algunas excepciones, como lo fueron hacia los funcionarios reales y clérigos, quiénes en cumplimiento de sus funciones podían transitar por los demás senderos paralelos a los caminos reales²². Al respecto, el cabildo de Quito²³ en 1547 indicó que, en los tambos de Chambo, Chimbo, Otavalo, Latacunga, Tomebamba se diera doctrina a las comunidades indígenas de la zona por la falta tanto de iglesias como de salarios adecuado para los sacerdotes. Así pues, se abandonaron gradualmente aquellos templos del sol en Latacunga y Tomebamba en donde en los tiempos de los incas se rendían culto a sus deidades y gradualmente fueron remplazados para dar doctrina de la fe católica en los tambos y posteriormente en las iglesias doctrineras.

Por otro lado, para ejercer el control sobre los transeúntes se ordenó que todo aquel que quisiera viajar a más de diez leguas de su ciudad, villa o pueblo de origen debía solicitar una licencia de la justicia, bien fuera del gobernador, los alcaldes ordinarios o el alguacil. Como se expresa en las ordenanzas estas deberían de contener: el nombre de la persona a quien se otorgaba, el sitio para donde iba, el lugar de donde salía, y la fecha de su expedición para tener un mejor rastreo de los usuarios del camino real.

Dentro de estas dinámicas de movilización, se destacó desde el siglo XVI y durante todo el periodo colonial el “Correo Mayor”, operado por chasquis. Según González (2017), su objetivo principal era gestionar los canales oficiales de correspondencia, permitiendo el tránsito de mensajes de la justicia, el gobierno, la Real Hacienda y la correspondencia privada. Para cumplir su función, el Correo Mayor debía seleccionar a los mensajeros, generalmente indígenas, en consonancia con sus tradiciones. En ese sentido para 1573 en una relación anónima de la Audiencia de Quito se indicaba que eran los indios yanaconas los encargados de llevar las cartas de un pueblo a otro, por lo que recibían en pago dos mantas, dos camisas y dos pesos cada año²⁴. Además, se encargaba de asegurar la distribución de la correspondencia oficial y particular mediante concesiones de correos principales en las ciudades nodales y el nombramiento de tenientes de Correo Mayor en las ciudades intermedias, por donde transitaban las rutas autorizadas por el gobierno. También debía gestionar la entrega y recepción del correo a los destinatarios o remitentes.

Así que, para garantizar y facilitar la movilidad en el territorio suramericano, en algunas ocasiones los castellanos se sirvieron del sistema vial incaico y de su ya existente red de chasquis inca. Como ya se indicó meticulosamente en párrafos anteriores, en el caso particular de la Audiencia de Quito se destacó el uso constante del camino central de la sierra, que comunicaba a la capital, Quito, con el Nuevo Reino de Granada (al norte) y la ciudad de Los Reyes (al sur). De igual forma, el sector de la costa, como el puerto de Manta y el puerto de

²² Vaca de Castro, Cristóbal (2009) “Ordenanzas de Tambos (Cuzco, 1543)”.

²³ Rumazo (1934). “Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1934”. (p. 314).

²⁴ Ponce, Pilar (1992). “Relaciones histórico geográficas siglos XVI- XIX”.

Santa Elena, se conectaban por medio de correos con la ciudad de Guayaquil. De la misma manera, lo hicieron las villas y pueblos en el límite oriental de tal Audiencia. Así pues, mediante una serie de decretos a gran y pequeña escala se retomaron parcialmente prácticas establecidas durante el imperio inca, como lo fue el mantenimiento de tambos, puentes, caminos y el sostenimiento del sistema de correo inca a cargo de las comunidades indígenas, pero esta vez siendo administradas por las autoridades coloniales. Y a la par, los naturales fueron introducidos en las nuevas dinámicas comerciales y en las pautas acumulativas de la economía capitalista impuestas por los europeos. De modo que tales prácticas particulares serán expuestas más adelante.

4.2.2 Los indios cargueros

Durante los primeros años de la colonia, los indígenas cargueros, conocidos como tamemes, se emplearon comúnmente como medio fundamental para transportar mercancías a nivel local y regional. Estos trabajadores indígenas eran forzados a cargar grandes pesos durante largos trayectos, lo cual provocaba en ellos un agotamiento extremo, enfermedades e incluso, en algunos casos, la muerte. Ante esta situación, las ordenanzas de tambos dictadas por Vaca de Castro establecieron que los cargueros debían tener periodos de descanso entre los tambos. Además, se ordenó supervisar en pueblos y tambos que el peso que cargaran no excediera las 30 libras. Aquellos encomenderos que incumplieran estas disposiciones serían sancionados con una multa de 30 pesos por cada carguero, y podían incluso perder su mercancía. Para reducir el abuso continuo hacia los indígenas ante la falta de animales de carga, se dispuso que los cargueros fueran empleados de forma moderada durante tres años en la sierra y dos en los valles. Durante este periodo, se exigió a los vecinos y dueños de haciendas y estancias adquirir animales de carga necesarios tanto para transportar sus mercaderías como para disminuir la energía laboral indígena invertida en tales menesteres

En relación con esto el cabildo de Quito en 1543²⁵, expidió una ordenanza que señalaba que los indios cargueros no podían llevar sobre sí más de una arroba y media de peso, ni podían pasar de largo por los tambos. Quien cargara de más a los tamemes y no los dejara descansar en los tambos tendría que pagar una multa de diez pesos de oro y perdería la carga. Sin embargo, los cargueros no eran los únicos que recibían malos tratos, puesto que los indígenas que servían en los tambos también eran abusados por los viajeros, al exigir la alimentación y hospedaje sin pagarlo, por lo que un año después, en 1544, el cabildo de Quito²⁶ ordenó que los indios que estaban asentados sobre el camino real o por fuera de él no deberían de dar de comer sin recibir el pago correspondiente, y de no cumplirse esta ordenanza quien exigiera dichos servicios sin el pago correspondiente recibiría una multa de veinte pesos de oro.

En consecuencia, esta medida resultó altamente perjudicial para los caminantes, ya que

²⁵ En Rumazo (1934) "Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1934", (p.79).

²⁶ Confróntese en Rumazo (1934) "Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1934", (p.87).

pasaban grandes necesidades como la falta de alimento, la escasez de hospedaje en las largas travesías, la falta de protección ante las inclemencias del clima, entre otras. Por ello, en 1545 el cabildo de Quito ordenó a los caciques encargados de los tambos cuyas comunidades se encontraban sobre el camino real dar tamemes y mantenimientos a los viajeros, revirtiendo la ordenanza que les quitaba aquella obligación. En cuanto a los viáticos que se les daba a los indios, se mencionaba que los españoles no estaban obligados a darles carne a los yanaconas, ni a los indios que los acompañaban y que los tambos deberían estar abastecidos como antiguamente se acostumbraba con leña, agua y hierba de indios (o coca) para beneficio de los caminantes.

Como parte de esta movilización de mano de obra indígena a lo largo del territorio de la Audiencia se destacaba el constante tráfico de mercaderías entre las ciudades de la sierra y el puerto de Guayaquil. Para la población indígena que tenía que cumplir con dichas obligaciones esto representaba un gran sacrificio, como lo muestran las actas del cabildo de 1544²⁷, dado que aquí se prohibió llevar indios cargueros de estas provincias hasta el puerto, ya que las pesadas cargas y el largo viaje les provocaba su defunción. Debido a la continuidad de estos abusos, en 1573 se expidió una Cedula Real²⁸ en respuesta a las denuncias realizadas por el padre fray Pedro de la Peña (obispo de la ciudad de Quito). En este documento se vedó el traslado de indios para dar servicio a las ciudades desde largas distancias, además, se prohibió el desplazamiento de naturales con cargas entre diferentes pisos térmicos, particularmente entre la sierra y el puerto, ya que este contraste climático causaba achaques y fallecimientos entre ellos; por tales razones, las normas proteccionistas de la Corona establecidas desde 1542 tanto para frenar los desmanes de los encomenderos como para evitar el colapso demográfico indígena fueron insistentes en regular el uso de los tamemes y los chasquis.

4.2.3 La utilización de mulas, bueyes y caballos

El papel de estos animales fue fundamental durante todo el periodo colonial, convirtiéndose en un eslabón indispensable para las constantes travesías y el transporte tanto de personas como de mercancías. Como señala Serrera (1977), las acémilas fueron el animal preferido de los arrieros debido a sus numerosas virtudes: poseían un gran vigor físico, resistencia a la variabilidad climática, baja susceptibilidad a enfermedades y una notable capacidad de carga, entre otras cualidades.

Respecto al oficio de la arriería, Conti y Sica (2011) mencionan que fue una actividad clave en muchas regiones de América, involucrando tanto a élites mercantiles como a sectores populares, campesinos e indígenas. Su función principal consistía en conectar ciudades y circuitos económicos mediante el transporte de mercancías y animales, impulsando el

²⁷ Rumazo (1934) "Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1934", (p.88).

²⁸ En Garces (1935) "Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600" (p. 246).

desarrollo regional. Aunque a veces se confunde con la tropería (transporte de animales en pie), la arriería era un oficio distinto y altamente especializado. Dependiendo de la carga transportada, se requerían conocimientos específicos; por ejemplo, las mulas, debido a su alta resistencia física y las características anatómicas de sus pezuñas, podían transportar mercancías por senderos con poca vegetación y moverse en pendientes pronunciadas.

En contraste, el traslado de vacas y caballos requería tierras más fértiles y áreas de descanso, por lo que se utilizaban rutas más cortas y cómodas, como lo era el camino central de la sierra ecuatoriana, el cual disponía en sus tramos de pasturas para ganados, como se expresara más adelante. Por lo que la arriería, en particular, requería conocimientos especializados sobre los caminos, pasturas y recursos naturales, y empleaba a personas expertas en el manejo de animales, como baqueanos. Los arrieros podían ser dueños de los productos que transportaban o alquilar sus animales a comerciantes, lo que implicaba un acuerdo contractual entre los propietarios de los animales y los dueños de las mercancías.

En consecuencia, tales acémilas fueron ampliamente utilizadas y criadas en villas, pueblos y ciudades de la Audiencia de Quito, en gran medida por las constantes restricciones en el uso y el abuso de los indios cargueros. En una cédula real²⁹ expedida en 1563 se indicaba que en los lugares donde hicieran falta los animales de carga fueran llevados de alquiler de los pueblos comarcanos, cuidando de ellos, de manera que el peso que llevaran no fuera excesivo y las distancias demasiado largas. Asimismo, en 1594 el cabildo de Quito³⁰ reglamentó que el arrendamiento de estos animales en los tambos debería ser de medio real por legua. Ahora bien, este alquiler no se daba únicamente en los tambos, ya que, tanto españoles como indios y mestizos se lucraron de este negocio y convirtieron a la cría y conducción de recuas en su oficio; sin embargo, como se verá más adelante, el precio de estos arrendamientos podía variar.

Por otro lado, encontramos como nuevos agentes que circulaban por aquellas vías terrestres a los carreteros y sus rudimentarios vehículos con ruedas (desconocidas desde el punto de vista práctico por las civilizaciones amerindias). Gutiérrez R. (2000) nos indica que desde los primeros años del periodo colonial en la Nueva España, las autoridades españolas mostraron interés en mejorar las condiciones de los caminos, proponiendo la reparación de los trazados y el establecimiento de tambos a lo largo de las rutas para abastecer a comerciantes y viajeros. Sin embargo, hasta la segunda mitad del siglo XVI, estos progresos fueron limitados, y solo se ordenó a los indígenas reparar ciertos tramos. Fue con el auge de la minería de plata y oro que se impulsó significativamente el desarrollo de la infraestructura vial, construyéndose y adecuándose caminos carreteros que conectaban a los puertos con los principales centros productivos. Estas rutas permitieron el tránsito de materias primas y herramientas necesarias para la actividad minera, usualmente transportadas por caravanas de mulas. En contraste, en

²⁹ Garces (1935) "Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600" (p. 71).

³⁰ Rumazo (1934) "Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1934". (p.230).

el Nuevo Reino de Granada no se alcanzó un desarrollo minero comparable al de la Nueva España ni una red de caminos que permitiera el tránsito regular de carretas, aunque hacia finales del siglo XVIII se hicieron intentos por habilitar caminos norteños desde la ciudad de Santafé

En resumidas cuentas, durante el periodo colonial en América, el transporte carretero fue muy limitado, especialmente en las regiones andinas y selváticas, debido a las difíciles condiciones geográficas. Sin embargo, en ciertas zonas del continente, particularmente en áreas con geografía más favorable como las llanuras del virreinato del Río de la Plata, partes de Nueva España (actual México) y ciertas regiones costeras del Perú y Chile, el uso de carretas tuvo un papel más importante.

