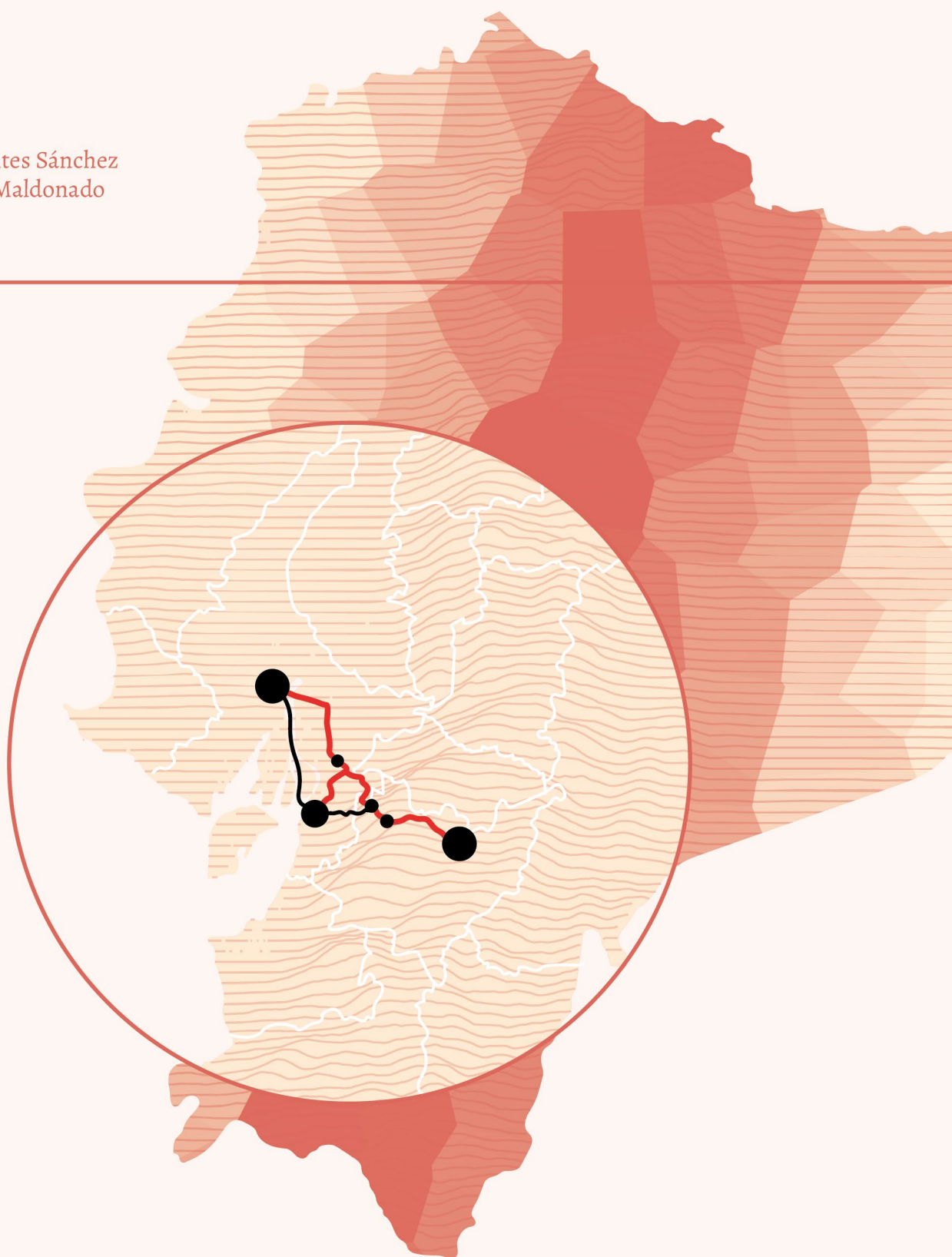


UNA RUTA DE ENCRUCIJADAS GUAYAS - AZUAY

Macarena Montes Sánchez
Tamar Durán Maldonado
Compiladoras





Deg 1

m 30

Deg 2

m 30

Deg 3

m 30

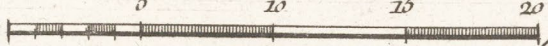
Latitude
Meridionale

C. de St Laurent
I. de la Plata
Pte de Machala

MER DU
GOLFE DE GUAYAQUIL
SUD

2^e Feuille
SUITE
DE LA PROVINCE
DE QUITO AU PEROU

Echelle de Lieues Communes de France



30 m.

83 Deg.

30 m.

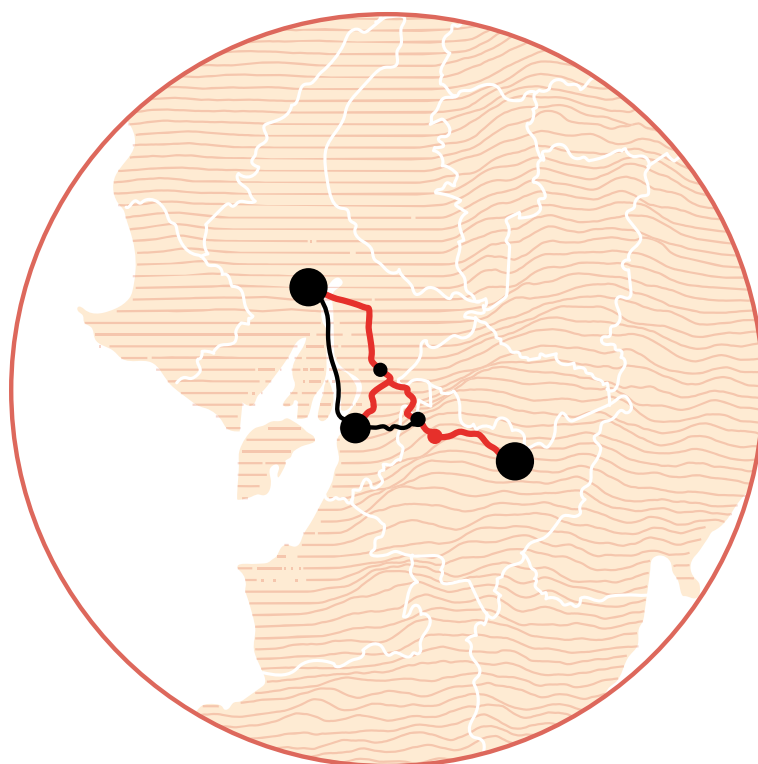
82 Deg.

30 m.



81 Deg. 30 m. 80 Deg. 30 m.

Una ruta de encrucijadas: Guayas - Azuay



Macarena Montes Sánchez
Tamar Durán Maldonado
Compiladoras

Una ruta de encrucijadas: Guayas - Azuay

©Universidad de Cuenca

Derecho de Autor: CUE-004858
ISBN: 978-9978-14-512-8

María Augusta Hermida Palacios
Rectora de la Universidad de Cuenca

Fernando Ortíz Vizúete
Decano de la Facultad de Filosofía,
Letras y Ciencias de la Educación

Macarena Montes Sánchez
Directora de la Carrera en Pedagogía
de la Historia y las Ciencias Sociales

GAD Provincial del Guayas

Susana González Rosado
Prefecta del Guayas

Viviana Puyol Moscoso
Directora Provincial de Equidad,
Educación, Cultura y Oportunidades

María José Jurado Mantilla
Subdirectora de Educación y Cultura

Autores (por orden de aparición)

Macarena Montes Sánchez, Tamar Durán Maldonado, Ángel Emilio Hidalgo, Tania Macera Torres, Miguel Novillo Verdugo, Nancy Pinos Arévalo, Jaime Bueno Calle, Erika Procel Guallpa, Mery Matute Lucero, Christopher Granda Morales, Mayra Yanza Loja, Andrés Patiño Enriquez, Lastenia Ojeda Fernández, Diana Argüello Rivera.

Centro Editorial UCuenca Press

Director Centro Editorial: Daniel López Zamora • **Editora:** Ángeles Martínez Donoso •
Administrador de Imprenta: Mario Rodríguez Manzano • **Diseño:** Jossue Cárdenas Santos

Ciudadela Universitaria
Doce de Abril y Agustín Cueva
(+ 593 7) 405 1000
Casilla postal 01.01.168
editorial.ucuenca.edu.ec

Primera edición
Tiraje: 1000 ejemplares

Arbitrada por pares externos mediante el método doble ciego
Para la composición tipográfica de este manuscrito se usó *Alegreya*

Impreso en Cuenca - Ecuador
Abril de 2023

Una ruta de encrucijadas: Guayas - Azuay nace del convenio específico de cooperación interinstitucional entre la Prefectura del Guayas y la Universidad de Cuenca "Proyecto Académico de investigación Ruta Histórica Guayas Azuay".

Agradecimientos a Wilson Leonardo Cabrera Carpio, Manuel Eduardo Narváez Palomino y Roberto Valdez por su acompañamiento e imágenes proporcionadas para esta publicación.

Índice

Presentación	5
Susana González Rosado	
Preámbulo	7
María Augusta Hermida Palacios	
Introducción	9
Macarena Montes Sánchez, Tamar Durán Maldonado	
Línea de tiempo	12
<i>Guayas y Azuay: un vínculo de larga data</i>	17
Ángel Emilio Hidalgo Ortiz	
<i>Rutas, vialidad y desafíos, una mirada histórica desde Azuay (1850-1950)</i>	31
Macarena Montes Sánchez, Jaime Bueno Calle, Erika Procel Guallpa	
<i>De la sierra al litoral. Mirada arqueológica de los caminos antiguos y la movilidad</i>	57
Miguel Novillo Verdugo, Christopher Granda Morales, Mayra Yanza Loja	
<i>La ruta antigua: memoria social en el camino de la Fiesta de la Santa Cruz</i>	75
Tania Macera Torres	
<i>Entre el mar y la sierra. Paisaje y usos del suelo en la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal</i>	89
Tamar Durán Maldonado, Mery Matute Lucero, Nancy Pinos Arévalo	
<i>Incidencia de la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal en la configuración urbana de asentamientos informales entre Guayas y Azuay: caso de Puerto Inca</i>	103
Nancy Pinos Arévalo, Andrés Patiño Enríquez, Tamar Durán Maldonado	
<i>Rutas turísticas y gastronómicas</i>	117
Lastenia Ojeda Fernández, Diana Argüello Rivera	
<i>Fotoreportaje: Naranjal, tierra del cacao</i>	129
Tania Macera Torres	

Presentación

Susana González Rosado
Prefecta del Guayas

Hablar de Ecuador es hablar de diversidad, de abundancia, de inmensa riqueza natural y cultural que se conjugan desde las particularidades de cada rincón de nuestro país, nuestro gran hogar. Y Guayas y Azuay son dos sitios mágicos, ejemplo de estas particularidades, tan distintas y tan semejantes que las convierte en únicas y en el complemento perfecto la una de la otra que las hace provincias hermanas.

Cada una con sus propias costumbres que se han construido acorde a su ubicación geográfica, la que determina la riqueza de sus tierras, recursos naturales que, a su vez, han construido también su interacción económica, social y cultural.

Una ruta de encrucijadas: Guayas y Azuay es precisamente eso, un recorrido por la historia de estos lugares desde antes de ser las provincias conectadas que son ahora. Es transitar por sus vías prósperas por donde se transportan los cultivos que hoy permiten garantizar la soberanía alimentaria para el Litoral, para la zona Andina, para el Ecuador entero y para exportar al mundo.

Es también la recopilación de relatos, de los rostros de mujeres y hombres de ambos lugares que migraron en busca de oportunidades entre ambas provincias productivas.

Es sumergirse en la visibilidad paisajística de sus caminos, esa que protegemos con responsabilidad ambiental y de la que las deslumbrantes áreas de conservación son parte y puntos de encuentro para las familias guayasenses y azuayas. Como la Reserva Manglares Churute, donde se conjuga el agua dulce que baja desde la cordillera y la salada del inmenso mar, formando así nuestro estuario, el más extenso de la costa pacífica de América del Sur. O como el Parque Nacional Cajas, donde la cordillera de los Andes nos muestra su imponente, la riqueza de agua del Ecuador y los cóndores que allí se posan, la fortaleza y majestuosidad de nuestro país.

Y es que en cada rincón de ambas provincias hay complementos inéditos y belleza que permiten esa coincidencia entre Guayas y Azuay, como la gastronomía, el centro del turismo e identidad de cada lugar, parte de la pertenencia que sentimos quienes habitamos en ambas provincias, esa que llevamos en la mente, en el corazón y, por supuesto, en el estómago.

Cada palabra, cada línea, cada imagen y relato de este escrito, representan la ruta histórica que une a Guayas con Azuay, a su gente, esa que habita en estos rincones mágicos de nuestro inmenso Ecuador. Pero también, representa el anhelo de ellos, de sus familias, de los mismos redactores de este libro por hacer de sus provincias, un mejor lugar que transforme las vidas de familias enteras en ambas direcciones. ¡Bienvenido, tú ya estás en la ruta!

Preámbulo

María Augusta Hermida Palacios
Rectora Universidad de Cuenca

Hoy en día, en un fin de semana cualquiera al pasear por los espacios icónicos de Cuenca se puede notar la presencia de una gran cantidad de turistas y familias provenientes en mayor proporción de la ciudad de Guayaquil. Ocurre en cualquier época del año, no solamente en los feriados nacionales. Cuenca se ha convertido en un destino emergente de Sudamérica y las visitas de ecuatorianos de otras provincias se ha incrementado notablemente. Paralelamente, se suscita un fenómeno político local importante en Azuay, en donde universidades, sectores políticos, productivos, sociales, gobiernos locales se han unido para reclamar al gobierno central la desatención en materia de mantenimiento vial en los últimos años, especialmente en la vía que nos conecta con Guayaquil dada la trascendencia de la misma para los flujos socioeconómicos entre Azuay y Guayas.

La carretera Cuenca-Molleturo-Naranjal es una arteria vial de vital importancia para esta zona del país, ya que es el acceso al principal puerto, sede del mayor intercambio comercial de importación y exportación, crucial para la industria y el comercio azuayo, así como para el comercio interno de pequeños y medianos productores. Además, es la vía de acceso a la costa y las principales playas del país, y un punto de conexión para el turismo y los negocios internacionales. Desde otro ángulo, cada tramo de la vía es un despliegue de singularidades. Cuando se viaja desde Cuenca hacia el Guayas, no tarda en iniciar un desfile de montañas, alpacas, lagunas y chorreras, más tarde, colchones de nubes saturadas de luz avizoran el cercano encuentro con el aire caliente, las plantas y frutas tropicales el camino, el tejido urbano, el comercio ambulante y la gente característica de la costa, los campos de arroz y de caña, el ingreso a los puentes gigantes que atraviesan el río Guayas. De vuelta, el viaje es algo similar, pero con nuevos tonos, olores y realidades sociales. De ida y vuelta, es un

encuentro con los matices y contrastes naturales y sociales del país. No obstante, este inventario de interacciones resguarda un trayecto histórico significativo.

La vía fue un logro conseguido a lo largo de la segunda mitad del siglo XX y se repotenció con pavimento rígido en el año 2012 lo que favoreció la dinámica de intercambios entre las provincias de Azuay y Guayas. De tal manera que, en Azuay no solo se exige el mantenimiento de la vía, sino que también se ha propuesto una nueva ruta y autopista que una las dos provincias como alternativa futura. En definitiva, una buena conectividad entre Azuay y Guayas es indispensable, pero siempre ha habido grandes restricciones, por una parte por las condiciones geográficas, y para el Azuay sobre todo por los entramados políticos constituidos por un bicentralismo histórico del Ecuador que hoy vuelve a demostrar su vigencia.

Así pues, la presente obra nos demuestra que han sido el ingenio y la determinación de los pueblos y comunidades, a lo largo de la historia, las fortalezas que han promovido la generación de caminos, espacios de confluencia y la logística para lograr los intercambios en esta región y, a su vez, articular las relaciones sociales entre las dos provincias. Nos mostrará las grandes empresas que han realizado arrieros, guanderos, comerciantes, hacendados, comunidades, políticos, en tiempos modernos y contemporáneos, para establecer la conectividad entre las provincias y satisfacer sus intereses de cada momento histórico. Asimismo, hace un espacio para recordar los vestigios y conexiones del camino preincaico e incaico denominado Qhapaq Ñan, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad, en su ruta Pumapungo-Puerto Bola (Azuay -Guayas), y evocar la cosmovisión de nuestros pueblos originarios, ligada a la Pachamama y al equilibrio entre todos los seres vivos, principios tan apremiantes para nuestras sociedades actuales.

Esta investigación fue realizada por la Universidad de Cuenca en colaboración con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Guayas, es el resultado de ocho artículos con un enfoque interdisciplinario que aborda la historia y las ciencias sociales desde diferentes perspectivas para analizar las rutas históricas entre Azuay y Guayas. El estudio se enfoca en la historia de la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal-Guayaquil, los desafíos que se presentaron en su apertura y mantenimiento; su impacto en el paisaje, el medio natural y la urbanización; y su relevancia en el pasado, presente y futuro para la interconexión entre la costa y la sierra, así como para la articulación de las relaciones sociales, culturales, económicas y políticas de la región.

Presentamos una valiosa contribución al conocimiento de la historia y la cultura de Ecuador y un homenaje a todas las personas que han luchado por mejorar las condiciones de vida de sus comunidades a lo largo de esta ruta histórica. Ahora bien, ya que la historia muchas veces describe patrones circulares, esta obra también nos hace saber que, así como en el pasado, el presente y el futuro son de lucha para nuestros pueblos.

Introducción

Macarena Montes Sánchez
Tamar Durán Maldonado
Universidad de Cuenca

A inicios del 2022, la Universidad de Cuenca junto con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Guayas, tuvieron a bien suscribir un convenio con el único objetivo de realizar una investigación y publicación en torno a las rutas históricas entre Guayas y Azuay. Desde la Carrera en Pedagogía de la Historia y las Ciencias Sociales de la Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación, se coordinó el trabajo académico de investigación con el apoyo de la Dirección de Equidad, Educación, Cultura y Oportunidades de la Prefectura del Guayas, que da lugar a los ocho artículos que muestran el ingenio de las sociedades pasadas y presentes por generar espacios de intercambio transformados en rutas comerciales y de movilidad, articulando las relaciones sociales entre ambas provincias.

La historia de la ruta que ocupa este estudio, la Cuenca-Molleturo-Naranjal-Guayaquil o viceversa, dependiendo hacia donde se dirija o qué dirección tome, muestra los entresijos de una encrucijada decisiva en su apertura y mantenimiento. El accionar del ser humano en el trazado de la senda de este medio natural se visibiliza en el paisaje y el impacto en torno a la deforestación y ocupación del suelo. La condición territorial del paisaje, por tanto, estuvo supeditada históricamente a los factores socioeconómicos y biofísicos entre ambas regiones.

En la primera de las contribuciones, Ángel Emilio Hidalgo dirige la mirada a los espacios físicos y humanos, a la geografía e interrelaciones entre las tierras bajas y altas para hacer énfasis en que los vínculos entre las dos regiones son históricos en relación a ámbitos sociales, económicos y políticos. En *Guayas y Azuay: un vínculo de larga data* se destaca la importancia de la interconexión costa y sierra a pesar de las vicisitudes que implicaba el traslado por medio de caminos terrestres y fluviales, afirmando que desde la época de la colonia hasta el siglo XIX, estos

últimos eran los más rápidos y seguros. La vía Cuenca-Molleturo-Naranjal precisamente compartía estas dos formas de comunicación para llevar a cabo, primordialmente, actividades comerciales ligadas a la exportación y facilitar el contacto con el mundo exterior; situación clave, según el autor, en la configuración de la sociedad y la economía regional y nacional, que, aunque era una aspiración de muchos, comerciantes y gobernantes, no llegó a concretarse a cabalidad sino mucho tiempo después.

En una línea similar, Macarena Montes Sánchez, Jaime Bueno Calle y Erika Procel Guallpa, reafirman la importancia de la trayectoria histórica de interconexión entre las dos provincias. En este segundo artículo, *Rutas, vialidad y desafíos, una mirada histórica desde Azuay*, se señala los propósitos de la ruta Cuenca-Molleturo-Naranjal-Guayaquil desde el Azuay como una fuente abastecimiento y especialización de ciertos productos hacia el litoral en distintos periodos. Además, se enfatiza la intencionalidad formal de los gobiernos locales y autoridades, desde el siglo XVIII hasta mediados del XX, de abrir una ruta hacia el océano Pacífico desde el Azuay, por lo que se impulsan una serie de leyes y proyectos para la construcción de este camino, iniciativas que tomaron fuerza gracias a la actividad mercantil de la Casa Ordoñez. Desde una mirada de la historia desde abajo se incluye un reconocimiento de la construcción de este camino desde distintas estructuras sociales considerando distintos actores: políticos, hacendados, comerciantes, arrieros y guanderos vinculados a la producción de cacao, cascarilla, sombreros de paja toquilla o transporte de productos.

En el Ecuador, rutas, caminos y carreteras que conectan la costa y los Andes como la Cuenca-Molleturo-Naranjal están caracterizadas por un pasado precolombino, Miguel Novillo Verdugo, Christopher Granda Morales y Mayra Yanza Loja en *De la sierra al litoral*.

Mirada arqueológica de los caminos antiguos y la movilidad propone un análisis de este camino desde la arqueología, en el cual describen las secciones del llamado Qhapaq Ñan en el trayecto Pumapungo-Puerto Bola entre las mencionadas provincias de Azuay y Guayas. En este artículo se establece una relación paisajística entre el camino y los ecosistemas por los que atraviesa este complejo sistema vial y su consecuente importancia e inserción como patrimonio cultural, considerando el entorno natural y social. Se identifican cinco sectores de interés arqueológico debido a la presencia de vestigios materiales: Llaviuco, Mamamag, Paredones, Hierba Buena y Botija Paquí.

Desde una lectura antropológica, Tania Macera Torres en *La ruta antigua: memoria social en el camino de la Fiesta de la Santa Cruz* recoge la memoria de adultos mayores de Naranjal, tanto de la cabecera del cantón como de la zona de Santa Cruz en cuya área se asienta la Hacienda Río Blanco, también conocida como Pechichal, otrora propiedad de Hortensia Mata. Entre los temas clave para delinear la historia de este camino, según la población entrevistada, figura la inmigración a Naranjal desde las provincias de Cañar y Azuay debido al referente laboral y oportunidades que presenta la zona en términos de calidad de tierra cultivable, bosques made- rables con demanda en el mercado y aprovechamiento de recursos que el mar ofrece. Sobre el camino antiguo, coinciden los deposti- tarios de la memoria de Santa Cruz y Naranjal que la ruta directa hacia Molleturo no estuvo exenta de dificultades y que, en donde a día de hoy se ubican las haciendas cacaoteras tuvieron lugar procesos de fragmentación de tierras y cambio de propietarios.

Bajo una perspectiva geográfica, Tamar Durán Maldonado, Mery Matute Lucero y Nancy Pinos Arévalo abordan las condiciones y situación del transporte frente a factores geográficos y sociales en los que se reconoce procesos de larga duración e incidencia histórica. En, *Entre el mar y la sierra. Paisaje y usos del suelo en la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal* se describen paisajes propios de los caminos que atraviesan la cordillera de los Andes como es el caso de la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal. Por otra parte, al desarrollar el proceso de

construcción de esta carretera a partir de la segunda mitad del siglo XX se recalca que la planificación vial está en completa interac- ción con el paisaje y que debería dialogar con el entorno social y ambiental ya que incide en paisajes de conservación al ensartarse dos áreas protegidas, el Parque Nacional Cajas y la Reserva Manglares Churute.

La apertura y mejoramiento de redes viales manifiestan una serie de repercusiones en las configuraciones espaciales que adoptan ciertos poblamientos, en este artículo titulado *Incidencia de la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal en la configuración urbana de asentamientos informales entre Guayas y Azuay: caso de Puerto Inca*, Nancy Pinos Arévalo, Andrés Patiño Enríquez y Tamar Durán Maldonado anali- zan vías y modos de transporte en el cantón de Naranjal, el mismo que una vez lograda su cantonización en 1960 presentaba una serie de desafíos. Así los modos de ocupación del suelo, bajo la incidencia de una serie de vías troncales que, en distintas escalas tempo- rales conectaron Guayas, El Oro, Azuay y Cañar, han permitido que se desarrollen en el cantón varios asentamientos informales, entre estos Puerto Inca; hoy, un nodo urbano con una tendencia de crecimiento lineal a lo largo de las vías principales, en donde se instalan comercios de todo tipo dando lugar a una bicefalia urbana en la parroquia de Jesús María. Como asentamiento informal, se destaca que, Puerto Inca enfrenta una serie de irregularidades y precisa de consideración en la planificación urbana ya que demanda una mayor accesibilidad a servicios básicos, entre otras necesidades.

En una última contribución, Lastenia Ojeda Fernández y Diana Argüello Rivera exponen aquellos atractivos que muestran el potencial turístico y gastronómico del cantón Naranjal en la ruta Guayas - Azuay, específicamente el tramo desde Guayaquil hasta la parroquia 26 de Marzo con dirección a la región sierra. Dadas las características geográficas, el área está dotada de diversidad en términos bioclimáticos, entre los que resaltan diversidad de flora, fauna, biomas y espacios hídricos. Destacan como hitos turísticos la reserva Manglares Churute, la comu- nidad Shuar Tsuer Entsa, la comunidad San Miguel y las haciendas en torno al Qhapaq

Ñan. Del mismo modo, la autora recalca la importancia de la gastronomía como parte del patrimonio cultural, así en el cantón se aprovechan productos del mar como cangrejo y camarón; y productos de la tierra como el banano y cacao en todas sus variedades y preparados, su trabajo se titula *Rutas turísticas y gastronómicas*.

A esta recopilación de artículos con variados temas en torno a la ruta histórica entre Guayas y Azuay se suma un fotoreportaje intitolado *Naranjal, tierra del cacao*, trabajo que a partir del relato de Ángel Rojas y la fotografía de Tania Macera Torres muestra la relevancia de la hacienda y la producción del cacao en la zona de estudio. Cada imagen cuenta una historia, destaca un anhelo o muestra formas de hacer y vivir desde quienes habitan este territorio productor de cacao.

Este libro va dedicado a todo aquel o aquella persona que libró o ha librado una lucha diaria para mejorar las condiciones de vida de sus comunidades a lo largo y ancho del presente camino.

LÍNEA DE TIEMPO

4200 a. C.
1450 d.C.

