



Ruta y camino: memoria, historia y arqueología del Qhapaq Ñan (Capacñán) en el valle de Guayllabamba (Sierra Norte del Ecuador)

Route and road: memory, history and archaeology of the Qhapaq Ñan (Capacñán) in the Guayllabamba Valley (Northern Highlands of Ecuador)

Alden Yépez

Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito
amyopez@puce.edu.ec

Ana María Sevilla

Universidad San Francisco de Quito, Ecuador,
anasevillaperez@gmail.com

Jorge Anhalzer

Investigador independiente, Quito, Ecuador
jorge.juan.anhalzer@gmail.com

María Antonieta Vásquez

Investigadora independiente, Quito, Ecuador
mariantovh10@gmail.com

Irmela Herzog

The Rhineland Commission for Archaeological
Monuments and Sites, Bonn, Alemania
i.herzog@lvr.de

Karina Neumann

Universidad San Francisco de Quito, Ecuador
karinaneumann@hotmail.com

INPC Revista del Patrimonio Cultural del Ecuador,
09/2023-02/2024, vol. 1, nro.1, e2

<https://doi.org/10.5281/zenodo.10037192>

Periodicidad: semestral - continua



Resumen

La investigación de caso que aquí presentamos diferencia “ruta” de “camino” y clarifica mejor la comprensión y el estudio de los sistemas viales antiguos asociados con el *Qhapaq Ñan*.¹ Se trata del tramo identificado entre la localidad de la loma de *Azuajatu*, en la parroquia de Guayllabamba, y la loma de Gualaquincha, en la parroquia de Calderón (10,8 km lineales). Este tramo se subdivide en 4,8 km de camino documentable, con uso de vehículo aéreo no tripulado (VANT) y recorridos pedestres, y 6 km de camino reconstruible mediante el análisis de menor coste sobre la topografía del terreno, para identificar la/s ruta/s óptima/s del camino. Creemos que el tramo coincide con el recorrido del soldado Cieza de León hacia mediados de 1540 (¿1544-45?), cuando va desde los “apuestos de Cochasquí” hasta el actual Centro Histórico de Quito, pasando necesariamente por sobre el río Pisque y, por las razones geográficas, históricas y arquitectónicas que mostraremos, por una angostura del río Guayllabamba utilizada como paso obligado en aquella época. Por el estado actual de conservación del tramo y por su interrelación con varios sitios arqueológicos monumentales de clara filiación inca, creemos conveniente desarrollar un programa de puesta en valor que tome en cuenta la participación activa de las comunidades de las parroquias de Guayllabamba y de Calderón, y demás actores sociales interesados en la salvaguarda patrimonial del Capacñán.²

Palabras clave: *Qhapaq Ñan*, Capacñán, ruta y camino, valle y río Guayllabamba, monumentalidad inca.

1. El término “Qhapaq Ñan” expresa la fonología del quichua cusqueño y fue adoptado por convención por la Unesco para denominar a todo el sistema vial andino, el que representa una herencia patrimonial invaluable para Suramérica y la humanidad en general (Unesco, 2014).

2. Adoptamos el término “Capacñán” acorde con la multiplicidad morfosintáctica y fonológica del quichua que se desarrolló en la región andina ecuatorial, luego de la llegada de los incas, reconociendo así formas cognadas del quichua cusqueño con lenguas barbaocoas modernas (Floyd, 2022). Por otro lado, consideramos que “capac” está inserto como prefijo en otros topónimos de la región andina ecuatorial y que Capacñán denota “camino principal” (Anhalzer, 2022a y b).

Abstract

The case study research presented here distinguishes “route” from “road” and clarifies the understanding and study of ancient road systems associated with the Qhapaq Ñan¹ through a case study. This is the section identified between the hill of Azuajatu, in the municipality of Guayllabamba, and the hill of Gualaquincha, in the municipality of Calderón (10.8 linear kilometres). This section is divided into 4.8 km of documentable road, using unmanned aerial vehicles (UAV) and pedestrian routes, and 6 km of reconstructable road, using least-cost analysis of the topography of the terrain to identify the optimal route(s) of the road. We believe that the section coincides with the route taken by the soldier Cieza de León around the mid-1540s (1544-45?), when he went from the “aposentos de Cochasquí” to the current historic centre of Quito, necessarily crossing the Pisque River and, for geographical, historical and architectural reasons that we will show, a narrowing of the Guayllabamba River, which was used as an obligatory passage at that time. Due to the current state of conservation of the section of the road and its relationship with several monumental archaeological sites with a clear Inca affiliation, we believe it is advisable to develop a programme of improvement that takes into account the active participation of the communities of the municipalities of Guayllabamba and Calderón, as well as other social actors interested in the preservation of the heritage of the Capacñán.²

Keywords: Qhapaq Ñan, Capacñán, route and road, Guayllabamba river and valley, Inca monuments.

1. The term “Qhapaq Ñan” expresses the phonology of the Cusco Quichua language and has been adopted by convention by Unesco to name the entire Andean road system, which represents an invaluable heritage for South America and humanity in general (Unesco, 2014).

2. We adopt the term “Capacñán” in accordance with the morphosyntactic and phonological diversity of the Quichua that developed in the equatorial Andean region after the arrival of the Incas, thus recognising cognate forms of Cusco Quichua with modern Barbacoan languages (Floyd, 2022). On the other hand, we believe that “capac” is inserted as a prefix in other toponyms of the equatorial Andean region and that Capacñán means “main road” (Anhalzer, 2022a and b).

Introducción

El *Qhapaq Ñan* (“Camino Real”) es un camino formal con un trazado bien planificado que unía la frontera norte del Imperio inca (en el extremo sur de Colombia) hasta el noroeste argentino (Chilecito, en la provincia de La Rioja). Al norte de la ciudad del Cusco, capital del Tahuantinsuyo, cruzaba preferentemente los altos valles de los Andes y los nudos montañosos que los separan, corriendo de oeste a este entre el Cusco hasta el actual departamento de Ayacucho y luego al noroeste y norte hasta el norte del actual Ecuador (Hyslop, 1984; Fresco, 2004). El trazado del camino, buscando la ruta más conveniente de acuerdo con la topografía local, pretendía la senda más directa posible entre las principales capitales provinciales del Imperio (Hyslop, 1984). Hacia el norte (chinchaysuyo): Vilcashuamán, al sur de la ciudad de Ayacucho; Huancayo, en el departamento de Junín; Pumpu, en la puna de la laguna de Junín; Huánuco Pampa, en la puna del departamento de Huánuco; Huamachuco, Cajamarca y Huancabamba (en la Sierra Norte peruana); Tomebamba, en la actual ciudad de Cuenca, Riobamba y Quito.

Esta ruta troncal había sido construida con una técnica muy elaborada, con piso empedrado, puentes en ríos y quebradas (*simpachaka* o puentes colgantes y *allpachaka* o puentes de troncos). La anchura de esta vía era variable entre alrededor de 4 y 8 m, con tramos mucho más amplios en las zonas de mayor tráfico, como en las cercanías del Cusco. Cada lado del camino estaba delimitado por muros de piedra, generalmente sin labrar (en el norte del Ecuador ciertos tramos de estos muros eran de bloques de cangahua [Fresco, 1984] y en la costa peruana, de adobe), y algunas veces por hileras de plantas de cabuya. Entre Quito y Otavalo existen largos trechos en que el camino corre a lo largo del fondo de un amplio foso artificial.

En los tramos largos de fuerte pendiente, el camino seguía un trazado en zigzag para reducir la gradiente, con escaleras de piedra en las partes más escarpadas. El camino disponía también de alcantarillado para evacuar el agua de la lluvia en zonas en que esta podía erosionarlo.

A ambos lados de esta troncal salían un gran número de caminos laterales hacia las zonas alejadas de la ruta seguida por el *Qhapaq Ñan*, que generalmente tenían similares características constructivas, pero dimensiones mucho menores que las de la vía principal (entre 4 y 3 m aproximadamente).

A lo largo de los caminos incaicos existían alojamientos para viajeros o “tambos”, con depósitos de alimentos, ropa y calzado (ojotas), así como armas para los soldados en tránsito. Estos alojamientos principales se hallaban a distancias regulares de 30-

35 km, correspondientes a una jornada de viaje, y disponían de un personal permanente de servicio (“tambocamayos”).

La existencia del *Qhapaq Ñan* en el norte del Ecuador, al sur de la provincia de Imbabura y al extremo norte de Pichincha, ha concitado la atención de la arqueología, porque sus evidencias no han resultado muy claras. Hyslop (1984), por ejemplo, concentra su atención en el sur ecuatoriano (tramo Tomebamba-Achupallas) y al norte, la región colindante con Quito, le dedica un pequeño párrafo, el mismo que se apoya en los estudios etnohistóricos para resaltar la complejidad del sistema de caminos en esta región, pues señala la presencia de algunas rutas laterales (p. 36). Efectivamente, si revisamos el mapa del “Camino Inca” que elabora Hyslop (1984, fig. 1.1) se observa que desde Quito hacia la periferia se expanden tres rutas laterales (una al poniente y dos al naciente) y una transversal hacia el norte. Esta representación espacial ha permanecido perenne en mapas arqueológicos hasta recientes publicaciones (D’Altroy, 2017, Fig. 1; Covey et al., 2017, Fig. 1), sin considerar las dificultades que advirtió Hyslop en su publicación original. En esta investigación se trata de entender la salida al norte de Quito que se muestra en ese mapa, pero no como ruta sino como camino a partir de los indicios que permitan su documentación, aunque para identificar el camino fue necesario en primera instancia entender la ruta. La salida al norte de Quito que se conecta con los aposentos de Cochasquí y más al norte con el sitio inca Caranqui fue parte de la troncal del *Qhapaq Ñan*, es decir, este tramo debió ser una vía de primer orden dentro de sistema vial del Imperio inca. Consecuentemente este trecho sería de igual importancia como aquellos que conectaron las capitales provinciales en el sur del Imperio inca. Debido a la trascendencia de esta hipótesis, en esta investigación queremos aproximarnos de manera fáctica a este segmento troncal, para entender en terreno y en archivo los elementos que definan su naturaleza imperial.