4.3. LAS PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES DE LA AUDIENCIA DE QUITO Y SUS CAMBIOS Y CONTINUIDADES DESDE EL PERÍODO PREHISPÁNICO HASTA EL COLONIAL.

En relación con los cambios y continuidades entre los caminos prehispánicos y coloniales que son relevantes para esta investigación, es fundamental destacar el establecimiento del camino real de Quito el cual fue durante gran parte del periodo colonial la columna vertebral de tal Audiencia. Según el relato de Rodríguez de Aguayo a mediados del siglo XVI, el camino real se sustentaba en la ruta construida por Huayna Cápac, la cual era la única vía que conectaba las principales ciudades de la Audiencia de Quito con el virreinato del Perú y el Nuevo Reino de Granada. Todas las ciudades fundadas por los españoles se establecieron a lo largo de este antiguo camino prehispánico.

En 1766, según el plano geográfico e hidrográfico del distrito de la Real Audiencia de Quito elaborado por Dionisio de Alsedo y Herrera, gobernador de dicha Audiencia, se identificaron tres caminos que conectaban a la ciudad de Quito con las ciudades de la propia Audiencia, el Nuevo Reino de Granada y el virreinato del Perú. Estas tres rutas principales se consolidaron como espacios de circulación de personas, animales y mercancías, facilitando el tránsito hacia el Nuevo Reino de Granada (al norte), Guayaquil (al suroeste) y la ciudad de Los Reyes (al sur). Además, de estas vías principales se desprendían diversas ramificaciones secundarias que conectaban con poblados cercanos, zonas mineras y puertos marítimos.

Figuran 19 Núcleos económicos y principales rutas comerciales de la Audiencia de Quito durante el periodo colonial



Fuente: elaboración propia.

4.3.1 Cambios y continuidades en el camino entre Quito y el Nuevo Reino de Granada

Es importante señalar que el comercio entre el suroeste del Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito era extenso y constante, el cual comenzó a tener fuerza tras las expediciones de Sebastián de Belalcázar. Según la descripción de Dionisio de Alsedo y Herrera en 1766, la ruta comenzaba en Santa Fe y se dirigía al puerto de Honda, continuando río arriba por el Magdalena hasta llegar a la ciudad de la Plata, donde los viajeros podían descansar, aprovisionarse y alquilar bestias para ascender el páramo de Guanacas con

destino hacia Popayán, en el suroeste del Nuevo Reino de Granada. Este trayecto tomaba entre 8 y 10 días aproximadamente y se caracterizaba por sus empinadas pendientes y un frío intenso. Se menciona también que esta ruta era más transitable durante los meses de junio, julio y agosto, ya que coincidía con el verano y los terrenos no estaban anegados.

Después del descanso y aprovisionamiento en Popayán, el camino real continuaba hacia Pasto. Esta ruta se describía como más apacible que la del páramo de Guanacas, aunque era necesario atravesar el caluroso valle del Patía, que requería aproximadamente cuatro jornadas para cruzarlo. Otro valle con condiciones climáticas similares era el del río Mira, del cual se hablará más adelante. Al avanzar hacia el sur, se encontraban los ríos Juanambú y Guaytara, cuyo caudal era tan intenso que no se contaba con puentes, y no era posible cruzarlos a pie ni en barca debido a su fuerza. Por esta razón, los habitantes de las zonas de Bucaico y Funes, respetivamente, se encargaban de mantener las tarabitas de origen prehispánico, que permitían el cruce de estos ríos desde tiempos inmemoriales. Debido al esfuerzo que esto implicaba, quienes transitaban por allí debían pagar un real de plata por cada persona y por cada carga de mercancía.

Desde mediados del siglo XVI y a lo largo del siglo XVIII, esta ruta mantenía continuidades con el período prehispánico en cuanto a los obstáculos del espacio físico y las rudimentarias técnicas para superarlos. Predominaban puentes de bejucos y tarabitas, y los puentes de mampostería contruidos con técnicas castellanas eran muy escasos, casi inexistentes. Además, es importante destacar como novedad el tránsito de sal desde el oriente neogranadino hacia la gobernación de Popayán, y a su vez, según Caillavet (2000), este producto se transportaba desde las salinas de Otavalo hasta Pasto para el consumo regular de la población indígena. Asimismo, como indica Castaño (2019), a través de esta misma ruta se realizaba el tráfico de ganado vacuno y caballar proveniente de los valles de Neiva, Timaná y La Plata, que se dirigía a los centros de consumo de Popayán, Pasto, Ibarra y Quito. A cambio de estos semovientes, se recibían plata labrada o amonedada, así como tejidos bastos u ordinarios que circulaban en el viaje de regreso por la vía mencionada.

4.3.2 La sierra norte de la Audiencia de Quito

4.3.2.1 La sierra norte, de Otavalo a la ciudad de Quito

En la jurisdicción de la Audiencia de Quito se encontraban las provincias de Carchi e Imbabura, donde se ubicaban dos de los principales núcleos económicos del norte de la Audiencia: la villa de Ibarra y Otavalo. Estas localidades eran un paso obligado para todos los transeúntes que viajaban hacia Quito desde el Nuevo Reino de Granada o viceversa³¹. En la vasta

³¹ En relación con lo anterior, Miguel de Ibarra, presidente de la Audiencia de Quito en 1606, señaló que la villa de Ibarra que se encontraba sobre Camino Real de camino hacia la provincia de Carangue, se encontraba en

jurisdicción de la villa de Ibarra se hallaba el valle del río Mira, cuyo clima era tan hostil como el del valle del Patía. Debido a estas duras condiciones, en mayo de 1589 se emitió una Cédula Real que prohibía a los vecinos y clérigos de Quito, quienes poseían la mayoría de las viñas en este valle, enviar indígenas a trabajar en esos cultivos mediante engaños. Las inclemencias del clima provocaban la muerte de muchos de ellos, lo que llevó a que este lugar fuera conocido como los "campos de sangre".³²

El comercio entre el corregimiento de Otavalo y la ciudad de Quito constituía una de las principales rutas comerciales de la Audiencia. Según la relación entregada por Pedro Rodríguez de Aguayo³³ para la década del setenta del siglo XVI, entre los productos más destacados que circulaban tanto a nivel local como a nivel interregional se encontraban la sal procedente del valle del río Mira y de las poblaciones de sus alrededores. Esta sal era explotada por las comunidades indígenas sujetas al cacique de Otavalo y a sus encomenderos; sin embargo, dicha sal era tan áspera y amarga que sólo los naturales la utilizaban y los españoles solo se proveían de la que llegaba desde la costa de Guayaquil hasta Quito.

Con relación al comercio local de aquellas comunidades que se articularon al desarrollo económico regional, según la relación entregada por el padre Antonio Borja³⁴ en 1541, se destacaban los pueblos de Pimampiro y Chapis los cuales se encontraban a dos leguas al oriente del Camino Real del Inca, por el valle de Coangue por donde pasaba el río Mira. Dichos pueblos poseían una amplia producción de coca, algodón y maíz. Dichos sembradíos estaban dispersos en dicho valle y para transitar entre ellos como menciona Borja existían cuatro puentes hechos de cabuya por los cuales se pasaba el río Mira. Aquel clérigo destacaba que estos puentes eran muy seguros, pues se hacían muy sólidos y anchos con tupidas barandillas. Por lo tanto, las cosechas obtenidas en este valle eran vendidas únicamente con la ciudad de Quito y excepcionalmente se realizaba el comercio con la ciudad de Pasto. Solían estas comunidades indígenas servir en el tambo de Carangue, ubicado a cinco leguas por el camino real, hasta que se les quitó este servicio para que fuesen a trabajar en las aludidas viñas.

Al sur de la villa de Ibarra, se encontraba el pueblo de Sarance también conocido como Otavalo, por donde, según la relación entregada por Sancho de Paz Ponce de León³⁵ en 1582, pasaba el camino real. Así pues, esta localidad estaba integrada al comercio interregional, según lo mencionado por Juan Pio Montufar y Fraso³⁶ para mediados del siglo XVIII, ya que los territorios de la provincia de Otavalo eran altamente productivos en caña de azúcar, miel y aguardiente, además de contar con ricos y abundantes pastizales para la alimentación del ganado vacuno y la cría de ovejas de Castilla para explotar su lana. También se producía

una zona de buen clima, propicia para la producción de todo tipo de alimentos y la cría de ganados. Véase: AGI. Quito, 9, R.9, N.69.

³² Garces (1935). Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600.

³³ Por Marco Jiménez de la Espada (1945) "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 201).

³⁴ Confróntese en Marco Jiménez de la Espada (1945) "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 245).

³⁵ Por Marco Jiménez (1945) "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 233).

³⁶ Véase en Ponce (1992) "Relaciones histórico geográficas siglos XVI- XIX" (p. 323).

algodón, que los obrajes transformaban en una gran cantidad de tejidos. Todos estos productos eran comercializados en dicha provincia y se enviaban a la ciudad de Quito, Pasto, Popayán e incluso hasta la muy lejana provincia de Antioquia.

En cuanto a este punto es importante mencionar que según lo descrito por Dionisio de Alsedo y Herrera³⁷ por el camino anteriormente descrito a mediados del siglo XVIII transitaban los correos (aun llamado chasquis) entre la Audiencia de Quito y el Nuevo Reino de Granada, los cuales realizaban su empalme en la ciudad de Popayán, en donde el mensajero que partía de Quito se devolvía al ser reemplazado por un colega, quien continuaba hacia Santa Fe. En esta misma relación se menciona que las regiones de Quijos, Mainas, Jibaros, Chimbo, Alausí y Guayaquil estaban por fuera de la red del correo que circulaba por el callejón interandino. Sin embargo, como se menciona en el acápite correspondiente, estas regiones también poseían un sistema de chasquis que comunicaba a las principales poblaciones de tal territorio, como lo fue la conexión de los puertos de Manta y Santa Elena con Guayaquil.

En resumidas cuentas, se puede evidenciar que desde la primera mitad del siglo XVI hasta mediados del XVIII existían una serie de cambios y continuidades parciales en esta área. El principal de ellos expuesto en esta investigación es la explícita continuidad en el uso del gran camino inca en toda el área de la sierra norte, además de los diferentes elementos constructivos utilizados por las comunidades indígenas. Dada la evidente permanencia en cuanto a los obstáculos del espacio físico (como lo fueron el cruce por los ríos y abismos³⁸), las técnicas tradicionales para superarlos como lo fueron los puentes de bejuco y de madera aún se mantenían en pie. Por otro lado, encontramos que, debido a las características geomorfológicas y biológicas de estos territorios, desde tiempos preincaicos, tal como señala Caillavet (2000), las comunidades que habitaban estas regiones tenían una amplia producción de algodón, sal y coca. Dicha tradición productiva fue aprovechada por los incas y posteriormente por los castellanos, las cuales perduraron durante una buena parte del periodo colonial e incluso ampliaron su órbita de influencia hacia otros confines.

En contraste, bajo el proceso de la primera y temprana globalización llegaron al Nuevo Mundo especies de plantas y animales que fueron adaptadas a las variadas condiciones climáticas de los Andes como lo fue la caña de azúcar, los viñedos, el olivo, el ganado vacuno y caballo, el porcino y las ovejas de Castilla que gradualmente reemplazaron a los auquénidos domesticados por los incas. En este contexto, es destacable para esta región la unión entre el algodón, la lana de oveja y la lana de camélidos andinos, ya que alrededor de estas materias

³⁷ De Ponce (1992) "Relaciones histórico geográficas siglos XVI- XIX" (p. 423).

³⁸ Como señala Miguel de Ibarra, presidente de la Audiencia de Quito en 1606, por el Camino Real que conduce al Perú pasa un río llamado Pisque, el cual, al no contar con un puente, representaba un peligro tanto para los indígenas como para los españoles, pues varios habían muerto ahogados al cruzarlo. Ante esta situación, el procurador ordenó la construcción de un puente y dispuso una derrama, mediante la cual personas, pueblos e interesados debían reunir tres mil pesos para financiar la obra. La construcción estaría a cargo del maestro cantero Joan de Coba, quien ya había realizado trabajos similares en Guayllabamba y en el valle de Chillo. Véase: AGI, 22, Quito. 9, R.9, N.69.

primas se evidenció la sinergia e interacción entre la tradición textil indígena por medio de los *cumbicamayos* y la tecnificación de tal sector en la producción obrajera.