Ocupación cultural
Intercambio entre los Manteño - Huancavilcas con el área de ocupación Cañari

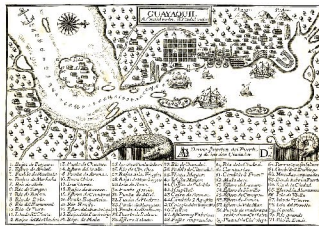


1450 - 1530

Estas áreas ocupan el Chinchasuyo parte norte del imperio incaico del Tahuantinsuyo
Construcción del Qhapaq Ñan y caminos secundarios, tambos. Redes de comercio con la Isla Puná - río Naranjal - Tomebamba

1530 - 1792

Redes de comercio y recolección de tributos
Rutas marítimas y comerciales de los corregimientos:
Guayaquil - Naranjal - Cuenca



1770 - 1842

Primer boom cacaotero

1792

En época Colonial se realiza el diseño del camino de Cuenca a Guayaquil por Balao que contiene a los diversos tambos

1851

Abolición de la esclavitud y la eliminación del tributo indígena

1854

Mapa del camino desde Yerbabuena a Naranjal, 1854



1869

El 30 de marzo de 1869 da lugar a los inicios de los trabajos de la construcción del camino carretero de Cuenca a Naranjal por parte del ingeniero Cristobal Thill. Presidencia de Gabriel García Moreno

1870 - 1925

Segundo boom cacaotero



1870

Crecimiento en las exportaciones del sombrero de paja toquilla



1877

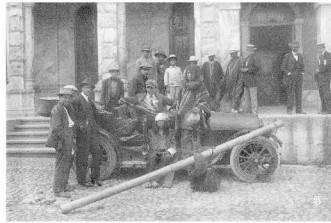
Para esta fecha, tras ocho años de trabajo, solo se había avanzado una cuarta parte de la obra. Malas condiciones para los trabajadores. Lista de desertores

1885

Naufregio. En Naranjal se hunde una embarcación con algunos bultos que contenían algunas piezas de los dos carros fabricados en Guayaquil para servir a la fábrica de la Catedral de Cuenca

1911

Primer automóvil en llegar a Cuenca transportado por guandos



1950

Cantonización de Naranjal



1960

Creación del Comité Pro-Carretera Cuenca-Molleturo- Naranjal por el párroco Adolfo Clavijo de Molleturo

1962

El Comité Pro- Carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal gestiona los estudios de factibilidad para la construcción de la carretera en cooperación con el Programa de Acción Cívica, Fuerzas Armadas, Unión Sindical de Choferes del Azuay y el Centro de Reconversión Económica del Austro (CREA)

1963

El párroco Adolfo Clavijo, personeros y voluntarios de Molleturo, con el apoyo del párroco de Sayausí Alejandro Wilches, organizan grandes mingas para acondicionar la carretera siguiendo el camino de herradura

El párroco Adolfo Clavijo es retirado de Molleturo tras la muerte de Josefa

1964

Escandón y cesan los esfuerzos por la construcción de la carretera

1969

El nuevo párroco de Molleturo, Roberto Samaniego, gestiona un raid para demostrar la factibilidad de la construcción de la carretera apoyado en la planificación del Club Deportivo Choferes

El raid Cuenca- Molleturo- Naranjal, realizado en un *jeep* Land Rover cedido por Ecuadorian Rubber Company, se cumple exitosamente

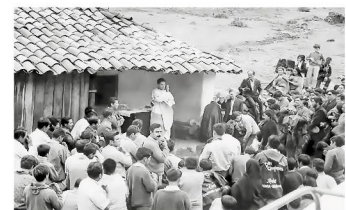


1970

Firma del contrato para la construcción de la carretera en el gobierno de José María Velasco Ibarra, contrato que no se cumplió por parte de la compañía constructora Contralfo y luego VICA

1976

Trás el abandono de la vía, el párroco Roberto Samaniego, consigue apoyo en el CREA y en el Ministerio de Agricultura y Ganadería para la asignación de presupuesto, dotación de maquinaria y raciones alimenticias para los voluntarios de las mingas organizadas cada semana por los moradores de Molleturo



1977 Creación del Parque Nacional Cajas



1979 Creación de la Reserva Ecológica Manglares Churute



1980 Se crea la Asociación de Molleturenses Residentes en Cuenca, organización que encabezaba la lucha y reclamos para el mantenimiento y limpieza de trochas del camino; y posteriormente por la construcción de la carretera

1981 Cesan la mingas y se incrementa la asignación de maquinaria por el CREA

Llega a Molleturo el primer carro desde la costa, por el carretero abierto por la compañía minera Granda Centeno

1987 Se consigue la aprobación de financiamiento para la ejecución de programas de Rehabilitación y Mejoramiento Vial en el Banco Interamericano de Desarrollo, en el que se considera la construcción de la carretera carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal en tramos

1988 Firma de los contratos con las compañías constructoras por tramos:

Tramo 1 - (unión de la vía Puerto Inca Naranjal - Tamarindo) - Cía. Herdoíza Crespo

Tramo 2 - (Tamarindo - San José de Guarumales) - Contratistas de Litoral S. A. (COLISA)

Tramo 3 - (San José de Guarumales - kilómetro 57) - Hidalgo e Hidalgo (H e H)

Tramo 4 - (kilómetro 57 - Tres Cruces) - Hidalgo e Hidalgo (H e H)

Tramo 5 - (Sayausí - Tres Cruces) - Contratistas de Litoral S. A. (COLISA)

1989 Inauguración de la obra en los tramos 3 y 4

1990 Visita del presidente Rodrigo Borja Cevallos a la obra hasta el sector de Tres Cruces

1994 Entrega del tramo 4

1995 Visita del presidente Sixto Durán Ballén a la obra



1996 Recesión del contrato en el tramo 2

1997 Recepción provisional del tramo 3
Recesión del contrato en el tramo 5

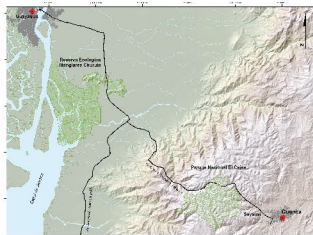
2001 Entrega del tramo 1

2004 Varias comunidades de Molleturo organizan mingas en cuadrillas para dar mantenimiento y afirmar la carretera con lastre con el apoyo de Ecuadorian Minerals Corporation y de esta manera conservar el servicio de buses dos días a la semana

2008 Se firma el contrato para la colocación de pavimento rígido en la carretera Cuenca- Molleturo- El Empalme- Puerto Inca con la empresa FOPECA

2011 Intervención de la Obra 68,727.283 millones de dólares. Pavimento rígido, señalización

2023 Los cierres de la vía Cuenca- Molleturo- El Empalme- Puerto Inca son frecuentes. 119 km con puntos críticos por derrumbes y taludes. La conexión Azuay- Guayas favorecería a más de 100 comunidades asentadas en el área de influencia



CAPÍTULO I

Guayas y Azuay: un vínculo de larga data

Ángel Emilio Hidalgo Ortiz

Las provincias de Guayas y Azuay, en realidad son dos regiones históricas que se crearon en un proceso de larga duración, vinculado a la formación de sociedades mestizas coloniales. La conformación histórica de las regiones es un proceso lento y sostenido que no está sujeto a reglas, leyes ni modelos. No obstante, alrededor de ciertos patrones de poblamiento y uso de la tierra, se articulan modos de vida que inciden en el nacimiento de una formación social con características y dinámicas económicas y culturales propias.

Las regiones son, ante todo, el producto histórico de la interacción entre naturaleza y sociedad; tal es el caso de Guayas y Azuay, hoy provincias, pero que en su momento articularon sus correspondientes regiones, a partir del desarrollo socioeconómico de sus capitales: Guayaquil y Cuenca.

La geografía que distingue a estas regiones, más que física, es sociocultural: allí, hombres y mujeres conviven, reproducen y recrean su cultura -tanto simbólica como material-, en un discurrir temporal dinámico y procesual, en permanente contacto con seres humanos de distintas latitudes. Las estructuras económicas, sociales, culturales e incluso mentales, ordenan y transforman la percepción de la realidad en diversas temporalidades, donde converge, al mismo tiempo, la larga duración con la coyuntura y el acontecimiento¹.

El tiempo social y no el tiempo astronómico o físico, es la trama que interconecta los cambios históricos, bajo ciertas condiciones. Y, asimismo, ese espacio es social, en la medida en que son los hombres y mujeres quienes actúan en él, modificando, por tanto, las condiciones que hacen posible su propia existencia y reproducción social en el tiempo, de manera más o menos sostenible.

En el caso de las tierras bajas y como acertadamente observa la historiadora María Luisa Laviana, el recurso dominante es el agua². Esto es claro en la geografía de una amplia franja que configura la región Litoral, limitada hacia el este por el ramal occidental de la cordillera de los Andes y únicamente interrumpida por la cordillera Chongón-Colonche. Hacia el centro-sur, una densa red fluvial de agua dulce conforma la más importante cuenca del Pacífico sur: la del río Guayas, que se hunde y desagua en el golfo de Guayaquil.

En lo correspondiente al interior del país, dos ciudades concentraron, históricamente, el mayor número de la población en los valles altos de la sierra: Quito (sierra centro-norte) y Cuenca (sierra sur). Alrededor de estas ciudades andinas, se generaron en forma centrípeta, relaciones comerciales, flujos demográficos y otros vínculos internos, articulándose como regiones económicas y culturales desde los tempranos años de la Colonia. Y en el caso de Cuenca y Azuay, por motivos estratégicos, su región estuvo

1 Categorías teorizadas por el historiador de la Escuela de los Annales Fernand Braudel, en *La Historia y las Ciencias Sociales* (Madrid, Alianza Editorial, 1968)

2 María Luisa Laviana Cuetos, *Guayaquil en el siglo XVIII*, 2.ª ed. (Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas- Banco Central del Ecuador, 2002 (1987)), 9.

secularmente vinculada al comercio con el puerto de Guayaquil.

En las siguientes líneas, identificaremos las características geográficas de las actuales provincias de Guayas y Azuay, sus recursos naturales y los históricos vínculos entre las dos regiones, a partir de distintos ámbitos sociales que van desde la economía hasta la cultura, pasando por la política.

La región de la cuenca del Guayas: un incomparable entorno natural

La cuenca del río Guayas es una amplia red fluvial que se extiende desde los Andes occidentales hasta el golfo de Guayaquil, en su salida al océano Pacífico. Se trata de la cuenca más importante del Pacífico sur y es el entorno de una región natural, histórica y cultural que se distingue por su interconexión con el mundo exterior desde un puerto como Guayaquil, que ocupa una situación clave en la configuración de la sociedad y la economía regional y nacional.

Esta densa red acuática sostiene una trama única, caracterizada por un hábitat de gran riqueza en su biodiversidad. “La cuenca del Guayas es la columna vertebral de los ecosistemas de la región”³ con una vegetación exuberante por el clima tropical y subtropical que prevalece desde el piedemonte andino hasta la salida al mar.

Dos caudalosos ríos tributan sus aguas en el Guayas: el Daule y el Babahoyo, avenidas fluviales a cuyo largo se han emplazado, desde tiempos inmemoriales, los más variados y complejos asentamientos humanos. Uno de los primeros relatos que refieren a la riqueza natural del medio es el texto de Girolamo Benzoni, *Historia del Mundo Nuevo*,

Hay por esos alrededores algunos maravillosos a la par que espantosos llanos que son como una inmensa campiña llena de agua y espesísimos bosques con una cantidad increíble de cocodrilos. Además, por ocho meses del año hay también una cantidad tan grande de zancudos que yo he quedado asombrado al ver como los habitantes pueden subsistir en este lugar⁴.

Figura 1. *A la Costa.* Luis A. Martínez, óleo sobre lienzo, 1904.

Fuente: Colección María Luisa Quevedo, Quito.



3 Ángel Emilio Hidalgo y Marco Suárez Capello, “Guayas: perfil provincial y patrimonio”, En Guía de bienes culturales del Ecuador: Guayas (Quito: Ministerio Coordinador de Patrimonio, 2011), 28.

4 Girolamo Benzoni, *La Historia del Mondo Nuovo (Relatos de su viaje por el Ecuador, 1547-1550, 3ª ed.* (Guayaquil: Museo Antropológico del Banco Central del Ecuador, 2000), 113.

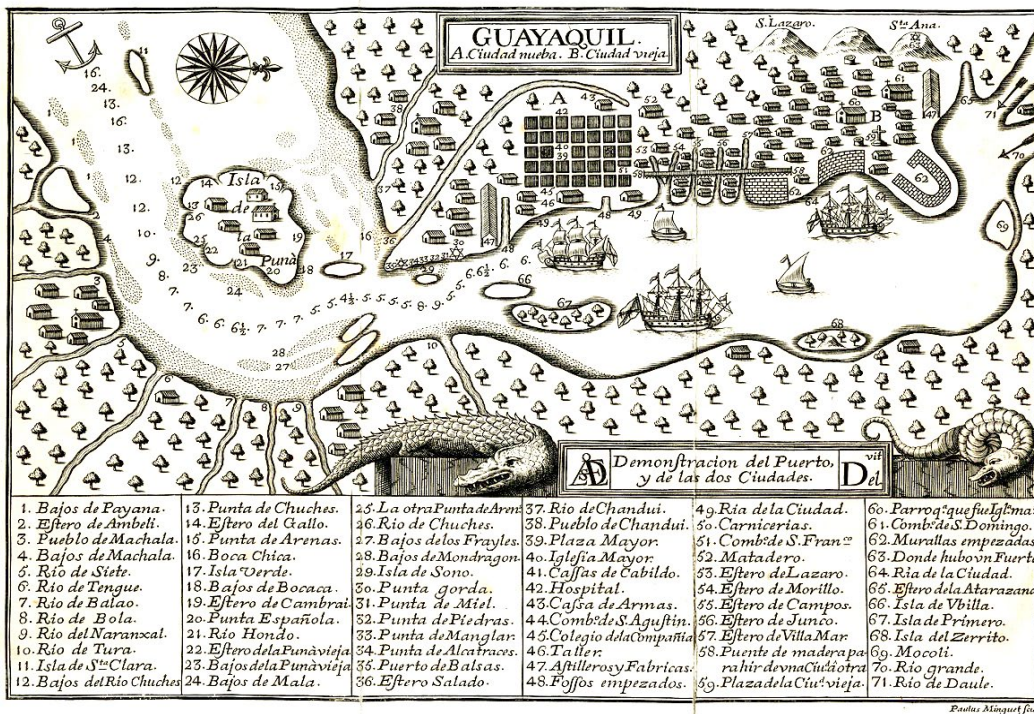


Figura 2. Golfo de Guayaquil en el cual desemboca en río Naranjal. Grabado de Paulus Minget, 1741.

Fuente: Fondos Bibliográficos (Sección: Historia de Guayaquil) del Archivo Histórico del Guayas - Guayaquil, Ecuador. <http://bit.ly/3HT3IaL>

En uno de los aspectos más interesantes de su narración, Benzoni testimonia lo que probablemente fue el cambio del curso de uno de los ríos de la cuenca, por motivo de una gran inundación posiblemente atribuida al “fenómeno del Niño”, en un suceso que bien pudo haberse relacionado con el definitivo asentamiento de Guayaquil, es decir, donde se encuentra actualmente,

[...] en el año cuarentiséis, debido a la gran abundancia de lluvias, este río aumentó en tal forma que no solamente causó daños, sino que inundó una buena porción del país, incluso la ciudad misma; los españoles entonces se trasladaron unas veinte millas más abajo, en dirección al mar y la volvieron a edificar sobre una altura, pero siempre cerca del dicho río y en un lugar llamado el Paso de Guainacava⁵.

Otras veces, se formaban cauces distintos de los ríos por circunstancias naturales, como ocurrió en el siglo XVIII con Vines, para que “surgiera estableciéndose en mejor sitio, (a orillas del río formado por la desviación de

las aguas hacia cause distinto del que antes tenía)”⁶; y con Baba, por donde pasaba a inicios del siglo XVIII el río de Palenque, “el que por sangrarlo 7 leguas más arriba de él, para regar unos potreros, varió su dirección dejando en seco todas las arboledas de cacao que tenía en sus orillas [...] pero de su inacción se van aprovechando los propietarios del nuevo terreno que rompió el río y están formando cacaotales por sus riberas”⁷.

En el libro *Viaje a la América Meridional*, de Antonio de Ulloa, se menciona a uno de los principales ríos de la cuenca: el Yaguachi, el cual es el mismo río Chimbo “después de recibir el río de Milagro” y que “desagua en el de Guayaquil por la costa del sur, y nacen sus cabeceras de las vertientes de la serranía correspondientes a la parte sur de Riobamba”⁸.

La particularidad de la cuenca del Guayas se diferencia del perfil costanero principalmente por su topografía y clima dominante. Como explica el geógrafo Teodoro Wolf,

5 Ibid., 113-114.

6 Manuel E. Quintana y Luis A. Palacios, *Monografía y álbum de Los Ríos*, (Guayaquil, 1937), 182.

7 Francisco Requena, “Descripción Histórica y Geográfica de la Provincia de Guayaquil, en el Virreinato de Santa Fe”, en Pilar Ponce Leiva, edit., *Relaciones histórico-geográficas de la Audiencia de Quito (Siglo XVI-XIX)*, t. II, (Quito, Marka/Abya-Yala, 1994), 543.

8 Antonio de Ulloa, *Viaje a la América Meridional* t. II (1771), (Madrid: Dastin, 2002), 230.

[...] desde el río Naranjal hacia el norte se cambia notablemente el carácter de la región Litoral, las llanuras se ensanchan, las montañas se retiran al este. En lugar del Golfo de Guayaquil (Canal de Jambelí) tenemos a la izquierda el río Guayas y su delta⁹.

La configuración de esta malla tejida por ríos y entradas de mar anticipa la presencia de zonas inundables y otras de mayor altitud que se extienden hasta el piedemonte andino, en dirección al noreste, alternándose “sabanas pantanosas e inundadas (tembladeras), que a lo más se prestan a la ganadería, pero no a la agricultura”¹⁰, con extensas zonas fértiles para el cultivo de productos agrícolas, correspondientes al área de transición de la cuenca baja a la cuenca media, en el Litoral interior.

Entre los siglos XVII y XVIII se densificó el poblamiento en la cuenca del Guayas y se conformó una identidad peculiar entre los mestizos de los diferentes pueblos de la zona, naciendo el pueblo montubio; es decir, los campesinos del litoral interior. Aún no existen caminos importantes, por lo cual, excepto una densa red de ríos y sus afluentes a cuya orilla se forman ciudades, muchas de estas comunidades se ubicaron en distintos sectores del litoral interior.

Un aspecto importante que está estrechamente ligado al desarrollo económico de la región fue la formación, en la cuenca del Guayas, de dos o tres “bodegas”, es decir, desembarcaderos y a la vez pueblos de tránsito donde se intercambiaban productos entre las regiones costa y la sierra: San Jacinto de Yaguachi (Aduana Real) y Babahoyo, también conocido como Bodegas. A ellos se sumaba el puerto de Bola (Naranjal), que era el punto de llegada de un fragoso camino que bajaba de Cuenca y pasaba por Molleturo.

La cuenca del Guayas puede ser considerada una región, pues conserva las características propias de la articulación de distintos procesos sociales, económicos y culturales desplegados en el tiempo. Toda la cuenca fue parte de un proceso de acumulación originaria del capital que se inició con la liberación

del impuesto sobre los productos exportables, a partir de 1778, durante las reformas borbónicas, medida que contribuyó a la intensificación de los intercambios mercantiles entre las colonias españolas en América.

Sin embargo, la historiadora María Luisa Laviana aclara que, durante el periodo colonial, únicamente fueron tres los caminos principales que conectaban la antigua provincia de Guayaquil (a la altura de la cuenca del Guayas) con la región interandina: “a) el de Babahoyo a Quito por Guaranda y Riobamba; b) el de Yaguachi a Alausí, y c) el de Naranjal a Cuenca y Loja”¹¹.

En términos sociales y económicos, la vía que partía del río Babahoyo era la más importante porque posibilitaba la interconexión entre las tierras bajas y altas. Durante la colonia se la conocía con el nombre de “camino de Telimbela” y se extendía desde Babahoyo, subiendo por San José de Chimbo, Guaranda, hasta conectarse con Riobamba, punto central para tomar dos posibles rutas: hacia Cuenca en sentido sur o hacia Quito en dirección norte. El “camino de Telimbela” era la prehispánica “ruta de la sal” que recorrían los Huancavilcas, quienes llegaban hasta Quito atravesando “los “yungas” (estribaciones) de la cordillera occidental y por la hoya lateral de Chimbo”¹².

La experiencia histórica nos demuestra que las vías fluviales eran las más rápidas y seguras que existían desde la época de la colonia hasta el siglo XIX. Verdaderas arterias de comunicación, su presencia significó, al menos en la cuenca baja del Guayas, una bendición que en parte hizo olvidar la existencia de vías terrestres que por su precariedad fueron llamadas “caminos de aves” por los viajeros extranjeros que se atrevieron a cruzarlas.

9 Teodoro Wolf, *Geografía y geología del Ecuador*, (Leipzig: Tipografía F. A. Brockhaus, 1892), 114.

10 *Ibid.*, 115.

11 Laviana, *Guayaquil en el siglo...*, 67.

12 Jorge Núñez, “El camino de Telimbela, ruta histórica entre Guayaquil y Quito”, en VV.AA., *Los caminos en el Ecuador. Historia y Desarrollo de la Vialidad* (Quito, HeH Constructores/Macshori Ruales Editora, 2009), 158.

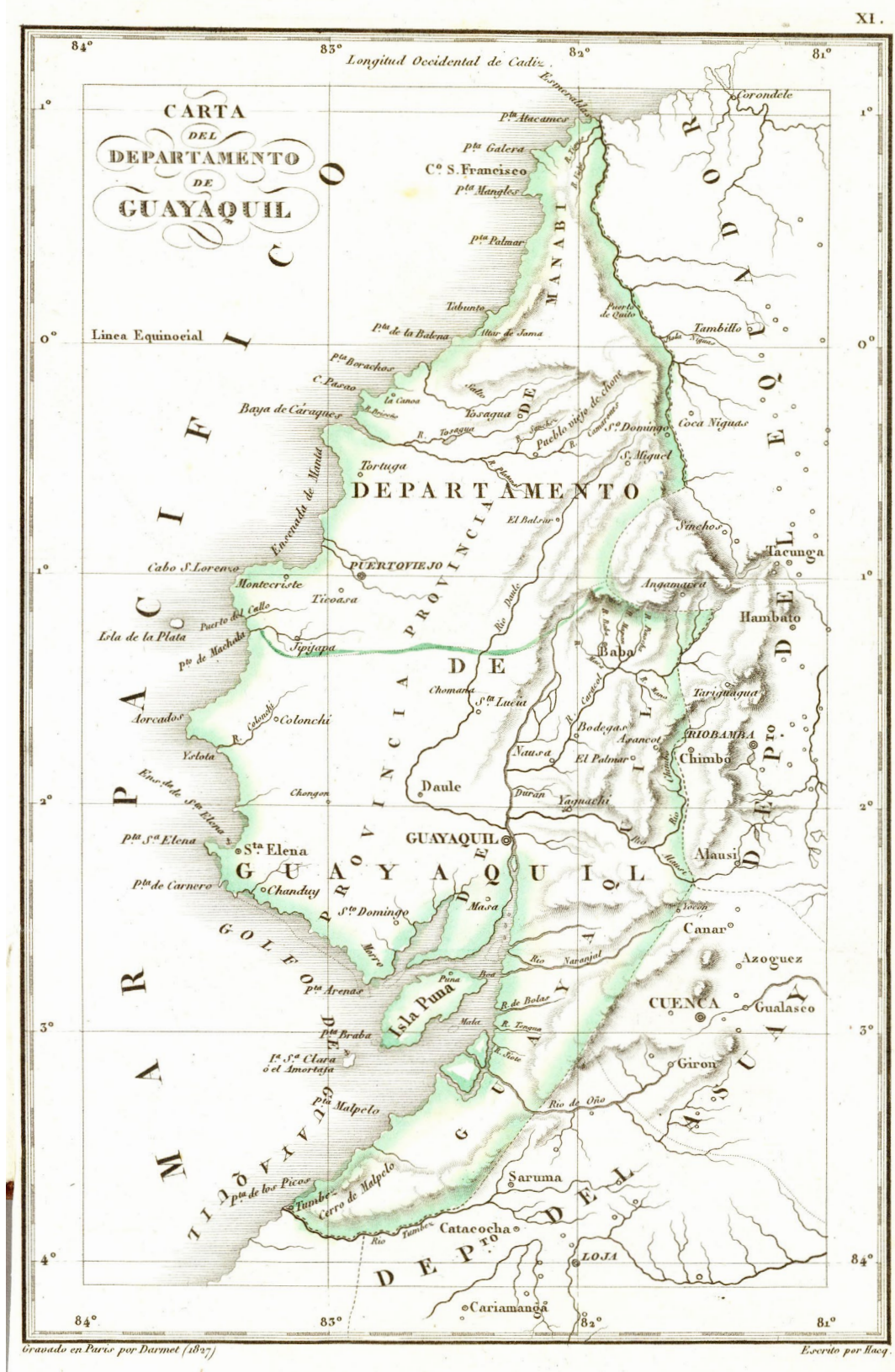


Figura 3. Carta del Departamento de Guayaquil. José Manuel Restrepo, 1827.

Fuente: Colección de mapas históricos de David Rumsey, <https://bit.ly/3r1wHFB>.

Cuenca y el nudo del Azuay: una región andina entre Quito y el Perú

La región de Cuenca se articula, geográficamente, en torno al nudo del Azuay, el cual alberga un conjunto de valles que van desde los 1.200 hasta los 2.600 metros sobre el nivel del mar. Su altitud, algo inferior que la sierra centro-norte (de Alausí hacia el norte), identifican a esta región –también conocida como Austro- como los “Andes bajos”, conformando una región montañosa que se extiende hacia el sur, atravesando las sierras de Loja, hasta colindar con el valle de Piura.

Enrique Onffroy de Thouron, viajero francés del siglo XIX, describió con exactitud las características topográficas y climáticas de Cuenca y su región:

El cantón Cuenca goza de un clima delicioso y su territorio ocupa la parte más abierta de la meseta de los Andes, como consecuencia del ensanchamiento de las dos cordilleras entre las que se abren valles espaciosos, ricos en toda clase de productos vegetales, abundantes en excelentes frutos y en tupidos pastos, en donde se apacientan numerosos ganados¹³.

La belleza natural de la zona siempre despertó comentarios favorables por parte de sus visitantes, quienes también se vieron seducidos por el clima primaveral de Cuenca y sus alrededores.

Desde tiempo antiguo, esta región fue clave para el sostenimiento de la presencia inca al norte del Tahuantinsuyo; por ello, su capital, Tomebamba, fue centro estratégico para el control del Imperio, no solo por su ubicación, sino por la riqueza de los recursos naturales de la zona. En la crónica de Pedro Cieza de León (1553), se menciona el espacio geográfico de transición entre la costa y el nudo del Azuay: “Hay en los términos de esta ciudad grandes campos rasos de campaña, y

algunas montañas, florestas, y espesuras de grandes arboledas. De las sierras bajan ríos de agua muy buena”¹⁴. Efectivamente, ríos que desembocan en el océano Pacífico, como el Yaguachi, el Naranjal y el Jubones, nacen en las montañas de Cañar y Azuay.

La pureza del agua en la campiña azuaya servía para alimentar el ganado, así como para formar acequias destinadas al cultivo de un sinnúmero de productos agrícolas del ecosistema andino: maíz, papas, azúcar, habas, lentejas, frutas, algodón y principalmente cascarilla.

En la relación de Juan Antonio Zelaya (1765), sobre la antigua provincia de Guayaquil, este refiere la existencia del Puerto de Bola o Bodegas del Naranjal, punto clave para la intensificación del comercio entre las regiones de Guayaquil y Cuenca, durante la época colonial:

Por las bodegas de Yaguache se comercia con Riobamba, y provincia de Alausí, y por la del Naranjal con Cuenca y Loja, conduciendo los mismos efectos (sal del Morro y Punta de Santa Elena, el cacao, la cera, tabaco en rama, arroz, pita, pescado...); y de la sierra traen las harinas, cascarilla, paños, lienzos, bayetas, sayales, y toda especie de frutos de la tierra¹⁵.

Zelaya se apresura a puntualizar que esta actividad mercantil, mayoritariamente se cumple a partir del contrato del cambio y permutación; es decir, del trueque, por cuyo motivo hay poca plata en la Provincia¹⁶, lo cual, si bien corrobora la existencia de prácticas mercantiles que se remontan a la época Aborígen, sugiere, al mismo tiempo, el encubrimiento del contrabando.

Del puerto principal también se enviaba ganado vacuno y equino al nudo del Azuay, ya que, según un testigo de la época, existía “un exceso en las sabanas de Guayaquil”¹⁷. En este

13 Enrique Onffroy de Thouron, *América Ecuatorial*, 2.ª p., (Quito, Corporación Editora Nacional, 1983 (1866)), 101.

14 Pedro Cieza de León, *Crónica del Perú*, 1.ª p, (Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Academia Nacional de la Historia, 1984 (1553)), 178.

15 Juan Antonio Zelaya, “Estado de la Provincia de Guayaquil, agosto 17, 1765”, en *Revista del Archivo Histórico del Guayas*, año 3, n.º 6, (diciembre 1974), 99.

16 *Ibíd.*, 99.

17 William Bennet Stevenson, “Narración histórica y descriptiva de 20 años de residencia en Sudamérica – 1808”, en José Antonio Gómez Iturralde y Guillermo Arosemena, comps., *Guayaquil y el río, una relación secular, 1767-1844*, vol II (Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas, 1997), 115.

caso, sí se comerciaba con moneda, pues en la región sierra sur existía “una buena demanda que recompensa con mucho al ganadero”¹⁸. A pesar de ello, Naranjal no era muy rica en ganado, en relación a otras zonas de la cuenca del Guayas, pues según el informe del ingeniero Francisco de Requena, en 1774, tenía una población de 1.460 cabezas de ganado vacuno y 232 de ganado equino, bastante inferior a otros territorios como Daule, con 19.342 vacunos y 3.646 equinos¹⁹.

Hacia la segunda mitad del siglo XVIII y en el marco de las reformas borbónicas, cuando en 1778 se decretó el libre comercio entre las regiones de la América hispana, tal medida resultó favorable a puertos como Guayaquil; pero también a regiones del interior como la de Cuenca, pues con ello se facilitó la salida de sus productos de agroexportación por Puerto de Bola o Naranjal (el puerto de Cuenca) hacia Guayaquil y prácticamente todo el Pacífico, desde México hasta Chile. A partir de este momento, el libre comercio “permitió el despegue de la región de Guayaquil y estimuló la exportación de cascarilla en la sierra sur de Loja y Cuenca”²⁰, porque también se redujo el almojarifazgo (impuesto a las exportaciones) y se eliminaron otras cargas tributarias.

La región azuaya se articuló como resultado de la formación de un intenso circuito mercantil de antigua data, con el norte del Perú y Lima, “frente a una articulación secundaria con el puerto de Guayaquil”²¹, aunque el puerto principal, a lo largo de la colonia y durante toda la República, fue vital para los intereses de los agroexportadores cuencanos. Un libro de registro de comerciantes, entre 1836-1837, revela el nombre de dos empresarios cuencanos avecindados en

Guayaquil, José Santos Bustos y Matías Parra, aunque seguramente fueron más, pues en la lista aparecen algunos comerciantes con apellidos comunes en Azuay, identificados como “vecinos” de Guayaquil, sin especificar su lugar de nacimiento, como sí lo hicieron Bustos y Parra²².

El notable crecimiento económico del siglo XVIII, experimentó cambios desde inicios del siglo XIX. Durante esos años, la región del Azuay experimentó un lento crecimiento, afectada como estaba por una “economía de guerra” que había trastocado los tradicionales vínculos comerciales con Guayaquil y el norte del Perú. Hacia 1830, la región había dejado de producir tejidos de algodón, para desarrollar una incipiente industria de lana (bayetas), lo que “marcaba el inicio de una mayor autonomía en el proceso productivo de las economías campesinas parcelarias comarcanas”²³.

El proceso de articulación de la región azuaya, según los geógrafos que han estudiado su modelo de ocupación socioespacial, se inscribe en el marco de los llamados “aglomerados sinérgicos”, a partir de un eje central (Cuenca), tal como lo explica la geógrafa Fernanda Cordero: “Es en Cuenca evidente un proceso de acumulación, disponibilidad de infraestructura productiva, existencia de una clase intelectual y empresarial, mano de obra calificada, centros académicos; es portadora de un proyecto político y cultural, con capacidad de generar propuestas de desarrollo”²⁴.

Efectivamente, a lo largo del siglo XIX, se generó entre las élites azuayas un proyecto de Estado nación que intentó conciliar el liberalismo económico -más identificado con la política costeña- con el conservadurismo terrateniente serrano. Esa “tercera vía” fue

18 *Ibid.*, 115.

19 Carlos Contreras C., *El sector exportador de una economía colonial. La Costa del Ecuador: 1760-1830*, (Quito, FLACSO/ Abya-Yala, 1990), 167.

20 Galo Ramón Valarezo, *La nueva historia de Loja. La historia aborigen y colonial*, vol I (Quito, Edición del Autor, 2008), 175.

21 Susana Aldana Rivera, “Esbozo de un eje de integración: El comercio Piura-Loja-Cuenca. Siglo XVIII tardío”, en *Revista del Archivo Nacional de Historia, Sección Azuay*, n.º 8 (Cuenca, 1989), 111.