Esfuerzos anteriores han reconocido la escasez de vestigios materiales del *Qhapaq Ñan* existentes al norte de Quito y por ello se ha reconstruido una ruta aproximada, que tiene en cuenta varios hitos importantes desde el sitio arqueológico inca Caranqui, pasando sobre los aposentos de Cochasquí, luego el valle de Guayllabamba hasta llegar al actual Centro Histórico de Quito (Fresco, 2004, p. 77) y que se la puede delinear así:

San Antonio de Ibarra, Atuntaqui, Cotacachi, Ilumán, Quinchuquí Alto, La Compañía,

Ágato, Otavalo. Partiendo de Caranqui se enfilaba por las faldas del volcán Imbabura y atravesaba los sectores de Chorlaví, Tanguarín, San Pablo (Sarance, en la toponimia antigua), Mojanda, Cochasquí, Jerusalén, Guayllabamba, Carapungo, Zambiza, Llano Chico, Comité del Pueblo, El Inca, Av. 6 de Diciembre y el palacio de Huayna Cápac, en la plaza de San Francisco (Almeida, 2015).

La fuente originaria de información de los estudios citados se encuentra en las crónicas más tempranas, principalmente la proporcionada por Cieza de León (2005/1553), y la manera cómo se pondera la ubicación de sitios arqueológicos para trazar las rutas prehispánicas y de manera especial el “Camino Real”.

La toponimia no sustituye al Capacñán

Al igual que otros investigadores y estudiosos del *Qñapaq Ñan*, quienes consideran las descripciones más evocadoras (D’Altroy, 2017, p. 16; Covey et al., 2017, pp. 49, 52), reconocemos en la obra del soldado español Pedro Cieza de León (2005/1553) un aporte sustantivo en la identificación del Capacñán como la columna vertebral, para la articulación social, económica, política y militar del Tahuantinsuyo: “Y puede ser éste tenido en más estimación, así por los grandes aposentos y depósitos que había en todo él, como por ser hecho con mucha dificultad por tan ásperas y fragosas sierras, que pone admiración verlo” (p. 106). En el segmento descrito entre “los pueblos y las provincias que hay desde la villa de Pasto hasta la ciudad de Quito” menciona en dirección norte-sur: la villa de Pasto, el valle de Atris, el pueblo de Funes, el pueblo de Iles, los aposentos de *Gualmatán* e Ipiales (p. 106). Llama mucho la atención que Cieza de León avizora el “camino de los Ingas” antes de llegar a una provincia pequeña que lleva por nombre “Guaca” y poco después del puente de “Lumichaca” (*Rumichaña*, “Puente de Piedra” en castellano), y que se refiere a “caminos” simplemente a las vías que llevan a los pueblos o lugares que estarían antes de las dos últimas localidades. Consecuentemente debemos enfatizar que Cieza de León documentó una larga ruta con topónimos importantes asociados al “Camino de los Ingas”, recorrido por él en la región andina del actual Ecuador hacia mediados de los 1540, es decir, una década después de la muerte de Atahualpa, acaecida en Cajamarca en 1534 (Bray y Echeverría, 2014, p. 187). El paso de Cieza de

León por el valle de Guayllabamba se dio pocos días antes de cruzar el rincón territorial suroccidental de la hoya de Quito. En efecto: “*En el año de 1545 Pedro Cieza de León (1947: 392-393) estuvo de paso por el lugar* y anota que luego que los viajeros salen de la ciudad de Quito y se dirigen hacia la ciudad de Tomebamba (es decir hacia el sur), por el camino real incaico, se llega a un pueblo llamado Panzaleo, cuyos naturales difieren en algo de los restantes comarcanos” (Moreno Yáñez, 1981, p. 68, énfasis nuestro). Los topónimos mencionados por él sirven como hitos geográficos modernos para identificar el trayecto, la dirección, distancia lineal recta, pero no sustituyen al “Camino de los Ingas”, porque las características físicas y los rasgos constructivos deben permitirnos su ubicación espacial en un sistema de coordenadas X (latitud), Y (longitud), Z (altura).

Aunque evidentemente Cieza de León no usó un sistema cartográfico para ubicarlo, nos distanciamos de aquellas investigaciones que conectan, con líneas en cartografía plana, los hitos geográficos modernos adscritos a la toponimia documentada por Cieza de León en el s. XVI. Para nuestra investigación resultan relevantes cuatro topónimos que marcan la ruta de Cieza en su recorrido por la Sierra Norte del Ecuador, desde los aposentos del Otavalo Antiguo (Caillavet, 2000), hasta los aposentos de *Cochesqui*, *Guallabamba* y *Añaquito* (Cieza de León, 2005/1553, p. 113), concentrándose nuestra atención en los dos últimos topónimos, porque entre ellos creemos haber identificado el camino que transitó el cronista antes de llegar al actual Centro Histórico de Quito (antiguo San Francisco de Quito). En esta investigación procuraremos diferenciar “ruta”, para asociarla con hitos geográficos de la cartografía histórica y moderna, que orientan la trayectoria del “camino”, en tanto que a este lo llamaremos de manera indistinta “Camino de los Ingas”, “Capacñán” (*Qñapaq Ñan*) o “Camino Real de los Incas”.

Memoria oral y memoria documental: en busca de una identidad local material

Interesado por estos asuntos del camino principal de los incas, uno de los autores de este estudio (Anhalzer) relata haber recibido la noticia de unos lugareños de Guayllabamba (la familia Neumann) de la presencia de un antiguo puente que cruzaba el caudaloso y profundo río epónimo. Fue hacia allá y con gran sorpresa encontró que las rocas base de los estribos eran pulidas, pero no cinceladas, sugiriendo dos posibilidades: 1. Las rocas fueron labradas durante la época inca y reutilizadas durante la Colonia para el basamento del puente o 2. Estas fueron labradas durante la época colonial con tecnología de tradición

incaica. Como sugiere un estudio arquitectónico y de tecnología inca, el trabajo y las herramientas usadas en el procesamiento de bloques de piedra fue “... por percusión y se la perfeccionaba por abrasión, mediante frotamiento con piedras chatas o maderas duras y uso de arena como material abrasivo y, naturalmente, abundante agua” (Calvo, 1987, p. 131).

El también conocido como “Puente Quebrado” (Sevilla, Anhalzer y Greenfield, 2023, p. 94) está en la más estrecha angostura del río Guayllabamba; no hay otro sitio más adecuado donde se pueda tender un paso. En su crónica, Cieza de León relata su paso por el Camino Real de los incas en el tramo entre Cochasquí y Quito donde hay que cruzar varios ríos, provistos de buenos puentes (2005/1553, p. 112). En este tramo, tanto el Pisque como el Guayllabamba son los mayores ríos que se deben atravesar.

Encontrado este puente y sus sugerentes piedras bases, nos dedicamos a la tarea de buscar los vestigios del camino que llega a él por oriente, tanto como el que sale del otro extremo a occidente. Para sorpresa nuestra, dicho camino no solo es muy visible desde el aire, o en la fotografía satelital de *Google*, sino que pese al abandono de siglos y al restablecimiento de la vegetación nativa, una vez identificado desde la altura, fue fácil su encuentro a ras de suelo. Quedan aparte muy visibles unos “quingos” (zigzags), propios de la caminería inca, trazados para superar la loma que desde el río conduce a la zona de Carapungo.

Dicho camino tiene las características de otros tramos reconocidos del *Qhapaq Ñan*, como el que hasta hace poco corría por la arista de Puengasí al sur occidente de Quito y del que sobreviven pequeños trechos; las similitudes se encuentran en tener unos 5 metros de ancho, además de un declive consistente y adecuado para vencer las alturas o quebradas a pie (Mejía, 2023).

Suma a las evidencias para considerar a este camino como la vía inca, el hecho de que sobre la loma denominada actualmente “El Jardín”, al oeste de la de “San Luis”, en un alto promontorio justo antes de bajar al profundo cañón que el río ha excavado, quedan los restos de una “apachita”, en la que sobreviven aún los cantos rodados ajenos a la geología local, muestra de las ofrendas que los antiguos viajeros hicieron para pasar con bien esa garganta natural. Sobre este ítem importante nos referimos con más detalles en un acápite de este estudio.

Las terrazas prehispánicas que cortan la pendiente, bajo las cuales pasa el camino (acápites “terracería agrícola”), así como el pucará sobre la loma de San Luis, al extremo oriental del tramo relatado (siguiente acápite), constituyen más evidencias que

soportan la hipótesis de interpretar este tramo como parte integrada al Capacñán.

Registro del camino y de la monumentalidad arqueológica: una asociación necesaria

Atravesado el río Pisque, probablemente en el sector conocido como “Playas del Pisque” (Instituto Geográfico Militar, IGM, 1989), un tanto al este de la localidad “Cabuyal”, siguiendo la simbología de la carta topográfica más antigua de la región (IGM, 1928), creemos identificar la entrada norte del tramo del camino estudiado. Este parece haber pasado entre dos lomas: Asuajato (IGM, 1989) o Azoacato (IGM, 1928) y Redonda. Sobre la loma Azoacato, Bray reporta la presencia del pucará inca Z3-B1-015 (1990, p. 398, Fig. 8.2.). La sendería marcada en las cartas topográficas guarda mayor cercanía con la loma Redonda que con la de Azoacato.

En los últimos años, varios estudios han aplicado cálculos del camino de menor costo (*least-cost path*, LCP) para identificar la ruta óptima más probable que conecte sitios arqueológicos (para una visión general, véase Herzog, 2020; aplicaciones en los Andes han sido publicadas por ejemplo por Yamamoto, 2012, y Gilio, 2018). En el presente estudio de caso, el objetivo es reconstruir la antigua ruta que conectaba el pucará sobre la loma San Luis con el pucará de la loma *Asuajatu*.

Se han propuesto muchos métodos diferentes para calcular los costos de movimiento, pero casi todos dependen de la pendiente, que suele obtenerse a partir de un modelo digital de elevación (MDE). Los LCP de la figura 1 se basan en un MDE con una resolución de 5 m, de modo que las variaciones a pequeña escala de la superficie se han tenido debidamente en cuenta. El algoritmo utilizado calcula la pendiente con respecto a la dirección del movimiento. Se generaron LCP de manera bidireccional (de A a B y de B a A) o se promediaron los costes de forma unidireccional, suponiendo que la ruta se utilizaba en ambas direcciones. En lugar de cálculos de costes basados en una serie de clases de pendiente (por ejemplo, Gilio 2018; Yamamoto, 2012), ahora se aplican comúnmente funciones de coste continuas, dependientes de la inclinación en estudios de caso arqueológicos (Herzog, 2020). En la tabla 1 se presenta una selección de ellas y en la figura 1 se muestran los resultados de los LCP correspondientes.