4.3.2.2 Quito

Desde Quito partía el tercer trayecto de dicha ruta también llamado “del correo de Lima”, que recorría ciudades como Latacunga, Riobamba, Cuenca, Loja y finalmente, llegaba a Piura. Dicho camino se detalla más adelante cuando se describa cada uno de estos corregimientos. Al inicio encontramos que la relación geográfica entregada por Pedro Rodríguez de Aguayo³⁹ en 1573, indica que la ubicación de Quito entre las dos cordilleras era favorable para el tránsito a caballo entre la capital y sus comarcas.

Como es bien sabido la ciudad de Quito era parte fundamental del Imperio inca, pues ésta era vista como la segunda capital del Tawantinsuyu. Como menciona González (1890) cobró una gran importancia debido a su posición geográfica bajo la línea ecuatorial y su relación con el sol, el cual vale la pena recordar era la deidad principal. Así pues, con la llegada de los castellanos esta mantuvo su importancia como capital de la Audiencia. Por ende, fue parte elemental de las grandes rutas de la arriería, pues a este centro administrativo llegaba gran cantidad de mercancías provenientes del Nuevo Reino de Granada, Europa y de las provincias al norte de la Audiencia para ser transportadas hasta el puerto de Guayaquil por el camino central de la sierra. A aquella capital llegaban mercancías como lo fueron el aceite, el vino, las velas de cera, la miel y el paño fino negro, entre otros productos, para satisfacer la demanda de los españoles que ansiaban productos europeos.

Seguidamente, las comarcas locales se integraron a la dinámica económica de la ciudad de Quito, abasteciéndola de productos como trigo, maíz, legumbres, frutas, huevos y aves de corral. Estos bienes eran transportados por los indígenas, quienes estaban obligados a venderlos en la plaza de la ciudad los lunes y jueves. Rodríguez de Aguayo también señala que la carne de vaca y carnero se pesaba los sábados y que los animales incluso se vendían en pie. Además, entre los pueblos indígenas se realizaban ferias y mercados itinerantes, que rotaban entre distintas localidades según una lógica de complementariedad regional.

Desde el enfoque de la geografía económica, estos intercambios no solo respondían a la dinámica del mercado, sino también a factores espaciales como la localización estratégica de Quito como núcleo urbano, la accesibilidad de las rutas que conectaban a los pueblos productores con la ciudad, y los costos de transporte determinados por la orografía, el tipo de camino y los medios de carga disponibles. Las características geomorfológicas del norte de la Audiencia (caracterizado por un clima templado, suelos fértiles y zonas interandinas) facilitaron el desarrollo del sector primario, especialmente en agricultura, ganadería y manufactura textil.

³⁹ De Marco Jiménez de la Espada (1945) “Relaciones geográficas de indias- Perú” (p. 201)

Este modelo económico se sostenía en dos pilares: la tierra, abundantemente cultivable, y la mano de obra indígena, presente desde épocas preincaicas y reforzadas durante la colonia tanto por el crecimiento demográfico como por migraciones internas. El funcionamiento eficaz de este sistema dependía, en gran medida, de la red vial: caminos que permitían la movilidad constante de personas, mercancías y animales⁴⁰, y que, al conectar regiones con diferentes especializaciones productivas, reducían las barreras impuestas por el espacio y el tiempo. Así, los antiguos caminos incas, aprovechados y transformados por los colonizadores, fueron esenciales para la articulación territorial y económica de la región.

4.3.2.3 Sierra norcentral, de Quito a Riobamba

Este segundo tramo era relevante para la arriería, ya que era la conexión serrana entre Quito y Riobamba, pues esta última servía como el principal enlace entre las ciudades y pueblos de la sierra con el puerto de Guayaquil. Debido a la capital importancia de este tramo del camino real y según lo aludido en la ordenanza de Vaca de Castro se mandaron a reconstruir y repoblar los tambos que se encontraban sobre esta ruta, como menciona Rodríguez de Aguayo para finales del siglo XVI, pues estos se encontraban a cada jornada de viaje, aproximadamente cada cinco o seis leguas. Estas estancias eran mantenidas y abastecidas por las comunidades indígenas de la zona, los cuales los surtían de maíz, gallinas, pollos, conejos, cabritos, carneros y venados.

Siguiendo el camino central de la sierra hacia el sur, entre Quito y Latacunga se encontraba el tambo de la provincia de Panzaleo. Al sur de los tambos de Panzaleo, por el camino real, se encontraba Latacunga, en la cual según se expresa en la relación entregada por Juan Pío Montufar y Fraso⁴¹, en 1754 se encontraban en su jurisdicción un aproximado de 28 obrages. Como ya es ampliamente conocido y como señala Borchart de Moreno (1998) esta subregión central de la Audiencia de Quito era rica en la fabricación de textiles como paños, pañetes, camisetas, mantas, cobijas, ponchos entre otros, debido a la facilidad con la que se criaba el ganado lanar en esta zona. Esta característica consolidó el comercio a gran escala a lo largo de esta región, pues como menciona Dionisio de Alsedo y Herrera⁴² para 1766 de aquellos textiles de Latacunga se proveía a varias provincias del virreinato del Perú, y había dos almacenes que se encontraban en Lima, que se llamaba el primero “Paños de Quito” (ubicada en la calle del Arzobispo) y el otro se denominaba “Polvos Azules” (enfrente de Santo Domingo en la calle de las Mantas), en donde se abastecían varios comerciantes de Lima.

⁴⁰ Por el contrario, cuando se encontraban en mal estado, los caminos y puentes resultaban perjudiciales para sus transeúntes e incluso para la Real Hacienda. Según palabras del sargento mayor Antonio Navarro, corregidor de Quito en 1669, el distrito presentaba un gran desorden en su infraestructura vial, lo que ponía en riesgo la vida de bueyes, carretas y caminantes debido a los derrumbes. Navarro señalaba que su reparación era de vital importancia para el bienestar de los pobres, así como para el correcto funcionamiento de la administración y la justicia. Confróntese: AGI, QUITO, 33, N.21.

⁴¹ Ponce (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p 323).

⁴² Confróntese en Ponce (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p. 436).

Continuando al sur se encontraba la población de Ambato con sus respectivos tambos. Según las relaciones realizadas entre 1604-1607⁴³ tal población se encontraba por el camino real a medio día de Latacunga y a nueve leguas de Riobamba. Pasaba por este pueblo el río Ambato, el cual era muy caudaloso y este se cruzaba por un puente de vigas que reparaban los naturales por “obligación y costumbre inmemorial”. Dicho puente resultaba ser de capital importancia para la circulación pues no había más que aquel y por él pasaba el camino real que iba a Riobamba, Cuenca, Loja, Lima (hacia el sur) y a Quito y al Nuevo Reino de Granada (al norte).

Para mediados del siglo XVIII Dionisio de Alsedo y Herrera refiere que el pueblo de Ambato tenía en abundancia dos minerales de piedra sal y azufre, los cuales se extraían para la fabricación de pólvora por cuenta de la Corona. Dicho material era tan abundante que los virreyes del Perú solicitaron su importación a diversas provincias como: el Callao, el reino de Chile y Tierra Firme. También tales materias primas eran demandadas para el mantenimiento de la Armada del Sur, cuya tarea era transportar anualmente la plata peruana desde sus costas hasta Panamá con destino hacia la metrópoli. En lo que concierne al transporte desde Ambato al puerto de Guayaquil, se refiere que la montaña de San Antonio era el tramo más difícil del camino en donde en algunas ocasiones por las inclemencias del camino y, otras veces por malicia de los conductores, se perdían muchas cargas de pólvora. En consecuencia, esta colina de San Antonio representaba el mayor obstáculo natural para el transporte de personas y mercancías entre la sierra y la costa.

Al sur por el camino real, a cuatro leguas de Ambato, se encontraba el tambo de Mocha en donde según lo mencionado por Dionisio de Alsedo y Herrera en estos tambos servían los naturales de Patate, Pelileo, Quero y Ticaléo. Ahora bien, continuando por el camino real, al sur de los tambos de Mocha, se cruzaba un río por un puente de madera antes de llegar a la jurisdicción de la villa del Villar don Pardo⁴⁴, en la cual según Agustín Álvarez de Torio⁴⁵ antiguamente había sido el asentamiento original de la ya aludida Riobamba, y que como ya se expresó durante una buena parte del periodo colonial se consolidó como un punto de inflexión de vital importancia en las rutas de la arriería de la Audiencia de Quito, ya que como evidencian las relaciones geográficas⁴⁶ elaboradas durante la primera década del siglo XVII, por aquella villa pasaba el camino real que iba a todo el Perú, a la ciudad de Guayaquil y al Nuevo Reino de Granada.

Por aquella ruta se movilizaban gran cantidad de mercancías, como lo fue por ejemplo el tránsito de ganado bovino, porcino y caballar proveniente tanto de las dehesas del río Cauca

⁴³ Ponce (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p. 94).

⁴⁴ Según González (1892) en la llanura de Riobamba se fundó la villa de españoles Villa el Villar don Pardo actual Riobamba.

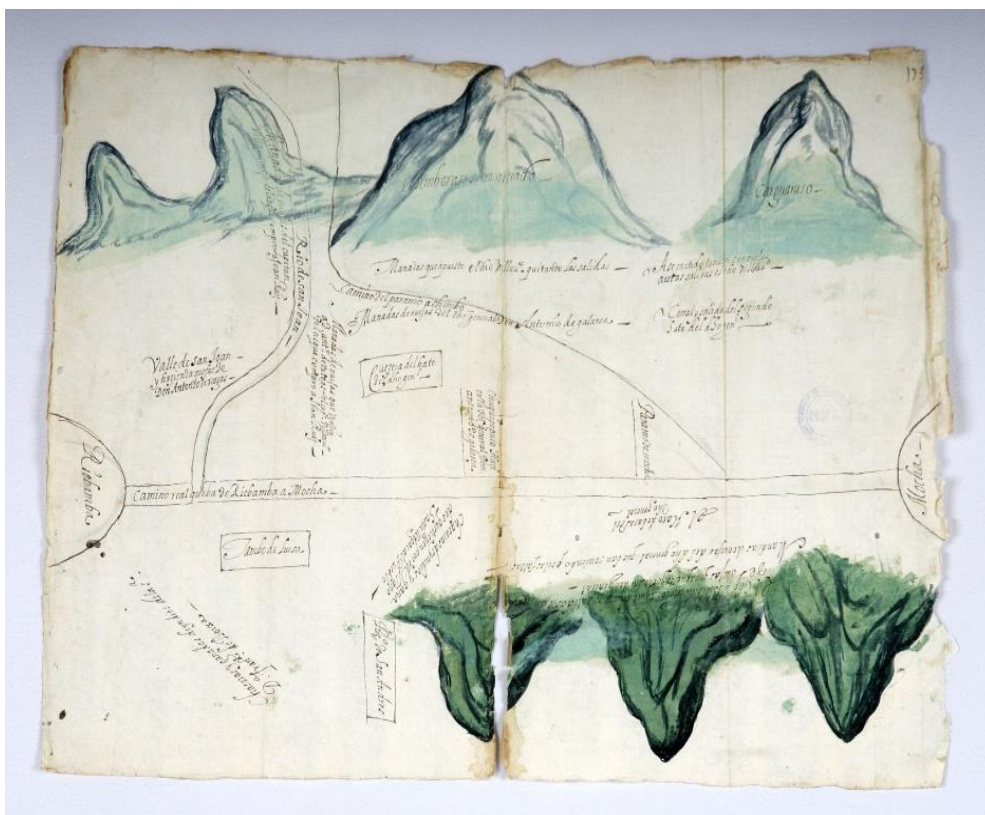
⁴⁵ Jiménez de la Espada (1945) “Relaciones geográficas de indias- Perú” (p. 224).

⁴⁶ Ponce, Pilar (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p. 48).

como del Alto Magdalena. Como menciona Castaño (2019) este tráfico ganadero fue constante entre las regiones de Quito, Riobamba, Guayaquil y Cuenca por lo que fue necesario establecer zonas de pastura, las cuales eran vitales para el sostenimiento y el traslado de estos semovientes a lo largo del camino central de la sierra. Como se señala en la figura 20 realizado por Antonio López de Galarza en 1648, a lo largo de tal vía vertebral de la sierra que atravesaba el páramo entre Mocha y Riobamba se encontraban a sus lados áreas destinadas para el descanso y el pastoreo del ganado; y asimismo se desprendía desde allí una trocha que se adentraba por la cordillera hasta confluir a Chimbo.

El uso del camino real de Riobamba a Mocha y otros caminos secundarios servía no solo para la circulación de personas, sino especialmente para el transporte de productos agrícolas, tributos y minerales, así como para facilitar el control político y económico del virreinato. Las menciones a "pueblos de indios", "valle de San Juan", "pucará", "cuevas", y nombres de haciendas o tambos (como el Tambo) apuntan a nodos productivos y de descanso en el sistema de transporte. Las montañas como el Chimborazo o el Carguarazo no solo son elementos físicos dominantes, sino también puntos de orientación y posiblemente marcadores simbólicos en el paisaje andino, como se ha explicado en capítulos anteriores.