22 Michael T. Hamerly, “El Libro de Matrículas de Comerciantes, 1836-1837”, en *Revista del Archivo Histórico del Guayas*, Año 3, n.º 6 (Guayaquil, diciembre de 1974), 121-124.

23 Leonardo Espinoza y Lucas Achig, “Economía y sociedad en el siglo XIX: Sierra Sur”, en Enrique Ayala Mora, ed., *Nueva Historia del Ecuador*, t. 7 (Quito, Corporación Editora Nacional, 1989)

24 Fernanda Cordero, “Análisis de la dinámica del territorio de la provincia del Azuay, a través de métodos geográficos”, en VV.AA., *Historia de la provincia del Azuay. Estudios de caso* (Cuenca, Prefectura Provincial del Azuay/ Universidad de Cuenca, 2012), 294.

identificada por la historiadora María Cristina Cárdenas Reyes, como de “progresismo azuayo”²⁵. También, desde Cuenca surgió corriente favorable al federalismo como alternativa para el modelo político del Estado, bajo el liderazgo del patriota Benigno Malo. Este proyecto que cuestionaba la ineficiencia del Estado unitario-centralista -a nivel territorial, político y administrativo-, fue secundado por importantes cuadros de la élite política guayaquileña (Pedro Carbo, Emilio Estrada Carmona) y manabita (Eloy Alfaro).

Y es que al parecer, las estructuras socioeconómicas en la región de Cuenca y el Azuay, condicionaron el surgimiento de una burguesía ilustrada, conformada principalmente por médicos, abogados y comerciantes de cascarilla, quienes lideraron no solo la política, sino que mostraron simpatía por la cultura letrada y algunos se convirtieron en mecenas, al punto que Cuenca pronto fue reconocida como la “Atenas del Ecuador”.

El camino de Naranjal a Cuenca

Las investigaciones arqueológicas que se han realizado en las estribaciones occidentales de la cordillera de los Andes corroboran la existencia de ocupaciones incásicas, como el complejo de Paredones de Molleturo. Según el arqueólogo Ernesto Salazar,

[...] se trata de un complejo grande con varias habitaciones, ubicado en una ladera que mira hacia una especie de plaza donde se halla una plataforma de piedra provista de escalera. El sitio no ha sido excavado aún, pero su importancia es clara por su ubicación en el camino hacia la costa y junto a un ramal secundario del Qhapaq-ñan que lo une con Tomebamba²⁶.

Resulta interesante que en el temprano el siglo XVI, ya haya existido este punto, lo que podría sugerir una antigüedad pre incásica; es decir, que el sitio de Paredones podría ser de origen cañari, en el contexto de las relaciones de intercambio mercantil que prosperaron entre los pueblos del Litoral y el nudo del Azuay, especialmente a lo largo del periodo de Integración (500-1500 d.C.). Así también lo sugiere el arqueólogo Salazar:

No sabemos si los incas construyeron una vía desde Paredones de Molleturo hacia la costa, pero existía un camino antiguo en la época de la invasión inca. Justamente, Cabello Balboa refiere que Huayna Cápac, de regreso de la isla de Puná, pasó el río Guayas, y “atravesó las montañas por caminos ásperos y no usados, y llegó por la vía de Molluturu a Tumibamba”²⁷.

Ya en la época de la colonia, el punto de Paredones se convirtió en un tambo y a la postre, fue “el único lugar de descanso para los viajeros que cruzaban el nudo del Azuay”²⁸, en el trayecto entre Puerto de Bola (Naranjal) y Cuenca. Esta ruta era parte del “camino real” que “vinculaba toda la costa peruana con Loja, Cuenca, Guayaquil, Quito y que llegaba hasta Popayán”²⁹. La utilidad de este camino, transitable únicamente durante la estación veraniega, consistía, sin duda, en “comunicar una región con otra”³⁰.

25 Véase María Cristina Cárdenas Reyes, *Región y Estado nacional en el Ecuador. El progresismo azuayo (1840-1895)* (Quito, Academia Nacional de Historia/ Universidad Pablo de Olavide, 2005)

26 Ernesto Salazar, “Cuenca y su región: en busca del tiempo perdido”, en VV.AA., *Cuenca. Santa Ana de las Aguas*, (Quito, Ediciones Libri Mundi/Grosse-Luemern, 2004), 77 - 79.

27 *Ibíd.*, 83-84

28 *Ibíd.*, 80

29 Susana Aldana Rivera, *Esbozo de un eje...*, 121.

30 Alain Dubly, *Los poblados del Ecuador. Estudio geográfico* (Quito, Corporación Editora Nacional, 1990), 56.



Figura 4. *Camino del Inca.* Luis A. Martínez, óleo sobre lienzo, 1909.

Fuente: Colección particular, Quito.

El tráfico en la vía de Naranjal a Cuenca, durante toda la colonia, el siglo XIX y buena parte del XX, se daba únicamente a lomo de mula o de los arrieros cargadores, pues como ya lo describe el jesuita italiano Mario Cicala en 1771, el comercio entre las regiones de Guayaquil y Cuenca es muy activo en verano; pero en el invierno, “las lluvias hacen impracticables y ordinariamente impenetrables los siete caminos abiertos a través de la Cordillera [...], y por otra parte, los ríos crecidos, imposibles de vadear, impiden cualquier intento de viajar”³¹. A renglón seguido, Cicala enumera los siete caminos coloniales que durante el siglo XIX, continuaron siendo las únicas vías de comunicación entre la costa y la sierra: 1. De Angamarca, 2. Mushinemundu, 3. San Antonio, 5. Chimbo, 5. Yaguachi, 6. Naranjal, 7. Zaruma o Túmbez.

Partiendo de Guayaquil hacia el interior del Litoral, la comunicación fluvial era posible hasta Daule, Vines, Babahoyo y Yaguachi. En cambio, para tomar el rumbo a la región sierra, se seguía por vía terrestre, a través de caminos “en algunos lugares muy malos”, que constantemente eran reparados “poniendo los troncos de árboles en lugares profundos y pantanosos, colocando las ramas y hojas en la parte superior”³², para permitir el paso de las bestias de carga.

En 1828, la Sociedad Económica de Amigos del País de Guayaquil propuso que se abriera el camino entre Guayaquil y Cuenca, “por la tembladera de Yaguachi, cerro de Bodón, Suya Grande, y Patul”³³. La conexión terrestre entre Guayaquil y Cuenca era una antigua aspiración de los comerciantes de ambas ciudades, pues ya había sido decretada su construcción por la administración borbónica en 1792, pero sin concretarse³⁴.

31 Mario Cicala S.I., “Descripción histórico-topográfica de la provincia de Quito de la Compañía de Jesús. Descripción de la ciudad de Guayaquil en general – 1767 a 1771”, en José Antonio Gómez Iturralde y Guillermo Arosemena, (comps.), *Guayaquil y el río, una relación secular, 1767-1844*, vol II (Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas, 1997), 53.

32 Enrique Onffroy de Thoron, *América Ecuatorial...*, 393.

33 Michael T. Hamerly, “Acotaciones a “Documentos inéditos sobre e impresos raros de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Guayaquil”, en *Cuadernos de Historia y Arqueología* (Guayaquil, Año XXI, n.º 38, 1971), 3-13.

34 Michael T. Hamerly, *Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil* (Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas-Banco Central del Ecuador, 1987), 43.

Por este motivo, ya en la época republicana, la construcción de una vía definitiva que uniera las dos regiones fue varias veces proyectada, aunque no llegó a concretarse del todo. En 1846, se presentó una ley en la Cámara de Senadores para el proyecto de construcción de un camino de Cuenca a Naranjal, iniciativa que también se replicó en 1857 y en 1858, lo que coincidió con el auge de la exportación de cascarilla. A la par, también se presentó el proyecto para declarar la libre exportación de paja toquilla, en beneficio de los exportadores azuayos.

El camino de Naranjal a Cuenca, no obstante, algunas veces fue cuestionado, como en 1866, cuando Enrique Onffroy de Thoron, ante la posibilidad de construir una vía férrea que comuniqué la región de la Cuenca del Guayas con el Azuay, sugirió que “no se debería seguir la ruta actual de Naranjal y que pasa por Molleturo, pues este último pueblo está a 4000 metros de altura”³⁵. Al mismo tiempo, el viajero francés propuso la idea de que un paso más factible para llegar a Cuenca, se encontraba más al sur, partiendo desde Balao.

El propósito de construir vías de comunicación está relacionado con una ansiedad modernizadora que comparten los criollos terratenientes y comerciantes en el poder. Ese afán constructor se expresa claramente en los proyectos ilustrados de la Sociedad de Amigos del País, que a inicios del siglo XIX congregan a los vecinos principales de las ciudades económicamente más importantes, empeñados en sentar las bases del liberalismo económico y así diseñar planes locales de adelanto material.

Uno de los grandes impulsores de la construcción de caminos fue el presidente conservador Gabriel García Moreno. Su ministro, Rafael Carvajal, afirmaba que el progreso del Ecuador se resuelve construyendo vías que ayuden a “sacar nuestra industria del atraso”.

Si analizamos el proyecto político de García Moreno y lo observamos sin apasionamientos, sin duda, podría ser calificado de

liberal en muchos aspectos. En primer lugar, porque diseñó un Estado nacional basado en un claro orden jurídico, económico y fiscal. A su vez, fue un apasionado defensor de la idea del progreso como un fin que debía alcanzar el país, para alcanzar cohesión territorial y social. Para ello, invirtió en educación y obras públicas: construyó escuelas, caminos, patrocinó el arribo de misiones científicas e ideó un ferrocarril que uniera la costa con la sierra.

En su primera administración, dos antiguos proyectos de vialidad que habían sido postergados por administraciones anteriores, fueron retomados por García Moreno, como parte de su estrategia política para debilitar el papel gravitante de las élites regionales: el camino de Quito a Esmeraldas y la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal.

En el primero de los casos, se trataba de una vieja aspiración de las élites quiteñas, que había sido sistemáticamente neutralizada por la burguesía guayaquileña, por lo cual, el “camino de Malbucho” se había convertido en una especie de utopía, alimentada por las condiciones de un terreno excesivamente húmedo, en la cuenca de los ríos Esmeraldas y Santiago. No obstante, en 1863, arribó el ingeniero estadounidense James S. Wilson para hacerse cargo de la obra, prevista para ser recorrida en tramos de senda y herradura.

Por su parte, la vía Cuenca-Naranjal fue esperada durante largo tiempo por los comerciantes cuencanos que mantenían lazos con Guayaquil y la Costa. La construcción se aprobó en 1867, por las gestiones del gobernador de Cuenca, quien asignó indígenas asalariados para la obra. Los trabajos empezaron el 1º de abril de 1869, bajo la dirección del ingeniero Christoval Thill³⁶. Hacia 1877, sólo se había avanzado una cuarta parte de la obra, por falta de brazos y constantes deslaves³⁷.

El ímpetu constructor de García Moreno no finalizó aquí. A estas principales vías interregionales se sumaron la carretera entre Sanancajas y Yaguachi (1862), el camino de

35 Enrique Onffroy de Thoron, *América Ecuatorial...*, 106.

36 Manuel Bustamante, *Informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores dirigido a las cámaras legislativas del Ecuador en 1867* (Quito, Imprenta Nacional, por Mariano Mosquera, 1867), 29.

37 Javier Endara, *Memoria del Subsecretario de lo Interior y Relaciones Exteriores del Ecuador a la Convención Nacional de 1877* (Quito: Tipografía de F. Bermeo, 1877), 203-204.

Otavalo al Pailón (1865), de Cuenca a Gualaceo por la vía de Jadán (1865), de Arenal a Playas (1872) y de allí hasta Guaranda (1873), de Zaruma a Santa Rosa (1873), así como las vías Ibarra-Caranqui, Pomasqui-Guayllabamba y el camino de Santo Domingo de los Colorados (1875), más un sinnúmero de senderos entre pequeños pueblos de Sierra y Costa.

Sin embargo, la principal iniciativa para establecer una conexión territorial permanente entre Costa y Sierra que tuvo García Moreno, fue la construcción de un ferrocarril, idea que ya es planteada por la Convención Nacional de 1861. Como explica el geógrafo Jean-Paul Deler,

[...] no se trataba todavía de proyectos de conexión ferroviaria directa entre Quito y Guayaquil, sino de establecer ramales “latitudinales” destinados a unir una zona de la Sierra con el punto de navegación más próximo retomando, más o menos, los trazados de itinerarios seculares; se imaginaba entonces el ferrocarril como el instrumento técnico destinado a vencer el obstáculo de la cordillera y a reemplazar el tráfico a lomo de mula entre Ibarra y El Pailón, Quito y Babahoyo, Cuenca y Naranjal, Zaruma y Puerto Bolívar³⁸.

En ese mismo año, el viajero austríaco Friedrich Hassaurek describía, con lujo de detalles, el sinnúmero de dificultades que debían salvar bestias y humanos en los caminos de Naranjal a Cuenca y de Puerto Bolívar a Zaruma:

En la parte sur están casi cubiertos por una espesa vegetación tropical u obstruidos por árboles caídos que se hallan en diferentes estados de descomposición; por esta razón, durante el verano aún siguen en malas condiciones. Cuando los ascensos y descensos de las cadenas montañosas se vuelven resbalosos por los incesantes chubascos del invierno; cuando se debe atravesar las quebradas llenas de agua, lodo, piedras movedizas y charcos interminables,

todo el comercio entre Guayaquil y la Sierra se suspende³⁹.

Situación tan precaria que García Moreno quiso remediar, continuó sin solución definitiva hasta entrado el siglo XX. En 1913, el viajero estadounidense Harry A. Franck, nos cuenta en su relato las vicisitudes que tuvo que pasar, cruzando el nudo del Azuay. Según él, “el camino era peor para los jinetes que para los que iban a pie”⁴⁰, pues se embarraban de lodo y en el mejor de los casos, tardaban horas balanceándose de un lado al otro, “dando la impresión de imitar el modo de andar del camello”⁴¹.

En resumen, la existencia de un camino entre Naranjal y Cuenca que superara los embates de las condiciones climatológicas, tan severas, sobre todo en invierno, fue durante mucho tiempo una utopía para guayasenses y azuayos, hasta que se terminó de construir la carretera, a mediados del siglo XX. A partir de 1950, recién se pudo “soldar la nación”, como dice Jean-Paul Deler y hacerlo, significó dejar atrás siglos de virtual aislamiento y atraso material. No obstante, en la retina de miles de personas, quedó grabado el hermoso y contrastado paisaje del viejo trazado entre Naranjal y Cuenca, camino que salvó grandes distancias, de abismos y paredones montañosos, de páramos y valles, de ríos y lagunas volcánicas. Allí, en su trayecto centenario y acaso milenario, aún vibran las altisonantes palabras de los viajeros y los extenuados chillidos de mulas y recuas.

En esa antigua ruta ecuatoriana, poblada de mitos y leyendas, de geografías extremas, desde el mar a la montaña, se concentra el alma de dos geografías vecinas, de dos economías complementarias, de dos culturas migrantes, de dos pueblos hermanados por la historia.

38 Jean-Paul Deler, *Ecuador, del espacio al Estado nacional* (Quito, Universidad Andina Simón Bolívar/ IFEA/ Corporación Editora Nacional, 2007), 265.

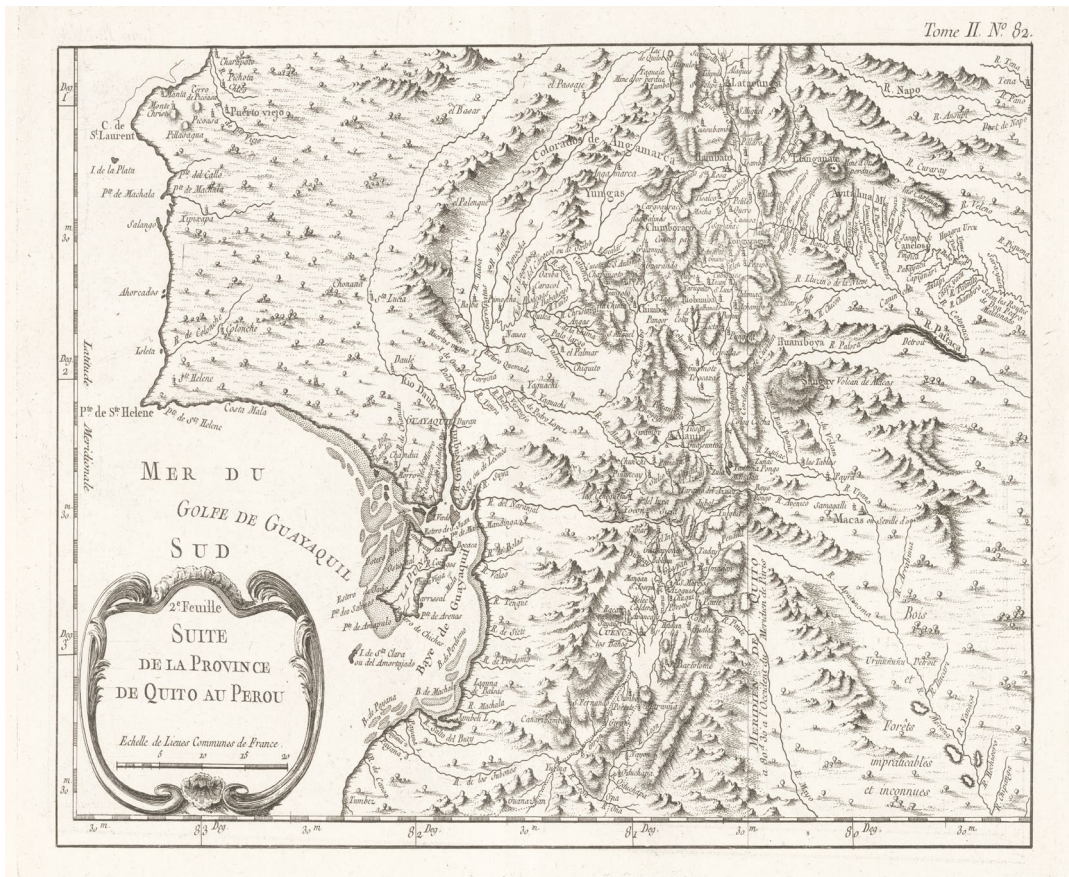
39 Friedrich Hassaurek, “Cuatro años entre los ecuatorianos – 1861”, en José Antonio Gómez Iturralde y Guillermo Arosemena, comps., *Guayaquil y el río, una relación secular, 1844-1871*, vol III (Guayaquil, Archivo Histórico del Guayas, 1997), 159-160.

40 Harry A. Franck, “Vagabundeo Andes abajo”, en Carlos Ramírez Salcedo, *Tres descripciones de Cuenca y su región* (Cuenca, Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo del Azuay, 2009), 119.

41 *Ibid.*, 118.

Referencias bibliográficas

- Aldana Rivera, Susana. "Esbozo de un eje de integración: El comercio Piura-Loja-Cuenca. Siglo XVIII tardío". *Revista del Archivo Nacional de Historia, Sección Azuay*, No. 8 (1989).
- Bennet Stevenson, William. "Narración histórica y descriptiva de 20 años de residencia en Sudamérica – 1808", José Antonio Gómez Iturralde y Guillermo Arosemena, comp., *Guayaquil y el río, una relación secular, 1767-1844, Volumen II*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas, 1997.
- Benzoni, Girolamo. *La Historia del Mondo Nuovo (Relatos de su viaje por el Ecuador, 1547-1550)*. Guayaquil: Museo Antropológico del Banco Central del Ecuador, 2000.
- Braudel, Fernand. *La Historia y las Ciencias Sociales*. Madrid: Alianza Editorial, 1968.
- Bustamante, Manuel. *Informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores dirigido a las cámaras legislativas del Ecuador en 1867*. Quito: Imprenta Nacional, por Mariano Mosquera, 1867.
- Cárdenas Reyes, María Cristina. *Región y Estado nacional en el Ecuador. El progresismo azuayo (1840-1895)*. Quito: Academia Nacional de Historia/ Universidad Pablo de Olavide, 2005.
- Cicala, Mario. "Descripción histórico-topográfica de la provincia de Quito de la Compañía de Jesús. Descripción de la ciudad de Guayaquil en general – 1767 a 1771", José Antonio Gómez Iturralde y Guillermo Arosemena, comp. *Guayaquil y el río, una relación secular, 1767-1844, Volumen II*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas, 1997.
- Cieza de León, Pedro. *Crónica del Perú*, Primera Parte. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú/ Academia Nacional de la Historia, 1984 (1553).
- Contreras C., Carlos. *El sector exportador de una economía colonial. La Costa del Ecuador: 1760-1830*. Quito: FLACSO/ Abya-Yala, 1990.
- Cordero, Fernanda. "Análisis de la dinámica del territorio de la provincia del Azuay, a través de métodos geográficos", VV.AA., *Historia de la provincia del Azuay. Estudios de caso*. Cuenca: Prefectura Provincial del Azuay/ Universidad de Cuenca, 2012.
- De Ulloa, Antonio. *Viaje a la América Meridional*, T. II (1771). Madrid: Dastin, 2002.
- Deler, Jean-Paul. *Ecuador, del espacio al Estado nacional*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar/ IFEA/ Corporación Editora Nacional, 2007.
- Dubly, Alain. *Los poblados del Ecuador. Estudio geográfico*. Quito: Corporación Editora Nacional, 1990.
- Endara, Javier. *Memoria del Subsecretario de lo Interior y Relaciones Exteriores del Ecuador a la Convención Nacional de 1877*. Quito: Tipografía de F. Bermeo, 1877.
- Espinoza, Leonardo y Lucas Achig, "Economía y sociedad en el siglo XIX: Sierra Sur", Enrique Ayala Mora, ed. *Nueva Historia del Ecuador, Tomo 7*. Quito: Corporación Editora Nacional, 1989.
- Franck, Harry A. "Vagabundeo Andes abajo", Carlos Ramírez Salcedo. *Tres descripciones de Cuenca y su región*. Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana Núcleo del Azuay, 2009.
- Hamerly, Michael T. "El Libro de Matrículas de Comerciantes, 1836-1837". *Revista del Archivo Histórico del Guayas*, n.º 6 (1974).
- Hamerly, Michael T. "Acotaciones a "Documentos inéditos sobre e impresos raros de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Guayaquil". *Cuadernos de Historia y Arqueología*, Guayaquil, n.º 38 (1971).
- Hamerly, Michael T. *Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas/ Banco Central del Ecuador, 1987.
- Hassaurek, Friedrich. "Cuatro años entre los ecuatorianos – 1861", José Antonio Gómez Iturralde y Guillermo Arosemena, comp. *Guayaquil y el río, una relación secular, 1844-1871, Volumen III*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas, 1997.
- Hidalgo, Ángel Emilio y Marco Suárez Capello, "Guayas: perfil provincial y patrimonio", En Guía de bienes culturales del Ecuador: Guayas. Quito: Ministerio Coordinador de Patrimonio, 2011.
- Laviana Cuetos, María Luisa. *Guayaquil en el siglo XVIII*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas/ Banco Central del Ecuador, 2002 (1987).
- Núñez, Jorge. "El camino de Telimbela, ruta histórica entre Guayaquil y Quito", VV.AA. *Los caminos en el Ecuador. Historia y Desarrollo de la Vialidad*. Quito: HeH Constructores/Macshori Ruales Editora, 2009.
- Onffroy de Thoron, Enrique. *América Ecuatorial. Segunda Parte*. Quito: Corporación Editora Nacional, 1983 (1866).
- Quintana, Manuel E. y Luis A. Palacios Orellana, *Monografía y álbum de Los Ríos*. Guayaquil: Edición del Autor, 1937.
- Ramón Valarezo, Galo. *La nueva historia de Loja. La historia aborigen y colonial, Volumen 1*. Quito: Edición del Autor, 2008.
- Requena, Francisco. "Descripción Histórica y Geográfica de la Provincia de Guayaquil, en el Virreinato de Santa Fe", Pilar Ponce Leiva, edit. *Relaciones histórico-geográficas de la Audiencia de Quito (Siglo XVI-XIX), Tomo II*. Quito: Marka/ Abya-Yala, 1994.
- Salazar, Ernesto. "Cuenca y su región: en busca del tiempo perdido", VV.AA. *Cuenca. Santa Ana de las Aguas*. Quito: Ediciones Libri Mundi/Grosse-Luemern, 2004.
- Wolf, Teodoro *Geografía y geología del Ecuador*, Leipzig: Tipografía F. A. Brockhaus, 1892.
- Zelaya, Juan Antonio. "Estado de la Provincia de Guayaquil, agosto 17, 1765". *Revista del Archivo Histórico del Guayas*, n.º 6 (1974).

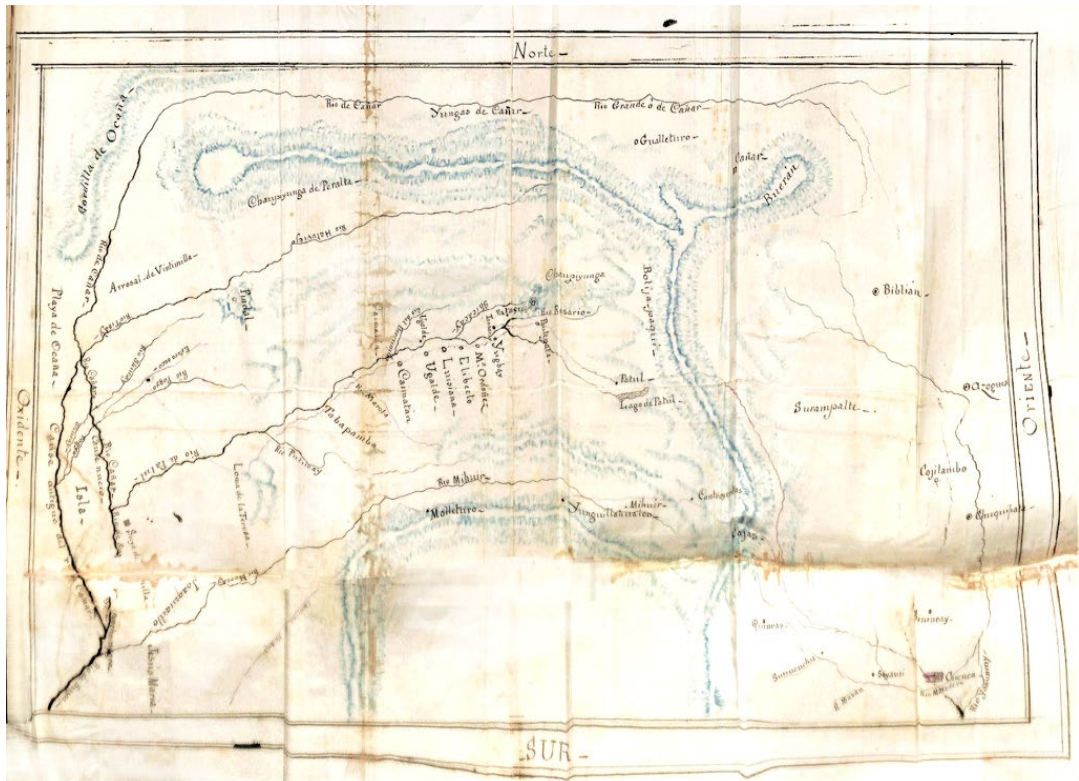


Sur de la provincia de Quito de Bellin, Jacques Nicolas, 1764.

Fuente: Bellin, Jacques Nicolas, 1764. Colección de mapas históricos de David Rumsey. <https://bit.ly/3YvaKbx>

Croquis parte del Juicio de litigio por unas playas y montes en Sanagüin, 1888

Fuente: Benigno Malo contra herederos de Manuel Moreno, "Jud. C. 58693," ANHC, consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/6326>.



CAPÍTULO II

Rutas, vialidad y desafíos, una mirada histórica desde Azuay (1850 - 1930)

Macarena Montes Sánchez; Jaime Bueno Calle; Erika Procel Guallpa
Universidad de Cuenca

Si a mis padres o a mis abuelos alguien les hubiera dicho que en el futuro sería posible anochecer en Nueva York y desayunar al día siguiente en Paccha, por ejemplo, o en Nulti, o en Chiquintad, sencillamente no lo hubieran creído. Es que, poquito tiempo antes, ellos para ir a Guayaquil tenían que tomar el camino de Molleturo, atravesar el Cajas a lomo de mula; pernoctar en algún tambo, y embarcarse, por último, en una frágil lancha, en Naranjal, para atravesar el Golfo, y llegar al “Puerto Principal” luego de por lo menos dos días de viaje, y peripecias sin cuento, con la sensación de que «Santa Ana de los Ríos de Cuenca» había quedado al otro lado del mundo.

Los ñaupá tiempos, Jorge Maldonado Aguilar (1998)

Famosas son algunas rutas comerciales, terrestres y marítimas, que han dado lugar a importantes acontecimientos históricos y puesto en relieve la diversidad de culturas, recursos, manufacturas y religiosidades. Transcontinentales, transnacionales e interprovinciales muchos de estos caminos se convirtieron en vías comerciales y administrativas con el fin de controlar la entrada y salida de los productos y tributos que se transportaban o por ser lugares de peregrinación y espiritualidad. Ya sea con un afán material o espiritual los motivos para establecer un camino de un sitio a otro, la apertura de una franja de terreno depende de un objetivo establecido.

Cada ruta presenta distintos niveles de complejidad, que puede darse tanto por los accidentes geográficos como por la longitud, estrechez o amplitud del camino. La difícil travesía variaba y varía en dependencia con el clima o las corrientes marítimas y fluviales.

Algunas rutas buscaban la conexión con las capitales administrativas de los imperios o las naciones, otras exploraban la salida a la costa para la exportación o importación de mercancías o la migración de personas.