Tabla 1

Funciones de coste dependientes de la pendiente

Nombre/referencia	Fórmula	Propiedades
Tobler (1993); aplicado por Covey et al.	$cost(s, d) = 60 * (d / 6 * exp(-3,5 * abs(s+0,05)))$	Estima el tiempo en minutos para caminar d km en una pendiente con una inclinación matemática de s.
Margarita: Llobera y Sluckin (2007)	$cost(s) = 2,635 + 17,37*s + 42,37*s^2 - 21,43*s^3 + 14,93*s^4$	Función de coste peatonal: estima el consumo de energía en kJ/m.
6 th : Herzog (2013) basado en Minetti et al. (2002)	$cost(s) = 1337,8*s^6 + 278,19*s^5 - 517,39*s^4 - 78,199*s^3 + 93,419*s^2 + 19,825*s + 1,64$	Función de coste peatonal: estima el consumo de energía en kJ/(m*kg).
Q15: Herzog (2013) basado en Llobera and Sluckin (2007)	$cost(s) = 1 + (s / \xi)^2$ $\xi = 0,15$	Función de coste del vehículo: ξ es la pendiente matemática crítica, es decir, se evita subir directamente pendientes superiores a ξ .

Nota. El parámetro es la pendiente matemática, es decir $s = 0,05$ corresponde a una pendiente del 5%.

6 |

El algoritmo LCP utilizado en esta investigación admite el movimiento en 48 direcciones, con un resultado más realista que aquel de *softwares* que generan secciones de ruta en solo ocho direcciones y que se utiliza en muchos estudios arqueológicos de LCP (por ejemplo, Gilio, 2018; Yamamoto, 2012; Covey et al., 2017). En la figura 1, los LCP basados en modelos de costes dependientes del declive son bastante diferentes, pero todos coinciden salvo por pequeñas variaciones. Por lo tanto, lo más probable es que el antiguo sendero se encuentre en el corredor definido por este conjunto de LCP. Es posible que el camino también fuera utilizado por animales de carga, es decir, camélidos durante la época prehispánica (y equinos durante la Colonia). Tras la introducción de los camélidos, no hubo necesidad de modificar los senderos existentes, ya que los animales no tenían dificultades para subir las empinadas pendientes. Los datos presentados por Tripchevic (2008) sugieren que las caravanas de camélidos se mueven al menos tan rápido como los humanos en terrenos escarpados. Por lo tanto, las funciones de coste dependientes de la inclinación para humanos se consideran apropiadas para modelar el movimiento de camélidos con cargas moderadas.

En otras partes de la zona atravesada por las rutas calculadas, puede ser necesario un modelo de costes más refinado que incluya el de cruzar cursos de agua, ya que un LCP derivado de una función de costes dependiente del declive puede coincidir con un curso de agua en algunos tramos. Esto se evita

introduciendo costes adicionales para cruzar cursos de agua. En ubicaciones de vados o puentes antiguos, estos valores deberían reducirse. Para un estudio detallado de LCP con respecto a las ubicaciones de los vados, véase Gilio (2018). Los LCP de la figura 1 cruzan solo un río en una ubicación que muy probablemente también fue utilizada por rutas anteriores. Por este motivo, las funciones de costes dependientes de la inclinación se consideran adecuadas para esta parte de la ruta. En el futuro, está previsto analizar secciones conocidas de la ruta para identificar una combinación de factores de coste que modele los patrones de movimiento anteriores para toda la ruta.

La actual vía asfaltada, una vez coronada la cuesta que sube desde el río Pisque hasta el abra que da al valle de Guayllabamba, se dirige hasta el siguiente redondel. Al sur de este, a ca. de 350 m y a 2200 m s. n. m., se ubica lo que al parecer fue la estructura de un posible pucará, no reportado por Bray (1990), seguramente por su mal estado de conservación, pero aún se lo recuerda en la memoria oral local (J. Anhalzer, comunicación personal, 2022) y por esta razón, y por su cercanía a la loma epónima, lo hemos denominado pucará *Azuajatu*. Desde este sector y hacia el suroeste, la reconstrucción digital del camino nos indica que posiblemente la ruta antigua fue paralela a la actual vía y se aleja un poco de ella hacia el sur a distancias que varían de 5 a 30 m, de manera que

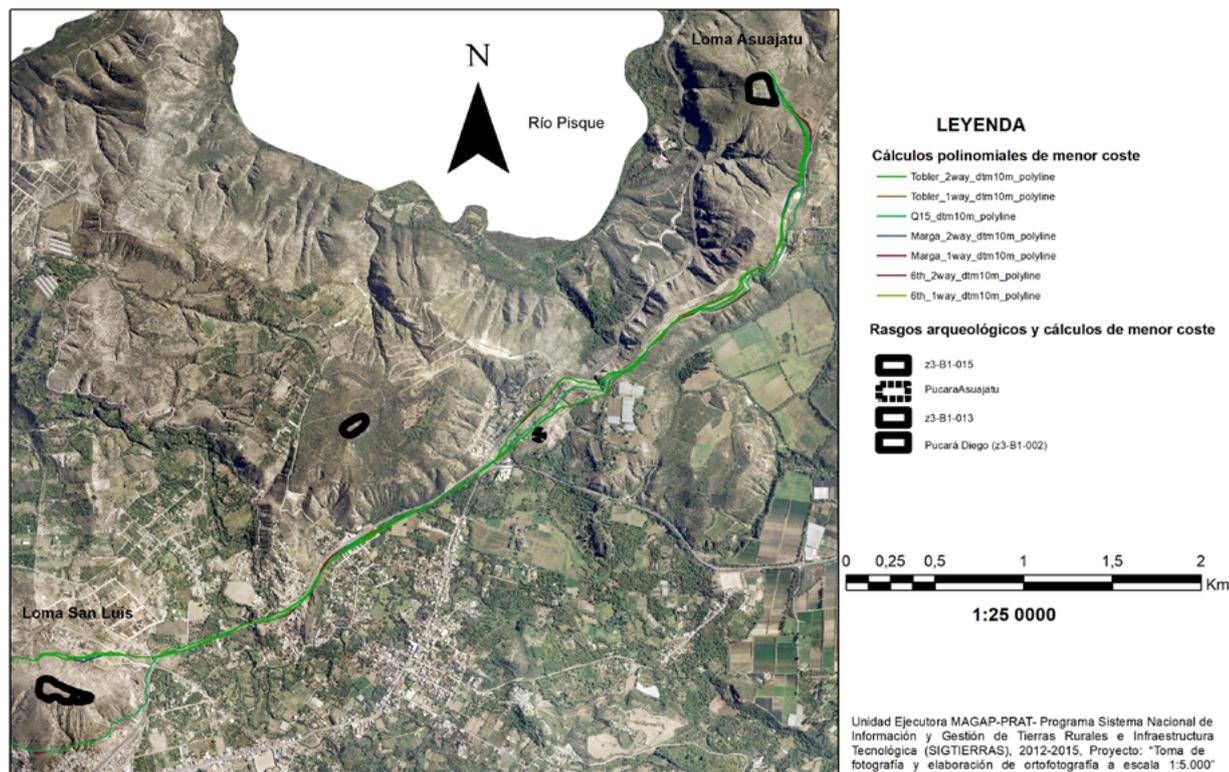
existen pequeños tramos en los que identificamos un leve solapamiento de la ruta reconstruida con la vía. Es importante resaltar, sin embargo, que la ruta debió pasar por la base de una ladera que es la extensión de una meseta sobre la que reposa el pucará Z3-B1-013 y una estructura de piedra Z3-B1-012, ambas de filiación inca (Bray, 1990, p. 398, Fig. 8.2.). Más adelante la ruta se debió alinear de frente con la base de otra ladera sobre cuya cúspide de montaña se emplaza el pucará inca Z3-B1-002 (p. 398, Fig. 8.2.) o pucará Diego.³ Aquí, a esta montaña se la denomina loma San Luis (IGM, 1989) y en este sector la vía moderna, así como la ruta reconstruida se separan. La ruta reconstruida va por la base este de la loma, en tanto que la vía va al sur y luego hacia el oeste hasta llegar al puente moderno que cruza el río Guayllabamba (ver figura 1).

El segmento de camino antiguo documentado y que interpretamos como una parte importante del *Qhapaq Ñan* (Capacñán) difiere en la loma San Luis de la ruta reconstruida. El camino sale al este de la base de un impresionante sistema de terracería antigua,

seguramente construido para mantener un sistema agrícola dependiente del agua estacional, y sube a la cima de una arista de montaña por una pendiente suave (ver figura 2). El empate del camino con la arista se ubica a 1,19 km al oeste de pucará Diego (Z3-B1-002 en la terminología de Bray, 1990, p. 398). Luego el camino se dirige sobre la arista hasta llegar al extremo oeste de la loma San Luis. Aquí cambia de nombre por el de loma “El Jardín”. En este sector precisamente Bray identifica a otro aparente pucará inca, el Z3-B1-001 (1990, p. 398, Fig. 8.2.), pero la evidencia que mostraremos nos indica que se trata más bien de una apachita y no de un pucará (ver más adelante figura 6 y notas relacionadas). Luego, desde este hito el camino baja por una pendiente bastante empinada y corre paralelo al río Guayllabamba hasta cruzarlo. Aquí se ubica un antiguo puente de construcción colonial con posibles vestigios incas, como ya se mencionó antes. El puente está a ca. 2 km al noroeste del actual puente sobre el Guayllabamba y a 320 m

Figura 1

Ruta reconstruida, tramo pucará Z3-B1-015 hasta pucará Diego (Z3-B1-002)



Nota. Interpretamos esta ruta como parte importante del Capacñán en el valle de Guayllabamba.

3. Diego fue estudiante de la carrera de Arqueología de la Universidad Católica de Quito. Su última salida de campo, previo a su repentina muerte, se focalizó en la documentación de este monumento.