Figura 20 Título del documento: Tierras de pastar ganado que se encuentran en el camino de Riobamba a Mocha.



Recuperado de : López de Galarza, A. (1648). Tierras de pastar ganado que se encuentran en el camino de Riobamba a Mocha [Mapa]. ANH.SG.TIE. Caja 4, p. 148. Archivo Histórico Nacional del Ecuador, Quito, Ecuador.

En otras palabras, las tres rutas que pasaban por este punto eran de carácter bidireccional, pues por ellos se llevaban y traían diversas mercancías y circulaban ganado y personas. En tal caso, por la primera vía se traficaban desde las bodegas de Babahoyo hacia Riobamba mercancías provenientes de Europa, Asia y otras partes del continente americano; además de productos provenientes de la costa, como la sal y el pescado. La función de la segunda vía se fundamentaba en llevar dichas mercancías hacia el norte por el camino hacia Quito, Y por el tercer trayecto, que también se dirigía por el camino principal de la sierra pero con dirección al sur, eran transportadas las recuas que se dirigían por tierra hacia Alausí, Cuenca, Loja, Zaruma, Potosí, Cuzco, Lima y otras partes. Por ser el paso por esta villa de Riobamba de capital importancia para la circulación comercial de la Audiencia, existía en ella un tambo donde se hospedaban los caminantes. Este era abastecido por los pueblos de indios circunvecinos con maíz, cebada, gallinas, pollos, conejos, jáquima de cabuya, chichas, vino y queso.

Como parte de la integración comercial de aquellos pueblos que eran circunvecinos de tal camino real, según Diego Rodríguez Docampo⁴⁷ (quien escribió su relación a mediados del siglo XVII) los asentamientos de esta área aledaños a la provincia de Chimborazo eran prósperos pues comerciaban con su abundante ganado mayor y menor, tales como yeguas, vacas, cabras, ovejas, puercos y gallinas. Y también negociaban con lo producido en sus cultivos de cebada, papas y ollucos. Se menciona además que en algunas ocasiones se llevaban de la villa de Riobamba a Lima novillos y puercos. Según las relaciones redactadas en la primera década del siglo XVII⁴⁸, en efecto diferentes pueblos de indios circundantes a la villa de Riobamba como San Andrés, Guano, Guanando, Penipe, Quimia y Achambo conducían productos como papas, maíz, cabuya y textiles por medio de recuas de caballos y mulas a la villa de Riobamba, a Guayaquil y los tambos del camino real, de donde volvían a su lugar de origen con sal y otros elementos obtenidos por trueque.

En el tiempo de carestía en donde las heladas no permitían la producción de alimentos, los habitantes de dicha área se proveían del corregimiento de Chimbo y de los partidos de Alausí con trigo o de Quito con harina. En consecuencia, en estos tiempos de penuria se incrementaban los precios debido a los vaivenes meteorológicos y al aumento en los costos de transporte. Por tal razón, el maíz, el trigo y la cebada que eran cosechados en esta provincia y que costaban normalmente 8, 8 y 4 reales respectivamente, en tales tiempos aciagos en que era necesario traerlos de otras provincias costaban 12, 10 y 5 reales en ese mismo orden. Es decir, acrecentaban su precio entre un 33% y 25%. El mismo fenómeno se presentaba con los productos cárnicos, pues en temporada normal una arroba de carne de vaca costaba dos reales y medio y un carnero cuatro reales, mientras que durante la escasez el precio del ganado vacuno era a cuatro o cinco pesos por cabeza. La misma alza ocurría con el ganado cabrío, el ganado ovejuno y el cerdo.

⁴⁷ Ponce (1992) "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p.207).

⁴⁸ Confróntese en Ponce (1992) "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p 48).

De hecho, para facilitar la movilidad de mercancías, animales y personas entre estos pueblos con las áreas consumidoras se hizo uso de diferentes estructuras construidas tradicionalmente por las comunidades indígenas, como lo fue en el caso de Penipe, por donde pasaba un río por una barranca tan honda que no permitía el vado, por ello, la comunidad construyó un puente de guasca que permitiese el paso. De igual manera, al sur de Penipe, en el pueblo de Quimia se franqueaba un río el cual también tenía un puente de guasca. De la misma forma, según las relaciones entregadas por Juan Pío Montufar y Fraso⁴⁹ a mediados del siglo XVIII por el pueblo de Chambo atravesaba otro río que tenía tanta corriente que no permitía el cruce, por ello los naturales lo rebasaban por un puente de maromas⁵⁰ que hacían ellos mismo con mimbre.

En consecuencia, por ser esta vía tan transitada se presentaban sobre estos algunos inconvenientes como menciona Salazar⁵¹ en 1570. El más frecuente de estos era la disputa entre los indios cargueros y los carreteros españoles, ya que los primeros llevaban y traían a cuestras las mercancías desde tales bodegas de Babahoyo hasta Riobamba, en donde se las quitaban los carreteros españoles quienes las llevaban hasta Quito y a otras partes de aquel reino, por ser el camino real más fácil de transitar con auxilio de tal medio de transporte. Aquí se presentaban dos discusiones: la primera consistía en que los indios querían continuar con la carga para comerciar con ella en otras ciudades, por lo que solicitaban que no se las quitaran pues iban en desmedro de su pecunio; y el segundo problema consistía en que el constante tránsito de las carretas causaba un gran daño al camino, cuya reparación como estaba ordenado debía ser realizada por las comunidades indígenas de la comarca. Al respecto, Salazar señaló que, mientras él fue gobernador de aquella provincia estas reparaciones también corrían por cuenta de los carreteros. La Audiencia de Quito heredó de los incas una sofisticada red de caminos peatonales (el Qhapaq Ñan), útil para conectar zonas agrícolas y centros administrativos. Sin embargo, esta red no fue diseñada para carretas. Por tanto, los caminos carreteros durante los primeros años de la colonia era mínimos en muchas partes de la sierra.

En la Audiencia de Quito, la necesidad de mantener y mejorar las vías de comunicación fue una constante durante la época colonial. Inicialmente, los arrieros indígenas desempeñaron un papel crucial, transportando bienes esenciales desde las zonas andinas hacia las Bodegas de Babahoyo. Sin embargo, el potencial económico de estas rutas atrajo a poderosos empresarios coloniales, quienes buscaron estrategias para mejorar el transporte entre la sierra y la costa puesto que presentaba desafíos significativos, tales como las condiciones climáticas adversas

⁴⁹ En Ponce (1992) "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p. 333)

⁵⁰ Zapara (1940) indica que para la estructura de estos puentes en las orillas se fabricaban unos grandes terraplenes y sobre ellos tiraban cuatro maromas, que eran bejucos gruesos, y en entre estas cuatro maromas tejían una red con mimbre verde para hacer las barandillas y sobre ellas colocaban ramas para hacer el piso del puente. La resistencia de dichos puentes fue puesta a prueba por los conquistadores pues por ellos no solo pasaron personas sino también caballos y mercancías.

⁵¹ Jiménez de la Espada (1945) "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 224).

que generaban avenidas de agua y derrumbes frecuentes que destruían rápidamente las reparaciones. Así que estos caminos que atravesaban páramos y zonas subtropicales se volvían intransitables durante las temporadas de lluvia.

4.3.2.4 Riobamba- Guayaquil

Se comerciaba con Guayaquil por la bodega de Babahoyo, en donde había una copiosa abundancia de provisiones, víveres y aparejos. Aquella ruta era recorrida por los arrieros y baquianos en dos jornadas, pasando por el pueblo de Ojiva y los ríos de Jilca y Caluma, que se encontraban en la falda de la montaña de San Antonio, jurisdicción de Chimbo. Para pasar por allí se enviaban primero “baquianos del monte” que abrían el camino hasta llegar al pueblo de Guaranda, el cual era un punto medio entre estos dos grandes centros de abastecimiento, en donde tanto guías como pasajeros se proveían de todo lo que necesitaban para la subsistencia a lo largo del camino.

La actividad de la arriería era realizada tanto por indios como por españoles, los cuales daban en alquiler recuas de mulas y caballos y seguían las rutas anteriormente mencionadas. Según las relaciones entregadas por Dionisio de Alsedo,⁵² a mediados del siglo XVIII el tránsito entre la región de Riobamba y Guayaquil se realizaba durante los meses de verano en junio, julio, agosto y septiembre en donde se despejaba la tan temida cuesta de San Andrés, ya que esta representaba un obstáculo natural totalmente agreste para el tránsito de mercancías, animales y personas, especialmente en los meses de invierno puesto que abundaban los cenagales y barrizales.

En la dinámica de la arriería se destacó el pueblo de Chimbo, porque tenía una escasa producción agrícola, por ende, no poseían otro comercio que el transporte de personas, animales y mercancías entre Riobamba y las bodegas de Babahoyo. Según las relaciones entregadas por Juan Pío Montufar y Fraso,⁵³ para 1754 se conducían aproximadamente 1.500 mulas cargadas de paños y de diferentes tipos de textiles que se producían abundantemente en los obrajes de esta región. Tras el descargue de estas mercancías regresaban de aquellas bodegas con cargas de abundante arroz, granos, un promedio de 2.000 cargas de cacao, además se conducían potros, mulas y novillos y 6.000 fanegas de sal durante todo el año, que se consumían en todas las provincias y en Quito.

En lo que se refiere a los costos de transporte, vale la pena mencionar que por el alquiler de caballos, yeguas y mulas se pagaba un real por cada dos leguas, y en cuanto al guía o acompañante, si se dedicaba a llevar ganado mayor o menor, ganaba un real por día, pero si solo acompañaba pasajeros no ganaba más que el alquiler de las bestias⁵⁴. Sin embargo, el

⁵² Véase en Ponce (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p. 418).

⁵³ Ponce (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p. 323).

⁵⁴ Ponce, Pilar (1992) “Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX” (p. 58)

trasiego por esta ruta era tan intenso durante los meses de verano que según las relaciones de Alsedo y Herrera, durante estos seis meses en el tránsito de ida y vuelta los baquianos eran tan asiduos que ganaban lo suficiente como para no preocuparse por dinero hasta el verano siguiente.

Ahora bien, a lo largo de los tramos del callejón interandino que recorrían la sierra norte y centro de la Audiencia, en los actuales territorios de Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua y Chimborazo se evidenciaban una gran cantidad de sinergias que provenían de tiempos preincaicos, pues como señaló Deler (2007) existía desde el periodo de integración en los Andes ecuatorianos una serie de dinámicas comerciales que fueron estructuradas por las comunidades indígenas de la zona. Estas consistían en hacer uso de los callejones interandinos de manera horizontal y verticalmente con el objetivo de conectar a las poblaciones de las altas cadenas montañosas con las poblaciones de la costa mediante los valles o las hoyas hídricas. Aquellas dinámicas perduraron durante el periodo incaico debido a su sistema administrativo y evidentemente se integraron a la construcción de su extensa y bien planificada red de caminos.

A lo largo del periodo comprendido entre el siglo XVI y mediados del siglo XVIII, el sistema de caminos heredado del Tawantinsuyo mostró tanto cambios como continuidades. En este entramado, tambos, puentes y rutas continuaron cumpliendo funciones clave para la articulación territorial. Desde la perspectiva de la teoría de los lugares centrales de Christaller (1966), puede observarse que núcleos urbanos como Quito, Ibarra, Riobamba y Cuenca actuaron como centros primarios de organización regional, cumpliendo funciones administrativas, comerciales y religiosas de mayor jerarquía. Estos centros se hallaban conectados con núcleos secundarios como Latacunga, Ambato y Mocha, los cuales, siguiendo el modelo hexagonal de Christaller, cumplían roles complementarios dentro de una red jerarquizada que garantizaba el flujo de bienes, personas e información. Este patrón espacial también puede analizarse a la luz de la teoría de localización de Von Thünen (1966), en la cual la producción agrícola y el aprovechamiento de los recursos se organizaban en función de la distancia y los costos de transporte hacia el centro de consumo. En este sentido, los caminos coloniales jugaron un papel crucial al permitir la movilización eficiente de productos —como trigo, maíz, lana, frutas y minerales— desde las zonas agrícolas y mineras hacia los centros urbanos, y viceversa. No solo se mantuvo en uso el eje principal del camino inca, sino también las rutas transversales, junto con sus elementos constructivos como puentes de bejuco, de madera y estructuras de piedra. Durante el periodo colonial, circularon por estas rutas diversos actores, desde los chasquis indígenas hasta los arrieros, tamemes y carreteros, quienes transportaban nuevas mercancías impuestas por la economía colonial. A su vez, muchos sitios sagrados del periodo prehispánico fueron transformados o desplazados para dar lugar a iglesias y centros de evangelización, donde el sincretismo religioso evidenció una nueva forma de dominación simbólica sobre el territorio.