La ruta que nos ocupa en este estudio puede considerarse una ruta más modesta, pero que atraviesa la complejidad de la cordillera de los Andes, hasta el día de hoy, sigue causando problemas en la vialidad cotidiana, nos referimos a la ruta Cuenca - Guayaquil, que conecta la Sierra del austro ecuatoriano con la Costa, donde se ubica el puerto marítimo más importante del país. Es innegable que las actuales provincias de Guayas y Azuay comparten trayectorias históricas, paralelas e interconectadas, en los distintos periodos antes y después de construir el estado nación. El camino histórico en la ruta Cuenca- Molleturo- Naranjal- Guayaquil es el de un tiempo zigzagueante, con distintos ritmos y velocidades y que responde a distintas estructuras

sociales desde el estado a los gobiernos locales y desde los distintos actores: políticos, jornaleros, hacendados, desertores, comerciantes, viajeros, arrieros y guanderos.

Para realizar este estudio se partió desde la cotidianidad con énfasis en la búsqueda de fuentes primarias inéditas, desde la rutina del archivo, desde la historia social, desde la *historia desde abajo*¹.

Antecedentes históricos

La ruta Cuenca que atraviesa por vía terrestre Molleturo y Naranjal para llegar por vía fluvial a Guayaquil es la de un camino durable en el tiempo. Utilizada desde la época prehispánica por los pueblos que habitan las costas del Golfo de Guayaquil para comercializar diversos productos, a través del transporte en balsas y luego a pie, se movilizaban hacia la cordillera andina como lo muestra la evidencia etnohistórica en torno a los habitantes de la Isla Puná:

Otra posible ruta utilizada por los habitantes de la Puná partía del puerto del Tucú² hacia el delta del río Naranjal [...]. Desde allí seguían el curso del río en su parte navegable otros 8 km, hasta arribar al paso *Guaynacaba*, en la región de los chonos. El puerto fluvial de este sitio fue reutilizado en la Colonia como *Reales Bodegas del Naranjal*, actual puerto Naranjal, desde donde continuaba por el *Qhapaq Nan* hacia Tomebamba actual Cuenca. Desde el paso *Guaynacaba* también accedían a la región de los chumbos y a Inga-pirca, bordeando el río Cañar o Suya³.

En este sentido se comprende que a través de los contactos con la costa ya desde el periodo Formativo, que implicaba el intercambio de productos como la concha *spondylus*, se implementaron caminos que

fueron reutilizados en el incario y en el periodo colonial. Con el trazado regular de ciudades como Cuenca y sus modos de asentamiento, se marcan los límites de la ciudad, las vías principales y las salidas en relación al comercio y las actividades productivas, en la *Relación General de las Poblaciones Españolas del Perú*, realizada por el Oidor de la Audiencia de Quito, Salazar de Villasante, probablemente en 1569, se indica que la ciudad de Cuenca:

Es tierra de mucho trigo y maíz; desde allí llevan mucho bizcocho y harinas a la ciudad de Guayaquil; y no vienen de Guayaquil por este camino de Riobamba, sino por otro que atajan más de treinta leguas y van a dar a un puerto de la mar fronterero de la isla de la Pugna, que llaman el puerto de Bola, y desde allí van en balsas, que siempre tienen allí indios, hasta Guayaquil. Este camino hice abrir siendo allí gobernador, que no se solía ir por él a Guayaquil, sino venían por el asiento de Riobamba e iban al embarcadero el río abajo, que rodeaban más de treinta leguas y mal camino. Y este camino quedó tan abierto y tan llano, que van recuas al puerto de Bola cargadas de bizcochos y harina⁴.

En virtud de lo planteado, se demuestra un abastecimiento y especialización de ciertos productos hacia el litoral. Con el establecimiento de la Real Audiencia, se aplicaron medidas fiscales que se materializaron en forma de impuestos, como los tributos y la alcabala, a lo largo de los circuitos comerciales se asentaron aduanas como las Reales Bodegas de Naranjal, almacenes bajo control colonial, a las que se hacen referencia, posiblemente se situaban en la actuales poblaciones de Santa Rosa de Flandes⁵, Puerto Baquerizo o en el puerto de Bola, los embarcaderos más entrados hacia la cordillera hasta dónde el río Naranjal o Suya era navegable, dependiendo de la época de lluvia. Francisco de Requena (1743 - 1824), ingeniero y militar español,

1 Término acuñado por E.P. Thompson en "History from Below", *The Times Literary Supplement*, 7 de abril 1966: 279-280.

2 Se refiere al actual puerto Roma, conocido en la Colonia como puerto Buí, en el pueblo de Puná Nueva.

3 Julio César Delgado Ayora, "La isla Puná o Santiago en el período de Integración: 1400-1531" en *Estudios multidisciplinarios en cinco espacios prehispánicos tardíos del Ecuador*, ed. por SENESCYT-INPC, 199-208. (Quito: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2014), 205.

4 Marcos Jiménez de la Espada, *Relaciones geográficas de Indias. Perú. Biblioteca de Autores Españoles*, t.183 (Madrid: Ediciones Atlas. 1881-1897/1965), 310-409.

5 Actual parroquia rural del cantón Naranjal en la provincia del Guayas.

también se refirió al partido de Naranjal⁶, indicando que la Aduana Real se encontraba a una legua del pueblo de San José de Naranjal, en dirección sureste y en la que pagaban un real por cada tercio para poder embarcar o conducirlos a las poblaciones serranas. El comercio que se desarrolló durante el siglo XVIII lo describe muy detalladamente el primer Marqués de Selva Alegre, Juan Pío Montúfar y Frasso, presidente de la Audiencia de Quito (1753-1761) en *Descripción de la jurisdicción a Joseph de Solís Folch de Cardona, Capitán General del Nuevo Reino de Granada*. La labranza en las haciendas azuayas, donde se cosechan granos y sembríos de caña, harinas y azúcar, junto con los tejidos de algodón y lanas eran comercializados hacia la costa:

Naranjal produce muchas maderas de roble, figueras, y otras muy gruesas⁷ hasta en número de 50000 piezas al año, de las que se forman canoas para el comercio del Río, están allí las Reales Bodegas que nombran de Bola, cuya subastación se hace en la ciudad de Guayaquil, las mas veces en 300 pesos de los que se destina la mitad a S.M. es igual parte a los propios y rentas de aquella ciudad. El comercio del Naranjal es con la ciudad de Cuenca, y su jurisdicción, á donde anualmente se remiten, de aquellas Bodegas mas de 10000 fanegas de sal, bayetas y lienzos que se consumen en la ciudad de Guayaquil [...] embarcaciones y casas y se hacen cargaciones para los navíos que se dirigen a los puertos del Callao y Trujillo [...] Del Naranjal a la ciudad de Cuenca es viaje que se hace en cinco días⁸.

En el marco de las Reformas Borbónicas, se crea en 1777, la Gobernación de Cuenca, su primer gobernador, el funcionario español Josef Antonio de Vallejo, frente a la necesidad

de implementar políticas, solicita a los diversos estamentos un diagnóstico de la región, para aplicar medidas con el fin de activar la economía. La respuesta del Cabildo Eclesiástico no se hace esperar, en la misiva se insiste en la necesidad de encontrar una nueva salida a la costa lo que permitiría la navegación para el istmo de Panamá y puerto de Cartagena, en menos de treinta días, especialmente en el tiempo de vendavales, y para Lima, “pero los caminos desde esta ciudad, hasta dicho puerto de Guayaquil, están despoblados y casi desiertos, llenos de incomodidades y peligros, especialmente en la bajada de la montaña, y sitio conocido por Chalapud, sin que se cuide de componerlos⁹”. Por ello la necesidad de buscar desvíos, o aperturar otros mejores o más breves. Esta necesidad imperiosa de buscar una vía al Pacífico impulsa, que quince años más tarde, el presidente de la Audiencia, disponga al gobernador Juan López Tormaleo (1756-1818), la adecuación del camino a Naranjal, “orden que el gobernante transmite a los tenientes de los pueblos inmediatos al camino para que realicen las reparaciones necesarias y establezcan tambos con objeto de que se pueda transitar por él con alguna comodidad¹⁰”.

Asimismo, en 1792, Ignacio Torres presenta una alternativa de un nuevo camino a Guayaquil con dirección a Balao. En el croquis se precisa el tramo: Cuenca, Baños, Soldados, Cancan, Pucafronte- Ñag, Naranjas, Chaucha, Garate, Vivar, Balao, llegando al sur de Naranjal. Para argumentar la factibilidad del camino, de 22 leguas y medias, comerciantes de carrera a Guayaquil dan su testimonio¹¹. Este proyecto no se ejecuta por falta de fondos.

6 Carlos Ruales y Xavier Cornejo, *La expedición de Humboldt y Bonpland en la antigua provincia de Guayaquil en Ecuador*. (Quito: Abya-Yala, 2020), 55.

7 Como los guayacanes y los cañafistolos.

8 Juan Pío Montúfar y Frasso, Marqués de Selva Alegre, Presidente de la Real Audiencia, a Joseph de Solís Folch de Cardona, Capitán General del Nuevo Reino de Granada “Razón que cerca del Estado y Gobernación Política y Militar de las Provincias, Ciudades, Villas y Lugares que contiene la Jurisdicción de la Real Audiencia de Quito”. Quito, agosto de 1754. Archivo Nacional de Historia, sección Azuay (ANH/C), fondo Particular/ Sección Alberto Muñoz Vernaza, libro 6, ff 11-53.

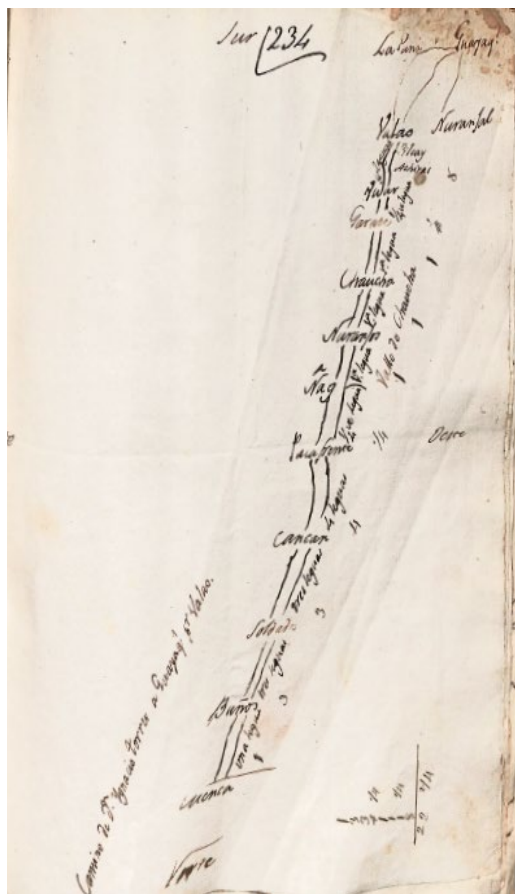
9 Juan Cordero Iñiguez, *Historia de Cuenca y su región. 1822-1895 De la Gran Colombia al Progresismo*, 1° ed. t. V. (Cuenca: Universidad de Cuenca, Universidad del Azuay, I. Municipalidad de Cuenca, 2016), 183.

10 Pedro Gómez Acosta al Teniente Político “Descripción del camino a Guayaquil y que contiene un pequeño croquis de los diversos tambos en su camino”, Quito, 1 de julio de 1792, ANH/C, fondo oficial, sección gobierno administración, libro 10, ff. 235-236.

11 Diseño del camino a Guayaquil por Balao, Croquis N°2, Quito, 1 de julio de 1792, ANH/C, fondo oficial Sección Gob. Adm., libro 10, f. 234.

Figura 1. Diseño del camino a Guayaquil por Balao que contiene a los diversos tambos, 1792.

Fuente: ANH/C. Fondo Oficial Sección Gob. Adm. libro.10, f.234.6.



Para comprender mejor el estado de este camino, resulta interesante la narración, unos años después, que hiciera el Provisor y Vicario general del Obispado al momento de la Revolución Quiteña (1809-1812), Manuel José Caicedo, que en el viaje que realiza desde Guayaquil a Cuenca para verificar el estado de los prisioneros que el gobernador Melchor de Aymerich envía a Guayaquil por insurgencia describe: “Tiré por el Naranjal a Cuenca, a donde llegué fatigado del más penoso viaje que he hecho en mi vida por la falta de auxilios que padecí en el camino”¹².

Con el período independentista se intensifica las comunicaciones con el litoral y esto implica la solicitud a los alcaldes de la provincia de Cuenca para obtener reclutas por la apertura del camino, algunos de estos alcaldes acaban en calidad de presos por no conseguir el número mínimo de hombres para el flete de mulas y el retiro de la carga del Naranjal que pertenecían al Estado¹³. El envío de peones indígenas y blancos¹⁴ para la apertura del camino a Naranjal es reiterativo desde 1822 hasta 1830, pero en 1825 se intensifica por las amenazas de multas desde la intendencia del Azuay, los alcaldes desde las distintos cantones como Cañaribamba, San Fernando, Nabón, Girón, Oña, por no asumir el proceso sancionador, envían la mano de obra y las mulas. Este accionar de alistar personal no era fácil de ejecutar por parte de los jefes políticos, para muestra un botón, desde Girón, por ejemplo, son enviados 25 indígenas, pero en lo posterior esta parroquia solicitará la excepción por lo complicado del reclutamiento¹⁵. En Gualaceo¹⁶, los sucesos se tornan más violentos, el envío de 80 indígenas provoca una fuga en la que los reclutas ocasionan tumultos, lo mismo ocurre en el cantón Oña.

Se plantea entonces, con la intención de impulsar el comercio, se emitan una serie de legislaciones, por ejemplo, la Ley del 13 de marzo de 1826, exime de pagar el diezmo eclesiástico para las nuevas plantaciones de café, quinua y algodón. También se regulan los derechos de importación y exportación en los diversos puertos habilitados en la República para facilitar el fomento del comercio interior y exterior¹⁷. Y desde el ya designado departamento del Azuay, se expide un decreto concediendo exenciones a los individuos que establecieran posadas o mesones

12 Carlos R. Tobar, ed. *Viaje imaginario por las provincias limítrofes de Quito*. (Quito: Imprenta de la Universidad, 1891)

13 Comandancia del cantón al gobernador de la provincia, Girón, 13 de junio de 1822, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 15.065, f. 5.

14 Desde la parroquia de Oña se informa al señor Intendente que no se han podido conseguir los diez peones que se solicitaban para el camino a Naranjal pero sí seis, tres indios y tres blancos, sus nombres Juan Orellana, Rafael Armijos, Raymundo Ramón, quienes son personas que no han querido prestar sus servicios en esta parroquia. Oña, 9 de octubre de 1826, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 32065, f. 1.

15 Desde Girón son enviados 40 indígenas. Juzgado político de Girón al Intendente del Azuay. Girón, 3 de octubre de 1826, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 32063, f. 1.

16 Oficio indicando que se procederá a capturar a las personas que estaban en la asonada o tumulto. M. Davila al intendente Ignacio Torres. Gualaceo, 5 de junio de 1826, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 31336, f. 1.

17 Otras de las leyes son las que organizan la Hacienda pública o la de la nacionalización de los buques.

en los caminos públicos¹⁸. En 1828, como indica en la documentación recopilada por el historiador Michael T. Hamerly, la Sociedad Económica de Amigos del País de Guayaquil¹⁹ siendo tesorero Vicente Ramón Roca, realiza un levantamiento topográfico del camino de Guayaquil a Cuenca por Naranjal por la tembladera de Yaguachi, cerro de Bodón, Suya Grande y Patul.

Con el nacimiento de la nueva República, un 7 de noviembre de 1846, se expide el Reglamento Interior de la Junta Directiva del camino de la ciudad de Cuenca al Litoral del Guayas, compuesta por Bernardo Muñoz, Fernando Coronel y Manuel Escudero, creada con el objetivo de rectificar, reparar y conservar el camino, sus puentes y sus tambos²⁰. Por tanto, en relación a las ideas anteriores, no coincidimos con la afirmación de Silvia Palomeque en la que argumenta que en 1849 comienza a repararse “seriamente” el camino del Naranjal pues todos los esfuerzos anteriores manifiestan que sí existió una intencionalidad formal antes de la iniciarse la segunda mitad del siglo XIX.

Ingeniería civil, 1850 - 1930

Con la llegada del gobierno liberal de José María Urbina (1851 - 1856) y debido a la demanda internacional, se intensifica el comercio del caucho y de la cascarilla. También conocida como quina, quinina o cinchona, esta planta silvestre medicinal que se reproducía en los bosques de Loja y Azuay, provocó para la región un periodo de bonanza. Es de esperar, por tanto, que esta actividad productiva basada en un sistema

exportador necesitó una salida a la costa, al puerto principal. En 1854, un *Expediente e informe del avance de construcción del camino a Naranjal*²¹ dirigido al Gobernador de la provincia por José Valdivieso y Chica, detalla, a través de un plano²², el camino aperturado se ubica desde Yerbabuena a Zhagal, descendiendo por la cordillera por Huabiducal, Huarumal, Tangal, Copal, Palmar, Victoria, Playas, San José y Naranjal. En este mismo documento, se especifican las leguas totales desde Yerbabuena hasta el entable San José (de Guarumales) sumando cuatro leguas (6000 vara por legua colombiana), 19 cuadras (120 varas por cuadra), y 33 varas. El tramo de Copal a la Victoria aparece en línea roja, el teniente político Camilo Jauregui indica al recién nombrado director del camino a Naranjal, José Sánchez, continuar con la línea recta donde podría iniciar el destronque y terraplén.

En esta constante comunicación con el Jefe Político del Cantón Cuenca en el que se informaba cómo se desarrollaba la apertura del camino, también se muestran los gastos quincenales. El director del camino, el señor José Sánchez explica la necesidad de continuar con este trayecto “sin los riesgos de Chalapud, los repetidos pasos del río Chacayacu y todo aquel fragosísimo camino”²³. La meta era convertir el camino de herradura en carretero y reducir la distancia desde Naranjal hasta Yerbabuena en cuatro o cinco horas.

A inicios de la segunda mitad del siglo XIX, concretamente en 1852, daría inicio a una gran actividad mercantil la “Casa Ordoñez” dedicada a la exportación de la cascarilla, desde diversas haciendas como la de “La Amaluza”. La corteza de estos árboles silvestres era enviada a Inglaterra para la

18 Juzgado político de Girón al Intendente del Azuay. Oficios indicando la recepción de la Ley que concede excepciones a los individuos que establezcan posadas o mesones en los caminos públicos. Girón, 2 de noviembre de 1825, ANH/C, fondo oficial, sección hacienda y administración, carpeta 31437, f. 1.

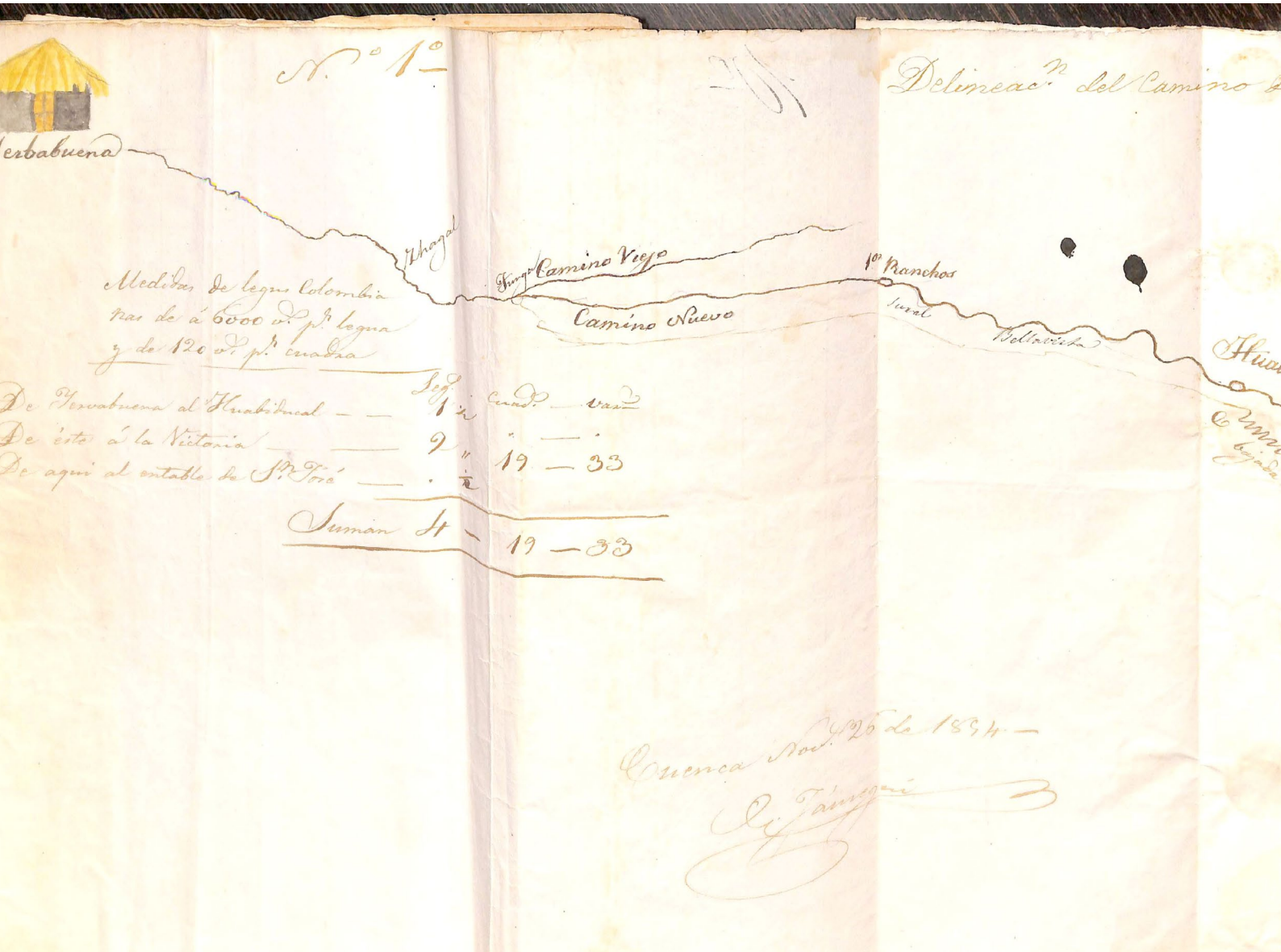
19 Michael T. Hamerly, *Acotaciones a Documentos inéditos sobre e impresos raros de la Sociedad Económica de Amigos del País, de Guayaquil*, (Guayaquil: Casa de la Cultura, 1971). Estas sociedades de amigos del país creadas durante el mandato de Carlos III, buscaban generar el progreso científico y técnico durante la Ilustración, la de Guayaquil se fundó en 1825.

20 Reglamento Interior de la Junta Directiva del camino de la Ciudad de Cuenca al Litoral del Guayas, Cuenca, 7 de noviembre de 1846, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 45324, f.5.

21 José Valdivieso y Chica sobre la dirección del camino a Naranjal al Gobernador de la Provincia, Cuenca, 24 de julio de 1854, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 1139, ff. 1-79.

22 Comisión de camino a Naranjal, “Croquis Yerba Buena a Naranjal,” ANH/C, 1854. Consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/6351>

23 José Valdivieso y Chica sobre la dirección del camino a Naranjal al Gobernador de la Provincia, Cuenca, 24 de julio de 1854, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 1139, f. 76.

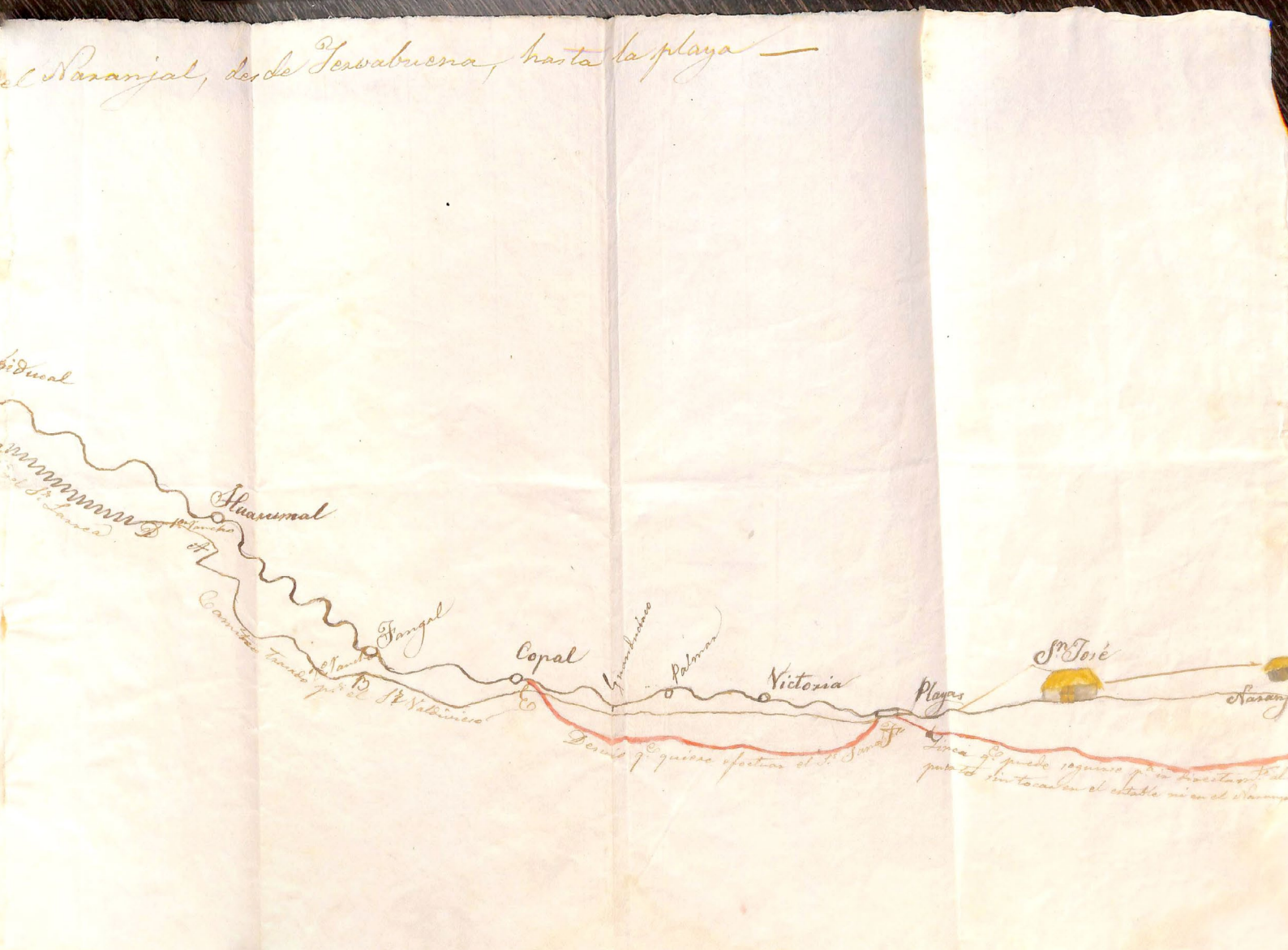


extracción de la quinina, iniciando así una logística en torno al mercado de exportación desde los terrenos de los hermanos José Miguel, Carlos y Salvador Ordoñez Lasso.

Los volúmenes de exportaciones iban creciendo con el pasar de los años y por lo tanto también la necesidad de un servicio de infraestructura que apoyara el comercio, además, la familia Ordoñez ya dispone de una hacienda agrícola Pechichal en Naranjal donde producen café, cacao y arroz. Después

de la ocupación de estos territorios por el gobierno de Franco Herrera (1859-1860) donde incluso se quemó la casa de hacienda, los hermanos Ordoñez, realizan proposiciones²⁴ a la Municipalidad para practicar un camino de herradura de cuatro varas de ancho, abriendo zanjas para el agua a su paso, estableciendo familias y colonos a su paso, con casas posadas para los pasajeros, el camino se entregaría al servicio público en seis años, después de concluida la obra, por el término

24 Proposiciones presentadas al I.C. Municipalidad, por la Casa Ordoñez Hermanos, para verificar el camino de Naranjal, siguiendo la línea denominada Sánchez; tomando desde el punto que designe la Municipalidad hasta el Entable. Cuenca, 1864, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 68091.



de quince años, obtendrían el derecho de peaje para los empresarios. La única opción que podría transformarse en carretera era la "línea Sánchez", mejor que la de la trocha, "evitando el Chalapud, los pantanos de Baba, de Pungacai, y lo que es más, los pasos de Chacayacu" (p.2). Los intereses de los terratenientes eran los intereses del municipio: "cualquier línea que se siga, cualquier camino que se practique, ha de estar precisamente en las propiedades de la casa empresaria, como lo estaría el de la trocha y como se halla el actual, que ambos pasan por el Entable".

Figura 2. Mapa del camino desde Yerbabuena a Naranjal, 1854.

Fuente: ANH/C. Fondo Oficial Sección Gob. Adm. c.1139.

Tabla 1. Gastos en las Propositiones presentadas al I.C. Municipal por la casa Ordoñez Hermanos para verificar el camino a Naranjal, siguiendo la línea denominada de Sánchez, tomándola desde el punto que designe la municipalidad hasta El Entable, 1864.

Fuente: Archivo Nacional de Historia, sección Azuay, Cuenca, carpeta 68091.