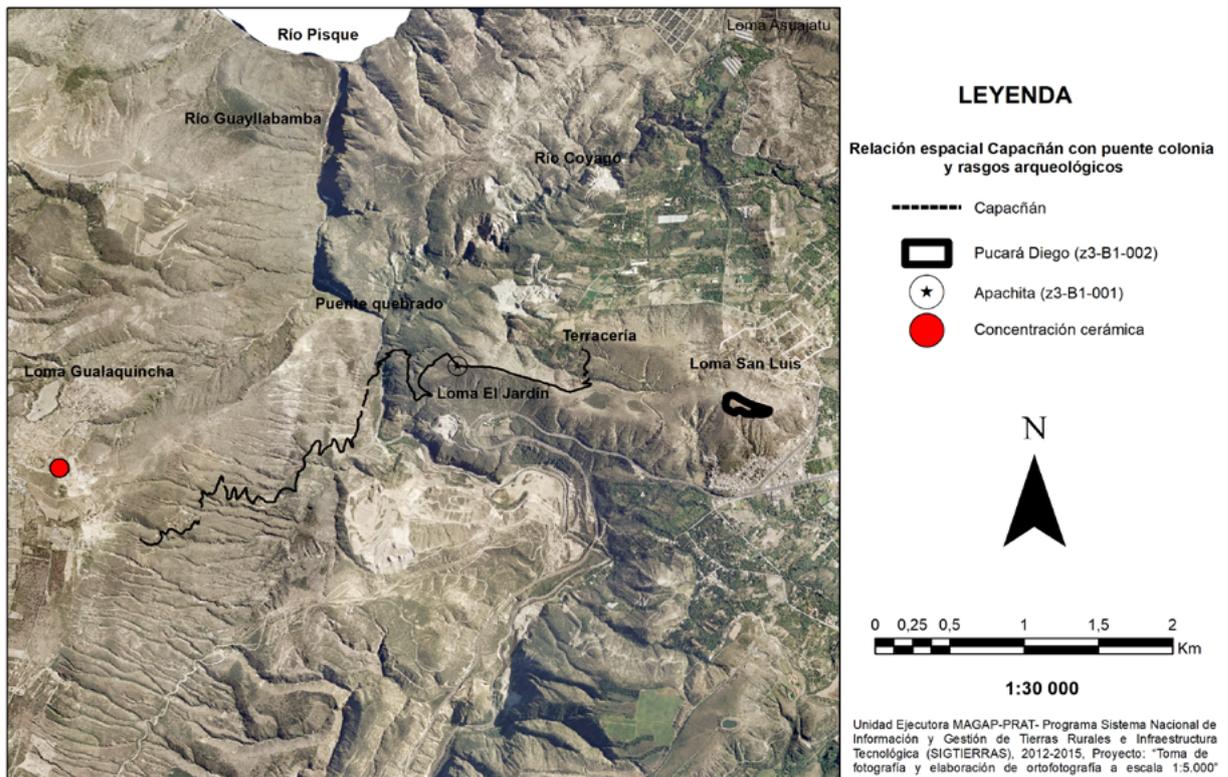
al sur del río Coyago, en consecuencia muy cerca de la unión del Guayllabamba con el Coyago (ver figura 2 y figura 3). El puente se encuentra en una zona baja del río dominada por colinas y montañas de baja y mediana altura. La vegetación de bosque seco, principalmente arbustiva, pequeña, colorida y espinosa, se caracteriza por algarrobos, pencos, chahuarqueros, tunas y arrayanes. Dentro del imponente paisaje del abra del río Guayllabamba, es excepcional la angostura sobre la cual está construido el puente (ver figuras 3 y 7). En ningún otro lugar del valle están tan cerca la margen izquierda y derecha del río. Ya en el lecho del Guayllabamba, destaca el cañón del río que se abre paso por entre rocas y montañas de fuerte pendiente. El río se encañona y produce una angostura de entre 15 a 20 metros de ancho. Es así que el puente colonial tiene un largo que alcanza los 13 metros y su alto desde el extradós hasta el encuentro con las aguas del río es de 20 metros. Se trata de un puente de bóveda de medio punto de 10 metros de luz por un ancho de calzada de 4 metros (INPC, 2023).

Si bien Cieza de León no menciona específicamente que atravesó por el puente del río Guayllabamba, relata de forma general que en el trayecto de Cochasquí a Guayllabamba y de allí a la ciudad de Quito “ay algunos ríos, y todos tienen sus puentes: y ellos van bien desechados” (1553, fol. xlvi). Apenas tres o cuatro años después del paso del cronista por esos caminos, las actas de Cabildo (como veremos más adelante) ya mencionan al puente de Guayllabamba y la necesidad de ser refaccionado. Como en la etapa de la Conquista se debió aprovechar de las vías y los puentes aborígenes, forzosamente el puente sobre el Guayllabamba al que hacen referencia las actas de Cabildo del siglo XVI no era una construcción hispana. La siguiente cita del padre Juan de Velasco (1844/1789) también refuerza la idea de que el puente, en ese sitio, era característico de la arquitectura inca. Al mencionar las características de las vías incas *jañua-ñan* y *ura-ñan* (alta y baja, respectivamente) y en referencia a los puentes, Velasco dice lo siguiente:

Figura 2

Camino antiguo en Guayllabamba

8 |



Nota. Que interpretamos como parte importante del Qhapaq Ñan en este valle.

Los puentes sobre las mismas vías se contaban a millares, por ser sin número las quebradas, los torrentes y los mayores y menores que las cortaban a cada paso. Eran muy pocos los ríos que pasaban navegando en balsas o canoas. Todos los demás tenían los puentes proporcionados a la naturaleza de los mismos ríos. Acostumbraban hacer aquellos de cuatro especies, esto es, de piedra, maderos, bejucos y cuerdas. Los de piedra, llamados rumi-chaca no eran fabricados de muchas piedras con mezcla, sino en peñas vivas taladradas por debajo, donde la localidad lo permitía, según el celeberrimo que está a los confines de Quito. Sobre las quebradas y ríos que brindaban la comodidad de algún estrecho, no usaban otros que los puentes de maderos atravesados, cubiertos con piedra menuda y tierra, de la misma anchura que las vías reales.

Sobre aquellos que no eran capaces de maderos por su anchura, si no tenían peñas naturales a los lados, fabricaban estribos de piedra menuda con mucha mezcla de yeso y betunes tan firmes, como si fuesen peñascos vivos de figura cuadrada, según se ve todavía enteros en la ciudad de Cuenca y varias otras partes. Aseguraban postes sobre aquellos estribos, y pasaban del uno al otro lado ciertas maromas gruesas de bejucos tejidos o torcidos; y después de bien templados a tormento, fabricaban los puentes con palos atravesados, cubiertos de piedra menuda y arena, asegurados de pasamanos por ambas partes. A esta especie de puente que causa horror a primera vista, se pierde el temor de manera, que muchos lo pasan corriendo, y tal vez sin apearse del caballo; porque es lentísimo y corto el movimiento que conserva.

Cuando son mayores los ríos, cuya rapidez no permite navegación, y a cuya desmedida anchura no alcanzan las maromas de bejucos, se usaron y usan todavía las taravitas (1844/1789, pp. 60, 61).

Los puentes fueron fundamentales para el plan de caminos inca: hicieron posible el sistema vial. Los Andes están divididos en regiones con cañones muy difíciles de cruzar y los caminos son prácticamente intransitables durante varios meses del año. Algunos de estos ríos, como el caso del Guayllabamba, representaron obstáculos severos dentro del paisaje que sólo podrían ser superados mediante importantes obras de ingeniería. De hecho, la tecnología inca de

construcción de puentes, perfectamente apropiada para el contexto andino, no fue superada por siglos (Ochsendorf, 2004; Penney, 2015). Grandes puentes conectaban los caminos principales del sistema vial inca que conducía a Cusco y estos jugaron un papel importante y estratégico no solo en el crecimiento del Imperio y su control, sino también en el movimiento de bienes e información. Se estima que, en el máximo momento de auge del Imperio inca, puede haber habido hasta 200 puentes a través de los Andes que ayudaron a conectar el sistema de caminos (Ochsendorf, 2005). Sólo en el actual territorio ecuatoriano, podemos argumentar que existieron casi 30 puentes que permitieron cruzar todos los ríos por donde cruza el *Qhapaq Ñan*.⁴

Los datos consignados en las actas de Cabildo del siglo XVI proporcionan información valiosa, aunque incompleta, respecto al puente y al camino materia de esta investigación. En la sesión del 27 de octubre de 1548 (apenas tres o cuatro años después de que Cieza de León describiera su paso por Guayllabamba) se dispuso que "... por cuanto la puente de Guayllabamba está caída, por la cual pasan los naturales de estas provincias a sus pueblos y servicio que hacen a los españoles y no pueden pasar por otra parte alguna ... mandaron que la dicha puente se haga muy bien" (Archivo Municipal, 1934, pp. 97-98, f. 106). Las fuentes no revelan qué tipo de refacción se hizo. Es poco probable que entonces se haya edificado un arco de ladrillo con bases de calicanto, tanto por la falta de un experto en puentes en Quito cuanto porque las primeras décadas de la vida colonial requirieron centrar los esfuerzos en la defensa contra posibles ataques de los aborígenes.

La siguiente referencia es del 15 de octubre de 1599 cuando el Cabildo decidió "...que la puente del río de Guayllabamba se haga, por el gran daño que de no estar hecha resulta a los naturales y otras personas, por ser el río grande y peligroso..." (Archivo Municipal, 1937, p. 362, f. 106). El puente existente, acaso el puente inca o uno nuevo, seguramente se había afectado en el terremoto de

4. A continuación, una lista propuesta de todos los ríos en Ecuador que cruza el Capacñán y que debieron tener un puente: 1. Carchi, puente natural Rumichaca, 2. Chota, 3. Tahuando, 4. Pisque, 5. Guayllabamba, 6. Machángara, 7. San Pedro, 8. Cutuchi, 9. Salache, 10. Ambato, 11. Mocha, 12. Chibunga, 13. Columbe, 14. Chipo, 15. Pumachaca, 16. Guasuntos, 17. Silante, 18. Cañar, 19. Burgay, 20. Machángara de Cuenca, 21. Tomebamba, 22. Udushapa, 23. Oña, 24. San Lucas, 25. Catamayo, 26. Chiriyacu, 27. Tambillo, 28. Espíndola. Todos los nombrados son ríos, no quebradas. Además, hubo algunos puentes más sobre las variantes del camino principal, como el Huascachaca sobre el Jubones.

1587 que causó graves daños en Quito y que fue devastador en Guayllabamba donde “...murieron dos españoles y no quedó casa que no se asolase y el Corregidor de allí me afirmó que veía hervir la tierra y derribarse algunos cerros y abrirse en algunas partes la tierra, quedar tan abierta que se podían esconder veinte hombres en algunas concavidades” (Freire Rubio, 1991, p. 131).