4.3.3 La sierra sur, entre Cuenca y Loja

4.3.3.1 Cuenca - puerto de Guayaquil y Zaruma

Al salir de Riobamba hacia el sur, se encontraba el pueblo de Cañar, en la provincia del mismo nombre, en donde según la relación entregada por Joaquín de Marisalde y Santisteban⁵⁵ realizada en la década del sesenta del siglo XVII, se podían encontrar elementos rituales de la tradición de los caminantes andinos. Estos fueron descritos por dicho Santisteban como unas antiguas paredes en donde los naturales dejaban por costumbre una roca, con las cuales se iban formando pequeños montículos a manera de ofrenda al páramo. Esta descripción corresponde a una apacheta, un elemento tradicional de señalización del camino, como se explicó en el capítulo anterior.

Desde el sur de Cañar se llegaba al amplio y fértil valle donde se hallaba la ciudad de Cuenca, antigua Tomebamba, una de las ciudades principales de los indios cañar y que durante el incanato fue adoptada como una de sus urbes principales. Recorrían aquel valle varios ríos: al sur el Yanucay, al norte el Machángara y el Matadero, todos ellos eran transitados por puentes de madera. Durante el periodo colonial, esta al igual que el resto de las ciudades del callejón interandino subsistía del comercio con los dos puertos más cercanos a su jurisdicción. El primero de ellos era Naranjal, el cual como menciona la relación entregada por Juan Pío Montufar y Fraso⁵⁶ a mediados del siglo XVIII, tanto las familias de españoles como de mestizos e indios vendían allí azúcar, ganado, harina, tejidos de algodón y lana en el puerto de Naranjal, y a cambio de ello obtenían un estimado de más de 1.000 fanegas de sal marina, que luego distribuían y vendían con altas tasas de usufructo pues se orientaba tanto para el consumo animal como para el humano.

Esta ruta resultó ser trascendental para la vitalidad del comercio al sur de la Audiencia. Por lo que, en las relaciones entregadas por Francisco Requena⁵⁷ en 1774 se propuso mejorar la movilidad entre Cuenca-Naranjal, ya que esta era una vía más corta. Como menciona Montufar y Fraso esta se recorría en su totalidad en cinco días, a diferencia del camino Cuenca-Guayaquil (a través de Riobamba, Guaranda y Alausí) que presentaba múltiples inconvenientes principalmente en el invierno cuando las lluvias del páramo hacían imposible el tránsito por la cuesta de San Andrés. Además, Requena indica que optimizando esta ruta se evitaría el tráfico ilegal de mercancías hacia Machala y Balao, en cuyo tránsito no se pagaban los derechos reales. Este comercio ilícito era auspiciado por los oficiales de aquellos puertos.

⁵⁵ Ponce (1992), "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p. 391).

⁵⁶ Confróntese en Ponce (1992), "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p. 342).

⁵⁷ Ponce (1992), "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p. 502).

El tránsito por aquella ruta entre Tomebamba, el páramo de Cajas y finalmente el golfo de Guayaquil fue realizado desde tiempos incaicos, pues como se señaló anteriormente con base en Jadán (2023) desde el páramo de Cajas discurrían diferentes rutas bien sea para Naranjal como hacia Balao y Yaguache. Estas rutas prehispánicas y sus características constructivas se pueden retomar en la Figura 10. Por lo que vale la pena destacar que durante el periodo colonial (y particularmente durante la segunda mitad del siglo XVIII) Requena resaltó la eficacia de la mayor parte de estas rutas y elogió las edificaciones que se encontraban cerca del pueblo de Molleturo, el cual en tiempos del inca había sido un asentamiento próspero, pero por el abandono de este trayecto del camino el pueblo se vio deteriorado y despoblado progresivamente. En palabras del aludido Francisco Requena en Ponce (1992):

Los gentiles debieron conocer las utilidades de este camino, pues según los vestigios que se hallan por el de grandes edificios, lo tenía muy poblado: entre los monumentos más notables y dignos de dar de ellos noticia, son los fragmentos del palacio de Inga Pirca o paredes del inga, que se encuentra en el cerro del mismo nombre, a un lado del camino; conservan todavía la altura de 4 varas. Ponce (p. 527)

Por lo tanto, para recuperar tal segmento de aquella vía dicho sujeto propuso realizar algunos ajustes que permitieran soportar la intensidad y el tipo de circulación que se realizaba durante el periodo colonial, que en su mayoría eran caballos y mulas cargadas con diversas mercancías con cuyo pisoteo se iba erosionando el terreno. El primero de estos cambios consistía en quitar las piedras y talar los árboles que en forma de paredes encajonaban el camino, dificultando así el paso de los animales; la segunda mejora debía realizarse en la ladera de Mivir, en donde proponía quitar parte de la ladera para volver el camino más ancho, evitando con ello que las bestias cayeran al abismo; y la tercera intervención sugerida por Requena consistía en la fabricación de dos tambos, ya que por la escasez de estos los arrieros evitaban esta parte del camino debido a la falta de descanso y seguridad. Aquellas estructuras deberían estar ubicados en Chalapud, Pacaypata o en la altura del Guabo.

Ahora bien, la segunda ruta que se destacó en esta región durante los siglos XVII y XVIII fue la que se dirigía hacia Yaguache, ya que según Montufar en este lugar se ubicaban las bodegas reales de Bulu-Bulu y la de Yaguache, desde donde según las relaciones geográficas⁵⁸ se comercializaban harina, queso, papas, algodón, frijoles y la tan apreciadas maderas de los árboles de guachapeli, canelo, balsa, guayacán entre otros. Dicha madera era ampliamente utilizada para la construcción de edificaciones y navíos, por lo que esta era llevada tanto hacia las costas del Pacífico como hacia las provincias de Riobamba, Cuenca y Guayaquil.

Otro elemento importante en la economía de la región sur, fue la activa relación de la ciudad de Cuenca con las minas de Zaruma, ubicadas al suroccidente de esta capital, y a la cual se llegaba siguiendo la ruta expuesta en la carta de la provincia de Quito hecha por Charles Marie

⁵⁸ Véase en Ponce (1992), "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p. 336).

de La Condamine⁵⁹ (figura 21). Aquel camino partía de Tarqui, al sur de Cuenca, y luego se dirigía al suroccidente pasando por los pueblos de Giron, Yulug, Guanazanama, Paccha y finalmente llegando a Zaruma. Era fundamental el paso por Girón, ya que este era descrito por Francisco de Auncibay⁶⁰ (a finales del siglo XVI) como un camino despoblado, con sierras y sabanas, punas y páramos con grandes ríos, los cuales algunos tenían puentes de bejuco y otros no. Sin embargo, el camino era “razonable” y casi todo se podía andar a pie o en caballo sin peligro. Era destacable en este punto el papel desempeñado por la ciudad de Cuenca y sus comarcas, ya que estas enviaban constantemente mano de obra indígena y suministros a aquel distrito minero, como lo evidenciaba el padre Juan Gomez⁶¹ en el año de 1582, quien expresaba que el poblado de Cañaribamba en jurisdicción de la actual provincia de Azuay mandaba hasta setenta indios a las minas de Zaruma para pagar mita y para vender harina y maíz.

En resumidas cuentas, en esta área suroccidental de la Audiencia de Quito se podían evidenciar una serie de sinergias e interacciones entre elementos preincaicos, incaicos y coloniales. La primera de ellas, como se ha expuesto, era la continuidad en las rutas terrestres entre Cuenca y el puerto de Naranjal, en donde a mediados del siglo XVIII se destacaba su ubicación y las técnicas constructivas empleadas por los antiguos habitantes de esta área. La misma situación se presentaba en la ruta entre Cuenca y Zaruma la cual recorría uno de los antiguos caminos transversales incaicos.

También cabe destacarse cierta persistencia en cuanto al usufructo y explotación de las minas en esta región, pues en palabras de Caillavet (2000) en su estudio sobre las minas de oro de Santa Bárbara en territorio cañari, menciona a Zaruma junto con otros sitios como Chordeleg, Sigsig y Cañaribamba como centros mineros activos desde antes de la conquista incaica. La autora se apoya en documentos coloniales que registran la existencia de estos lugares como zonas ricas en oro y sugiere una continuidad en su explotación desde épocas indígenas hasta la colonia, en donde sin lugar a duda se intensificó durante esta época. El usufructo en conjunto de tales distritos auríferos dieron paso al “siglo de oro quiteño”, cuyo declive ya era evidente a finales del siglo XVI, tal como lo refiere Kris Lane en su obra “Quito 1599”.

Por otro lado, Estupiñán (1997) señala que, durante el periodo comprendido entre los siglos XVI y XVIII, esta región se caracterizó por una alta densidad de población indígena dedicada a diversas actividades económicas como los obrajes, la agricultura, la minería y la ganadería. Esta afirmación es respaldada por Castaño (2019), quien destaca que, desde la segunda mitad del siglo XVI, la ciudad de Cuenca contaba con zonas privilegiadas para la cría y engorde de ganado, lo que facilitaba su comercialización con importantes centros como Quito, Guayaquil,

⁵⁹ En Colección de mapas históricos de David Rumsey. Carta de la provincia de Quito au Perou vestée sur les observes astronomiques, mesures géographiques, journaux de route et mémoires del Sr. de la Condamine, et fur ceux de Don Pedro Maldonado. Por el Sr. d'Anville de l'Acad. Imperial de Petersburgo. 1751. La Condamine, Charles-Marie de, 1701-1774.

⁶⁰ Por Jiménez de la Espada (1945), “Relaciones geográficas de indias- Perú” (p. 321).

⁶¹ Confróntese en Jiménez de la Espada (1945), “Relaciones geográficas de indias- Perú” (p. 188).

Loja y algunas regiones del Perú. Este dinamismo económico fue posible, en un primer momento, gracias a los conocimientos ancestrales en agricultura, ganadería y técnicas constructivas acumulados por las comunidades nativas. A ello se sumaba la planificación territorial heredada del Tawantinsuyo, especialmente en una zona que fue integrada tardíamente al Imperio Inca. Desde la perspectiva de la teoría de los lugares centrales de Christaller (1966), Cuenca actuaba como un centro regional de distribución y abastecimiento dentro de una red jerarquizada, enlazada por rutas estratégicas como el camino real de la sierra y sus conexiones transversales, que permitían el flujo continuo de productos, mano de obra e información entre los distintos niveles del sistema urbano-colonial.

4.3.3.2 Cuenca-Loja

Desde Cuenca el camino real de la sierra se dirigía al suroriente hacia la ciudad de Loja, ubicada en el valle de Cusibamba. Este era descrito en 1571 por Salinas Loyola⁶² como un lugar muy fértil, atravesado por varios ríos que nacían en la cordillera, como el río Zamora, el río Tambo Blanco y el río Guabas, que tributaban al río Catamayo. Estos ríos alcanzaban sus mayores crecidas desde marzo hasta agosto, por lo que durante esa época era necesario construir puentes para poder transitarlos. Sin embargo, se menciona que sobre otros afluentes hídricos que pasaban por extensos valles no era posible construir puentes, por lo que se cruzaban con balsas. Estos lugares de paso estaban ubicados cerca de las poblaciones donde los indígenas se encargaban del tráfico de mercaderías y personas.

Puede observarse en la figura 21⁶³ que el camino atravesaba los pueblos de Nayon (Nabon), Ochapata, Oña, Saraguro, San Lucas, Las Juntas y entraba finalmente a Loja, lo que corresponde con el resultado de la investigación arqueológica expuesta por Hocquenghem et al. (2009), ya que aquel camino elaborado por los Incas que conectaba la antigua Tomebamba con el territorio de los paltas y saraguros continuaba siendo utilizado por los castellanos hasta la primera mitad del siglo XVIII. Aquellas poblaciones, como menciona Salinas de Loyola⁶⁴, en la segunda mitad del siglo XVI estaban ubicadas sobre el camino real que unía el sur oriente de la Audiencia de Quito con las demás ciudades principales. Loyola destaca que la ciudad de Loja se pobló sobre el camino real que va de Quito al Cuzco y a lo largo de este camino se encontraban edificios antiguos como pucarás, tambos y aposentos de los señores Incas, todos muy bien edificadas de fina cantería. Las *tamberías*, como las denomina Loyola, estaban ubicadas de cuatro a cinco leguas unas de otras, y estas al igual que el resto de los tambos de la Audiencia de Quito eran cuidadas y abastecidas por las comunidades indígenas aledañas. Citando a Loyola en Marco Jiménez de la Espada (1945):

⁶² Jiménez (1945), "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 200).