El cálculo se hace para una sola legua, para que de allí se deduzca el de toda la extensión de la vía	
Por el valor de seis casas, que habrá en cada legua de camino, para las familias de colonos que la casa empresaria establecerá en dicha línea, a 50 pesos cada una	300
Renta mensual de cada familia cuatro pesos, en los diez años la empresa tiene que costear	2,880
El valor de la casa posada y las bodegas capaces y seguras que se construirán en el punto conveniente	220
Renta de un posadero responsable, a cinco pesos por mes, en los diez años	600
Pago municipalidad:	
Suma de los gastos de la empresa de cada legua	3,453.33
Deducida esta suma de los quince mil pesos por legua de camino de seis mil varas de cada extensión, que exige la casa empresaria, quedan para la obra	11,546,33
Total:	15,000
Esta cantidad de once mil quinientos cuarenta y seis pesos sesenta y siete centavos, costea cada vara de camino a razón de un peso noventa y dos centavos, precio de extremo pequeño y que rebaja mucho más, si se incluye el costo de los desmontes que se ejecutarán a entre ambos lados del camino	

Estas negociaciones con la municipalidad implican una tabla de gastos medida por cada legua de camino de seis mil varas de extensión, pagando la municipalidad quince mil pesos. Pero las obras con respecto al camino revisten una competencia estatal cuando el gobierno de García Moreno realiza la contratación de ingenieros extranjeros para la construcción de carreteras interprovinciales. En 1861 se contrata al ingeniero francés Sebastián Wisse, que falleció unos pocos años después, para la construcción de la carretera de Quito al sur, o, la contratación de James L. Wilson para la construcción de la carretera Quito - Esmeraldas (1863). Seguramente, las gestiones y reclamos por parte de los gobernadores y comerciantes desde Cuenca no tardaron en llegar a la capital y la construcción del camino

se aprueba en 1867, en la presidencia de Jerónimo Carrión y bajo la dirección de otro ingeniero francés, Cristobal Thill²⁵. El Ministro del Interior y Relaciones Exteriores, Manuel Bustamante informa que:

En la provincia del Azuay se ha emprendido por cuenta del Gobierno en la apertura del camino del Naranjal, cuyos trabajos, dirigidos por el Ingeniero Señor Cristoval Thill, han progresado inmensamente en pocos meses; y es indudable que muy pronto estará abierta esa vía de riqueza para las provincias del Azuay y Guayas. S. E. el Jefe del Estado, deseando no hacer ilusoria una empresa de tan colosal importancia, y no contento con dictar providencias eficaces, tuvo á bien reglamentar por un decreto ejecutivo los trabajos de ese camino²⁶.

25 Este ingeniero civil permanecerá en Ecuador hasta, al menos, 1894, dedicándose a varios proyectos como el del Ferrocarril del Sur entre Chimbo y Sibambe y en últimos años a la enseñanza de la Ingeniería en Cuenca. Instalación de la Facultad de Ciencias en la Corporación Universitaria del Azuay, 1890. Universidad del Azuay, *Revista Científica y Literaria de la Corporación Universitaria del Azuay*, 1890-04-30, <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/4393>.

26 Ministerio del Interior y Relaciones Exteriores. Informe del Ministro del Interior y Relaciones Exteriores dirigido a las Cámaras Legislativas del Ecuador, (Quito, Ecuador : Imprenta Nacional, 1867), 29-30.

Esta obra es ratificada en la Convención Nacional del Ecuador en 7 de agosto de 1869 por el presidente García Moreno, en su segundo mandato por decreto de 12 de agosto "Relativo a la carretera de Cuenca", considerando que la carretera hasta el puerto de Naranjal "es de vital importancia para las provincias del Azuay y Guayas" con dos artículos, un primero que le da relativa facultad al Gobernador de Cuenca para construir la carretera hacia Naranjal y para el desapropio de los terrenos de los particulares que hayan ocupado parte del camino. El segundo artículo indica que el precio de los terrenos de los particulares será pagado por el Tesoro Nacional²⁷. Cabe indicar, que el gobernador del Azuay al que se le dicta facultades es el empresario Carlos Ordoñez Lasso que dará inicio a la dirección técnica del camino consultando al ingeniero Cristobal Thill sobre la estabilidad y comparación entre un camino de herradura y un camino carretero. En una carta, el ingeniero Cristobal Thill argumenta las ventajas del camino carretero indicando lo siguiente:

1. Que un caballo, yendo al paso de manera de franquear la distancia de Cuenca al Naranjal en tres días, trabajando 10 horas por día, puede arrastrar un peso de 20 quintales.
2. Que un caballo yendo al trote de manera en ir de Cuenca al Naranjal en 12 horas puede arrastrar un peso de 7 quintales. Necesariamente en este caso se debe mudar a los animales en el carro del tramito.
3. Que el camino carretero ofrece seguridad y comodidad al viajero en mismo tiempo que economía de tiempo, que a menudo es muy precioso para el comerciante y para el estado, y,
4. Que el camino carretero permite introducir en el país máquinas y otros objetos pesados propios a fomentar la agricultura y la industria, objetos que no pueden transportarse por un camino de herradura.²⁸

El 30 de marzo de 1869 da lugar a los inicios de los trabajos de la construcción del camino carretero de Cuenca a Naranjal por parte del ingeniero Cristobal Thill. De marzo a junio se había avanzado en el empedrado 6330 metros, y se habían construido siete acueductos que permitían avanzar hasta Sayausí. Pero para completar el recorrido aún faltaban cinco puentes en los que se necesitaban 19000 ladrillos y 470 fanegas de cal, en cuanto al recurso humano se requerían albañiles y personas, al menos trescientos jornales que trabajaran en el empedrado. Para iniciar los trabajos también se necesitaban materiales, al menos 300 barretas, 400 lampones y de 40 a 60 carretillas.

La dureza del trabajo y las malas condiciones laborales eran una constante, el fiel cumplimiento de las tareas de los peones y albañiles estaría bajo el control de los funcionarios estatales que registraban la asistencia y comunicaban a través del director técnico de la obra, al jefe político sobre los desertores, los presos y los robos de herramientas dándose estas situaciones de forma reiterativa. Muchos de estos presos eran indios conciertos que habían escapado de la hacienda. Por cada día de trabajo perdido, el concierto que se había fugado, sin permiso de su patrón, tenía pena de cárcel librándose de la sanción, una vez pagada la fianza. También eran sancionados si se fugaban de la obra pública. Muchos de los jornaleros procedían de Taday, Biblián, Santa Rosa, Llacao, Guachapala, San Roque, Paute, El Valle, Deleg.

Para el año de 1877, tras ocho años de trabajo, solo se había avanzado una cuarta parte de la obra el Gobernador de la Provincia del Azuay, Mariano Moreno indica que:

El trayecto de la carretera al Naranjal había sufrido derrumbamientos, obstrucción de cunetas y daños en el empedrado; pero se han reparado activamente estos deterioros, y se han limpiado todos los estorbos y facilitado el curso de las aguas. Esta obra que está trabajada hasta la cuarta parte de su extensión, ha ocasionado ingentes gastos y sacrificios a la Provincia; y, si aún no es

27 Leyes, decretos y resoluciones de la Convención Nacional y decretos del Poder Ejecutivo en 1869, (Quito: Imprenta Nacional, 1870), 70-71

28 Carta dirigida al gobernador por el ingeniero C. Thill. Cuenca, 13 de marzo de 1869, ANH/C., fondo Gob-Adm, carpeta 3709, ff. 1-2.

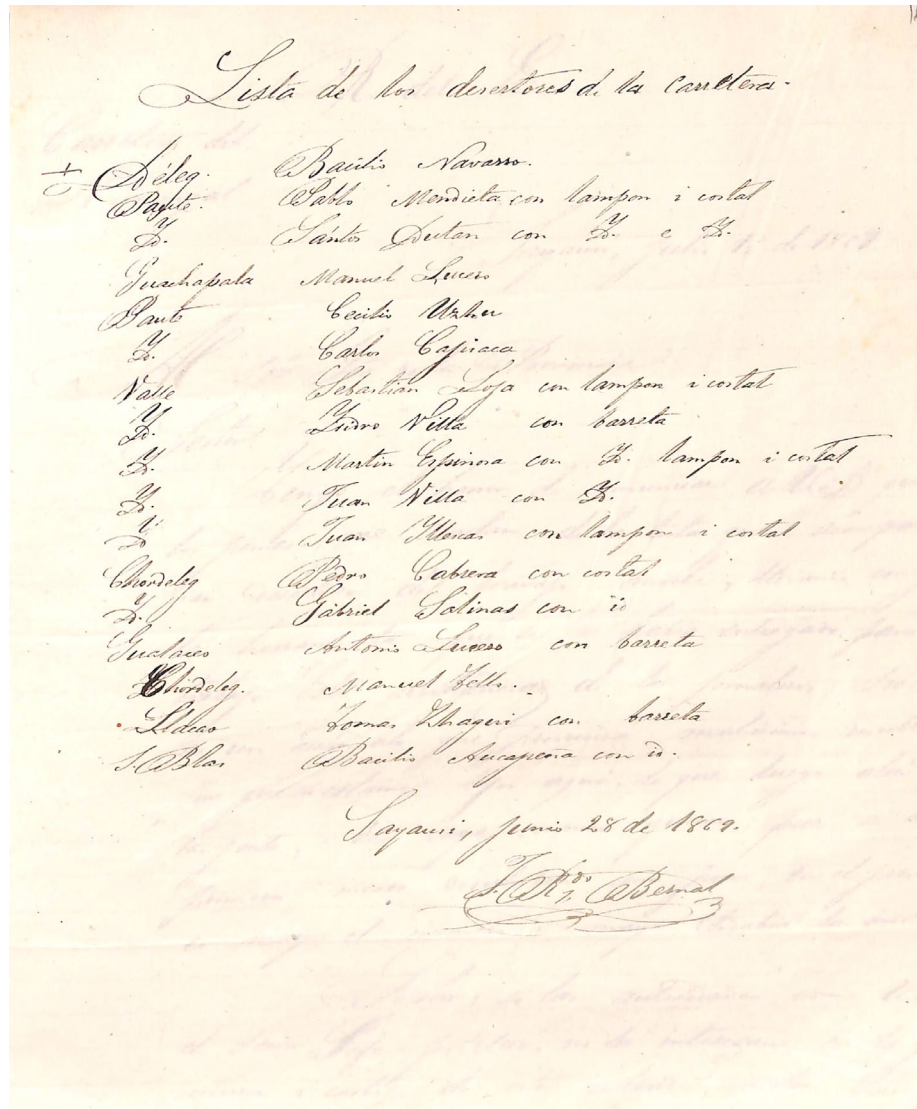
posible emprender en un Ferrocarril que nos ponga en fácil comunicación con los pueblos de la costa, y traiga desde allí las riquezas materiales e intelectuales de que tanto han menester los pueblos del interior, necesario e indispensable es concluir la obra principiada, o establecer siquiera un buen camino de herradura; pues que el que ahora existe es malo basta la ponderación, inseguro y peligroso. Por falta de buenos caminos para la costa, la industria agrícola y fabril no pueden desarrollarse en la escala que debieran, limitándose a producir lo muy necesario, y muchas veces escasamente, para el consumo de la Provincia.

Feliz el día en que el silbido de la locomotora se dejará percibir desde las playas del litoral hasta los bosques del Oriente, porque entonces la corriente de las ideas nos traería la riqueza intelectual, y la corriente de los capitales la riqueza económica del país²⁹.

En las generalizaciones anteriores, queda claro que el sueño del ferrocarril estaba presente desde el último cuarto del siglo XIX, pero además, también se observa la impotencia por desarrollar un comercio a escala regional, para estas fechas Cuenca contaba con dos fábricas de sulfato de quinina, una fábrica textil y la explotación de minas, ninguno de estos emprendimientos lograron subsistir por un largo periodo de tiempo.

Figura 3. Lista de los desertores de la carretera, 28 de junio de 1869.

Fuente: ANH/C. Fondo Oficial Sección Gob. Adm. c. 3709.



29 Ministerio del Interior y Relaciones Exteriores. Memoria del Subsecretario de lo Interior y Relaciones Exteriores del Ecuador a la Convención Nacional. (Quito: Tipografía de F. Bermeo, 1877), 203-204.

Los empresarios, terratenientes y la élite letrada apoyada en sus altos cargos políticos logran crear, basados en una serie de políticas progresistas en el campo del conocimiento, instituciones de enseñanza superior reglada, un jardín botánico y una biblioteca pública. Recordemos que para esta fecha Cuenca es la tercera ciudad más poblada del país y no solo el comercio necesitaba de esta vía de transporte hacia la costa. Numerosos artículos de primera necesidad y suntuosos, llegados de Europa y otras partes del mundo, salían de la aduana de Guayaquil para deleite de los azuayos. Desafortunadamente, no todos los bienes llegaron a buen puerto, lo que significaba una gran pérdida en inversión pública o privada. Con la recién creada Biblioteca Pública del Azuay (1878) se transportan desde París libros sobre Derecho Eclesiástico que son comprados por el obispo de Riobamba José Ignacio Ordoñez, desafortunadamente, en su traslado hasta el puerto Naranjal por el vapor “Azuay” sufre un accidente y la embarcación naufraga provocando la desaparición de algunos de los veintidós cajones, quedando en mal estado de los que fueron recuperados³⁰.

En este mismo marco, poco años después, un nuevo accidente se ciñe sobre Cuenca, esta vez, con la fábrica de la Catedral de la Inmaculada que se empezaba a construir. Así lo cuenta Luis Moscoso:

Una noticia dolorosa acibara los ánimos, pero no los derrota. En Naranjal se hunde una embarcación con algunos bultos que contenían algunas piezas de los dos carros fabricados en Guayaquil para servir a la fábrica. El Cabildo Eclesiástico responsabiliza de la pérdida al capitán, quien pagó obligado por las autoridades gubernativas³¹.

Durante el periodo progresista (1883-1895) y con la Ley Reformativa de Aduanas, expedida en 1886, de los artículos gravados, se impone una cuota de los derechos de

aduana en la que se benefician la Biblioteca de Quito, las calles de Guayaquil, entre otros, y el camino a Naranjal. Pero con la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1894, también serán caminos favorecidos por la aduana en el sur, el de Loja a Santa Rosa y Machala, el de Loja a Saraguro, el de Azogues al límite de la provincia del Chimborazo, y el de Cuenca a Machala.

En el primer informe del Ministro de Obras Públicas se indica que el camino a Naranjal ha estado abandonado por años y que quizás la alternativa de Cuenca a la salida al litoral sea por Pasaje a Machala:

Actualmente existen dos proyectos para comunicar la importante provincia del Azuay con la Costa, y son el indicado y el que empezó a construirse desde tiempos atrás de Cuenca al Naranjal. Opino que será difícil que ambos a dos se lleven a feliz éxito al mismo tiempo. Ha prevalecido la idea que más conviene la línea por el Girón a Machala y no la continuación de la carretera al Naranjal, y supongo que será por la esperanza que algún día podrá efectuarse el ferrocarril por esta vía. Confieso que por desgracia no dispongo de los datos necesarios para abrir juicio sobre el camino en cuestión³².

El sueño de una red ferroviaria que proporciona la integración nacional no llegaría a Cuenca hasta 1965, como indicaría el geógrafo Jean-Paul Deler, esta ciudad “fue el centro urbano menos beneficiado por la modernización”³³. Con el segundo boom cacaotero (1870-1925) algunos hacendados azuayos buscaron expandirse y sumarse al auge económico desde las propiedades con clima húmedo y cálido ubicadas en Naranjal, cerca del puerto y de la red de transporte fluvial.

30 Macarena Montes, ¡No más tinieblas!. De Biblioteca Pública a Centro de Documentación Regional Juan Bautista Vázquez (1882-2020), (Cuenca: Universidad de Cuenca, 2020), 38-40.

31 Luis Moscoso. *La Catedral de la Inmaculada* (Cuenca: s.e, 1962), 23.

32 Informe del Ministro de Obras y Crédito Públicos al Congreso Constitucional de 1894, (Quito: Imprenta del Clero, Talleres Salesianos, 1894), 11.

33 Jean-Paul Deler, “Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830 y 1930”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 331.

Figura 4. Puerto Santa Rosa de Flandes. 1944.

Fuente: Autor: Dr. Ortiz, ubicación: GAD Santa Rosa de Flandes.



Las haciendas hacia la Costa: Pechichal y el boom cacaotero

Durante los inicios del siglo XX el cacao se había convertido en un producto de interés internacional en el mercado, ya que a diferencia de otros, el traslado de este se realizaba por medio de redes fluviales. De modo que, como señala Jean-Paul Deler “-el cacao- no tuvo necesidad de vías férreas para ser trasladado hacia el puerto exportador, la red hidrográfica se encargaba ello”³⁴. Para aquel entonces, las condiciones técnicas de transporte habían mejorado, pues a finales del siglo XIX los intercambios se realizaban por medio de balsas y no fue sino hasta inicios del siglo siguiente que la navegación a vapor por ramales fluviales se había colocado como el medio de transporte idóneo para la articulación entre las zonas productoras de cacao³⁵. Estas embarcaciones “navegaban hasta el pie de la cordillera, por los diversos y pequeños ríos que fluyen al Guayas (como el Vinces, Santa Rosa, Machala, Balao, Naranjal, Yagua-chi, Bodegas y Baba)”³⁶.

Es esta serie de comercializaciones entre áreas de producción cacaoteras las que convertirían a Guayaquil en el primer puerto articulador del régimen económico del Ecuador. De igual manera, durante el segundo boom cacaotero (1870-1925), la región costera vislumbra algunas alteraciones en cuanto a “cambios en la producción, valorización de la tierra, diversificación de la clase terrateniente”³⁷, pues para aquel periodo, el contar con grandes extensiones cultivables de terreno significaba dominar la estructura económica del país. Ahora bien, el auge cacaotero, a más de elevar la economía del Ecuador durante los siglos XIX y XX, también trajo consigo una serie de consecuencias. Por ejemplo, “desplazamientos regionales, cambios demográficos y un proceso de urbanización remarcable en el espacio regional”³⁸ lo que lógicamente provocó una modificación en el ordenamiento poblacional del país.

34 Deler “Transformaciones regionales...”, 326.

35 *Ibíd.*, 315. Fueron 46 vapores fluviales con los que contaba el Guayas en 1910 según Deler.

36 Ronn Pineo, “Guayaquil y su región en el segundo boom cacaotero (1870-1925)”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 253.

37 Yves Saint-Geours, “La Sierra Centro y Norte (1830-1925)”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 172.

38 Carlos Contreras, “Guayaquil y su región en el primer boom cacaotero (1750-1820)”. En *Historia y región del Ecuador*, ed. por Juan Maiguashca, (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 232.



Figura 5. Puerto Santa Rosa de Flandes, embarcaciones y casas de caña, chonta y bijao ca, 1940.

Fuente: Cortesía de Manuel Eduardo Narváez Palomino.

Los desplazamientos masivos hacia la costa no significó que los individuos que migraron lo hiciesen de manera permanente, ni que precisaran trabajar en áreas de producción cacaotera³⁹. Más bien, buscaron establecimientos que les ofrecieran la mayor rentabilidad posible. Por consiguiente, las haciendas figuraron como asentamientos convenientes, ya que requerían de una gran cantidad de mano de obra indudable. La necesidad era tan evidente que los terratenientes se enfrentaron unos con otros por asegurar trabajadores a sus haciendas. Tal era así que:

Algunos pagaron las deudas de los trabajadores serranos y el transporte hasta la Costa. Otros intentaron atar trabajadores a la hacienda por medio de un sistema de peonaje por deudas, ofreciendo adelantos de dinero y permitiendo compras a crédito -a un precio caro- en la tienda de la hacienda⁴⁰.

Los trabajadores de estas haciendas se dedicaban a cultivar el cacao durante las dos grandes temporadas de cosecha, el resto del tiempo lo brindaban al cuidado de otros sembríos como azúcar, arroz o tabaco. “Como el cultivo de cacao requería de poca infraestructura, estas fueron utilizadas en otras actividades económicas, como en la producción de azúcar, zapatos, fósforos y cerveza”⁴¹. Algunos beneficios de estos establecimientos fueron anticipos salariales, elevación del sueldo, y evasiones legales. Sin embargo, también estuvieron sometidos a condiciones de esclavitud porque los hacendados “fijaron leyes contra la vagancia y otras medidas legales para restringir la libertad de los trabajadores”⁴². Las mejores zonas productoras de cacao estaban ubicadas a lo largo de las diferentes redes fluviales curso arriba de Guayaquil. De ahí que territorios como la parroquia de Naranjal o la zona de Balao hayan aprovechado este tipo de navegación por medio de ramales que se conectaban con el resto de haciendas, beneficiándose de la tierra de aluvión que este tipo de paisaje produce.

39 Silvia Palomeque. *Cuenca en el siglo XIX: la articulación de una región*, (Quito: Flacso Ecuador. 1990).

40 Pineo, “Guayaquil y su región...” 259.

41 Maignashca, “La incorporación del cacao...”, 80.

42 *Ibíd.*, 259.

Durante el *boom* cacaotero, la parroquia de Naranjal se había convertido en el destino de muchos azuayos y cañarejos.⁴³ Las zonas productoras de cacao eran diferenciadas unas de otras por su extensión, avalúo y número de trabajadores. Solo aquellas propiedades que sobrepasaran cierta cantidad de los elementos antes mencionados podían llegar a ser consideradas como haciendas. Entre los años 1835 y 1836 “las «grandes haciendas» son aquellas cuyo avalúo sobrepasaba los 10.000 pesos”⁴⁴. Para aquel entonces, las comunidades religiosas sobrepasaban este valor, ya que estaban evaluadas en 256.430 pesos⁴⁵, lo que los convertía en los máximos hacendados de la región. Sin embargo, y muy cerca de esta cantidad de pesos, la familia de los hermanos Ordóñez había conseguido una enorme extensión de propiedades por Naranjal.

Los bienes de los cuatro hermanos en la Provincia del Azuay, según avalúos fiscales que no incluyen tierras urbanas, son 212.000 pesos en tierras, 8.000 como comerciantes y 51.200 como prestamistas. Aparte la hacienda de Pechichal en Naranjal evaluada en 235.000 pesos⁴⁶.

Al igual que la minería de Zaruma, la hacienda de Pechichal se expandió por otra región debido a dos circunstancias. La primera que, al tener una gran cantidad de territorio y trabajadores, los hermanos Ordóñez eran considerados como los grandes terratenientes de la región, este poder adquisitivo, sumado al control político con el que contaban, fue lo que les permitió adquirir más territorio. La segunda, giraba en torno a la desorganización, pues este conflicto actuó bajo el mecanismo de causa-efecto. La causa fue no haber tenido claramente establecidos los límites

territoriales entre una propiedad y otra. Y el efecto fue que el desplazamiento ilegal hiciese apropiarse con terrenos desamparados⁴⁷.

Efectivamente, para el periodo de estudio que nos compete las haciendas se habían convertido en un propulsor de la economía regional. Por este motivo, la hacienda de Pechichal ha atravesado por constantes disputas hasta el día de hoy. Resultó complicado para los habitantes de la sierra invertir en su propia región por el tipo de organizaciones sociales que allí coexistían. Por consiguiente, uno de los hermanos Ordóñez, Carlos, se casó con Hortensia Mata, cuya familia perteneció a otra región “Carlos se queda con los fundos Machángara, la hacienda la Victoria. Pillachiquir, Pechichal. [...]. Todos los hermanos formalmente son propietarios de parte del Pechichal, pero el derecho de hipoteca y venta lo tiene Carlos”⁴⁸. Entre los años 1859 y 1860, estas propiedades resultaron afectadas por las luchas políticas de la época, lo que llevó a que el gobierno de Francisco Robles se apropiara de este territorio⁴⁹. Fue hasta 1934 que la hacienda Pechichal perteneció a Hortensia Mata, tal y como consta en su testamento⁵⁰

43 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 109-110. “En 1893, en el informe de los peritos evaluadores de tierras sobre la parroquia de Naranjal, puede verse que la mayor parte de la población de esta parroquia es de origen azuayo o cañarejo, e incluso una de las haciendas cacaoteras más grandes pertenece a una familia de origen cuencano -Ordóñez Mata- que tiene “150 peones del interior”. la cita es del Diario Oficial, Quito, 12 de septiembre de 1893, n.º 187, p.1536

44 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 123. Estas unidades de producción, según la autora, recibieron la denominación de “Susudel”.

45 *Ibíd.*, 152. Palomeque señala que este tipo de empresas agrícolas no resultaban rentables, ya que contaban con bajos niveles de productividad.

46 *Ibíd.*, 44.

47 Ronn Pineo, “Guayaquil y su región...”, 259.

48 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 45.

49 *Ibíd.*, 166. La información utilizada en el texto es de (ANH/Q, Com. 1860, nov. 28).

50 ANH/C. Notaría 1, L. 13. Testamento Hortensia Mata.



Figura 6. Casa de hacienda Pechichal.

Fuente: T. Macera (2022)



Figura 7. Hacienda de cacao.

Fuente: Archivo Histórico del Guayas, INPC, 1900 ca.

A lomo de mula o de indio, los guandos

Figura 8. Pianola "PLAYOTONE" llegando al "PATRIA" Grand Hotel de los S.S. Eduardo Arias e hijo.

Fuente: Fondo Nacional de Fotografía, INPC, Cuenca, 1920 ca.



A lomo de indio es la expresión para describir el progreso de la ciudad de Cuenca. Como sucedió en la Colonia cuando los españoles asignaron a los indígenas o indios la labor de cargadores ante la inaccesibilidad de los caminos. Durante la época republicana esta tarea continuó para los indígenas, en su mayoría conciertos, para permitir la llegada a Cuenca de productos importados desde Europa y que desembarcaban en Guayaquil. Los pesados productos que se imposibilitaba hacerlo a lomo de mula, lo harían los indígenas transitando las condiciones adversas de los caminos de conexión entre las provincias de ambas ciudades, pero esta vez ya no al mando de los españoles sino de los gobiernos republicanos en nombre del progreso. Dicho progreso en Cuenca se dio bajo la fiebre del afrancesamiento⁵¹ de la ciudad a finales del siglo XVIII e inicios del XIX. En el periodo que compete a esta investigación (1850-1950) sobresalen dos posiciones diferentes en las que se han encontrado los indígenas, primero con el gobierno de José María Urbina y más tarde con Gabriel García Moreno.

La comunicación vial entre Cuenca y Guayaquil se convirtió en una necesidad desde la época colonial, por lo que para su apertura inicial, como se ha señalado en apartados anteriores, se ocupó también de la mano de obra indígena, aunque aún quedaría mucho por hacer por este camino. El contexto en este periodo es la situación de esclavitud de los indígenas, por lo que estos se veían obligados a movilizarse para este trabajo -aparte de su deber de pagar el tributo- no sin la frecuente deserción de algunos a los que se los hacía constar en nóminas para su respectivo castigo como ya se ha anotado. Al llegar la época republicana surgieron los discursos y declaraciones constitucionales de una sociedad igualitaria, sin diferenciación de clases sociales, sin embargo, las cargas tributarias seguían recayendo sobre los indígenas⁵². No es sino hacia mediados del siglo XIX que esta situación toma un rumbo diferente con el gobierno de José María Urbina (1851-1856).

51 En su investigación "La cité de Cuenca, el afrancesamiento de Cuenca en la época republicana (1860-1940)" Pedro Espinosa Abad y María Isabel Calle dan cuenta de la influencia de la cultura francesa en Cuenca. La primera huella de esta influencia, señalan, es la presencia de las misiones geodésicas desde su llegada en 1736. En adelante, el afrancesamiento de Cuenca se daría desde la importación de pequeños objetos de uso personal hasta "casas enteras, literalmente desarmadas y en piezas" (p. 30) las que también lo cargarían los indígenas.

52 Cordero Íñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

En el marco de las reformas modernizadoras del país Urbina expidió la abolición de la esclavitud en 1851 y la eliminación del tributo indígena, lo que se concretaría con su sucesor Francisco Robles García en 1857. Aquello implicó una modificación en la recaudación fiscal del país, ya que se estaba perdiendo una fuerte cantidad de ingreso la cual ha de sustituirse con el aumento de los réditos a los aranceles de las importaciones⁵³. Cabe señalar, no obstante, que este proceso de manumisión de esclavos iba a afectar fuertemente a sus dueños, los grandes hacendados, por lo que estos, a través de la enumeración de los esclavos existentes, fueron indemnizados. En el caso del Austro se tiene que:

Cuenca cumplió con todos los pasos que se establecieron: la elaboración de una lista de los esclavos existentes en la provincia y como había que hacerlo con la presencia personal del esclavo, no se pudo completar con la enumeración porque algunos habían optado por huir y ser prófugos. Hubo casos de varios tenedores de esclavos que no se presentaron en la Municipalidad para su registro. Se ubicaron fondos para la manumisión. El Colector debía preocuparse de cobrarlos y enviarlos para hacer los pagos. Cumplido todo ello, la Municipalidad dio a conocer el número de esclavos manumitidos, sus propietarios y cantidades satisfechas a estos⁵⁴.

Ahora bien, este importante paso dentro de las reformas innovadoras del gobierno de Urbina se vio posibilitado, de acuerdo con Silvia Palomeque⁵⁵, gracias al desarrollo económico de la época. Este se caracteriza por un incremento en las exportaciones de cacao y el inicio de la exportación de la cascarilla donde Cuenca resaltaba como partícipe. Además, las exportaciones del sombrero de paja toquilla de Jipijapa representaban una importante fuente de ingresos para el país, pues, en 1845 superó el valor de las exportaciones de cacao⁵⁶. En este contexto la

situación del indígena pudo verse mejorada en una época en la que el país se proyectaba hacia la modernización, a la cual Urbina se encaminó mediante una serie de reformas de corte liberal dentro de las cuales constaba la erradicación de la esclavitud, lo que se ha convertido en la iniciativa más destacada de este presidente.

Respecto al uso de mano de obra indígena para obras públicas hay que recordar que esta se arrastraba desde la época colonial. En la etapa republicana hasta mediados del siglo no se puede hablar de mejores condiciones para los indígenas pese a las tendencias de libertad dictadas con la creación de la República. Así lo indica Silvia Palomeque, pues, la obligación de los trabajadores para ejecutar obras públicas del Estado provincial dictada en 1825 formó parte de un proyecto frustrado, pero que, sin embargo, fue retomado en los años treinta y cuarenta ante la imposibilidad de esta institución de ejecutar sus proyectos frente a la consolidación de poderes locales, de manera que con esta ley se busca reclutar trabajadores que serían en su mayoría campesinos libres⁵⁷. De esta manera, la abolición de la esclavitud en el gobierno de Urbina representó un logro para estos trabajadores, no obstante, no se puede hablar de una erradicación total, pues los abusos continuaron en los años siguientes.