Es posible que el pueblo de Guayllabamba fuera trasladado a otro lugar después del terremoto. De ser así tendría explicación la existencia del “Pueblo Viejo” consignado en los mapas (IGM, 1928), así como en un estudio reciente (Cevallos, 2020, p. 150) y que resulta muy cercano al camino documentado en esta investigación. Por otra parte, daría luces sobre la elección de otro lugar por parte del maestro cantero Juan del Corral para la construcción de un puente nuevo de calicanto a inicios del siglo XVII. La investigadora Susan Webster documentó “las actividades del maestro Corral en Quito entre mayo de 1603 y septiembre de 1607, fecha en que fue llamado a Lima por el Virrey” (2012, p. 134), actividades entre las cuales cuentan la construcción de dos puentes de calicanto sobre el río Guayllabamba y el Pisque (pp. 135-137). Los restos de esos puentes se conservan aún (Láminas 5.1., 5.2., 5.3).

A causa de las crecidas del río Guayllabamba, los movimientos sísmicos a lo largo del siglo XVII y las erupciones del Cotopaxi en los siglos XVIII y XIX, fueron recurrentes las disposiciones del Cabildo quiteño para nuevas construcciones y/o reparaciones de varios puentes en la zona (los de Guayllabamba, Pisque y Perucho); esto es materia de otro estudio. Lo que interesa es la probable fecha en la que se efectuó el arco de ladrillo y calicanto sobre el denominado “Puente Viejo”. El 10 de abril de 1668, después de los estudios efectuados por una comisión conformada por el hermano Marcos Guerra, fray Antonio Rodríguez, el padre Jacinto Román y Joan Vázquez Albán, se dispuso: “Que el Procurador General pida en la Real Audiencia facultad para que el cabildo haga derrama de 6000 patacones para la obra el puente de Guayllabamba en la angostura del puente viejo y hacerlo de cal y canto” (Cabildo de Quito, 10 de abril de 1668).

Mientras se reunían los fondos necesarios, se fabricó un puente provisional de madera y no fue sino hasta casi dos décadas después cuando se retomó la idea de construir el de piedra y ladrillo en la angostura, tal como se había determinado. En junio de 1686, se adjudicó la obra a Bartolomé Fuentes por un monto de 5000 pesos (Webster, 2012, pp. 187-188). A pesar de que el arquitecto Fuentes

se había comprometido a terminar el puente en ocho meses, la obra se demoró hasta 1691, tiempo en el cual se cuestionó tanto la solidez de la construcción como el lugar elegido años atrás.

El acta de la sesión del Cabildo abierto correspondiente al 15 de junio de 1688 es esclarecedora en cuanto al lugar donde Fuentes estaba fabricando el puente y sus riegos. El capitán Antonio Egas Venegas de Córdoba, uno de los cabildantes, afirmó que era

...de mucho inconveniente el que se prosiga dicha obra donde está comenzada, por razón de rodearse legua y media de camino caliente, solo y enfermo, donde se corre riesgo de salud y robos ... [y que se debería evitar el] caer en los daños que experimentaron los antiguos que la tuvieron en el paraje que se está fabricando dicha puente, y que escarmentados de ellos, la mudaron a donde hasta hoy se ha trajinado con el costo de once mil y quinientos pesos, poco más o menos... (Cabildo de Quito, 15 de junio de 1688).

Para la construcción del puente se utilizó mano de obra indígena de los pueblos de Pomasqui, San Antonio, Cotocollao, Calacalí, Zámiza, Cumbayá, Tumbaco, Puembo, Pifo, Yaruquí, El Quinche y Guayllabamba. Fuentes solicitó treinta hombres de cada pueblo, remunerándoles con “sus jornales cada uno a real por día, de almorzar y cenar hasta poner la obra en estado de cerrar el arco”. Resulta muy oportuno conocer que la obra fue extremadamente difícil y que significó la pérdida de muchas vidas. De ello queda constancia en una queja elevada por el protector de Indios, Ignacio de Aybar, a nombre de los de Tumbaco:

En que refiere los inconvenientes que tiene el que estos indios sirvan en la fábrica de la puente de Guayllabamba ... porque no pueden ser llevados a temple tan contrario como el de Guayllabamba en que la experiencia ha mostrado el riesgo que tienen en su vida pues solo de oficiales albañiles ya han muerto ahora un año en dicha fábrica diez y nueve indios y de los peones muchísimos más ... añadiéndose a esto el riesgo de pasar ríos de mucho caudal y sobre todo a experimentar los rigores de Bartolomé de la Fuente ... que no contentándose con llevar violentos [sic, violentamente] los Indios, les quita sus carneros y lleva sus bueyes para la labranza de una estancia que tiene en arrendamiento en la ladera del pueblo de Guayllabamba, sirviéndose en ella de los Indios y no en la fábrica de la puente... (de Aybar, julio de 1689).

A pesar de haber tardado mucho más de lo estipulado, parece ser que la obra fue entregada a satisfacción de las autoridades pues no cobraron las fianzas dadas por Fuentes. Una vez concluido el puente y el arreglo de los caminos hacia él, las voces discordantes sobre la inconveniencia del sitio volvieron a alzarse. A partir de 1696 hubo varias propuestas para rehacer el puente en la parte del vado, obra que se hizo y se reconstruyó en varias ocasiones.

Figura 3

“Puente Quebrado” sobre el río Guayllabamba



Nota. © Alden Yépez.

Hoy en día, el puente se encuentra en alto riesgo de destrucción, tal como lo señala su ficha de inventario (INPC, 2023) cuya observación general dice lo siguiente:

Es urgente la intervención en dicho bien para evitar que continúe su deterioro y posible pérdida ya que la fractura existente es considerable. Se requiere se realice una mayor investigación histórica sobre este puente, información que podría revalorizar su valor patrimonial. Según lo que dispone el Art. 54 de la Ley Orgánica de Cultura, el puente es un bien perteneciente al patrimonio cultural nacional por su construcción antes de 1940, de acuerdo a la información

del levantamiento realizado y por poseer características y valores culturales e históricos que deben ser protegidos y conservados, es así que no requiere de otra formalidad para ser reconocido como tal.

La ficha de inventario no reconoce la asociación entre el puente y el camino inca, menciona únicamente la relación con “un chaquiñán por el cual se accede al puente”. El estudio que aquí presentamos es una contribución al vacío de información sobre este bien patrimonial. Por otro lado, el informe técnico emitido por arqueólogos y especialistas en ejecución de proyectos patrimoniales del Instituto Metropolitano de Patrimonio (Guayasamín y Herrera, 2023) reconoce que tanto las terrazas agrícolas, el segmento del *Qhapaq Ñan* recorrido y el puente colonial tienen un gran potencial histórico, por lo que deben ser objeto de investigación. A su vez, las bases de piedra labrada (del puente) deben ser estudiadas de mejor manera para determinar su filiación.

Este informe insiste nuevamente en que “el puente colonial se encuentra en alto riesgo de destrucción. Se pudo observar ciertos segmentos caídos” por lo que “es urgente realizar medidas de conservación y restauración del puente colonial que es un bien histórico” (p. 7). El informe exhorta que “dentro de los proyectos del 2023 que tiene la DIDPP [Dirección de Investigación y Diseño de Proyectos Especiales Patrimoniales], se recomienda incluir el diagnóstico estructural, su conservación y restauración del puente como uno de los productos de la consultoría de permanencias” (p. 7).

Una vez atravesado el puente, el camino antiguo va por la base de ladera encima del margen izquierdo del río Guayllabamba a lo largo de 612 m lineales hacia el sur sobre una pendiente de ascenso suave. Luego el terreno se empina y el camino recorre una fuerte pendiente con un sistema de “quingos” (zigzags) muy visibles sobre la ladera (ver figura 2 y más adelante figura 8). Con este sistema, el camino corona la cuesta en la base sur de la loma Gualaquincha, ubicada al norte del histórico Carapungo en la parroquia de Calderón (IGM, 1989). Efectivamente “Carapungo”, junto con otros, se reconoce como un centro regional aborígen “artificialmente centralizado[s] en la reducción, pero probablemente no transplantado[s] de su[s] sitio[s] prehispánico[s]” (Salomon, 1980, pp. 107-108). La *llajtakuna* de Carapungo estuvo emplazada a la salida del camino antiguo que sube desde el río Guayllabamba (actual parroquia de Calderón) al sur

de la loma Gualaquincha, y por lo tanto ubicada a una distancia entre 10-12 km al este del tambo de *Añaquito*, mencionado este último por Cieza de León (2005/1553, p. 113).

Nuevos rasgos arqueológicos asociados con el Qhapaq Ñan

Aunque la investigación arqueológica pionera de carácter regional que desarrolló Bray (1990) en el valle de Guayllabamba es sistemática, es decir, se revisó todo el terreno en busca de rasgos arqueológicos, probablemente la intensidad de la búsqueda varió de un sector a otro, dependiendo de las características topográficas del paisaje, lo que explicaría la identificación de nuevos rasgos arqueológicos en este valle por nuestro equipo de trabajo. Por otra parte, investigaciones más recientes en esta región tampoco dieron cuenta de estos rasgos nuevos y novedosos. Aunque no conocemos

la razón, el hecho es que no fueron parte del inventario arqueológico del valle (Fonsal, 2009).

Aparte del puente y del camino antiguo que hemos presentado anteriormente, aparecen dos rasgos arqueológicos que llaman nuestra atención: una terracería y una apachita. Comenta Anhalzer que

la huella que baja al Guayllabamba llega amplia y clara. Cruza con una huella de carro bajo unas terrazas también prehispánicas [ver abajo figura 4], para luego subir en una travesía ascendente a una delgada arista que lo conduce a la profunda abra del río [ver más adelante figura 5]. Hoy en día los pencos, tunas y otras matas del bosque seco tapan la vista a ras del suelo. En la margen occidental del cañón queda la clara huella de los quingos que trepan hacia Calderón [ver más adelante figura 8] y pasando por Carapungo llegaba el camino a Quito (2022a, p. 46).

Figura 4

Terracería agrícola en el valle de Guayllabamba



Terracería agrícola

Observamos en esta imagen (figura 4) un sistema de terracería para prácticas agrícolas antiguas, con seguridad de la época prehispánica tardía, y asociada de manera directa con el camino antiguo aquí estudiado. Mientras que éste llega desde el oeste a la base de la terracería y luego, hacia el este, se mixtura con un camino secundario moderno (ver figura 2), debido a los acabados arquitectónicos podemos sugerir una datación relativa contemporánea con las terrazas de aparente corte inca. La terracería detectada por nuestro grupo de investigación sugiere que fue construida sobre dos mantos dobles de ceniza volcánica y conforma un total de 8 escalones y 9 plataformas dispuestas de este a oeste. El filo exterior de cada escalón tiene un muro de contención, seguramente para retener el suelo fértil de las capas más externas, durante la época de lluvias. Cabe resaltar en este punto que el sistema moderno de regadío en esta región lo facilita un sistema de sifones que canalizan agua desde las vertientes occidentales de la cordillera Real, pasan por debajo del pueblo de Guayllabamba y luego descarga aguas en la loma San Luis. Allí el agua de regadío se canaliza para alimentar las huertas e invernaderos locales.