⁶³ De La Condamine, Charles-Marie 1701-1774. Recuperado de: Colección de mapas históricos de David Rumsey.

⁶⁴ Jiménez (1945), "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 205).

“Los caminos buenos son los que hicieron los indios, porque son de los notables que ha habido en el mundo y mejor echados por tierras ásperas que parecieran imposibles. Estos se procuran de sustentar, aunque no con aquel cuidado y policía con que ellos los sustentaban y tenían. Todo está seguro y llano así de asaltadores como de fieras; y los ríos sus puentes y saltos conocidos” (p. 205).

Figura 21. Tramo del camino colonial al sur de la Audiencia de Quito, durante la primera mitad del siglo XVIII.



Fuente: adaptado de Colección de mapas históricos de David Rumsey [Mapa], por de La Condamine, C.M, (1701-1774), (<https://www.davidrumsey.com/>).

Por otro lado, en cuanto la actividad comercial de la ciudad de Loja y sus comarcas, Loyola señala que dicha ciudad tenía un fuerte flujo con el puerto de Paíta, pues estaba situada en el eje principal de tránsito y comercio que desembocaba en aquella bahía. Por ello desde Loja

se llevaban a dicho puerto productos como membrillo, vacas, novillos, ovejas, cabras, puercos, textiles y sal, la cual era importada a pesar de que en las cercanías de esta provincia se encontraban algunas fuentes de agua salada que eran explotadas por algunos naturales. Esta sal no era comúnmente utilizada para el consumo humano, ya que tanto españoles como indígenas utilizaban dicho mineral proveniente de Paíta. De igual manera, desde aquel puerto se llevaban a la ciudad de Loja otras mercancías como vino, vinagre, aceite, hierro, paño, seda y terciopelo. Además, era destacable el rol desempeñado por esta ciudad en el desarrollo aurífero de la Audiencia de Quito, ya que esta capital al igual que Cuenca suministraba mano de obra indígena y recursos para la explotación de las minas de Zamora y Zaruma⁶⁵.

Para el transporte de dichas mercancías, al igual que en toda la Audiencia, se utilizaban mulas y caballos, los cuales, según Loyola, para la década de 1570 no pagaban el impuesto de portazgo por su tránsito. En tal caso, las poblaciones ubicadas sobre el camino real se dedicaban a la arriería, como lo es el caso de Oña. Aquí, según Santisteban, para la segunda mitad siglo del XVII el principal renglón de su economía era la cría de ganado mayor y la arriería por medio de acémilas que se movilizaban entre las ciudades de Loja y Cuenca. Dicha actividad era practicada comúnmente por indígenas. En esta misma línea, se encontraba el corregimiento de Saraguro también al norte de Loja, el cual como menciona Checa⁶⁶ a mediados del siglo XVIII tenía como principal función económica el alquiler de mulas para transportar mercancías desde esta zona a las provincias de Cuenca, Riobamba, Guaranda, Latacunga y Quito. Así pues, con base en las fuentes consultadas, es evidente que en esta área las acémilas y jumentos de origen castellano habían desplazado completamente a los camélidos de origen incaico en el transporte y tráfico de seres humanos y mercancías a lo largo de aquel camino real, en cuyo tramo aún se hacía uso de viejas rutas incaicas. A la par, en los espacios con climas más templados dichos auquénidos habían sido reemplazadas por las ovejas merinas de origen español para la provisión de lana, carne y otros productos derivados necesarios para el mantenimiento de los obrajes y el sostenimiento de las villas, ciudades y pueblos de tal Audiencia.

4.3.3.3 Loja-Zaruma

En cuanto a la ruta que partía desde la ciudad de Loja hacia la mina de Zaruma (que era el mayor núcleo productivo de su jurisdicción), con base en la relación entregada a finales del siglo XVI por Francisco de Auncibay⁶⁷ se sabe que desde la dicha ciudad hasta tal epicentro aurífero había cuatro jornadas de cinco leguas cada una⁶⁸. A lo largo de esta travesía Auncibay

⁶⁵ Así pues en 1592 se indica que desde la ciudad de Cuenca a las minas de Zaruma hay 14 leguas. Todo el camino es derecho, en este camino hay dos pueblos y villas de indios que son Latacunga y Villar don Pardo que antes se llamaba Riobamba. Véase: AGI, Patronato, 240, R.6.

⁶⁶ En Ponce (1992), "Relaciones histórico-geográficas de la Audiencias Quito siglos XVI-XIX" (p.357).

⁶⁷ Véase en Jiménez de la Espada (1945), "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 245).

⁶⁸ Así pues en 1592 se indica que desde la ciudad de Loja a las minas de Zaruma había 16 leguas. Confróntese: AGI, Patronato, 240, R.6.

señala que había dos caudalosos ríos, pues en la primera jornada al pie del cerro de Zaruma se encontraba el primero de tales afluentes, por donde las personas pasaban a pie por un excelente puente de bejuco y los caballos cruzaban a nado. Durante la segunda jornada se franqueaba por el pueblo de indios de Garruchamba, en donde según Hocquenghem et al. (2009) este asentamiento se encontraba ubicado al norte del río Catamayo a la mitad del camino entre Zaruma y Loja; es decir, al nororiente del pueblo de Cotacocha. En la tercera jornada, se transitaba por el aludido río Catamayo, y finalmente, en la cuarta se llegaba a Loja. Este camino era descrito como áspero y malo, mayormente en los meses de invierno, por lo que Fray Domingo de los Angeles⁶⁹ en 1582 indicaba que para hacer más llevadero su tránsito los indios compraban coca, la cual era consumida en aquellas largas jornadas de viaje para mitigar la sed y el hambre pues es una planta con propiedades estimulantes. El consumo de la coca no era exclusivo de los grupos indígenas que transitaban esta zona, puesto que era ampliamente utilizada por otros grupos étnicos y sectores sociales como un elemento indispensable del abastecimiento en los tambos.

Como ya se ha mencionado, el valle de Cusibamba en donde se encontraba la ciudad de Loja era descrito como un lugar muy próspero en donde se podían cultivar todo tipo de productos necesarios para la sustentación humana como lo fueron: el trigo, el maíz, la cebada, el frijol, la papa, entre otros. Estos se sembraban a mediados de octubre en adelante y se cosechaban en mayo, junio y julio. Estos artículos no solo servían para abastecer a la ciudad y sus poblaciones satélites, sino que, eran llevados como suministros a las minas de Zaruma.

El transporte por el camino antes descrito aumentaba significativamente el costo de estos productos, lo cual resultaba perjudicial para quienes trabajaban en las minas y necesitaban comprarlos para su sustento. Como menciona Auncibay⁷⁰, los productos básicos para el abastecimiento de los indios como lo eran el maíz y las mantas eran muy costosos, dado que tal grano costaba tres pesos de oro, lo cual, era el equivalente a veintiséis días de trabajo en las minas, por lo que no era rentable para ellos trabajar y pagar su mantenimiento en estas. Esto sumado a la gran mortandad de naturales ocasionada por las excesivas cargas de trabajo y los malos tratos generó que progresivamente los grupos indígenas fueran declinando de sus servicios en esta actividad extractiva. Dada la falta de mano de obra a finales del siglo XVI, se expidieron dos Cédulas Reales que ordenaban movilizar un estimado de dos a tres mil indios quillacingas, pastos, latacungas, purhaes, sigchos y chimbos, desde el extremo norte de la Audiencia hasta estas minas⁷¹.

El trayecto de este camino se puede observar en la figura 20, y que fue contrastado con los resultados de las investigaciones arqueológicas realizada por Hocquenghem et al. (2009). Por lo tanto, con base en esta comparación se pueden evidenciar una serie de cambios y continuidades en aquel camino. En primera instancia una transformación indudable fue la

⁶⁹ En Jiménez de la Espada (1945), "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p. 165).

⁷⁰ En Jiménez de la Espada (1945), "Relaciones geográficas de indias- Perú" (p.321).

⁷¹ En Garcés (1935), "Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600" (p. 459).

conexión diagonal entre el camino central de la sierra y la zona nororiental de la mina para tener acceso directo y rápido a la explotación de sus recursos auríferos por parte de los castellanos. Por otro lado, se puede señalar el enganche, en el pueblo del Cisne, de este camino diagonal con uno de los tramos de la vía prehispánica que discurría paralela al camino central de la sierra.

En síntesis, durante los siglos XVI al XVIII, los caminos heredados del Tawantinsuyo en la Audiencia de Quito no solo sobrevivieron a la conquista, sino que fueron resignificados dentro del nuevo orden colonial, articulando una red económica, política y simbólica de largo alcance. Muchas rutas principales y transversales —como la que unía a Loja con Quito, hacia el sur con el Nuevo Reino de Granada, hacia al norte— mantuvieron su trazado original, al igual que elementos constructivos indígenas como puentes de bejuco, calzadas de piedra, tambos, apachetas y pasos de montaña, aunque se incorporaron progresivamente estructuras coloniales como tambos tributarios, caminos carreteros y postas. La extensión territorial de estas rutas creció debido a la expansión colonial y al establecimiento de ciudades en antiguos centros indígenas y en lugares estratégicos que facilitarían la conectividad y el acceso a tierras de frontera. Las rutas, muchas de ellas articuladas alrededor del camino real de la sierra, estructuraban un corredor principal que conectaba Quito, Riobamba, Cuenca, Loja y otras ciudades, de donde partían tramos hacia la costa (Guayaquil, Naranjal), los Andes surorientales (Zaruma) y el norte andino (Pimampiro).

Desde la óptica de la teoría de los lugares centrales de Christaller (1966), estas ciudades funcionaban como nodos organizados en niveles: Quito, Ibarra, Guayaquil, Riobamba, Cuenca y Loja como centros primarios, conectados con nodos secundarios como Latacunga, Ambato o Zaruma. Estas jerarquías territoriales determinaban el flujo de bienes, servicios y personas, y definían qué caminos eran fortalecidos y cuáles permanecían marginales. Por su parte, la teoría de Von Thünen (1966), permite comprender cómo la producción y distribución se organizaban en torno a estos centros. La cercanía al mercado determinaba qué se producía: productos perecederos y de alto valor, como textiles finos, cacao, sal y ganado eran transportados desde zonas periféricas hacia los núcleos primarios, mientras que productos voluminosos y básicos como maíz, trigo, papas y carne fresca circulaban desde zonas más próximas. Los costos de transporte y el tipo de caminos influían directamente en esta estructura económica.

En cuanto a los agentes del tránsito, los caminos fueron recorridos por chasquis, arrieros, carreteros, cargueros indígenas (tamemes), clérigos, el correo mayor, entre otros, quienes hicieron posible la circulación de mercancías, tributos y la doctrina religiosa. A la par, se consolidaron nuevos actores económicos como los obrajeros, mineros, comerciantes de sal y ganaderos. También hubo transformaciones simbólicas, ya que muchos sitios sagrados del mundo andino fueron profanados o sustituidos por iglesias y templos coloniales, donde los indígenas eran evangelizados bajo una lógica sincrética. Así, el camino ya no solo unía lugares físicos, sino también mundos espirituales e ideológicos opuestos. En suma, los caminos

prehispánicos, adaptados a la racionalidad colonial, se convirtieron en arterias esenciales del sistema virreinal, estructurando las relaciones entre ciudad y campo, centro y periferia, economía local y mercado global, todo ello sobre una base territorial que, aunque modificada, nunca fue completamente borrada.

CONCLUSIONES

Este trabajo analizó la importancia y trascendencia que tuvieron los caminos prehispánicos durante el periodo colonial en la Audiencia de Quito, puesto que a dichas estructuras no se les tiene en cuenta en la narrativa que reconstruye los cimientos sobre los cuales se formó la economía colonial. Por lo tanto, resulta fundamental ahondar en la relevancia y funcionalidad de dicha red vial, ya que éstas, en conjunto con sus elementos constructivos, resultaron ser de vital importancia, favoreciendo el transporte de personas, animales y mercancías durante una buena parte del periodo colonial.

Estos caminos fueron utilizados y modificados por los castellanos para consolidar y articular un nuevo sistema económico, caracterizado por la existencia de algunos mercados integrados que incluían ejes de producción, centros de consumo y vías de distribución de diversos productos. Así, resultó de gran utilidad para los ibéricos encontrar grandes civilizaciones en centros poblados que poseían un amplio conocimiento de sus territorios, así como un destacado desarrollo arquitectónico, social y económico. En consecuencia, el conocimiento y el control de esta amplia red vial incaica les permitió a los castellanos el acceso a las riquezas del territorio andino.