Si bien el tributo o contribución indígena fue la forma de relación laboral aún en los inicios de la república, el peonaje bajo la modalidad de trabajo por cuenta propia o trabajo personal subsidiario se impuso en la obra pública y la construcción de caminos estatales unos años antes que en 1857 fuera abolido por inconstitucional, racista y antagónico al sistema democrático. Pero el endeudamiento a causa del anticipo de jornales constituía para los indígenas de San Juan, Quingeo o Chuquipata por ejemplo, la necesidad de regresar forzosamente a causa de sus

53 Carlos Espinosa, *Historia del Ecuador*, 1º ed. (Barcelona: Lexus, 2010).

54 Cordero Ñíguez, *Historia de Cuenca y su región...*, 193.

55 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

56 Libertad Regalado Espinoza, *Las hebras que tejieron nuestra historia*, (Quito: INPC, 2010).

57 El peso de esta ley recae sobre los campesinos libres ya que por parte de todos los campesinos existió una resistencia basada en su actividad agrícola, por lo que no podían descuidar los campos, de manera que los indígenas conciertos en las haciendas podían trabajar en sus parcelas y librarse de ser reclutados para trabajos de obras públicas (Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX*, 171).

deudas acumuladas como muestra la lista de pago de quincena a los indígenas (Figura 9).

Figura 9. Registro del pago de la quincena a los indígenas.

Fuente: ANH/C, C. 1139, La Victoria, 15 de octubre de 1854.

73

Republica del Ecuador.

Dirccⁿ del Camine del Nariñ^o: La Victoria Oct. 15 de 1854.

Lista formada y presentada al M. G. B. M. de los Indígenas y han
 trabajado en la apertura del Dho. Camine en la presente quincena en vista
 de la cual se les satisfacen sus jornales con Dho. al de los Ind. delant^o de
 que en ella se usaron.

Caray. de Sr. Juan		P. José Quichimbo Ind ^o	3 ⁿ	
Alhas el 1. ^o del presente		P. Bendecio Becerra Ind ^o	3 ⁿ 2	
P. Juan Sánchez Ind ^o	3 ⁿ 2	P. Bendecio Quichimbo Ind ^o	1 ⁿ 2	
P. Juan Ruiz Ind ^o	2 ⁿ 2			6 6 ⁿ
P. Man. Guastaraca Ind ^o	3 ⁿ 2	Chiquipata		
P. Manuel Ruiz Ind ^o	3 ⁿ 2	Indígenas propug. q. no han llegado		
P. Man. de Santa Rosa	2 ⁿ 4	al trabajo q. se debe de los Ind. adiant.		
P. Manuel Pacheco Ind ^o	3 ⁿ 2	Manuel Quintana Ind ^o	4	
P. Manuel Lizaso Ind ^o	3 ⁿ 2	Martin Ruiz Ind ^o	4	
P. Man. Mariano Pama Ind ^o	3 ⁿ 2	Blas Sarabio Ind ^o	4	
P. Man. Genoveva Ind ^o	3 ⁿ 2	Juan Páez Ind ^o	4	
P. Man. Pama Ind ^o	3 ⁿ	Incañacion Chuya Ind ^o	4	
P. Manuel Livicusa Ind ^o	3 ⁿ 2			2 ⁿ 4
P. Man. Copatanga Ind ^o	3 ⁿ	Quimbo		
P. Balbino Becerra Ind ^o	3 ⁿ	Indígenas propug. del trabajo.		
P. Mateo Ortega Ind ^o	3 ⁿ 2	León Bailegatto Ind ^o	4	
P. Roberto Suelat Ind ^o	2 ⁿ 4	Luciano Buelo Ind ^o	4	
P. Manuel Páez Ind ^o	3 ⁿ 2	Eugenio Buelo Ind ^o	4	
P. Man. Cillo Ind ^o	3 ⁿ 2			1 ⁿ 4
P. Baltasar Quichimbo Ind ^o	3 ⁿ 2	Resumen		
P. Pablo Sinchi Ind ^o	3 ⁿ 2	Sr. Juan	6 6 ⁿ	
	5 8 ⁿ 4	Quimbo	0 1 ⁿ 4	
		Suma Total	6 7 ⁿ 4	

Habiendo tal presente lista ala suma de resenta y siete pesos una
 avo 4. q. de B. teniendo el M. G. B. q. se mandan recabados de los Ind.
 de la cual se les satisfacen sus jornales con Dho. al de los Ind. delant^o de
 que en ella se usaron.

José Bendecio
 Ind^o

Ahora bien, el mismo proceso de modernización, aunque más ambicioso, perseguía otro de los personajes importantes de esta época y que intervendría significativamente también en la situación indígena. Nos referimos a Gabriel García Moreno, quien durante sus largos años de gobierno, desde inicios de la década de 1860 hasta su muerte en 1875, impulsó el desarrollo del país, pero desde su tendencia conservadora. En su proyecto modernizador García Moreno priorizó, además de la instrucción pública, la construcción de caminos⁵⁸. Este nuevo escenario pondría nuevamente a los indígenas como protagonistas de los duros trabajos que se tenían que realizar dentro de las obras públicas, pues, si bien se había dictado la eliminación de la esclavitud con Urbina, estos continuaron sometidos al sistema de concertaje en las haciendas, desde donde eran reclutados para los trabajos que impulsaba el gobierno. Cabe anotar también que a la par que se suprime el tributo se crea la contribución subsidiaria en 1857⁵⁹ como se verá más adelante.

Para entender mejor las acciones respecto a los indígenas en este periodo, se debe tomar en cuenta el contexto económico de entonces. Durante la segunda mitad del siglo XIX, en el lapso de 1845 y 1870 se dio un importante crecimiento en las exportaciones de cacao al mercado mundial y del sombrero de paja toquilla, aunque la verdadera bonanza agroexportadora inicia a partir de 1870⁶⁰. Además, para la segunda mitad del siglo también la región de Cuenca se inserta en el mercado mundial con la exportación de la cascarilla⁶¹. Las utilidades de estas y otras actividades permitieron el impulso de obras públicas y esto a su vez implicó la reclusión de mano de obra indígena para sus trabajos.

En este sentido, se debe entender que la denominada contribución subsidiaria de 1857 acuerda “mantener la obligación de que las deudas se paguen en trabajo [...] La renta en

trabajo que implica el subsidiario será exigida y controlada por el gobierno regional o sus instancias locales, los municipios, de acuerdo a la configuración particular de estas instancias de poder a nivel de cada región”⁶². Esta realidad se vio reflejada en los ciclos exportadores mencionados. María Solís⁶³ señala que durante el siglo XIX las haciendas adquirieron un significativo poder, ya que, en un principio, los indígenas optaban por concertarse a estas para evadir el tributo, sin embargo, dentro de este sistema el trato que percibieron se califica de inhumano. Asimismo indica que en este contexto resalta la presencia de un grupo económico que acrecentó su poder con estas actividades, tal es el caso de las familias Ordoñez-Lasso y Ordoñez-Mata que inician su poder económico con el ciclo de la cascarilla y lo extenderán con la exportación del sombrero de paja toquilla.

En este primer ciclo exportador, el de la cascarilla, el camino a Naranjal tuvo como protagonistas a los denominados arrieros. Estos se dedicaban al transporte de diferentes bienes y productos por tracción de mulas e involucraba en su mayoría a campesinos. Aunque más adelante manejarían la dinámica de transportar de manera independiente sus propios bienes y productos -como sucedió a mediados del siglo XX con el contrabando de aguardiente-, en esta época el arriero se desarrolló como mano de obra para el transporte de mercancías en beneficio de terceros. Es así que para llevar los sacos de cascarilla hasta Naranjal se acudía al servicio de los arrieros quienes se comprometían a cargarlas y debían cumplir con lo encomendado o de lo contrario al igual que los guandos, constaban en las listas de arrieros incumplidos.

Sin embargo, la represión contra aquellos arrieros no fue tan fuerte, ya que no se les propinaba directamente los crueles castigos como a los guandos, sino que se les demandaba por incumplimiento de contrato, lo que significa que llegaban a acuerdos y no eran sometidos al reclutamiento como sucedía con

58 Espinosa, *Historia del Ecuador...*

59 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

60 Espinosa, *Historia del Ecuador...*

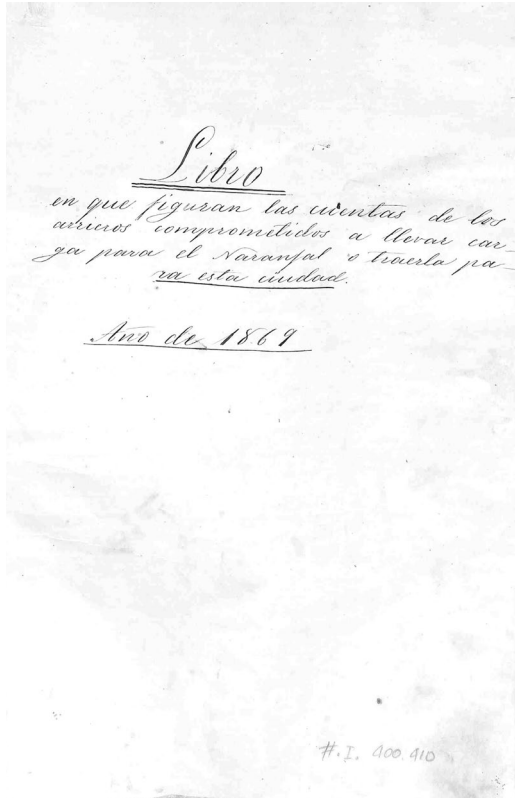
61 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

62 *Ibíd.*, 180.

63 María Solís, *Azuay: 500 años. Ubicación del problema Indígena-Campesino*, 1° ed., (Cuenca: CPOCA, CECCA, 1992).

Figura 10. Arrieros.

Fuente: Fondo Particular/ Sección Luis Cordero, 1869 "Luis Cordero C.146561," ANHC, consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/326>



Nº	Nombre	Nº	Nombre	Nº
1	Wacilio Vasquez	5	Francisco Pimentan	21
2	Juan J. de C. Calle	6	Roberto Calderon	22
3	Francisco Arco	7	Sebastiano Pizarro	23
4	Francisco Calle	8	Francisco Ortiz	24
5	Tulcan Pizarro	9	Alfonso Cabeza	25
6	Manuel Arco 2º	10	Donato Calle	26
7	Sebastiano Contreras	11	Juan Wuylla	27
8	Francisco Cabeza	12	Francisco Calle	28
9	Francisco Calle	13	Roberto Calle	29
10	Manuel de Tomas Alameda	14	Sebastiano Cabeza	30
11	Sebastiano Pizarro	15	Alejandro Cruz	31
12	Sebastiano Pizarro	16	José Andradé	32
13	Francisco Cabeza	17	Constante Wuylla	33
14	Francisco Cabeza	18	Antonio Jara	34
15	Francisco Cabeza	19	Francisco Calle	35
16	Francisco Cabeza	20	Francisco Calle	36
17	Francisco Cabeza	21	Francisco Calle	37
18	Francisco Cabeza	22	Francisco Calle	38
19	Francisco Cabeza	23	Francisco Calle	39
20	Francisco Cabeza	24	Francisco Calle	40
21	Francisco Cabeza	25	Francisco Calle	41
22	Francisco Cabeza	26	Francisco Calle	42
23	Francisco Cabeza	27	Francisco Calle	43
24	Francisco Cabeza	28	Francisco Calle	44
25	Francisco Cabeza	29	Francisco Calle	45
26	Francisco Cabeza	30	Francisco Calle	46
27	Francisco Cabeza	31	Francisco Calle	47
28	Francisco Cabeza	32	Francisco Calle	48
29	Francisco Cabeza	33	Francisco Calle	49
30	Francisco Cabeza	34	Francisco Calle	50
31	Francisco Cabeza	35	Francisco Calle	51
32	Francisco Cabeza	36	Francisco Calle	52
33	Francisco Cabeza	37	Francisco Calle	53
34	Francisco Cabeza	38	Francisco Calle	54
35	Francisco Cabeza	39	Francisco Calle	55
36	Francisco Cabeza	40	Francisco Calle	56
37	Francisco Cabeza	41	Francisco Calle	57
38	Francisco Cabeza	42	Francisco Calle	58
39	Francisco Cabeza	43	Francisco Calle	59
40	Francisco Cabeza	44	Francisco Calle	60
41	Francisco Cabeza	45	Francisco Calle	61
42	Francisco Cabeza	46	Francisco Calle	62
43	Francisco Cabeza	47	Francisco Calle	63
44	Francisco Cabeza	48	Francisco Calle	64
45	Francisco Cabeza	49	Francisco Calle	65
46	Francisco Cabeza	50	Francisco Calle	66
47	Francisco Cabeza	51	Francisco Calle	67
48	Francisco Cabeza	52	Francisco Calle	68
49	Francisco Cabeza	53	Francisco Calle	69
50	Francisco Cabeza	54	Francisco Calle	70
51	Francisco Cabeza	55	Francisco Calle	71
52	Francisco Cabeza	56	Francisco Calle	72
53	Francisco Cabeza	57	Francisco Calle	73
54	Francisco Cabeza	58	Francisco Calle	74
55	Francisco Cabeza	59	Francisco Calle	75
56	Francisco Cabeza	60	Francisco Calle	76
57	Francisco Cabeza	61	Francisco Calle	77
58	Francisco Cabeza	62	Francisco Calle	78
59	Francisco Cabeza	63	Francisco Calle	79
60	Francisco Cabeza	64	Francisco Calle	80
61	Francisco Cabeza	65	Francisco Calle	81
62	Francisco Cabeza	66	Francisco Calle	82
63	Francisco Cabeza	67	Francisco Calle	83
64	Francisco Cabeza	68	Francisco Calle	84
65	Francisco Cabeza	69	Francisco Calle	85
66	Francisco Cabeza	70	Francisco Calle	86
67	Francisco Cabeza	71	Francisco Calle	87
68	Francisco Cabeza	72	Francisco Calle	88
69	Francisco Cabeza	73	Francisco Calle	89
70	Francisco Cabeza	74	Francisco Calle	90
71	Francisco Cabeza	75	Francisco Calle	91
72	Francisco Cabeza	76	Francisco Calle	92
73	Francisco Cabeza	77	Francisco Calle	93
74	Francisco Cabeza	78	Francisco Calle	94
75	Francisco Cabeza	79	Francisco Calle	95
76	Francisco Cabeza	80	Francisco Calle	96
77	Francisco Cabeza	81	Francisco Calle	97
78	Francisco Cabeza	82	Francisco Calle	98
79	Francisco Cabeza	83	Francisco Calle	99
80	Francisco Cabeza	84	Francisco Calle	100

los guandos. Esta realidad se puede evidenciar en el libro donde constan las cuentas de los arrieros incumplidos en la tarea de llevar carga a Naranjal y traerla también a Cuenca (Figura 10). Se evidencia también en las demandas contra estos arrieros que no cumplieran su trabajo, como el caso de una demanda civil contra José Bueno Cárdenas⁶⁴ en el año 1869.

Ahora bien, para el caso del sombrero de paja toquilla, la necesidad del camino que conecte Cuenca con Guayaquil era urgente, por lo que desde la posición como exportadores se presiona para los trabajos en la vía Cuenca-Naranjal la “que favorecería el comercio de paja toquilla y su transportación al puerto para su exportación. Es en torno a la obligatoriedad de tejer el sombrero, que también se obliga a hacer el carretero a Naranjal a las mismas comunidades tejedoras lo que suscita violentas protestas y levantamientos

campesinos”⁶⁵. Sobre este escenario la situación indígena se ve nuevamente amenazada con la contribución de mano de obra para la construcción de caminos. Para ello, se recurre a la aplicación de leyes que permitan la presencia de peones para la realización de los respectivos trabajos. Así lo señala Palomeque:

A fines de la década del sesenta, en el periodo garciano, el Estado Nacional interfiere dentro del espacio regional e intenta la aplicación plena de la ley de trabajo subsidiario, con el objeto de convertir en carretera el camino del Naranjal. Con tal efecto instaura un sistema que rompe el acuerdo sobre la entrega de cuatro días al año para obras públicas a que se había llegado dentro de la región, y comienza a llamar a los trabajadores “por turnos” sin acotar cuantos turnos hay en un año e incluso, quiere incorporar a un porcentaje de los conciertos y hacer extensivo el trabajo obligatorio a los blancos pobres⁶⁶.

64 Fondo Particular/ Sección Luis Cordero Citación “Luis Cordero C.146554, 1869” ANHC, consulta 8 de septiembre de 2022, <http://161.97.114.65:8083/items/show/320>
 65 *Ibíd.*, 51.
 66 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*, 181.

Como se puede apreciar, existe una especie de retorno a la situación precedente a 1850, la cual ya se ha descrito en líneas anteriores. Esta disposición, sin embargo, acarrearía resistencia no solo por parte de los indígenas, sino también del sector privado, las haciendas y las textilerías. Los primeros por la obvia razón de que eran explotados y además descuidaban sus campos al asistir a los trabajos, mientras que los segundos, debido a sus intereses de concentrar peones para las faenas dentro de sus haciendas, de modo que se da una oposición al proyecto del camino de Cuenca a Naranjal. La principal oposición, por parte del grupo de terratenientes, de acuerdo con Palomeque, provino por parte del doctor Benigno Malo, quien iniciaba con su proyecto de la fábrica textil para lo cual requería de mano de obra⁶⁷. Sin embargo, en una de las cartas al presidente García Moreno, Malo explica que su oposición se debe a la forma en que se hacen los caminos, más no se opone a su apertura, además de que consideraba que entonces, para Cuenca, era preferible un camino de herradura que podía concluir en dos años y no un carretero que tomaría más de veinte⁶⁸.

Por un lado, esta inconformidad en los terratenientes radicaba en que para esta época, antes de esta ley garciana, en la región ya se habían establecido acuerdos para remitir peones desde cada cantón y en determinados fechas al año, por lo que la nueva disposición afectaba a sus planes e intereses. Este conflicto se extendía también debido a que fomentaba la resistencia de los campesinos que se concertaban para evitar el trabajo en obras públicas o la deserción de estos durante

las labores en los caminos y en ambos casos sus tenientes debían hacerse cargo, mas no siempre se cumplía. Esta resistencia tuvo mucho peso, y en parte tuvo éxito, ya que los trabajos se vieron paralizados ante la ausencia de trabajadores y la inexistente colaboración de la clase dominante regional, es decir, los hacendados⁶⁹.

Por otro lado, la resistencia campesina se caracterizó por lo que ya hemos descrito, su preferencia por concertarse en las haciendas o la constante deserción de los trabajos. Sin embargo, su oposición se vio reflejada también en una serie de levantamientos a lo largo del siglo y en el periodo garciano lo es más notable por la explotación al ser llamados a los trabajos en obras públicas. Para la ciudad de Cuenca entre los años 1866 y 1875 los presidentes encargados del Concejo Provincial o Cabildo impulsaron varias obras públicas como la reparación de las calles, para lo cual se usó mano de obra incluso de reos y condenados a la cárcel. Asimismo, se pedía a las parroquias enviar listas de los peones destinados a estas obras. El mismo sistema se manejó para el camino a Naranjal, la contribución subsidiaria obligaba a los indígenas a acudir al trabajo de este camino sobre todo a los de Sinincay y Sayausí, pero era común la deserción de estos, por lo que pasaban a constar en una nómina para su respectivo castigo⁷⁰.

Estas condiciones de explotación fomentaron las sublevaciones de indígenas. María Solís⁷¹ nos ofrece una larga lista de los levantamientos de estos pueblos del Azuay desde la Colonia, sin embargo, anotaremos los correspondientes al periodo garciano en el siguiente cuadro:

67 Ibid.

68 Wilfrido Looor citado en Cordero Iñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

69 Palomeque, *Cuenca en el siglo XIX...*

70 Cordero Iñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

71 Solís, *Azuay: 500 años.*

Fuente: Elaboración propia con información tomada de María Solís, *Azuay: 500 años. Ubicación del problema Indígena-Campesino*, 1992.

Tabla 2. Levantamientos indígenas en Azuay y Cañar durante el periodo garciano.

Año	Lugar	Motivo
1862	Guapán	Contra el diezmero. Se multiplican actas contra recaudadores de impuestos.
1862	Cojitambo Chuquipata	No pago de contribución subsidiaria. No contribución del camino a Naranjal.
1864	Cañar Deleg, Tambo	Motín contra García Moreno
1868	San Bartolomé	Contra servicio a Naranjal
1869	Déleg	Manuel Llayta comanda protesta para no prestar servicios en obras públicas.
1870 1871-72	San Juan	Contra reclutamiento para caminos. Matanzas de indios ordenadas por García Moreno.

Esta lista de sublevaciones no son las únicas en el gobierno de García Moreno, resalta también el alzamiento en Imbabura en 1781 y el quizá más reconocido levantamiento en la provincia de Chimborazo encabezado por el indígena Fernando Daquilema en donde la represión no tuvo límites. Con lo que hemos señalado sobre la condición indígena en el periodo garciano, coincidimos con Enrique Ayala Mora que al hablar del “esfuerzo constructor de García Moreno [...] no debe perderse de vista que descansó sobre los hombros de las masas trabajadoras. La construcción de caminos, escuelas y otras obras, se realizó con la resurrección del trabajo obligatorio y mediante la participación en mingas y el pago de contribuciones por parte de los campesinos”⁷².

Ahora bien, llegado a finales del siglo XIX y principios del XX el país se encaminaba hacia la modernización y la región de Cuenca empezaba su proceso de afrancesamiento. Los ciclos exportadores de la cascarilla y del sombrero de la paja toquilla habían consolidado el poder de los grupos terratenientes y hacendados, quienes podían permitirse

viajes a Europa, a París especialmente, desde donde se importaron numerosos artefactos. Como ya se señaló, en este grupo destacaron los Ordoñez Lasso quienes conformaron una sociedad mercantil y con su éxito económico adquirieron casas en el sector rural y urbano las cuales fueron embellecidas con el gusto francés⁷³. Para ello, se requirió de los “indios”, como se denominaba a los indígenas, para trasladar los objetos desde los puertos en Guayaquil hasta la ciudad de Cuenca. Pedro Espinosa Abad y María Calle señalan respecto al cambio abrupto para Cuenca:

Y fue solamente a través de la sociedad exportadora, que la luz eléctrica llegó a Cuenca, una dinamo de 5,5 KV sacada de uno de los barcos, fue traída a la ciudad “a lomo de indio” para la primera planta eléctrica. De igual manera vinieron los pianos de cola, las grandes colecciones enciclopédicas y literarias así como también todos los materiales y menajes para construir las casas señoriales, ya sea por Naranjal o Huigra, la cultura llegó literal a lomo de indio⁷⁴.

⁷² Enrique Ayala Mora, *García Moreno. Su proyecto político y su muerte*, 1° ed., (Quito: PARADISO EDITORES, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2016), 34.

⁷³ Cordero Íñiguez, *Historia de Cuenca y su región...*

⁷⁴ Pedro Espinosa Abad y María Calle, “La Cité Cuencana: el afrancesamiento de Cuenca en la época republicana 1860-1940” (Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2003), 30. Tesis no disponible en digital.

La clase campesina, todavía sometidos al concertaje, calificados como indios fueron los protagonistas en este proceso de afrancesamiento, pues, sobre sus hombros cargaron con los numerosos objetos importados por los dos caminos que conectaban las provincias de Guayas y Azuay, el de Naranjal y el de Huigra. De ahí el subtítulo de este apartado, pues la mula, que era el animal de carga de la época, no siempre pudo con la transportación de los grandes objetos que se traían del extranjero, por lo que la pronta solución fue hacerlo “a lomo de indio”. Pero esta no fue la única designación que recibieron estos cargadores; guando, *huando* o *huandu*, son las palabras con las que se define al indígena (mayoritariamente concierto) de gran contextura que cargaban objetos pesados y que no podían ser transportados en acémilas. El término *huandero*, originario de la lengua quichua, tiene por significado transportadores del *huandu*: palos sobre hombros y en ellos carga⁷⁵. Su adaptación al español como “guando” hace referencia a los maderos atados y que van en hombros para transportar algo. Estos hombros fueron de los indios conciertos que permitieron la llegada de varios objetos a Cuenca.

Así, atravesando por las mil dificultades del perverso camino que conectaba Cuenca con Naranjal llegaron a Cuenca sobre hombros de indígenas, el primer automóvil en 1911⁷⁶ y una pianola “PLAYTONE” escenas que quedaron plasmadas en las fotografías de Manuel Jesús Serrano y que podemos apreciar en este artículo. La fiebre por el progreso de Cuenca y por “civilizarla” fomentó la importación de todo tipo de comodidades y lujos desde Francia, lo que permitió a quienes podían adquirirlo, sobresalir entre los demás⁷⁷. Este proceso de afrancesamiento ocupó también el camino de Huigra que conectaba Guayas y Azuay atravesando por Chimborazo. Las pésimas condiciones del camino, los inhumanos tratos y todos los abusos cometidos contra los guandos en sus viajes por esta ruta

han sido tema de denuncia para críticas en escritos históricos y literarios. Estas, si bien en su mayoría hacen referencia a los guandos en el camino de Huigra, que también conecta las provincias de Azuay y Guayas, dan cuenta igualmente de la situación que debieron sufrir los guandos en el camino de Naranjal.

La novela *Los Guandos* iniciada por Joaquín Gallegos Lara y finalizada por Nela Martínez relata la fatalidad de los indígenas, bajo la explotación de un hacendado, al caminar desde Huigra a Cuenca cargando la maquinaria necesaria para dotar de luz eléctrica a la ciudad, lo que se dio en el año de 1914. Frente a esta realidad, los escritos del cuencano Oswaldo Albornoz Peralta se encaminaron a los problemas indígenas los cuales los abordó desde biografías de líderes indígenas. Así en homenaje a su centenario Cesar Albornoz recoge sus estudios biográficos bajo el título *Caudillos Indígenas* donde, respecto al camino de Huigra, consta:

¡Así, sobre los huesos de la indiada, se hacen correr las arterias del progreso!

Y por esos mismos caminos y carreteras que construyen con sus vidas, tendrán que transitar los indios, esta vez, convertidos en acémilas. Se trata de los guandos, nueva erogación de dolor, nuevo gravamen de sangre. Todo cuanto las bestias de carga no pueden transportar por su gran peso, tiene que ser llevado en hombros aborígenes por vías intransitables y al filo del abismo espantosos, donde los cuerpos caen para encontrar sempiterna sepultura. Y esta infamia inmensa, allí donde el ferrocarril no pudo reemplazar a la fuerza de tracción indígena, siguió subsistiendo hasta muy entrado el presente siglo⁷⁸.

La literatura del quiteño G. Humberto Mata se dirigió también a la cuestión indígena, por lo que gran parte de sus obras lo ubican como precursor de la literatura indigenista en Ecuador. En su reconocida obra *Sal* (1963). Mata se refiere a la condición de los indígenas como guandos y señala:

75 Humberto Mata, Sal. (Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Azuay, 1963).

76 Según Leonardo Ochoa Andrade, nieto del primer conductor, este primer auto fue calificado por las beatas como «el diablo que retumba las calles».

77 Miguel Novillo, “Estudio histórico y cultural de Cuenca en el siglo XX (1920-1980), a partir de la producción literaria de G. H. Mata” (Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2010) <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1937>

78 Cesar Albornoz, “Caudillos Indígenas”, (Quito: Universidad Central del Ecuador, 2020), 18.

Figura 11. Embarque de sombreros de paja toquilla de la Casa Miguel Heredia Crespo vía Naranjal.

Fuente: Fondo Nacional de Fotografía, INPC, Cuenca, 1924.



Pues fueron ellos [indios] los que con su trabajo y denuedo sacaron adelante los proyectos trazados para la ciudad: “indio, indio y puro indio, maldición! Son los que contribuyen para nuestro progreso local y al engrandecimiento nacional” [...] Sobre las espaldas del indio había venido el progreso a Cuenca [...] a ellos, los que cimentaron civilización en una ciudad de difícil acceso, se intentaba pulverizarlos⁷⁹.

La importancia del camino, sin embargo, no recae solo en la importación de productos, sino también en su exportación como sucedió con el sombrero de paja toquilla. Durante la primera mitad del siglo XX la apertura de la construcción del canal de Panamá impulsó la comercialización del sombrero al extranjero, primero a Panamá, luego a Estados Unidos y Europa⁸⁰. Este desarrollo llevó al surgimiento de las casas exportadoras en Cuenca entre las que resalta la casa exportadora de Miguel Heredia desde donde se transportaba vía a Naranjal los sombreros cargados en acémilas.

Además de la importancia del camino de Naranjal como medio comercial, podemos destacar su utilidad como camino propiamente dicho para viajeros con historias más personales. Un reconocido caso es el de la cuencana Mercedes Andrade Chiriboga, conocida posteriormente como Madame Rivet, quien ocupó esta vía para huir por el camino a Naranjal a París con el que sería su segundo esposo, el francés Paúl Rivet miembro de las misiones geodésicas en Ecuador. Raquel Rodas describe esta hazaña así:

Ya muy lejos de la Cuenca [en la vía del Cajas], Mercedes disfrazada de monja [...] viaja a lomo de una mula, animal que es el único capaz de caminar por esos caminos difíciles cubiertos de lodo, ceraturo y piedra resbaladiza. Va acompañada por dos arrieros conocedores del terreno. Trepa las colinas, rodea las lagunas, atraviesa los pajonales, duerme en una cueva. [...] Y con los rayos del nuevo día ve a lo lejos la llanura y la línea verdiazul del océano que la liberará de tanto dolor acumulado. [...] Los enamorados al fin se encuentran en Guayaquil en la casa de Gertrudis, hermana de Michita⁸¹.

79 Humberto Mata, *Sal*. (Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Azuay, 1963), 111-112.

80 María José Aguirre, “Las tejedoras de paja toquilla de la provincia del Azuay y los dilemas de la declaración del tejido como patrimonio inmaterial” (Tesis de maestría. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador 2018).

81 Raquel Rodas, “Narrativa histórica. Madame Rivet”. *AFESE: Revista del Servicio Exterior Ecuatoriano* n.º62 (2015), 222-223.