El dato comparativo más importante, para entender la presencia de la terraza descrita, lo proporciona la prospección arqueológica de la región. Bray (1990, pp. 410-411) reporta en el valle de Guayllabamba la presencia de dos terrazas amuralladas con rocas (rasgo Z3-B1-057) a la manera de la descrita de la figura 4. Las plataformas reportadas por Bray están ubicadas en el margen izquierdo del río Pisque, cerca de la unión de este con el Guayllabamba, y distantes una de otra por 7 m. Aunque detalla el largo de las terrazas de casi 15 metros y la altura de la pared mejor conservada, de ca. 1,5 m, no detalla otros aspectos del sistema de terracería (p. 411). No obstante, la información que entrega Bray nos permite comparar estas terrazas con los patrones constructivos descritos arriba para la figura 4, descubierta por este equipo de trabajo. En este contexto resulta importante resaltar que, la asociación del camino inca con el sistema de terracería detectado en el valle se explicaría por el sistema de tributación en especies y en trabajo impuesto por el estado inca a través del servicio obligatorio de la mita:

El trabajo se organizaba de acuerdo a la agenda político-administrativa y con atención al calendario agrícola. Se dice que el Inka salía en campaña después de las cosechas y volvía para la siembra. El trabajo público se ejecutaba durante los meses de sequía y solo los especialistas

entrenados para un oficio permanecían todo el año en su taller. Estos profesionales llamados kamayuq estaban exceptuados del servicio de mit'a. Guaman Poma (1980 [1615]) describe como quiro camayoq al carpintero, rumita chicoc al picapedrero, pirca camayoc al albañil, etc. (Matos, 2017, p. 12).

La tributación al estado inca se efectivizaba en mano de obra y/o en productos agrícolas. En efecto, los incas, una vez que sojuzgaron a las poblaciones locales en la Sierra Norte del Ecuador, impusieron un sistema de tributación destinado al culto y a las necesidades del Estado. No obstante, la tributación en productos dependía directamente de la calidad de las tierras destinadas al Sol y al Inca (Borchart de Moreno, 1998, p. 49). Aunque se desconocen los criterios para distribuir tierras en los territorios conquistados, Borchart de Moreno sugiere al menos tres: 1. Las tierras de buena calidad, 2. La cercanía de núcleos de población para trabajar las tierras y 3. Las tierras de acceso fácil para facilitar la transportación de los productos (pp. 49-50). De estos criterios sin duda el camino antiguo que hemos asociado a la época inca y que guarda una conexión espacial estrecha con el sistema regional de terracería del valle de Guayllabamba, debió facilitar la transportación de productos agrícolas, como tributo al Sol y al Inca. Apoya esta argumentación el hecho histórico de que Guayllabamba fue parte del sistema de expansión "legal" de tierra de los españoles hacia la segunda mitad del siglo XVI.

Debemos señalar que la legalidad del sistema se basaba en que las tierras que podían ser entregadas a los españoles eran únicamente aquellas que habían sido adscritas previamente, durante la época Inca, para las tierras del Sol y del Inca. Puesto que, según la concepción jurídica de la época, el Rey de España era considerado como el legítimo sucesor del Inca, era el único que podía disponer de sus propiedades. Consecuentemente las tierras realengas eran las que habían sido del Sol o del Inca, mientras que las tierras de las comunidades debían ser respetadas (Borchart de Moreno, 1998, p. 49). En el valle de Guayllabamba se registra la entrega de mercedes de tierras a partir del año 1583 (p. 65) y por esta información histórica creemos que este valle, antes de la llegada de los españoles, debió haber sido destinado a la tributación del Sol y del Inca, mediante el sistema de terracería anotado y el camino de los Ingas, este último para facilitar el transporte de los productos de las terrazas.

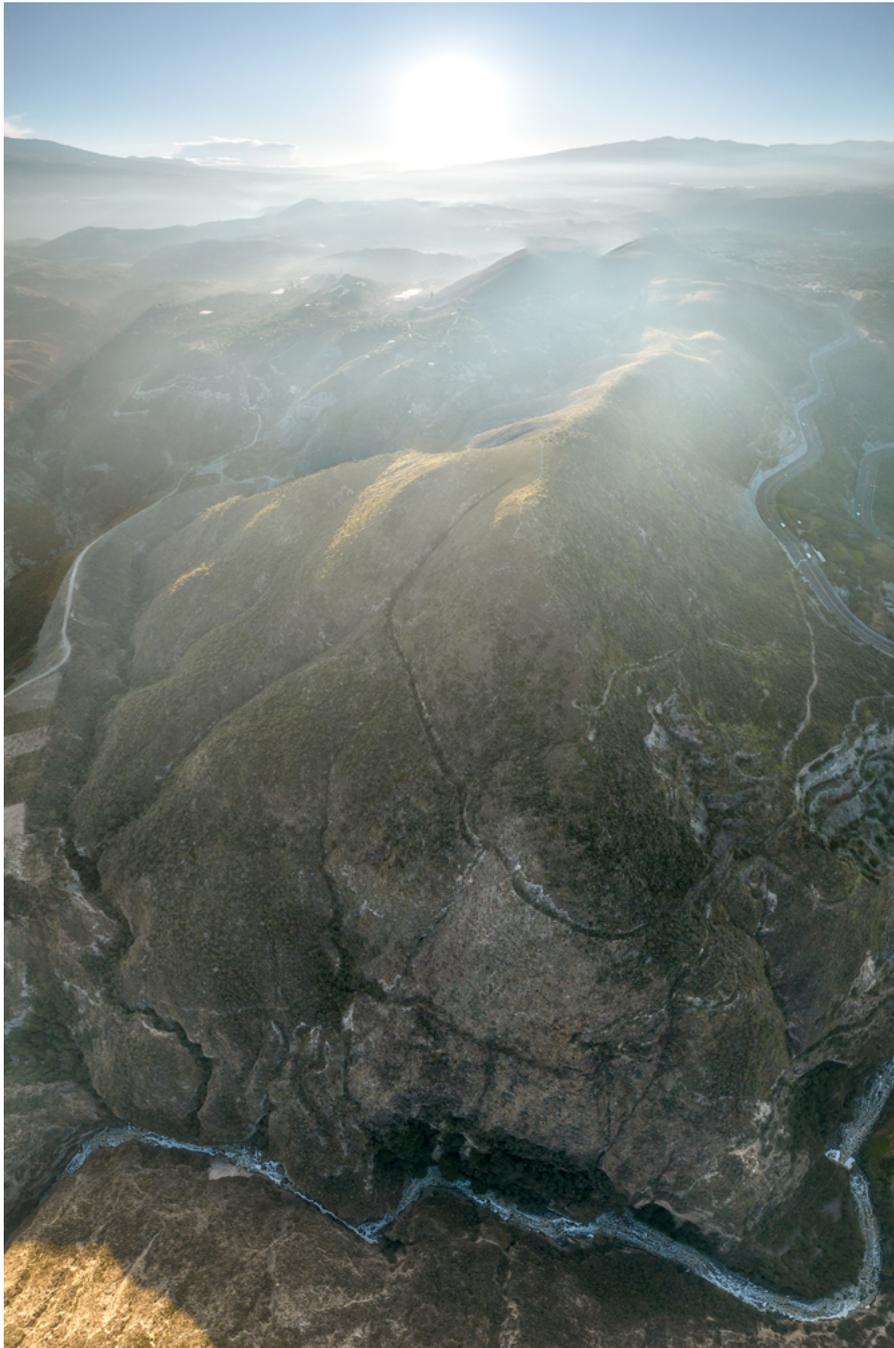
Apachita

El rasgo arqueológico Z3-B1-001 fue descrito como “un pequeño Pucará situado al extremo oeste del valle mirando el punto de cruce del río Guayllabamba” (Bray, 1990, p. 399) y corresponde con el borde de la arista a cuya cúspide lleva el camino antiguo, aquí reconocible en línea oscura en primer plano (ver figura 5):

Concebidos los pucarás como “fortalezas sobre elevaciones naturales” (*hilltop fortresses*) generalmente de ocupación inca (Bray, 1990, pp. 379, 399), el rasgo Z3-B1-001 no cabría en esta nomenclatura, porque una visita en terreno mostró una buena cantidad de cantos rodados pequeños (ca. 10-15 cantos por dm^2 , en un área de menos de 4 m^2), pero ninguna estructura arquitectónica asociada. Aparte, la naturaleza geológica de los cantos es ígnea y su forma semiredondeada

Figura 5

Vista panorámica de caminos antiguos



indica que su procedencia es del río, con certeza del Guayllabamba, dado que el camino antiguo nace desde el río y llega hasta este rasgo (o viceversa), y porque la fuente principal más cercana de este tipo de rocas se encuentra principalmente en su lecho (ver figura 6).

Deducimos por el tamaño pequeño y porque no pudimos encontrar algún tipo de acanaladura, lo que es usual en las boleadoras usadas como proyectiles, que estos pequeños cantos rodados (un poco más pequeños que el puño de una mano) son rocas depositadas a propósito en este sector, posiblemente a manera de ofrendas sacrificiales de acceso al inframundo y de conexión espiritual con sus divinidades relacionadas. ¿Se trata acaso de una materialización de la percepción religiosa del caminante prehispánico frente al paisaje encañonado del Guayllabamba en la angostura que naturalmente ofrece el río para cruzarlo (ver figura 7)? La intencionalidad de la disposición de los cantos rodados nos permite proponer que se trató de una “apachita”, es decir, “montones de piedras adoratorios de caminantes” (González Holguín, 1989/1608, p. 30) y no de un pucará (Bray, 1990, p. 399).

Figura 6

Apachita en la loma El Jardín



El muy mal estado de conservación de esta apachita (figura 6, derecha), debido al saqueo infringido y que dejó un profundo hueco, con probabilidad no nos permitió encontrar otros materiales distintos a los descritos. Sin embargo, durante la prospección arqueológica realizada por Bray (1990) se detectan fragmentos cerámicos de exclusiva filiación inca provenientes de este lugar, sumariados en la siguiente tabla 2 (tomada de Bray, 1990, p. 428, tabla 8.7.):

Tabla 2

Fragmentos cerámicos en apachita (reinterpretados)

Cuenco profundo	Cuenco pequeño	Olla	Jarra	Total
1	4	5	1	11

Nota. Tomado de Bray (1990).