Esta investigación se desarrolló en tres etapas. La primera se centró en analizar históricamente el uso y la función de los caminos prehispánicos durante el Imperio inca, destacando sus aspectos materiales, funcionales y administrativos. En esta fase se pudo apreciar la compleja organización y planificación gubernamental implementada por el incanato. Este vasto imperio, ejerció un control militar en la región más al norte del Tawantinsuyu a finales del siglo XV, sometiendo a grandes naciones como paltas, cañaris, saranquis, cayambes, otavalos entre otros, las cuales se vieron integradas a un nuevo sistema de dominación político, administrativo, religioso y económico. Para insertarlos bajo su dominio e integrar nuevos nichos ecológicos a su imperio, los peruanos utilizaron el Qhapaq Ñan, tanto en sus tramos principales y secundarios con sus diferentes elementos constructivos para ejercer un grado significativo de control en el tránsito hacia los lugares religiosos, el autoabastecimiento, el intercambio de recursos básicos de subsistencia y la circulación de objetos suntuarios.

De este modo, se reconoce la gran utilidad que tuvo este entramado vial para los incas, pues se desarrolló alrededor de él una compleja estructura organizativa que permitió mantener sus

diversas funciones y asegurar su conservación. En el caso específico del territorio que abarcó la Audiencia de Quito (en el actual Ecuador y sur de Colombia), se demuestra que tanto en el periodo preincaico como durante el incario se hizo un uso constante del callejón interandino y de las hoyas hidrográficas, lo que permitió establecer relaciones comerciales entre las naciones que habitaban estos territorios trasportando tanto horizontal como verticalmente productos como la sal, los textiles, el oro, los camélidos, los tubérculos, la coca, el maíz, entre otros.

En la segunda etapa o capítulo de este trabajo de grado, se determinaron las dinámicas y patrones demográficos y comerciales establecidos alrededor de los caminos prehispánicos en la Audiencia de Quito, entre el siglo XVI y mediados del XVII. Por lo tanto, se destaca que, durante el proceso de conquista y el establecimiento de la colonia, los españoles reconocieron y exaltaron aquellas magníficas obras de infraestructura y planificación desarrolladas por los incas. Aunque deterioradas por las guerras y las condiciones medioambientales, vieron en ellas el potencial para solucionar los problemas de movilidad y organización derivados de las dinámicas y patrones tanto comerciales como demográficos de la nascente Audiencia de Quito establecida en 1563 bajo la jurisdicción del virreinato del Perú.

En este apartado se concluye que, entre el siglo XVI y mediados del XVIII, la Audiencia de Quito pudo dividirse en dos grandes zonas productivas. La primera era la región norcentral, cuyos principales nodos eran las ciudades de Ibarra, Otavalo, Quito y Riobamba. Estas localidades tenían como principales actividades económicas la manufactura de textiles, la arriería, la producción agraria, la cría y movilización de ganado mayor y menor, así como la importación y exportación de diversas mercancías hacia el Nuevo Reino de Granada y el Virreinato del Perú, tanto de manera terrestre como a través del puerto de Guayaquil, en donde confluían mercancías, animales y personas que circulaban en el comercio transpacífico.

La segunda área correspondía a la sierra suroccidental, cuyos principales nodos eran las ciudades de Loja y Cuenca. Desde esta región, al igual que en la sierra norcentral, se transportaba mercancías por vía terrestre y marítima, no solo a lo largo de la Audiencia, sino también hacia el Virreinato del Perú. Sus principales flujos comerciales estaban relacionados con la minería, la arriería, la exportación y la importación de mercancías intensificándose con ello la interacción con los puertos del golfo de Guayaquil y el de Paita, a donde se llevaba fundamentalmente el oro que se extraía de las tres grandes minas de Zaruma, Santa Bárbara y Zamora. Dicho en otras palabras, a través de dichos caminos troncales y sus tramos subsidiarios se articularon los principales núcleos productivos de la Audiencia de Quito.

Por otra parte, en la tercera parte de esta investigación se demostró la continuidad en el uso de los caminos prehispánicos en la Audiencia de Quito desde mediados del siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII. Al cartografiar los resultados de las investigaciones arqueológicas y complementarlos con la cartografía del periodo colonial y contrastarlos con diferentes documentos escritos, se evidenció, en primer lugar, la persistencia del uso del camino central de la sierra, construido bajo el reinado de Huayna Cápac, que conectaba los principales ejes

económicos a lo largo de este espacio, como lo fueron Otavalo, Quito, Riobamba, Cuenca y Loja, todas ellas con una gran relevancia en el periodo preincaico, incaico y colonial como centros religiosos y núcleos administrativos.

Por otro lado, se comprobó la continuidad de algunos caminos prehispánicos que conducían a los puertos ubicados en el golfo de Guayaquil (Naranjal y Balao) y a centros mineros destacadas como el de Zaruma. Además, se demostró el uso prolongado de diversos elementos constructivos, como las edificaciones de piedra y los puentes de bejuco y madera, tanto en los caminos principales como en las zonas periféricas.

Sin embargo, tanto los caminos como sus estructuras enfrentaron un periodo de tribulación, puesto que fueron deteriorados y modificados alterando su estructura original por cuestiones como la erosión provocada por el pisoteo del ganado vacuno y caballar. De la misma manera alrededor de estos caminos prehispánicos orbitaron otros agentes, en función del sostenimiento de la naciente colonia, como los animales de carga (mulas y caballos) los cuales dieron pasó a un oficio hasta entonces desconocido en el Nuevo Mundo como el de los arrieros. Asimismo, transitaban por aquellas rutas los indios cargueros, los clérigos, los visitantes y cabe destacar que, a pesar de los traumas generados por la conquista, se presentó una continuidad en el trasegar de los chasquis, los cuales aún conservaban esta vital actividad de mensajería que se remontaba a tiempos prehispánicos. Esta diversidad de elementos y agentes que circulaban por tales vías cambiaron la forma de relacionamiento de las comunidades nativas de los Andes con su propio espacio.

En resumen, como es ampliamente sabido y se ha expuesto en esta investigación, la conquista y la colonización del continente americano estuvo marcada y se llevó a cabo por diversos factores. Uno de ellos, aunque poco mencionado, fue sin duda la existencia de los caminos prehispánicos, los cuales allanaron literalmente la vía para el establecimiento y florecimiento de la colonización hispánica a lo largo de la cadena montañosa de los Andes y, por ende, los caminos fueron instrumentos que ayudaron en la consolidación y fortalecimiento del Imperio español.

A diferencia de otras estructuras que fueron depredadas por el imperialismo y desechadas debido al desdén por la cultura indígena, estos caminos y los conocimientos detrás de ellos no fueron negados ni invisibilizados completamente, pues fueron utilizados para construir el nuevo orden colonial, que recordemos, se sustentaba en parte en el mantenimiento y utilización de antiguas usanzas indígenas. Sin embargo, al imponerse el nuevo orden colonial, se materializó una imposición tanto física como simbólica del poder, permitiendo a los castellanos el acceso a amplias porciones del territorio americano conjuntamente con sus riquezas.

Por último, este trabajo invita a continuar investigando los diversos elementos aquí abordados. En particular, sobre aquella relación entre los antiguos caminos prehispánicos y los caminos coloniales en el territorio colombiano. Además, resulta relevante profundizar en la vida cotidiana de los arrieros y su vinculación con las estructuras de los antiguos caminos durante

este periodo inicial. También es importante analizar los cambios en las dinámicas desarrolladas en los tambos, ya que, durante el periodo colonial, adquirieron funciones distintas a su propósito original y al parecer fueron vitales para la Real Hacienda. Asimismo, esta investigación permitió identificar un importante flujo migratorio de población indígena entre el Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito, lo que sugiere un proceso de sincretismo cultural entre las comunidades indígenas ecuatorianas y las del actual suroccidente colombiano. Asimismo, el presente trabajo de grado reitera la importancia de continuar pensando en las antiguas técnicas y materiales implementadas por los incas para construir su densa red de caminos, y como estos desaparecieron o se transformaron bajo la dominación colonial.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

FUENTES PRIMARIAS

1. Garcés, J (1941). Libro de Cabildo de la Ciudad de Quito 1593-1597. Volumen XVII. Archivo Municipal. Quito.
2. Garcés, J. (1934). Libro de Cabildo de la Ciudad de Quito 1573- 1574. Archivo Municipal. Quito. Quito.
3. Garcés, J. (1935). Colección de cédulas reales dirigidas a la Audiencia de Quito 1538-1600. Publicaciones del archivo municipal. Quito.
4. Garcés, J. (1941). Libro de Cabildo de la Ciudad de Quito 1593-1597. Archivo Municipal. Quito. Volumen XVII. Quito.
5. Huamán Poma de Ayala, Felipe (1615?). Nueva crónica y buen gobierno. Biblioteca Nacional del Perú. Lima.
6. Jiménez de la Espada. M. (1945). Biblioteca de autores españoles Relaciones geográficas de indias- Perú. Atlas Madrid. TOMO I-II
7. Konetzke, R. (Comp.). (1953). Colección de documentos para la historia de la formación social de Hispanoamérica, 1493–1810. Vol. I (1493–1592). Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.
8. Konetzke, R. (Comp.). (1958). Colección de documentos para la historia de la formación social de Hispanoamérica, 1493-1810. Vol. II. T. I (1593-1659) y II (1660-1690). Consejo Superior de Investigación Científica. Madrid.
9. López de Galarza, A. (1648). Tierras de pastar ganado que se encuentran en el camino de Riobamba a Mocha [Mapa]. ANH.SG.TIE. Caja 4, p. 148. Archivo Histórico Nacional del Ecuador, Quito, Ecuador
10. Ponce, P. (1992). Relaciones histórico geográficas siglos XVI-XIX. Instituto de Historia y Antropología Andina. Tomo I. Quito.
11. Ponce, P. (1992). Relaciones histórico-geográficas de la Audiencia Quito siglos XVI-XIX. Tomo II. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
12. Rumazo, J. (1934). Libro segundo de cabildos de Quito 1534-1934. Tomo I. Archivo Municipal. Quito.
13. El corregidor de Quito informa de mejoras de la ciudad. (1669), Archivo General de Indias, Sevilla, España.

14. Descripción y otras curiosidades sobre el cerro de Zaruma. (1592), Patronato. Archivo General de Indias, Sevilla, España.
15. Merced a la ciudad de Quito. (1580), Archivo General de Indias, Sevilla, España.
16. El Presidente de la Audiencia de Quito sobre varios asuntos. (1606), Archivo General de Indias, Sevilla, España.

FUENTES SECUNDARIAS

1. Agurto, S. (1987). Estudios acerca de la construcción, arquitectura y planificación Inca. Cámara peruana de la construcción. Lima.
2. Alcayhuamán, L. (2007). La ingeniería civil de los Incas. Latin American and Caribbean Conference for Engineering and Technology. Tampico, México.
3. Alfredo Bar, A., Cabrera, M., Díaz, J. L., López, S., & Casaverde, G. (2013). *Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan. Ministerio de Cultura del Perú. Lima.
4. Alfredo Bar, A., Joseph, B., Cabrera, M., Casaverde, G., & Fernández, J. (2023). Guía de identificación y registro del Qhapaq Ñan. Ministerio de Cultura del Perú. Lima.
5. Arellano Hoffmann, Carmen Editora. Sistemas de notación inca: Quipu y Toca-pu Actas del simposio internacional Lima 15-17 de enero de 2009. Ministra de Cultura del Perú. Lima
6. Assadourian Carlos Sempat (1982). *“El sistema de la economía colonial mercado interno, regiones y espacio económico”*. Instituto de Estudios Peruanos, Perú.
7. Bakewell, P. (1989). *Mineros de la Montaña Roja: El trabajo de los indios en Potosí, 1545-1650*. Alianza Editorial. Madrid.
8. Bar, A, Romero, J, Cabrera, M, Casaverde, G. (2016). Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan. Ministerio de Cultura del Perú. Lima.
9. Bennassar, B. (1996). La América española y la América portuguesa siglos XVI-XVIII*. Ediciones Akal. España.
10. Borchart, C. (1998). La Audiencia de Quito: aspectos económicos y sociales siglos XVI-XVIII. Banco Central del Ecuador, Abya Yala. Quito.
11. Caillavet, C. (2000). El tributo textil en el norte de Ecuador: tradición autóctona e innovación colonial. En C. Caillavet (Ed.), *Etnias del norte* (pp. 239–257). Institut français d’études andines, Casa de Velázquez, Centro Cultural Abya-Yala.
12. Caillavet, C. (2000). Minas de oro “Santa Bárbara” en los Cañaris. En C. Caillavet (Ed.), *Etnias del norte*. Institut français d’études andines, Casa de Velázquez, Centro Cultural Abya-Yala.