Figura 12. Llegada de un auto a Cuenca con los guandos que lo transportaban.

Fuente: Fondo Nacional de Fotografía, INPC, Cuenca, 1930 ca.

En la búsqueda de la modernización del país y del progreso de Cuenca el camino a Naranjal representó un verdadero propulsor de este proyecto. Sin embargo, significó también retos, en principio, por las dificultades para su construcción y, después, por lo complicado de su transición debido a las condiciones que presentaba. Y en ambos momentos se vieron involucrados los “indios”, forzados claro está, ya sea como albañiles, guandos, arrieros, etc., pero siempre protagonistas en el proceso de construcción de la ciudad que hoy tenemos. Las críticas que han surgido respecto a este tema ya sea en la historia o en la literatura han pretendido visualizar y repensar en la condición indígena históricamente segregada y vulnerada.

Archivos consultados

Archivo Nacional de Historia, Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión, núcleo Azuay
Fondo Nacional de Fotografía, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural.

Referencias bibliográficas

- Aguirre, María José. "Las tejedoras de paja toquilla de la provincia del Azuay y los dilemas de la declaración del tejido como patrimonio inmaterial". Tesis de maestría. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador 2018.
- Albornoz, Cesar. "Caudillos Indígenas" Quito: Universidad Central del Ecuador, 2020.
- Ayala Mora, Enrique. *García Moreno. Su proyecto político y su muerte*, 1° ed. Quito: PARADISO EDITORES, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2016.
- Cordero Ñiñiguez, Juan. *Historia de Cuenca y su región. 1822-1895 De la Gran Colombia al Progresismo*, 1° ed. Cuenca: Municipalidad de Cuenca, Universidad de Cuenca, Universidad del Azuay, 2008.
- Deler, Jean-Paul, et al. *El manejo del espacio en el Ecuador: etapas claves*. Quito: CEDIG. 1983.
- Delgado, Julio. "La Isla Puná o Santiago en el periodo de Integración: 1400-1531". En: *Estudios multidisciplinares en cinco espacios prehispánicos tardíos del Ecuador*. Quito: INPC, 2014.
- Espinosa, Carlos. *Historia del Ecuador*, 1° ed. Barcelona: Lexus, 2010.
- Espinosa Abad, Pedro y Calle, María. "La Cité Cuencana: el afrancesamiento de Cuenca en la época republicana 1860-1940". Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2003. Tesis no disponible en digital.
- González, Iván y Paciente Vásquez. Movilizaciones campesinas en Azuay y Cañar durante el siglo XIX». *Revista del Archivo Nacional de Historia. Sección del Azuay*, n.º3, (Cuenca: Casa de la Cultura, 1981): 38-94.
- Manguashca, Juan (ed.): *Historia y región en el Ecuador 1830-1930*. Quito: Corporación Editora Nacional, 1994.
- Manguashca, Juan. «La incorporación del cacao ecuatoriano al mercado mundial entre 1840 y 1925, según los informes consulares». *Procesos: revista ecuatoriana de historia* n.º 35 (I Semestre, 2012): 67-97.
- Mata, Humberto. *Sal*. Cuenca: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Azuay, 1963.
- Montes Sánchez, Macarena. *¡No más tinieblas!. De Biblioteca Pública al Centro de Documentación Regional Juan Bautista Vázquez (1882-2020)*. Cuenca: Universidad de Cuenca, 2020.
- Moscoso, Luis. *La Catedral de la Inmaculada*. Cuenca, 1962.
- Palomeque, Silvia. *Cuenca en el siglo XIX: la articulación de una región*. Quito: Flacso Ecuador, 1990.
- Novillo, Miguel "Estudio histórico y cultural de Cuenca en el siglo XX (1920-1980), a partir de la producción literaria de G. H. Mata". Tesis de

- pregrado, Universidad de Cuenca, 2010. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1937>
- Palomeque, Silvia. *Cuenca en el siglo XIX: la articulación de una región*. Quito: Flacso Ecuador, 1990.
- Regalado Espinoza, Libertad. *Las hebras que tejieron nuestra historia*, Quito: INPC, 2010.
- Rodas, Raquel. "Narrativa histórica. Madame Rivet" *AFESE: Revista del Servicio Exterior Ecuatoriano*, n.º62 (2015): 204-238.
- Solís, María. *Azuay: 500 años. Ubicación del problema Indígena-Campesino*, 1° ed., Cuenca: CPOCA, CECCA, 1992.
- Thompson, E.P., en "History from Below", *The Times Literary Supplement*, 7 de abril 1966: 279-80.
- Tobar, Carlos R., ed. *Viaje imaginario por las provincias limítrofes de Quito*. Quito: Imprenta de la Universidad, 1891
- Vintimilla, María Augusta. «Las formas de resistencia campesina en la Sierra Sur del Ecuador (Gran Colombia- primeros años de la República)». *Revista del IDIS* n.º9, Cuenca: IDIS, (Nov. de 1981): 121-160.

CAPÍTULO III

De la sierra al litoral. Mirada arqueológica de los caminos antiguos y la movilidad

Miguel Novillo Verdugo; Christopher Granda Morales; Mayra Yanza Loja
Universidad de Cuenca

El pasado prehistórico del sur ecuatoriano (Sierra y Costa) es un tema pendiente de análisis desde la arqueología, debido a la magnitud y bastedad de sitios presentes en la región. De esta manera, el presente artículo tiene como objetivo describir las secciones del llamado *Qhapaq Ñan* en el trayecto Puma-pungo-Puerto Bola (provincias de Azuay y Guayas), a partir del análisis bibliográfico y la observación del estado actual de las caminerías. Adicionalmente, se establece una relación paisajística entre el camino y los ecosistemas por los que atraviesa y su consecuente importancia e inserción como patrimonio cultural, considerando el entorno natural y social. Finalmente, se identificaron cinco sectores de interés arqueológico debido a la presencia de vestigios materiales: Llaviuco, Mamamag, Paredones, Hierba Buena y Botija Paqui.

El ser humano, históricamente, ha transitado diferentes territorios y ecosistemas, conformando paisajes y aprovechando los recursos naturales (flora y fauna) para su subsistencia, a partir de la caza, la pesca, la recolección de frutos y semillas, la agricultura, entre otras. La movilidad humana y las relaciones sociales, económicas y políticas que se generan mediante esta acción sucedieron desde el poblamiento americano. Bajo esta dinámica se constituyeron culturas y se

afianzaron sociedades que trazaron rutas y caminos prehistóricos para movilizarse que son evidentes, inclusive en la actualidad.

En este escenario, la movilidad humana es un fenómeno difícil de entender e interpretar espacial y temporalmente, no obstante, las rutas, senderos y caminos trazados perviven desde el punto de vista material y arquitectónico, rememorando conexiones e intercambios socioculturales. Es esta pervivencia sobre la cual se reconoce una problemática de tipo social e investigativa pues los vestigios de caminerías antiguas son vulnerables a la destrucción y desaparición, producto del crecimiento de las urbes y la implementación de nuevas infraestructuras (agua potable, luz eléctrica, carreteras, viviendas, etc.)

Así, se piensa que el pasado se explica a partir de la materialidad arqueológica, no obstante, este se redefine como parte de la tradición y la memoria, por ende, los vestigios se relacionan con otros sujetos y objetos que derivan en situaciones de cambio y definición en el presente. Generalmente no se refieren al pasado, sino, a una construcción hecha por agentes e instituciones¹, por lo tanto, es un objeto de disputas simbólicas con distintos fines y por parte de diversos agentes sociales².

Por lo dicho, el presente texto describe el camino prehistórico denominado *Qhapaq Ñan*³ en la región andina (declarado Patrimonio

1 Virginia Salerno, "Arqueología Pública: reflexiones sobre la construcción de un objeto de estudio", *Revista Chilena de Antropología*, 27 (2013): 7-37.

2 Felipe Criado-Boado, "¿Qué es hoy la arqueología?", *Cota Zero revista d'arqueologia i ciència*, 25 (2010): 51-56.

3 Durante el año 2004 se realizó el reconocimiento y registro geográfico y paisajístico del *Qhapaq Ñan*, en el que se consideraron los siguientes aspectos: cambios en el uso y aprovechamiento del territorio; vínculos con áreas rurales; formas de ocupación y manejo espacial ancestral, entre otras (Instituto Nacional de Cultura, 2005).

Cultural de la Humanidad)⁴, trayecto Puma-pungo-Puerto Bola, en las provincias de Azuay y Guayas respectivamente. Este trayecto está constituido por secciones con claras evidencias materiales: Llaviuco, Mamamag, Paredones, Hierba Buena y Botija Paqui.

El objetivo central y punto de partida del estudio es reconocer el estado actual del camino y sus secciones, en términos de preservación y conservación. Además, este reconocimiento permitirá establecer las relaciones paisajísticas (Figura 1) que se enlazan en la trayectoria del camino, atravesando diferentes ecosistemas y pisos altitudinales (sierra-costa).

Figura 1. Paisaje andino atravesado por el *Qhapaq Ñan* (Paredones de Molleturo).

Fuente: M. Novillo (2022).



Para cubrir el objetivo propuesto se realizaron recorridos en superficie para identificar y determinar el estado actual del camino y su relación con el entorno social y natural. También se analizaron diversas fuentes bibliográficas (libros, artículos e informes) enfocadas a explicar las características de la región Sierra y Costa, además de matizar los antecedentes arqueológicos efectuados en los sitios por donde atraviesa el *Qhapaq Ñan*.

En la caracterización histórica de los caminos prehistóricos es evidente la asociación que estos tienen con asentamientos, aposentos, zonas de aprovisionamiento y descanso, principalmente en las sinuosidades de las montañas donde el clima es un elemento hostil⁵ para el caminante⁶. Así, Cieza de León menciona aposentos y tambos que cumplían funciones administrativas y religiosas, como por ejemplo Tomebamba⁷.

4 Sobre el patrimonio arqueológico hay múltiples concepciones que derivan en un principio general: la materialidad. Por ejemplo, ICOMOS lo define como la información que el ser humano ha dejado como huellas de su existencia, y que estas, a su vez, son registrados por métodos arqueológicos; es decir, “los lugares donde se ha practicado cualquier tipo de actividad humana, a las estructuras y los vestigios abandonados de cualquier índole, tanto en la superficie, como enterrados, o bajo las aguas, así como al material relacionado con los mismos” (1990, p.2). Otros conceptos, señalan al patrimonio arqueológico como un ámbito del patrimonio cultural definido como el legado histórico y social del pasado que pervivió a lo largo del tiempo y que es preciso conservar para generaciones futuras (González, 2000), que debe ser estudiado bajo una metodología arqueológica, y por ello presenta dificultades de conceptualización de acuerdo a los contextos y realidades de cada país (Bravo, 2018).

5 Ante el peligro y la hostilidad climática de los andes, bajas temperaturas principalmente, las personas que transitan por los caminos de montaña acostumbran a entregar ofrendas (piedras, coca y otros objetos) o “pedir permiso” a los cerros, conformando sitios ceremoniales conocidos como *apachetas*.

6 Ramón Gutiérrez, “Notas sobre antiguos caminos, tambos y puentes del Perú”, en *Espacios y muros del barroco iberoamericano* editado por María Fernández, Carmen López, e Inmaculada Rodríguez (España: Andavira Editora, 2019), 143-172, <http://hdl.handle.net/10433/7890>.

7 Cieza de León, *La crónica del Perú* [1553] (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1984), 352- 238.

Finalmente, este estudio presenta cuatro apartados. En el primero se realiza una exploración sobre la movilidad y los caminos antiguos o prehistóricos a nivel regional. En el segundo apartado se caracterizan dos secciones del *Qhapaq Ñan* localizados en el Parque Nacional Cajas, Llaviuco y Mamamag. Luego, se presenta el área arqueológica de Paredones, en cuya zona se presentan vestigios de caminos y arquitectura de tipo monumental. En el cuarto apartado se describe el sector de Hierba Buena y Botija Paqui para, finalmente, discutir sobre los restos arqueológicos y su relación con el patrimonio cultural⁸.

Caminos y movilidad en la prehistoria ecuatoriana

El poblamiento del actual Ecuador –según Salazar⁹– inició tras la retirada de los hielos de la última glaciación Wisconsin, lo que permitió el surgimiento de nuevos grupos humanos a partir de su desplazamiento. Este fenómeno acaeció entre 15000 y 12000 años antes de Cristo y que, paulatinamente permitió el surgimiento de varias culturas a lo largo y ancho del territorio.

En este sentido, la prehistoria regional, sierra y costa, se matiza por la presencia de diferentes depósitos culturales y arqueológicos que contienen evidencia del ser humano en el ahora Ecuador. De esta manera, se han localizado talleres de cristal de roca, estructuras de casas, enterramientos, restos de flora y fauna (camélidos), siendo los restos de fitolitos de maíz y fréjol, así como de fragmentos de concha *spondylus*, los que hacen suponer que de forma temprana existió una red de intercambio regional entre el litoral y el área interandina.

Algunas referencias sobre y para el estudio de los caminos antiguos, los encontramos en Francisco López de Gómara¹⁰, quien hace alusión a los llamados caminos reales de los Andes y sus particularidades constructivas (cal y canto), con una dimensión de 25 pies de ancho, infraestructura como acequias y rodeados de árboles de molli. A este respecto se indica que “había dos vías principales que cubrían –una de ellas– cuatro mil kilómetros de norte a sur por la zona costanera junto al mar y –la otra– cinco mil kilómetros recorriendo las tierras altas”¹¹.

Ciertos estudios plantean la transversalidad de los caminos, que comunicaban costa, sierra y amazonia. Por ello, en una región los caminos se podían diversificar y trazar indistintamente, según los propósitos de dominio y las estrategias de expansión¹².

A veces la unión de la costa con la sierra se hacía por caminos hartos peligrosos, como el que unía Guayaquil con Quito, que tenía una pendiente muy pronunciada [...] llegándose a problemas mayores cuando se iban abriendo caminos transversales que debían superar la cordillera central [...]. Por ende, algunas de las complejidades que se presentaban fue el carácter pedregoso del terreno, la necesidad de trazados sinuosos para no aumentar el declive y la rigurosidad del clima en las alturas¹³.

Por otro lado, los análisis de pasta cerámica permiten entender intercambios sustanciosos entre los asentamientos locales, debido a la presencia de material cerámico de Narrío y Challuabamba. En Pirincay, Bruhns considera esta serie de evidencias como el resultado de interacción social (intercambios de esposas, rituales compartidos, etc.), los mismos que pudieron efectuarse gracias a los sistemas viales existentes hasta nuestros días¹⁴.

8 La arqueología faculta hablar del pasado desde la otredad y desde el nosotros, y con ello, problematizar la autocomprensión y confrontación de la diversidad, donde, entre los temas principales está el patrimonio, entendido como un todo y por ende debe ser una prioridad (Criado, 2010).

9 Ernesto Salazar, “Cuenca y su región: en busca del tiempo perdido” en *Cuenca, Santa Ana de las Aguas* editado por Ernesto Salazar, Diego Jaramillo, Juan Martínez, Ana Abad, y Felipe Aguilar, (Quito: Ediciones Libri Mundi, 2004), 18-85.

10 Francisco López de Gómara, *Historia General de las Indias* [1552], (Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1978)

11 Diego Suárez, “El *Qhapaq Ñan* en las provincias de Azuay, Cañar y Loja”, *Coloquio*, 37 (2008), 5. <https://www.uazuay.edu.ec/sites/default/files/public/2020-08/coloquio37.pdf>

12 Anne Hocquenghem et al, “Los Caminos Reales de los Incas en el siglo XVI”, en *La Red Vial Incaica en la Región Sur del Ecuador*, (Loja: Universidad Nacional de Loja, 2009): 17.

13 Ramón Gutiérrez, “Notas sobre antiguos caminos...”, 149.

14 Karen Bruhns, “Social and Cultural Development in the Ecuadorian Highlands and Eastern Lowlands during the

Los hallazgos de elementos foráneos sirven para corroborar la posible conexión costa-sierra sur¹⁵ pues se evidencia la influencia de Chorrera-Machalilla en los estilos y técnicas en la cerámica de Pirincay, Chau-llabamba, Villa Jubones, Putushío¹⁶, Loma Pucará, (sureste de Chimborazo), Alausí y en menor grado en Cerro Narrío¹⁷.

En otra temporalidad, relacionado con el periodo Formativo terminal e inicios del Desarrollo Regional, se produce un cambio interesante pues las redes de intercambio que tenían hacia la costa reducen su alta frecuencia. Posiblemente el interés por los productos que brindaba las tierras bajas de la amazonia ocasiona una leve reducción en el intercambio con los grupos de la costa.

Hasta el momento se ha podido comprobar que existe un mayor número de bienes costeros en la región sur, que en la región norte de la sierra ecuatoriana. Por ejemplo, uno de los bienes que se ha podido identificar con mayor frecuencia es la concha *spondylus* y la *strombus*.

Durante el periodo de Desarrollo Regional (500 a.C-500 d.C), según Cordero, hay un crecimiento de la población y de las sociedades a partir de la ampliación de las jefaturas¹⁸. De forma paralela se da un notable mejoramiento de las diversas técnicas de cultivo como la construcción de terrazas, camellones, albarradas, sistemas de riego y selección de semillas. Se dan, además, acercamientos comerciales debido a los excedentes distribuidos por los diferentes medios.

En este sentido se dio una mayor especialización del trabajo, fruto del cual existe cerámica, objetos suntuarios como collares de concha, de hueso y metales, confección de instrumentos musicales, producción de ropa con lana, algodón y otras fibras vegetales¹⁹.

Posteriormente, entre el 500 d.C y el 1500 d.C, se consolida la llamada jefatura de los Cañaris,²⁰ quienes mantenían comercio entre ellas se interconectaban la costa con la sierra, fundamentalmente²¹. Los Cañaris mantuvieron un comercio arraigado con los pueblos de la costa y de la amazonia. Se aprovisionaban de algodón, de plumas exóticas, de sal, coca y pescado e incluso, según Fresco y Ontaneda²², en los valles calientes de su territorio, en Molleturo, sembraban algodón y coca para autoabastecerse. Ellos proveían de metales a las culturas de la costa ecuatoriana, mientras que recibían pescado fundamentalmente de la actual Machala y de la Isla Puná.

Influídos por su mito de origen, este pueblo “mantenía el culto y la veneración a los cerros altos como los montes Huacayñan, Shin y Molleturo, que son las huacas principales que han dado lugar a los Cañaris”²³. Por otro lado, adoraban a los grandes árboles, a las piedras. Las lagunas eran escenarios de peregrinación, así cada jefatura tenía su propia laguna: Molleturo (lagunas del Cajas), el Sígsig (laguna de Ayllón), Cañaribamba (laguna de Busa), Hatun Cañar (laguna de Culebrillas).

Formative”, en *Archaeology of Formative Ecuador* editado por James Scott y Richard Burger, (Washington, Dumbarton Oaks, 2003): 125-174.

15 Elizabeth Carmichael, Bray Warwick, y Erickson John, “Informe preliminar de las investigaciones arqueológicas en el área de Minas, Río Jubones, Ecuador”. *Revista de Antropología*. (1979), 211-250.

16 Mathilde Temme, “El Formativo en Putushío, Sierra Sur del Ecuador”, en *Formativo Sudamericano: Una reevaluación*, editado por Paulina Lederberger, (Quito: Producciones Digitales-UPS, 1999), 124-139.

17 Carmichael, Warwick y John, “Informe preliminar de... 211-250.

18 Juan Cordero Iñiguez, *Tiempos indígenas o los sigsales* (Cuenca: Municipalidad de Cuenca, 2007).

19 *Ibíd.*

20 Los cañaris ocuparon las provincias del Azuay, Cañar, el sur de Chimborazo, el norte de Loja y el interior de El Oro. En este sentido, según Fresco y Ontaneda (2010), esta cultura estaba organizada en torno a cacicazgos de muy diversa extensión. Estos eran: Hatun Cañar, Molleturo, Cañaribamba, Taday-Pindilig y Sígsig. Hatun Cañar ocupó el actual Cañar y el sur de Chimborazo; Molleturo estaba localizado sobre el río Paute con dirección a la región costa, e incluía a Guapondélic (después llamada Tomebamba). Cañaribamba sobre el río Jubones; Taday-Pindilig entre los ríos Burgay y Paute, e incluía a Peleusí (actual Azogues); Sígsig sobre el río Santa Bárbara, e incluía a Shabalula.

21 Napoleón Almeida, “El Azuay aborigen: Una nota explicativa”. En *El libro de Cuenca*. (Cuenca, 1991), 139-149.

22 Santiago Ontaneda y Antonio Fresco, Las antiguas sociedades precolombinas del Ecuador: *Un recorrido por la Sala de Arqueología del Museo Nacional*, (Quito: Imprenta Mariscal/ Banco Central del Ecuador, 2010).

23 *Ibíd.*, 216.

Desde finales del siglo XV hasta 1532, Túpac Yupanqui, el *sapa inca*, emprende la conquista del territorio cañari que concluye en el gobierno de su hijo Huayna Cápac. Según Salazar y Garzón Espinoza se produce el sometimiento total de los cañaris, con una población considerablemente disminuida debido al desplazamiento en calidad de mitimaes²⁴ hacia Perú y Bolivia^{25 26}.

De esta forma se consolidó el sincretismo entre estas dos culturas, producto del cual se da un mejoramiento en la producción agrícola, debido a la selección de semillas, a la implementación de tecnología por parte de los incas, así como el cultivo en pisos ecológicos²⁷. La textilería mejora con la introducción de bordados, de piedras preciosas, de plumas por parte del grupo foráneo.

Surgen, además, imponentes edificios incas como: *tambos*, aposentos, *chaskiwasi*, *pucarás*, caminos (el más importante el *Qhapaq Ñan* sobre antiguas calzadas cañaris o de otros pueblos), templos religiosos, entre otros. Se construye también grandes infraestructuras como Ingapirca o Tomebamba²⁸.

Durante el incario se experimenta una reestructuración del territorio en función de una política de centralización de los recursos andinos de acceso multiétnico. El antiguo sistema de intercambio recíproco que operaba en las diversas regiones de los andes septentrionales no desaparece de golpe, sino que es reemplazado paulatinamente por el intercambio redistributivo característico de los estados centralizados.

Bosques y páramos: Llaviuco y Mamamag

Como se indicó en la sección anterior existe una ocupación cañari e inca de gran envergadura que soporta o dispone de

vestigios en superficie. Desde el punto de vista arqueológico, la región posee un importante patrimonio material anclado a una base inmaterial, cuyos elementos se representan en fragmentos cerámicos y líticos, que no se encuentran explícitamente en el trayecto del *Qhapaq Ñan* pero sí en los sitios arqueológicos asociados a dicho camino.

La primera sección transversal del *Qhapaq Ñan* se encuentra en el sector de Llaviuco (Parque Nacional Cajas). Este trayecto tiene su punto de partida desde el asentamiento de Tomebamba (Pumapungo) hacia Paredones de Molleturo, atravesando puntos como Mamamag, Migüir, Hierba Buena y Botija Paqui hasta culminar en Puerto Bola. Esta conexión, entre la región Sierra y Costa, posibilitó el intercambio de productos y bienes.

Llaviuco, ubicado entre los 2900 m y los 3400 m aproximados de altura sobre el nivel del mar, posee una temperatura promedio de entre 8°C y 12°C. Está dominado por un ecosistema de pastizales naturales, al que se le conoce como páramo que tiene como función el abastecimiento de agua y la regulación de los caudales para las poblaciones que se encuentran en las zonas bajas. Este bosque pertenece a un grupo particular de florestas conocidos como Bosques Montanos de los Andes Tropicales, definidos como ecosistemas en donde el ambiente atmosférico está caracterizado por la cubierta de neblina frecuente u ocasional, dependiendo de la época del año, que es atrapada por plantas llamadas epífitas que crecen sobre las ramas de los árboles (bromelias, orquídeas, helechos y algunas lianas). Al mismo tiempo, las epífitas configuran micro-hábitats para varias especies de ranas y lagartijas, muchas de ellas ya en peligro de extinción²⁹.

24 Existieron, a criterio de Garzón Espinoza (2005), tres flujos o movimientos de mitimaes cañaris: el primero con Túpac Yupanqui, luego con Huayna Cápac y, finalmente con los españoles.

25 Ernesto Salazar, "Cuenca y su región...", 18-85.

26 Mario Garzón, *Evolución Cultural del Cañar Prehistórico*, (Azogues: Casa de la Cultura Ecuatoriana, núcleo del Cañar, 2005).

27 Ibid.

28 Esto no excluye a Paredones de Molleturo en el Azuayo, o Shungamarca y Coyoctor en Cañar.

29 ETAPA, "Expediente para la inscripción del Parque Nacional Cajas y los tramos transversales del *Qhapaq Ñan* en la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO" (Cuenca, Ecuador: Ministerio del Ambiente, Ilustre Municipalidad de Cuenca, 2007), www.congope.gob.ec/wp-content/uploads/2017/04/03AM03-0101-A-Unesco.pdf.

El vestigio del camino presente en este ecosistema de páramo se emplazó sobre un talud, donde se trazó una plataforma de 2 metros de amplitud, conformada por canto rodado. La huella del camino se extiende, aproximadamente, 400 metros. En la trayectoria se observan zonas donde el empedrado ha sido cubierto por raíces (Figura 2) y, en otros casos, se ha removido la calzada por efectos de actividades humanas.

En este sentido, el estado actual del camino respecto a la preservación y conservación es preocupante. Las actividades de ganadería inciden directamente sobre la calzada pues se observa el tránsito de animales de carga sobre la ruta, acompañado de falta de manejo de aguas que anegan la plataforma provocando el hundimiento y desacomodo de las piedras.

Este estado actual de conservación del camino se debe a sus características geográficas pues, Llaviuco, al igual que otros bosques naturales ubicados en los Andes, fue antiguamente explotado con fines económicos, debido a la fuerte demanda por parte de los agricultores andinos. De esta forma las tierras boscosas se convirtieron en zona de cultivo o pastizales. Este proceso de deforestación data desde aproximadamente los años 4030.

De igual manera, las actividades turísticas en el área han promovido la implementación de nueva infraestructura, lo que implica la incorporación de materiales modernos y la superposición de estos al camino original. Además, las huellas de vehículos motorizados son evidentes a pesar de las restricciones correspondientes.

Figura 2. Trayecto del *Qhapaq Ñan* (Llaviuco).

Fuente: M. Novillo (2022).



30 Gustavo Chacón et al. "Comparison of soil properties of native forests and *Pinus patula* plantations, and pastures in the Andean highlands of southern Ecuador: land use history or recent vegetation effects?", *Soil Use and Management*, 25 (2009), 427-433.

Por otro lado, la sección del camino en el área de Mamamag (formación Chanlud), que se inserta también en el parque Nacional Cajas, se caracteriza por continuar en un ecosistema de páramo. Se ubica entre los 3760 msnm y los 4000 msnm, aproximadamente, a una distancia de 4 horas desde la laguna de Llaviuco. En su ascenso, se atraviesa un bosque natural hasta llegar al pajonal, el cual se localiza en las estribaciones de la Cordillera Occidental de los Andes. Posee un clima ecuatorial de alta montaña con frecuencia de vientos y neblina, cuya temperatura oscila entre los 0 a 15 grados centígrados.

El *Qhapaq Ñan* se articula con un sitio arqueológico (Figura 3) donde priman estructuras cuadrangulares de piedra (se evidencian cimientos de varias estructuras). El sitio está asociado e interpretado como santuario de altura o adoratorio, debido a las características geográficas, donde priman lagunas y montañas^{31 32}. De igual manera, cuando se consolidó la dominación inca en la región, se conformaron tambos³³ en esta área, lo que permitía el control y administración económica e ideológica de la región³⁴.

El Ingañán pasaba por el sitio donde se conoce el primer tambo que utilizaban los viajeros y comerciantes entre Santa Ana de los Ríos de Cuenca y el puerto de Naranjal en la costa pacífica, denominado Obispo Punoña (Obispo acostado) en alusión a las figuras de las montañas que simulan la forma de un prelado en esta posición, en sentido O-E. En la actualidad el sitio ha sido insistentemente asociado con la simbología de la Virgen María³⁵.

El camino dispone de un sector con gradas y plataforma en talud, que en parte presenta una calzada de piedra con sus respectivos canales. El estado de conservación de los vestigios arqueológicos, en comparación con el sector de Llaviuco, es óptimo.



Figura 3. Vista general de estructura (Mamamag).

Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, expediente *Qhapaq Ñan* (2014).

31 Byron Camino y Oscar Manosalvas, "Informe final del "Estudio bibliográfico arqueológico del proyecto estudio de impacto ambiental definitivo para la línea de transmisión: cuenca - proyecto río blanco 69 kv, provincia del Azuay" (Cuenca: Instituto Nacional del Patrimonio Cultural, Dirección Regional del Austro, 2006).

32 Carlos Campos-Napán, "Aproximaciones históricas y arqueológicas a la ocupación Inka y los caminos prehispánicos de Levanto (Amazonas, Perú)", *Chungará (Arica)*, 3 (2020): 395-410, <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562020005001501>

33 Este sistema llegó a ser tan eficiente, que los antiguos cronistas mencionan que el Inca se podía servir pescado fresco, traído ese mismo día desde el mar por las postas de Chasquis (Castro, 2008).

34 Gerardo Castro, "*Qhapaq Ñan* en la historia de la Tomebamba Imperial", *Coloquio*, 37 (2008): 9-11. <https://www.uazuay.edu.ec/sites/default/files/public/2020-08/coloquio37.pdf>

35 Camino y Manosalvas, "Informe final del "Estudio..., 4.

Figura 4. Trayecto del *Qhapaq Ñan* (Paredones de Molleturo).

Fuente: M. Novillo (2022).



Dominando las alturas: Paredones de Molleturo

Paredones es uno de los sitios arqueológicos más representativos en el Austro ecuatoriano debido a la arquitectura monumental, cuyo paisaje es producto de la simbiosis e interacción entre el medio natural y la cultura, en el tiempo³⁶. La consideración del paisaje arqueológico, como una manifestación de la acción social, a partir del análisis conjunto con otras materias y manifestaciones, genera un entorno cultural que trasciende la concepción de la materialidad.