Nota. Izquierda: cantos rodados de apachita. Derecha: saqueo en apachita. © Alden Yépez.

Figura 7

Angostura del Guayllabamba



16 |

Nota. ¿Paisaje del inframundo? © Alden Yépez.

La presencia de estos pocos fragmentos cerámicos es significativa en la reconceptualización de este rasgo arqueológico. Parecería ser que en las ofrendas líticas se incluyeron fragmentos cerámicos, lo que explicaría mejor el hallazgo reportado por el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) de cerámica fragmentada al sur de la loma de Gualaquincha en el sector que coincide con el acceso terminal del sistema de quingos antes descrito (ver figura 8), aunque creemos prudente plantear la pregunta a modo hipotético: ¿esta cerámica fragmentada configuró una suerte de “apachita”, el opuesto material binario de la apachita ubicada al frente, en la loma El Jardín?

Figura 8

Quingos (zigzags) del camino antiguo



Nota. Camino que interpretamos como parte importante del Qhapaq Ñan. Río Guayllabamba, loma Gualaquincha. © Jorge Anhalzer.

Conclusiones: aproximación metodológica y resultados

Nuestra metodología de trabajo contrasta la escala regional y la local, para lo cual utiliza VANT y genera imágenes en alta resolución del camino documentado. Con ellas se analiza al mismo tiempo la imaginería digital sistematizada en un sistema de información geográfica (SIG). De la misma forma, nuestra metodología compara la cartografía arqueológica e histórica para contrastarla con la realidad de campo, con la memoria oral y con la documentación de archivo de las fuentes escritas durante la Colonia.

A lo largo de nuestra investigación hemos definido “camino” como un fenómeno material cuantificable y útil para el desplazamiento pedestre, direccionado de tal forma que, de manera recurrente, la orientación de su traza se acerque hasta el campo visual de los sitios incas. Por otra parte, los cálculos de menor coste tienen la propiedad de definir con mucha precisión rutas óptimas de desplazamiento pedestre, si es que los modelos digitales de terreno tienen una resolución adecuada (Gilio, 2018; Murrieta-Flores et al., 2011). Los modelos usados en nuestro estudio tienen una resolución de 5 m² y fueron definidos con curvas de nivel de 1 m. Los resultados obtenidos usando varios algoritmos sugieren tramos óptimos para el desplazamiento pedestre y reconstruyen de una manera bastante exacta la posible ruta del camino antiguo, si es que el criterio de su trazado fue la eficiencia del desplazamiento sobre la pendiente del terreno.

Aparte del argumento arqueológico, el argumento histórico desarrollado en este artículo nos permite concluir que el uso más antiguo de la angostura del río Guayllabamba coincide con el paso que obligadamente Cieza de León debió tomar para cruzar el río epónimo. Este paso, que se ubica exactamente donde ahora se encuentra el puente colonial, permite que el camino lo cruce de un lado a otro. Es por lo tanto un punto crítico en el trazado, una suerte de factor de direccionamiento de la vía en la geografía del paisaje. No se conoce de otra angostura usada con mayor antigüedad que la que hemos definido en nuestra investigación. Dado este hecho, no existe otra posibilidad de cruce tan temprano, como para pensar en una ruta alterna para Cieza de León. Considerando que, para el caso ecuatoriano, él es el único cronista temprano de mediados del siglo XVI que documentó su recorrido por el Capacñán en todo su trayecto, el cruce por esta angostura sugiere indiscutiblemente que el tramo documentado en esta investigación de 4,8 km lineales es un segmento de la troncal principal del “Camino Real”.

Al momento de la declaratoria de la Unesco, el segmento materia de este trabajo no había sido estudiado a profundidad y, en consecuencia, no fue considerado como parte del *Qhapaq Ñan*. Con los resultados obtenidos en nuestra investigación, ponemos a consideración del INPC los motivos que avalarían el incluir el tramo como parte de la red vial del Capacñán que, tanto en el período inca como en los siglos coloniales, constituyó una trascendental vía que conectaba a Quito con la zona norte:

1. La evidencia arqueológica: terrazas, pucarás, apachitas y vías denotan la presencia inca en toda la zona.

2. La evidencia arquitectónica: el puente colonial que se conserva hasta la actualidad y que, según el acta de la sesión del Cabildo del 10 de abril de 1668 se determinó que se construya “en la angostura del puente viejo”, es un testimonio físico irrefutable de que en ese lugar estuvo el puente utilizado en la época prehispánica para atravesar el río Guayllabamba. En consecuencia, las dos sendas que desembocan a ambos lados del puente son parte de una vía inca.
3. La evidencia histórica: documentación de fuentes primarias fundamentalmente permite datar las construcciones y reconstrucciones del puente colonial que se conserva, así como también las características de los caminos para llegar a él. Desde la primera cita del puente, de fecha tan temprana (27 de octubre de 1548) se hace referencia a que es por el que “pasan los naturales de estas provincias a sus pueblos y servicio que hacen a los españoles y no pueden pasar por otra parte alguna” (Archivo Municipal, 1934).

Con esta investigación, quisiéramos proponer una metodología novedosa, abierta y expansiva para documentar, fechar en términos relativos y comprender la traza del Capacñán en los Andes del actual Ecuador en sus más de ca. 700 km lineales, que uno de los autores de este estudio ha logrado reconocer (Anhalzer, 2022a). Existen al menos 12 rutas identificadas desde el aire y con recorridos pedestres en las que se debería profundizar el trabajo de investigación en un futuro cercano. A manera de cierre de este artículo, las describimos muy brevemente de norte a sur:

1. En el Carchi hay un tramo de 30 kilómetros intactos usado por contrabandistas.
2. Aunque está en muy mal estado, hay huellas claras del *Qhapaq Ñan* en el ascenso desde el río Chota hasta la población de Aloburo, en lo alto de la pared que domina por el norte la hondonada de la laguna de Yaguarcocha.
3. El Capacñán “en zanja” se puede seguir más arriba de Cochasquí hasta las lagunas de Mojanda y luego un largo trecho en zigzag que baja la parte alta de la ladera norte del cerro Mojanda en dirección a Otavalo.
4. En la salida de Quito hacia el sur existe aún un largo trecho a partir de los tanques de agua potable de “El Troje”.
5. Igualmente, tanto al norte como al sur de Tambillo se pueden seguir los vestigios del *Qhapaq Ñan* en la bajada a la quebrada

- “Jalupana”, por Tambillo Alto y varios kilómetros más al sur.
6. Un tramo muy largo, reconocible, aunque hoy esté asfaltado en parte, existe en el sur de la provincia de Cotopaxi y en el norte de la provincia de Tungurahua.
 7. Lo mismo al sur de Ambato, pasando por Mocha y los páramos del Chimborazo.
 8. Existe un gran trecho también al sur de la laguna de Colta.
 9. Tixán a Achupallas: este es un tramo que empata con la sección más conocida Achupallas a Ingapirca, a la que duplica en distancia.
 10. Igualmente, al sur de Ingapirca, tanto en la provincia de Cañar y el norte de la del Azuay antes de Cuenca.
 11. En el sur de la provincia del Azuay y en el norte de la de Loja hay varios tramos largos de 20 o 30 kilómetros.
 12. En el sur de la provincia de Loja existe un largo tramo a lo largo del Cordón de Taranza, pasando por la ciudad inca de Cajas.

Fecha de recepción: 17 de mayo de 2023

Fecha de aceptación: 26 de septiembre de 2023

Agradecimientos

Esta investigación fue posible gracias a la Línea de Fomento de la Memoria Social y el Patrimonio Cultural 2021 del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. Agradecemos a todo el personal del INPC que acompañó nuestro proceso: Valentina Brevi, Victoria Domínguez, Sophia Checa, M. Patricia Ordóñez, Kyra Torres, Lesly Muñoz, Freddy Ramos e Ibis Mery. Agradecemos a los técnicos del Instituto Metropolitano de Patrimonio, Dayuma Guayasamín y Fernando Herrera, quienes nos acompañaron a conocer la situación crítica del puente sobre el Guayllabamba en miras a encontrar soluciones para su mantenimiento. Agradecemos a la *Revista Ñan* por interesarse en los caminos antiguos del Ecuador y contribuir a que más personas conozcan de esta problemática. Gracias Cristina Guerrero, Ilan Greenfield, Carmen Sevilla, Carlos Burneo, Margarita de Anhalzer, Juan Diego Pérez, Freddy Neumann, Mateo Ponce, Francisco Navarro, Luis Andrés Pérez, José Cobo, “Popin”, Martín González, Elisa Sevilla, Juan José Recalde, Fernando Navarro, José Luis Chiriboga, Pedro Purtschert, por caminar estos caminos con nosotros. Un especial agradecimiento a Antonio Fresco “por abrir trocha”, por su valioso esfuerzo de mapear el Capacñán en tramos de otras latitudes ecuatoriales, por su generosidad en compartir su conocimiento para esta investigación y por sus valiosas críticas y aportes para poner a

punto este texto. De la misma manera queremos destacar las conversaciones orientadoras con Christiana Borchart de Moreno y Segundo Moreno Yáñez en el marco de este estudio. A Gabriel y Elmer Cevallos de la Fundación Resguardo Patrimonial, un reconocimiento por su trabajo como defensores del importante patrimonio de la parroquia de Guayllabamba. Al presidente del GAD de Guayllabamba, Raúl Gordón, nuestra gratitud por su compromiso con la parroquia y su apoyo en el desarrollo de este estudio. Agradecemos el apoyo de la familia Bravo quienes resguardan este tesoro patrimonial dentro de su predio y serán un actor clave para la puesta en valor del camino y del puente. Un reconocimiento al trabajo de los estudiantes de la carrera de arqueología de la PUCE quienes colaboraron activamente con el proyecto: Monserrate Rosero, Axell Segovia, Pablo Narváez, Mateo Bustamante y Diego Salazar. En el trabajo de investigación histórica, ha sido muy grato, como siempre, contar con la colaboración del personal de los archivos consultados: Archivo Histórico Nacional y el Archivo Metropolitano de Historia. Y finalmente un agradecimiento a la Unidad Educativa San Agustín de la parroquia de Guayllabamba, a Mariana Mena, Iván Yaguache y Gabriela Sevilla, quienes nos abrieron sus puertas para poder compartir con más de 60 jóvenes estudiantes las maravillas patrimoniales escondidas en las quebradas del río Guayllabamba.