13. Calle, N. (2007). Guía turística del complejo arqueológico de Ingapirca. Universidad del Azuay. Cuenca.
14. Camacho Roldán, S. (1858). *Camino carretero al Magdalena*. Imprenta de Gaitán. Recuperado de <https://www.cervantesvirtual.com/obra/camino-carretero-al-magdalena-881283>
15. Canziani, J. (2009). Ciudad y territorio en los Andes, contribuciones a la historia del urbanismo prehispánico (2 ed.). Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
16. Castaño, Y. (2019). Eslabones del mundo Andino: Comercio, mercado y circuitos pecuarios en el Nuevo Reino de Granada y la Audiencia de Quito. Editorial EAFIT. Medellín.
17. Chacaltana, S. Arkush, E., & Marcone, G. (2017). *De Chíncha a Manta rumbo de guare: El abastecimiento de spondylus a larga distancia durante la época Inca. En Nuevas tendencias en el estudio de los caminos. Ministerio de Cultura Proyecto Qhapaq Ñan. Lima.
18. Christaller, W. (1966). *Central places in Southern Germany* (C. W. Baskin, Trans.). Prentice Hall. (Original work published 1933)
19. Conti, V.y Sica, G (2011). Arrieros andinos de la colonia a la independencia El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. Nuevo mundo, mundos nuevos. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560>
20. Deler, J.P. (2007). Ecuador, del espacio al Estado nación (2 ed.). Corporación Editora Nacional. Quito.
21. Elliott, J. (1990). La Conquista Española y las Colonias de América. En Historia de América Latina. Editorial Crítica. Barcelona.
22. Elliott, J. (2006). Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América (1492-1830). trad. de Marta Balcells revisada por el autor. Taurus.
23. Espino, A. (2019). Plata y sangre: La conquista del imperio Inca y las guerras civiles del Perú*. Desperta Ferro. Madrid.
24. Espinoza, W. (2012). Los Incas. Ediciones Inkamaru. La Paz.
25. Estupiñán, Tamara (1997). El mercado interno en la Audiencia de Quito. Banco Central del Ecuador. Quito.
26. Gavazzi, A. (2010). Arquitectura andina formas e historia de los espacios sagrados. Apus Graph Ediciones. Lima.
27. González, F. (1890). Historia general de la República del Ecuador. Tomo primero. Imprenta del Clero. Quito.

28. González, L. (2005). El arte del cobre en los Andes prehispánicos: Historias de poder, brillos y colores. Museo Chileno de Arte Precolombino. Santiago de Chile.
29. Guffroy, J. (2004). Catamayo precolombino. Institut français d'études andines, Banco Central del Ecuador, IRD Éditions, Universidad Técnica Particular de Loja. <https://doi.org/10.4000/books.ifea.4286>
30. Gutiérrez, R. (2000). Los caminos coloniales en América Hispánica. *En Revista Andina*, 18(2).
31. Guzmán, L., y Guevara, H. (1992). Los Incas contra España: El ocaso de un imperio. Centro de Elaboración de Material Educativo de la Universidad Nacional de Educación. Lima.
32. Hernández Astete, F. (2011). Los Incas: orígenes e historia del gran estado andino. Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima.
33. Hocquenghem, M., Poma, J., & Salcedo, L. (2009). La Red Vial Incaica en la Región Sur del Ecuador. Universidad Nacional de Loja. Loja. https://pueblosoriginarios.com/textos/maldonado/memorial_impreso.html
34. Hyslop, J. (1992). Qhapaq Ñan, el sistema vial incaico. Cope. Lima.
35. Jácome, N. (1999). Economía y sociedad en el siglo XVI. En Resumen de Historia del Ecuador. Corporación Editora Nacional. Quito.
36. Jadán, M. B. (2023). *El Camino de la Cordillera de Chilla y otras redes transversales del Qhapaq Ñan en el territorio de los señoríos cañari*. En Qhapaq Ñan III, Taller Internacional en torno al Sistema Vial Inkaico (Ministerio de Cultura del Perú. Lima 6-9 de noviembre de 2019). Caminando en los Andes: Aportes arqueológicos e históricos desde Sudamérica. Ministerio de Cultura. Lima.
37. Jaguaribe, H. (2002). Un estudio crítico de la historia. Tomo II. Fondo Cultura Económica. México DF
38. Landázuri, C. (1988). Nueva Historia del Ecuador, Volumen 3: Época Colonial I. Conquista y Primera Etapa Colonial. Grijalbo Ecuatoriana. Quito.
39. Livi Bacci, M. (2006). Los Estragos De La Conquista: Quebranto Y Declive, De Los Indios De América. Crítica. Barcelona.
40. Lodeiros, C., Santana, J., Jaramillo, A., Soria, G., & Marcos, J. (2018). Breve historia del spondylus en el Pacífico Suramericano: Un símbolo que retorna al presente.
41. Lumbreras, L., Tarragó, M., & Castro, V. (2020). Qhapaq Ñan Sistema Vial Andino. Proyecto Qhapaq Ñan Sede Cuzco. Cuzco.

42. Málaga, A. (1974). Visita General del Perú por el virrey D. Francisco de Toledo 1570-1575. El sol. Arequipa.
43. Malamud, C. (2007). Historia de América (2 ed.). Alianza Editorial. Madrid.
44. Maldonado. L. (2006). Pueblos y Nacionalidades Indígenas del Ecuador: De la Reivindicación al Protagonismo Político”. En: Los Pueblos Indígenas en la Agenda Democrática. Estudios de Caso de Bolivia, Ecuador, México y Perú: Pág. 79-154. CAF, Bolivia.
45. Mar R, M., Matos R, B., & Beltrán-Caballero, J. (2021). Arquitectura y Urbanismo del Cuzco Inka. UMinho Editora. Braga.
46. Martín De Terán, Luis; Del Pino, Inés (2005). Algunas reflexiones sobre el Ecuador prehispánico y la ciudad inca de Quito. Andalucía. Consejería de Obras Públicas, El Centro de Estudios Quito-Ecuador. Sevilla, Quito.
47. Martínez, C. Alfonso, M (1999). Europa y Los Nuevos Mundos Siglos XV-XVIII. Síntesis. Madrid.
48. Ministerio de Cultura del Perú. Proyecto Qhapaq Ñan. (2021). El Qhapaq Ñan y la Ruta del Spondylus en el Extremo Norte. Biblioteca Nacional del Perú. Lima.
49. Moralejo, R. A. (2012). *Camino-Tambo-Chaskiwasi: El Qhapaq Ñan a través de las fuentes etnohistóricas andinas*. Revista *Haucaypata*, 2(5), 62–81.
50. Morales, F. (1973). *Historia del descubrimiento y conquista de cultura y sociedad (3ª ed.)*. Editora Nacional.
51. Morlon, P. (1996) Comprender la agricultura campesina en los Andes centrales (Perú - Bolivia). Instituto francés de Estudios Andinos. Lima.
52. Mould de Pease, M. (2009). Los Incas. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
53. Murra, J. (1972). El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas. En Formaciones económicas y políticas del mundo andino. Instituto de estudios peruanos. Lima.
54. Murra, J. (1990). Las sociedades andinas antes de 1532. En L. Bethell (Ed.), Historia de América Latina. América Latina colonial: La América precolombina y la conquista*. Editorial Crítica. Barcelona.
55. Murra, J. (2002). El mundo andino: Población, medio ambiente y economía. IEP/Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
56. Nelson Fernando González Martínez, «Comunicarse a pesar de la distancia: La instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo

- hispanoamericano (1501-1640)», Nuevo Mundo Mundos Nuevos [En línea], Debates, Publicado el 11 diciembre 2017: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71527>
57. Ortega, M y Atancuri, N. (20011). Sumaypamba: Centro ceremonial y administrativo en el Valle del Jubones [Tesis de pregrado, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio UPS.
 58. Pärssinen, M. (2003). Tawantinsuyu. El estado inca y su organización política. IFEA Instituto Francés de Estudios Andinos. Lima.
 59. Pease, F. (2001). Los Incas. Banco de Crédito del Perú. Lima
 60. Pedro de Cieza de León, P. F. (2005). Crónicas del Perú: El señor de los Incas. Biblioteca de Ayacucho.
 61. Pérez, M (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. Revista de Indias LVIII(1), 33-60.
 62. Riesco, A. (1998). Minas de Oro “Santa Bárbara” en los Cañaris. En M. Guinea (Ed.), El área septentrional andina. Institut français d’études andines. <https://books.openedition.org/ifea/3357>
 63. Rostworowski, M. (1999). Historia del Tawantinsuyu (2ª ed.). IEP/Promperú. Lima.
 64. Salas de Coloma, M. (1998). Estructura Colonial del Poder Español en el Perú: Huamanga (Ayacucho) a través de sus obrajes, siglos XVI-XVIII (Tomo II)
 65. Salomon, F. V. (1980). Los señores étnicos de Quito en la época de los incas. Bogotá, Colombia: Fondo de la Financiera Eléctrica Nacional.
 66. Serrera, R. (1977). Guadalajara Ganadera. Estudio Regional Novohispano (1760-1805). Escuela De Estudios Hispano-Americanos De Sevilla. Sevilla.
 67. Stübel, Alphons.(2004). Las Montañas volcánicas del Ecuador: retratadas y descritas geológica-topográficamente. Banco Central Del Ecuador, UNESCO. Quito.
 68. Todorov, Tzvetan (2010). La Conquista De América: El Problema Del Otro. Siglo XXI. Madrid.
 69. Vaca de Castro, Cristóbal (2009). Ordenanzas de Tambos (Cuzco, 1543). Qhapaq Ñan - Sede Nacional. Lima.
 70. Von Thünen, J. H. (1966). *The isolated state* (C. M. Wartenberg, Trans.; P. Hall, Ed.). Pergamon Press. (Original work published 1826)
 71. Von Wobeser, Gisela (1989). La Formación De La Hacienda En La Época Colonial El uso de la tierra y el agua. 2 ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México.
 72. Wachtel, N (1976). Los vencidos, los indios del Perú frente a la conquista española (1530-1570). Alianza Editorial. Madrid.

73. Wachtel, N (1990). Los indios Y La Conquista Española. En, Historia De América Latina. Editorial Crítica. Barcelona.
74. Zabala. S (1978). El servicio personal de los indios en el Perú (extractos del siglo xvi). El Colegio De México. México D. F.
75. Zavala, S. (1935). La encomienda indiana. El Trimestre Económico, 2(8), 423–451.
76. Zhunaula, A y Novillo, N (2023). Arqueología de Tambo Blanco (San Lucas): percepciones y significados del patrimonio. Antropología Cuadernos de Investigación, núm. 27, agosto 2022 - enero 2023, pp. 82-9.

GLOSARIO

ACLLAHUASIS: mujeres que se encargaban de la confección de textil para el Estado.

APACHETAS: que eran grandes cantidades de piedras colocadas al lado de los caminos por los transeúntes.

APOCUNAS: representantes del Estado en cada uno de los cuatro suyus.

AYLLU: comunidad compuesta por varias familias.

CAMARICO: ofrendas

CAPACÑAN TUCRICUT: gobernador de los Caminos Reales.

CHACA SUYUYOC: administrador de puentes

CHAQUITAJLLA: herramienta de arado de pie.

CHASQUIS: encargados de llevar el correo mayor y menor.

CHASQUIWASIS: casas de chasquis.

COLUNCOS: cortes profundos en los cerros y muros laterales

CUMBICAMAYO: personas especializadas para el tejido de la elite y para el culto.

CURACAS: autoridad local.

QHIPUS: sistema de registro culturas andinas precolombinas para almacenar, contabilizar y comunicar información.

LLACTA: ciudad prehispánica

MARCAS: almacenamiento bajo tierra

MITMAKUNAS: sistema de colonización implementado tanto para vigilar como para garantizar la producción.

MITTA: sistema de trabajo andino.

ÑUSTA: princesa inca

PIRGUAS: almacenes en las casas

PUQUIOS: agua subterránea.

QOCHA: lagunas bien sea naturales.

QOLLQA: almacenamientos estatales.

QUIPUQUIMAYOS: los especialistas encargados de crear, interpretar y mantener los quipus.
SAPSI: bienes comunales.
TUCRICUTS: gobernadores del Sapa Inca.
UAYLLAQUIPA: trompeta hecha de concha marina utilizada por los chasquis.
YANACUNAS: estaban vinculados directamente al servicio del Estado, la nobleza, el ejército o a él Sapa Inca.