Referencias

- Almeida, E. (2015). El Camino del Inca en la Sierra norte del Ecuador y su valoración turística. *Tsafiqui, Revista de Investigación Científica*, (7), 75-87. <http://docenteconvoz.blogspot.com/2012/02/el-camino-del-inca-en-la-sierra-norte.html>
- Anhalzer, J. (2022a). *El Capacñán (Qhapaq ñan el principal camino inca) en Ecuador*. Imprenta Mariscal.
- Anhalzer, J. (2022b). Capacñán Sistema vial andino. En P. Corral Vega (Ed.), *Ecuador Patrimonios del Mundo* (pp. 78-91). Instituto Metropolitano de Patrimonio y Fábrica de Ideas.
- Archivo Municipal (1934). *Cabildos de Quito* (Tomo 11, Vol. 4, 1548-1551). Publicaciones del Archivo Municipal.
- Archivo Municipal (1937). *Cabildos de Quito* (Tomo I, Vol. 13, 1597-1603). Publicaciones del Archivo Municipal.
- de Aybar, I. (julio de 1689). [Petición del protector, a nombre de indios de Tumbaco, para que

- no sean obligados a acudir a la construcción del puente de Guayllabamba]. Fondo Corte Suprema, serie Gobierno, C. 8, Exp. 8: 18-VIII-1689, Archivo Histórico Nacional, Quito.
- Borchart de Moreno, C. (1998). La Audiencia de Quito. Aspectos económicos y sociales (siglos XVI-XVIII). *Colección Pendoneros No. 23*. Ediciones del Banco Central del Ecuador, Abya-Yala.
- Bray, T. (1990). *The effects of the Inca imperialism on the Northern Frontier* (Tesis doctoral). University Microfilms International.
- Bray, T. y Echeverría, J. (2014). The late imperial site of Inca-Caranqui, northern highland Ecuador: at the end of empire. *Ñawpa Pachá*, 34(2), 177-199. <https://doi.org/10.1179/0077629714Z.000000000020>
- Caillavet, C. (2000). *Etnias del Norte. Etnohistoria e Historia de Ecuador*. Abya-Yala.
- Cabildo de Quito (10 de abril de 1668). *Actas del Concejo 1664-1668*. [Sesión de Cabildo en que se dispone “la obra del puente de Guayllabamba en la angostura del puente viejo”]. Fol. 178r, Archivo Metropolitano de Historia, Quito.
- Cabildo de Quito (15 de junio de 1688). *Actas del Concejo 1664 a 1669*. [Parecer de Antonio Egas Venegas de Córdova sobre los inconvenientes del sitio donde se está fabricando el puente de Guayllabamba]. Fol. 170v-171r, Archivo Metropolitano de Historia, Quito.
- Calvo, A. (1987). *Estudios acerca de la construcción, arquitectura y planeamiento Incas*. Cámara Peruana de la Construcción.
- Cevallos, G. (2020). *El Valle de Guayllabamba como espacio estratégico en la región septentrional andina durante la época prehispánica* (Tesis de licenciatura). Universidad Central del Ecuador.
- Cieza de León, P. (1553) *Parte primera de la Crónica del Perú: Que trata la demarcación de sus provincias, la descripción de ellas, las fundaciones de las nuevas ciudades, los ritos y costumbres de los indios, y otras cosas extrañas dignas de ser sabidas*. Sevilla: En Casa de Martín de Montedoca.
- Cieza de León, P. (2005/1553). *Crónica del Perú. El señorío de los Incas*. Fundación Biblioteca Ayacucho.
- Covey, A., Amado Gonzales, D., Tsesmeli, L. y Clark, M. (2017). Hacia una reconstrucción multidisciplinaria de la red imperial inca (Qhapaq Ñan) en la región del Cusco. En S. Chacaltana, E. Arkush y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 48-71). Conferencia Internacional en el Ministerio de Cultura 26 y 27 de junio de 2014, Lima. Ministerio de Cultura Proyecto Qhapaq Ñan-Sede Nacional.
- D’Altroy, T. (2017). Introducción. En S. Chacaltana, E. Arkush y G. Marcone (Eds.), *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pp. 12-27). Conferencia Internacional en el Ministerio de Cultura 26 y 27 de junio de 2014, Lima. Ministerio de Cultura Proyecto Qhapaq Ñan-Sede Nacional.
- Floyd, S. (2022). Ecuadorian highland quichua and the lost languages of the northern Andes. *International Journal of American Linguistics*, 88(1), 1-52. <https://doi.org/10.1086/717056>
- Fonsal (2009). Atlas Arqueológico Distrito Metropolitano de Quito (Vols. 1-3). En *Biblioteca Básica de Quito 28*. Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural de Quito.
- Freire Rubio, E. (1991). *Quito: tradiciones, testimonio y nostalgia* (Vol. 2). Dirección de Educación y Cultura del Municipio de Quito.
- Fresco, A. (1984). *Proyecto Arqueológico “El Quito de los Incas”: primera temporada de prospección*. Museo del Banco Central del Ecuador.
- Fresco, A. (2004). *Ingañán: la red vial del imperio inca en los Andes ecuatoriales*. Banco Central del Ecuador.
- Gilio, B. L. (2018). Modelos de caminos óptimos entre la cuenca superior y media del río Santa Cruz. *Arqueología*, 24(3), 143-164. <https://doi.org/10.34096/arqueologia.t24.n3.5385>
- González Holguín, D. (1989/1608). *Vocabulario de la lengua general de todo el Perú llamada Lengua Quichua o del Inca*. Universidad Mayor de San Marcos.
- Guayasamín, D. y Herrera, F. (2023). *Informe Técnico: Acompañamiento técnico a sector de Guayllabamba: Puente colonial y tramo de Qhapaq Ñan*. Instituto Metropolitano de Patrimonio.
- Herzog, I. (2013). Theory and Practice of Cost Functions. En F. Contreras, M. Farjas y F. J. Melero (Eds.), *Fusion of Cultures. Proceedings of the 38th Annual Conference on Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology, Granada, Spain, April 2010*. *BAR International Series 2494* (pp. 375-382). Archaeopress.
- Herzog, I. (2020). Spatial analysis based on cost functions. En M. Gillings, P. Hacıgüzeller y G. Lock (Eds.), *Archaeological Spatial Analysis: A Methodological Guide to GIS* (Cap. 18, pp. 333-358). Routledge, Taylor & Francis Group.
- Hyslop, J. (1984). *The Inka Road System*. Academic Press.

- INPC (2023). *Ficha de inventario del Puente colonial sobre el Río Guayllabamba EP-17-01-63-000001*. INPC, Dirección de Inventario Patrimonial.
- Instituto Geográfico Militar (1928). *Plancheta Jerusalem*. Escala 1: 25 000. IGM.
- Instituto Geográfico Militar (1989). *Carta topográfica El Quinche*. Escala 1:50 000. IGM.
- Llobera, M. y Sluckin, T. J. (2007). Zigzagging: Theoretical insights on climbing strategies. *Journal of Theoretical Biology*, 249(2), 206-217.
- Mejía, F. (2023). *Informe final de reconocimiento arqueológico para el Qhapaq Ñan del sur de Quito, Trazado "El Troje- Miravalle"*. Instituto Metropolitano de Patrimonio, Abya-Yala.
- Minetti, A. E., Moia, C., Roi, G. S., Susta, D. y Ferretti, G. (2002). Energy cost of walking and running at extreme uphill and downhill slopes. *Journal of Applied Physiology*, 93(3), 1039-1046.
- Matos, R. (2017). El gran camino Inka: construyendo un Imperio. Una exhibición sobre el Qhapaq Ñan en el Museo Nacional del Indígena Americano, Smithsonian Institution. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, 22(2), 8-29. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=359954608002>
- Moreno Yáñez, S. (Comp.) (1981). La época aborígen. En *Pichincha, monografía histórica de la región nuclear ecuatoriana* (pp. 33-176). Consejo Provincial de Pichincha.
- Murrieta-Flores, P., Wheatley, D. y García-Sanjuan, L. (2011). Movilidad y vías de paso en los paisajes prehistóricos: Megalitos y vías pecuarias en Almadén de la Plata. En V. Mayoral y S. Celestino (Coords.), *Tecnologías de información geográfica y análisis arqueológico del territorio* (pp. 411-423). Actas del V Simposio Internacional de Arqueología de Mérida, 2007.
- Ochsendorf, J. (2004). Sustainable structural design: lessons from history. *Structural engineering international*, 14(3), 192-194.
- Ochsendorf, J. (2005). *Engineering in the Andes Mountains: History and Design of Inca Suspension Bridges* (Conferencia). Library of Congress. <https://www.loc.gov/item/2021687736/>.
- Penney, D. y Ochsendorf, J. (2015). *The great Inka road: engineering an empire*. Smithsonian Institution.
- Salomon, F. (1980). Los señores étnicos de Quito en la época de los Incas. *Colección Pendoneros, Serie Etnohistoria No. 10*. Instituto Otavaleño de Antropología.
- Sevilla, A., Anhalzer, J. y Greenfield, I. (2023). El Capacñán. The elusive Inca Trail. *Revista Ñan*, 46, 87- 95.
- Tobler, W. (1993). Non-isotropic geographic modeling. En *Three Presentations on Geographical Analysis and Modeling* (pp. 3-6). Technical Report 93-1. National Center for Geographic Information and Analysis: University of California. <https://cloudfront.escholarship.org/dist/prd/content/qt05r820mz/qt05r820mz.pdf>
- Tripcevich, N. (2008). *Estimating Llama Caravan Travel Speeds*. Trabajo presentado en la 111th Annual Meeting of the American Anthropological Association, San Francisco, California.
- Unesco (2014). *World Heritage File Qhapaq Ñan, Andean Road System, Annex III- Management System* (Document 1459). <https://whc.unesco.org/en/list/1459/documents/>
- de Velasco, J. (1844/1789). *Historia del reino de Quito en la América Meridional* (Tomo 1). Imprenta del Gobierno, Suarez de Valdés.
- Webster, S. (2012). *Quito, ciudad de maestros: Arquitectos, edificios y urbanismo en el largo siglo XVII*. Imprenta Mariscal.
- Yamamoto, A. (2012). Las rutas interregionales en el periodo formativo para el norte del Perú y el sur de Ecuador: una perspectiva desde el sitio Inगतambo, valle de Huancabamba. *Arqueología y Sociedad*, (25), 9-34. <https://doi.org/10.15381/arqueolsoc.2012n25.e12353>