El conjunto de vestigios arqueológicos de Paredones se halla emplazado en una meseta (este es el punto más alto de la zona), en las estribaciones de la cordillera occidental de los Andes, a 8 km del centro parroquial de Molleturo. El sitio está integrado por diferentes elementos constitutivos que cubren una superficie aproximada de 100 hectáreas, donde el clima ecuatorial de alta montaña, con frecuentes vientos y neblina predomina. La temperatura, generalmente, oscila entre 2 a 18 grados centígrados.

En la parte plana de la cumbre la vegetación natural está compuesta de gramíneas, musgos, líquenes, chuquiraguas, valeriana, paja de páramo. Mientras que en los flancos y pendientes se presentan pequeñas formaciones boscosas de quinua, romerillo, laurel, sarar, gañal y otras especies vegetales. La fauna está asociada a venados, raposos, pumas, osos, dantas, conejos, ratones y aves de rapiña.

El paisaje arqueológico está conformado por estructuras como terrazas, plataformas, unidades habitacionales y recintos ceremoniales^{37 38}, además de estar atravesada por el *Qhapaq Ñan* (Figura 4) que tiene una calzada de, aproximadamente, 3 metros de amplitud. Se infiere que este camino fue utilizado por cañaris e incas “para obtener y mantener directo acceso a los recursos tanto de la llanura costera, que corresponde a la cuenca del Guayas, así como al Golfo de Guayaquil y como consecuencia al Océano Pacífico y a otros sitios de la franja litoral”³⁹.

36 Wilson Cabrera, *Historias no contadas del cantón Naranjal*. (Naranjal: Municipio de Naranjal, 2009). <http://historiasdenaranjalnocontadas.blogspot.com/2016/09/historias-no-contadas-del-canton.html>

37 Antonio Carrillo, “Informe de los Trabajos de Prospección limpieza y Relevamiento, realizado en el sitio arqueológico Paredones de Molleturo” (Cuenca: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Dirección Regional del Austro, 1998).

38 Camino y Manosalvas, “Informe final del “Estudio...”

39 Florencio Delgado, “Prospección Arqueológica del Derecho de Vía de la Ruta de Acceso Nipalay-Río Blanco” (Quito: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Subdirección del Austro, 2005), 6.

Por lo dicho, se plantea que Paredones y el camino antiguo es producto de la superposición de elementos constructivos como la calzada y piedras almohadilladas, propia de la manufactura inca. Es decir, fue impuesto sobre un asentamiento anterior, de filiación cañari, pues estos tenían relaciones de intercambio con los ecosistemas del litoral y sus zonas de estribación^{40 41}.

De esta manera, tanto el lugar como los caminos definen un manejo y concepción del espacio que incitó a varios emplazamientos. Entre sus usos se indican, por ejemplo, “por las evidencias arquitectónicas y de infraestructura, podemos adelantar que el sitio cumplió diferentes funciones de carácter político, administrativo, militar y religioso”⁴². Adicionalmente, y considerando que no se cuenta con suficientes datos arqueológicos producto de excavaciones serias se manifiesta que:

El tránsito por el área desde épocas remotas la convirtió en tambo y posteriormente en una de las rutas preferidas para el comercio entre la región andina y la costa sur del Ecuador. Históricamente su territorio fue utilizado como un estratégico enclave militar, ya sea como un sitio de resguardo y de espionaje⁴³.

Sin duda, Paredones se emplaza en un lugar estratégico. Desde la cumbre se tiene un campo visual amplio, en todas las coordenadas, tanto del callejón andino como del litoral (Naranjal, La isla Puná, Golfo de Guayaquil, Machala)⁴⁴. Por ello, la distribución espacial y el estilo arquitectónico permiten pensar al sitio como un asentamiento importante, construido por los cañaris e incas, entre el 500 y 1532 d.C.

De las estructuras arqueológicas destaca el denominado *usnu* (Figura 5) inserto en la plaza central. Este tiene forma de pirámide truncada con rampa de acceso al que se le atribuye un uso ceremonial de adoración al sol⁴⁵. Otras interpretaciones sobre el *usnu* señalan lo siguiente:

Tan lejos como podemos reconstruirlo, el sistema político se mantenía en lo alto y a través de él se anunciaban las reuniones públicas que se celebraban en el *usnu* construido en cada uno de los grandes centros administrativos de dimensiones urbanas que se encontraban a lo largo del camino real. Parece ser que la ejecución de cualquier política se dejaba en manos de los jefes de las etnias locales, hombres de confianza del sistema, quienes decidían los turnos de *mita* que realizaban una tarea concreta⁴⁶.

Sobre los materiales y técnicas constructivas Antonio Carrillo hace la siguiente descripción:

Las ruinas arqueológicas de Paredones de Molleturo son de construcción sólida a base de cantos rodados y bloques canteados y tallados de roca andesita, colocados unos sobre otros formando hileros paralelos, unidas con argamasa de arcilla amarilla, denominada “Quillocaca”. Las paredes son generalmente de 2.4 metros de alto, por 0.80 metros de ancho y guardan simetría entre sí. Están construidas con la técnica de la “Pirca”, Es decir dos paramentos de muro con relleno intermedio de tierra y piedras pequeñas⁴⁷.

Para terminar, el estado actual del sitio y sus edificaciones están contextualizadas por el impacto que el ser humano ejerce sobre la zona. En este sentido, la presencia de ganado vacuno y lanar, aparentemente, incide en la

40 Jaime Idrovo y Dominique Gomis. “Complejo Arqueológico y Monumental de Paredones Cantón Cuenca, Provincia del Azuay, Ecuador” (Documento inédito, 2002).

41 Salazar, “Cuenca y su región...”, 18-85.

42 Carrillo, “Informe de los Trabajos...”, 11.

43 Wladimir Galarza, “Proyecto “Paredones de Molleturo en la arqueología del suroccidente de Cuenca”- informe definitivo”(Cuenca: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural R-6, 2012), 27.

44 Marcos Velecela, “Elaboración de un modelo de gestión y manejo integral de los sitios arqueológicos de Chobshi, Guabizhun, Paredones de Molleturo y Petroglifos del Catasho”. (Cuenca: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. Dirección Regional 6, 2014).

45 Carrillo, “Informe de los Trabajos...”, 11.

46 Leslie Bethell, ed., *América Latina Colonial: la América precolombina y la conquista, t. I de Historia de América Latina* (Barcelona: Editorial Crítica, 1990), 68.

47 Carrillo, “Informe de los Trabajos...”, 11.

Figura 5. Sitio arqueológico Paredones de Molleturo (*usnu*).

Fuente: M. Novillo (2022).



conservación de las estructuras, al igual que la actividad turística⁴⁸ pues esta genera un impacto negativo debido al uso que se hace de los espacios y los muros que han colapsado. De igual manera, un manejo poco ético del sitio, de parte de profesionales ha provocado y provoca el deterioro del lugar, acontecimiento que se observa en las trincheras excavadas en Paredones (permanecen abiertas actualmente), además de proponer al lugar como patrimonio y por ende supeditado al turismo⁴⁹.

Descendiendo los Andes: Hierba Buena y Botija Paqui

Según se desciende los Andes, desde Paredones de Molleturo hacia la región litoral, el relieve, el clima, la hidrografía, cambia de forma abrupta. Así, al llegar a la localidad de Hierba Buena, la geografía dibuja un

escenario cultural matizado por la neblina y la frondosidad de la vegetación.

Aquí, la mayor parte del año las estribaciones de la montaña se encuentran cubiertas por una densa niebla; la condensación de la misma, junto con el surgimiento de agua subterránea, forman pequeños o medianos riachuelos en la parte alta, que se precipitan formando cascadas. Espacio donde existe una alta diversidad natural, con presencia de especies de distribución restringida, existencia de hábitats amenazados y con especies amenazadas a escala regional para la vegetación y la avifauna (Josee, 2000)⁵⁰.

En este escenario se localiza otra sección del *Qhapaq Ñan*, camino empedrado (Figura 6) que guarda una estrecha relación y vínculo con la población. Este es utilizado, constantemente, para “mudar” el ganado, para el tránsito de los habitantes hacia las parcelas y para el goce y disfrute de turistas en busca de paisajes rurales. Este último elemento,

48 En un contexto general, la estructuración mundial de un nuevo orden y los procesos de visibilidad de grupos subalternos pusieron de manifiesto la necesidad de cambiar la forma de transmitir conocimientos y las relaciones humanas. En este contexto, la materialidad arqueológica se objetivó en patrimonio cultural, y a su vez, en tratamiento jurídico y mercantil, con fines recreativos, educativas y para el turismo cultural, enfoque que era discutido en el exterior; mientras que, en Latinoamérica, las discusiones cuestionaban la trayectoria histórica con “la situación colonial y los movimientos nacionalistas independentistas de principios del siglo XIX” (Salerno, 2013, p.14).

49 Es necesario la revisión crítica del concepto y la práctica del patrimonio: “la omnipresencia de la referencia al patrimonio, el uso tópico de esta apelación, otorga a este concepto una mera función legitimadora encubridora de prácticas tradicionales, más que un auténtico poder transformativo” (Criado, 2010).

50 Carmen Josee. “Iniciativa para la Conservación de la Biodiversidad In situ y Ex situ, en Biodiversidad del Ecuador, Informe 2000” (Quito: Ministerio de Ambiente, Ecociencia y UICN, 2001).



Figura 6. Trayecto del *Qhapaq Ñan* (Hierba Buena).

Fuente: M. Novillo (2022).

enmarcado en la mirada arqueológica, obedece a la naturaleza de los sitios culturales pues, en su mayoría, se conservan en el medio rural ya que han sufrido menos transformación en relación al crecimiento urbano.

En las últimas décadas, el grado de transformación del espacio rural se ha visto intensificado debido a la presencia de tendencias como: a) reducción y homogeneización de paisaje debido al aumento de tamaño de edificaciones en las ciudades y de las parcelas en el campo; b) banalización del paisaje producto de la uniformización de infraestructura en la urbe y, de cultivos y prácticas productivas en el área rural; c) eliminación de pequeños elementos identitarios (muros, cimientos arqueológicos, cerámica de superficie, etc.).

En Hierba Buena, el camino tiene un nivel de conservación óptimo en su cercanía al centro poblado, sin embargo, según asciende hacia el sector conocido como Guarida del Zorro se pierde la calzada y la plataforma de piedra desaparece. Las posibles causas son la remoción de piedras producto de la acumulación y filtración de agua, además de soportar carga de animales y personas.

La última sección de *Qhapaq Ñan* con evidencias estructurales se localiza en la región litoral, después de atravesar los páramos y bosques de la sierra andina hasta

aproximarse a los manglares en la costa ecuatoriana. En este sentido, en el cantón Naranjal (entre los 30 y 50 msnm), hay una historia precolombina que relaciona el territorio con la presencia inca a partir del sistema vial que interconectaba las regiones naturales.

El paisaje de la región está determinado por un clima cálido tropical húmedo, que alcanzan temperaturas promedio para la época seca (mayo-noviembre) de 22 °C y en la temporada de lluvias (diciembre-abril) 28,5 °C. Geomorfológicamente se reconocen las cordilleras de Churute y las estribaciones de Molleturo donde, además, se encuentra el punto más estrecho de la costa ecuatoriana, en donde las estribaciones de los Andes, con su rica biodiversidad, se hallan más próximos a los manglares de las zonas estuarinas, las cuales también son de especial importancia por la diversidad natural y productiva que encierran. Entre ambas zonas se encuentra una planicie que integra bosques y áreas productivas⁵¹.

La asociación de elementos culturales y arqueológicos se asienta en Botija Paquí y la hacienda Guarumales donde, posiblemente, hay indicios de un tambo inca. La relación del *Qhapaq Ñan* con sitios arqueológicos es clara en el área. Así, en el año 2014, José Chancay, identificó cerámica no diagnóstica en Paují,

⁵¹ Josee. "Iniciativa para la Conservación...".

mientras que en Playa Seca identificó estructuras y muros de piedra aparentemente de filiación inca, en los que se han sobrepuesto nuevas construcciones⁵².

[...] desde Naranjal hasta el sector de la desembocadura del Río Naranjal, donde existe un antiguo puerto de embarque comercial denominado “Puerto Bola” y donde se inicia el camino hacia Cuenca. Actualmente todo está cubierto de piscinas camaroneras y el acceso solamente se lo hace vía fluvial, lo cual nos imposibilitó llegar al lugar exacto, pero estuvimos en un sector cercano denominado Puerto Baquerizo⁵³.

Actualmente, el camino es utilizado por la población, quienes en sus actividades cotidianas agrícolas y ganaderas se desplazan por la vía. Este tránsito permanente poco a poco remueve parte de la plataforma de piedra, ante el correcto manejo de agua lluvia y mantención de canales que posibiliten el escurrimiento de agua.

A decir de los lugareños, el canal habría sido construido hace más de un siglo, y al ser de piedra, es posible que hayan utilizado algunas de las que formaban el trazado original de *Qhapaq Ñan*. [...] el uso de piedras con dimensiones similares a las que aún se pueden divisar en posición lineal, que podrían pertenecer a la vía original, indica que estas habrían sido levantadas y por ende reutilizadas, perdiéndose así el estrato que posiblemente pudo ser el original⁵⁴.

Finalmente, a partir de los datos bibliográficos y observación de los tramos del *Qhapaq Ñan* se pudo identificar las zonas que pueden ser alteradas o destruidas por el constante uso que se hace del camino. Esta acción tiende a proponer una puesta en valor de los componentes históricos del “Camino Real del Inca”, en función de la interrelación de los vestigios arqueológicos presentes en el trayecto vial y sus áreas circundantes. Estos constituyen los elementos que conforman el eje central para el rescate y puesta en valor patrimonial⁵⁵.

Figura 7. Trayecto del *Qhapaq Ñan* (Botija Paqui).

Fuente: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, expediente *Qhapaq Ñan* (2014).



52 José Chancay. “Informe de inspección arqueológica en tramo del *Qhapaq Ñan*, Cantón Naranjal, provincia del Guayas”(Guayaquil: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Dirección Regional 5, 2014), 11.

53 *Ibíd.*, 4.

54 Carlos Pacheco, et al, “Informe de monitoreo y seguimiento del estado de conservación del *Qhapaq Ñan*, Sistema Vial Andino Ecuador, Sección: Botija Paqui, cantón Naranjal, provincia del Guayas”. (Guayaquil: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Dirección Zonal 5, 2022), 7.

55 La relación del patrimonio arqueológico con la memoria histórica se asocia al plano ético y político, a la mercantilización y espectacularización. Esta premisa sugiere la necesidad de relacionar la investigación con la gestión, campo lleno de contradicciones “porque una práctica de gestión compartida requiere repensar los parámetros temporales, metodológicos y epistemológicos a partir de los cuales se desarrolla la investigación arqueológica” (Salerno et al., 2017, p. 29).

Los caminos como patrimonio arqueológico

Los estudios arqueológicos en esta región, interconectada por sistemas viales prehistóricos y antiguos está en proceso de investigación, pues los datos hasta el momento desarrollados son todavía “insuficientes” para explicar un fenómeno social y cultural pasado con certeza o precisión. Esta carencia ha provocado ciertos vacíos en la comprensión de la dinámica cultural, sobre todo, con un tema tan delicado y basto como la movilidad.

No obstante, el análisis de fuentes escritas permite hablar de una región cultural de gran significación, pues a lo largo de la historia ha sido objeto de distintas ocupaciones, prehistóricas y actuales. En este lapso, han confluído componentes culturales característicos de cada sociedad asentada en dicho espacio, formando una región con rasgos propios y particulares que la señalan como de interés para la investigación arqueológica.

Como se ha visto hasta el momento, la arqueología regional tiene un campo de estudio potente por las características de ocupación y desarrollo de las culturas del pasado que se relacionan geográficamente. Sin embargo, esta arqueología en sus planteamientos teóricos y metodológicos, debería establecer un uso y una funcionalidad social del conocimiento, generando un vínculo directo con el patrimonio cultural y material.

Entre las varias concepciones o entendimientos del patrimonio⁵⁶, se plantea, por un lado, como una síntesis simbólica de valores identitarios de una sociedad que los reconoce como propios⁵⁷, y por otro, como el acontecimiento o materialidad que nos “remite a las relaciones que los pueblos y sus élites tienen con su pasado; los discursos que los estados y sus gobiernos construyen sobre la memoria, la identidad y la historia local o nacional”⁵⁸.

Generalmente el patrimonio arqueológico está asociado al manejo político estatal, a partir de leyes y normas que buscan la protección y usos del mismo. En este sentido, existe la promulgación de políticas públicas, en términos de territorialidad y delimitación patrimonial⁵⁹, donde lo público adquiere sentidos como espacio de interacción de la sociedad y también, del ámbito estatal⁶⁰.

En este caso, la normativa legal y las políticas patrimoniales del Ecuador, se conectan y devienen de otros instrumentos e instancias internacionales vinculadas con convenciones ratificadas por el Estado. Por ello, es necesario analizar críticamente estas categorías y su aplicación en la práctica, ya que, pese a que la política estatal reconoce a los sitios arqueológicos como tales, no existe un sentimiento de apropiación, identificación y uso de las áreas arqueológicas por parte de las comunidades locales.

56 El patrimonio, como bien cultural, implica la asignación de valor en “el sentido de aprecio hacia determinados objetos por el mérito que atesoran, por la utilidad que manifiestan o por su aptitud para satisfacer necesidades o proporcionar bienestar” (Ballart, 2002, p. 61). De este modo, se genera un sentimiento de identificación y pertenencia hacia el patrimonio, siendo necesario un verdadero esfuerzo comunicacional como compromiso ético del investigador, aunque reconociendo que esta es una tarea que requiere un abordaje interdisciplinario.

57 Monserrat Iniesta, *Los tratamientos patrimoniales del paisaje. Leer, escribir y mostrar el entorno*. (México: Conferencia de la Universidad Autónoma de Querétaro, 1991).

58 Antonio Armenta, “El patrimonio cultural urbano: identidad, memoria y globalización”, *Andamios. Revista de Investigación Social*. 12 (2009), 7.

59 Virginia Salermo, Milva Umaño, Verónica Helfer, Alejandra Raies, César Pinochet, Mariano Darigo, Matías Warr y Mariano Ramos. “Cuando los límites importan: Dimensión pública e implicaciones sociales del trabajo arqueológico”, *Humanidades. Revista de la Escuela de Estudios Generales*, 1 (2017), 1-37.

60 Nick Merriman, ed., *Public Archaeology*. (Londres: Routledge, 2004).

En este sentido, resulta imperativo vincular la labor arqueológica entre los profesionales y los habitantes de las comunidades⁶¹, o como lo señala García Canclini⁶², debe existir una reformulación del patrimonio, fundamentado en los usos sociales de este ante la visión “rescatista” y estática del patrimonio derivando, consecuentemente, en el involucramiento de nuevos actores y no necesariamente especialistas.

En este sentido, el patrimonio arqueológico⁶³, además de valorar los vestigios dejados por culturas anteriores⁶⁴, permite apropiarse de esta y construir historias para relacionarlas con el legado de generaciones anteriores⁶⁵. Lo dicho hasta el momento es fundamental para comprender el estado actual y la proyección del patrimonio arqueológico en la región, donde inciden factores geográficos y humanos que permiten la conservación, o en su defecto, el deterioro de la materialidad.

De esta manera, el territorio por donde se traza el *Qhapaq Ñan* cuenta con diversos relieves lo que determina una morfología compleja, principalmente por sus pendientes y por el alto grado de erosión en la sierra. Así, los procesos erosivos y de lavado del suelo son frecuentes, siendo también más evidentes los deslizamientos de tierra; es decir, la topografía se presenta irregular.

Otro aspecto importante sobre la conservación de sitios arqueológicos tiene que ver con el uso del suelo. Actividades como la agricultura, la ganadería y la construcción son las principales ocupaciones que los habitantes realizan, tanto en las secciones del *Qhapaq Ñan* en la sierra como en la costa. Aspectos que han provocado constantes y continuos momentos de remoción, alterando contextos y disposición de evidencias materiales.

Los cambios estructurales y los usos de los suelos que se generan, sea por medio de mejoramiento de infraestructura, construcción o actividades turísticas conllevan, necesariamente, a plantear el tema de sensibilidad arqueológica. Mucho más, cuando se aborda el tema desde las zonas rurales, alejadas de cualquier monitoreo o control de parte de las instituciones encargadas de velar por el patrimonio⁶⁷.

61 Argumento complementario al planteado en La Carta Internacional para la gestión del patrimonio arqueológico del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), que habla de políticas de “conservación integrada” donde se aborda la necesidad de una “colaboración efectiva entre especialistas de múltiples y diversas disciplinas” (1990, p. 1); siempre dirigido por los especialistas en comunión con la población.

62 Néstor García Canclini, “Los usos sociales del patrimonio cultural”. En *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*, ed., por Criado Aguilar (Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 1999), 16-33.

63 El proceso de patrimonialización conlleva a la imposición de unos significados por sobre otros (Salerno et al., 2017).

64 El patrimonio lo define como “un todo” relacionado con el pasado y que desde el presente adquiere un sentido contemporáneo de identidad y riqueza (Shanks, 2008).

65 Ley Orgánica de Cultura. *Reglamento General a la ley orgánica de Cultura* (Quito. República del Ecuador, 2016)

66 Andrés Bautista et al., *Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense*. (Tunja: Editorial UTPC, 2021).

67 Sobre la concepción y objetivación del patrimonio arqueológico hay una relación de poder, entre los límites de especialistas y no especialistas, entre arqueólogos y público (Salerno, 2012).



Figura 8. Estado actual del sitio arqueológico Paredones de Molleturo.

Fuente: M. Novillo (2022).

Conclusiones

El presente estudio permitió identificar una serie de fortalezas y problemáticas referidas a los caminos antiguos (*Qhapaq Ñan*) y su asociación directa con los ecosistemas andinos y litorales. A partir de la integración de entornos naturales y manifestaciones sociales y culturales se generan paisajes donde confluyeron –y confluyen– las actividades del ser humano.

Los caminos no se presentan como meras estructuras estáticas y estéticas, por sus componentes de infraestructura (plataforma, calzada, empedrado, fuertes y contrafuertes, etc.), sino, se constituyen como canales comunicativos que facultan el tránsito de personas y, consecuentemente, la transmisión cultural: oralidad, creencias, conocimientos, ideas...

Esta particularidad del sistema vial permite plantear a la movilidad humana, en perspectiva temporal, como aquella acción que deja una impronta espacial de ocupación y aprovechamiento de recursos, indispensables para la subsistencia y desarrollo. Así,

la prehistoria ecuatoriana está marcada por estos constantes, e incesantes, intercambios y desplazamientos.

Quizá, el ejemplo más evidente de lo expuesto hasta el momento, se representa en el llamado camino inca, que conectó la región andina en todas las direcciones. Cabe recalcar que este sistema vial fue sobrepuesto sobre rutas anteriores a la expansión incaica en la región y, por ende, la incorporación de nuevos elementos arquitectónicos borró esa larga historia de ocupación territorial.

De esta manera, nos enfrentamos a continuos procesos de resignificación cultural puesto que, los caminos antiguos en la actualidad siguen siendo utilizados. Obviamente su empleo no tiene la misma funcionalidad que en el pasado, sin embargo, las historias, memorias, imaginarios, que hay detrás de su uso incorporan un nuevo valor de tipo identitario.

La consideración de las relaciones culturales en diversos escenarios geográficos bajo la premisa de interacción e intercambio, como lo proponía Caldwell⁶⁸, Chang⁶⁹,

68 Caldwell, Joseph. *Interactionspheres in prehistory*. Paper presented at the Annual Meeting of the American Association for the Advancement of Science. Philadelphia, 1962.

69 Kwang Chang, *Nuevas Perspectivas en Arqueología*. (Madrid: Alianza Editorial, 1976).

Murra⁷⁰, Salomón⁷¹, Oberem⁷², entre otros, establece un proceso por el cual los bienes e ideas, son intercambiadas y compartidas, a larga distancia, por etnias de diverso origen y cultura. Fenómeno que puede ser identificado en el hallazgo de artefactos de factura y estilo foráneos a los elementos culturales de la región austral.

En otro ámbito, las fortalezas identificadas se relacionan con el aprovechamiento de los caminos antiguos y su interconexión con bosques, páramos, quebradas, ríos, parcelas, haciendas, etc., que son utilizados por los pobladores para actividades agrícolas y ganaderas. Esta acción obedece a la ausencia de sistemas viales modernos que “faciliten” dicho desplazamiento.

En la actualidad se han planteado propuestas de turismo comunitario que, para bien o mal, dinamizan ciertos sectores marginales y rurales por donde atraviesa el *Qhapaq Ñan*. De este modo, la disposición geográfica y la relativa facilidad de pasar de un piso altitudinal de valle andino al páramo y posteriormente al manglar, lo convierte en un atractivo para el turista (local, nacional y extranjero) que busca disfrutar de los paisajes de la zona. A partir de esta fortaleza, también, se desprende una problemática concerniente a la conservación.

De este modo, el uso paulatino que hacen los turistas de los caminos y de los sitios arqueológicos asociados (principalmente Paredones de Molleturo) está alterando y destruyendo los vestigios materiales. Esta alteración es evidente en Paredones, donde se observan muros colapsados, zonas de fogatas conformadas por piedras desmontadas de las estructuras, áreas con basura plástica, entre otros.

En cambio, las actividades agrícolas y ganaderas también transgreden el estado actual de conservación arqueológica. Existe un desmedido parcelamiento de terrenos para la siembra de gramíneas o hierba para los animales. A su vez, el ganado está suelto en las zonas, lo que provoca deterioro en suelos y estructuras arqueológicas.

Para terminar, sobre el *Qhapaq Ñan*, específicamente, el poco cuidado y mantenimiento de aguas de escorrentía y quebradas ha provocado que el agua se filtre debajo de las calzadas que, adicionalmente, soportan cargas pesadas que desestabilizan el empedrado. Por ello se pierde la huella del camino y sus materiales constitutivos.

70 John Murra, *El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas. Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino*. (Lima: Instituto de Estudios Andinos, 1972).

71 Frank Salomon, *Los Señores Étnicos de Quito en la época de los Incas*. (Otavalo: Instituto Otavaleño de Antropología, 1980.)

72 Uda Oberem, “El acceso a recursos naturales de diferentes ecologías en la Sierra Ecuatoriana (siglo XVI)”. En *Contribución a la Etnohistoria Ecuatoriana*, editado por Instituto Otavaleño de Antropología, (Quito: Colección Pendoneros, 1981), 45- 73.

Referencias bibliográficas

- Almeida, Napoleón. "El Azuay aborigen: Una nota explicativa". En *El libro de Cuenca*. 139-149. Cuenca, 1991.
- Armenta, Antonio. "El patrimonio cultural urbano: identidad, memoria y globalización". *Andamios. Revista de Investigación Social*. 12 (2009): 7-10.
- Ballart, Josep. *El patrimonio Histórico y arqueológico: valor y uso*. Barcelona: Editorial Ariel, 2002.
- Bautista, Andrés., Acuña, Blanca., y Mora, Katherine. *Los caminos antiguos del altiplano cundiboyacense*. Tunja: Editorial UTPC, 2021.
- Bethell, Leslie. (ed): *Historia de América Latina, tomo I, América Latina Colonial: la América precolombina y la conquista*. Barcelona: Editorial Crítica, 1990.
- Bravo, Salvador. "Reflexiones sobre el concepto internacional de patrimonio arqueológico". *Revista Chakiñán* 4, (2018): 112-123.
- Bruhns, Karen. "Social and Cultural Development in the Ecuadorian Highlands and Eastern Lowlands during the Formative". En *Archaeology of Formative Ecuador* editado por James Scott y Richard Burger, 125-174. Washington: Dumbarton Oaks, 2003.
- Cabrera, Wilson. *Historias no contadas del cantón Naranjal*. Naranjal, Municipio de Naranjal, 2009. <http://historiasdenaranjalnocontadas.blogspot.com/2016/09/historias-no-contadas-del-canton.html>
- Caldwell, Joseph. *Interactionspheres in prehistory*. Paper presented at the Annual Meeting of the American Association for the Advancement of Science. Philadelphia, 1962.
- Camino, Byron y Manosalvas, Oscar. "Informe final del "Estudio bibliográfico arqueológico del proyecto estudio de impacto ambiental definitivo para la línea de transmisión: cuenca - proyecto río blanco 69 kv, provincia del Azuay"". Quito: Instituto Nacional del Patrimonio Cultural, Dirección Regional del Austro, 2006.
- Campos-Napán, Carlos. "Aproximaciones históricas y arqueológicas a la ocupación Inka y los caminos prehispánicos de Levanto (Amazonas, Perú)". *Chungará (Arica)*, 3 (2020): 395-410. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562020005001501>.
- Carmichael, Elizabeth., Warwick, Bray., y John, Erickson. "Informe preliminar de las investigaciones arqueológicas en el área de Minas, Río Jubones, Ecuador". *Ecuador. Revista de Antropología*. (1979): 211-250.
- Carrillo, Antonio. "Informe de los Trabajos de Prospección limpieza y Relevamiento, realizado en el sitio arqueológico "Paredones de Molleturo". Cuenca: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Dirección Regional del Austro, 1998.
- Castro, Gerardo. "Qhapaq Ñan en la historia de la Tomebamba Imperial". *Coloquio*, 37 (2008): 9-11. <https://www.uazuay.edu.ec/sites/default/files/public/2020-08/coloquio37.pdf>
- Chacón, Gustavo, Gagnon, Daniel y Paré, David. "Comparison of soil properties of native forests and Pinus patula plantations, and pastures in the Andean highlands of southern Ecuador: land use history or recent vegetation effects?". *Soil Use and Management*, 25, (2009): 427-433
- Chancay, José. "Informe de inspección arqueológica en tramo del Qhapaq Ñan, Cantón Naranjal, provincia del Guayas". Guayas: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Dirección Regional 5, 2014.
- Chang, Kwang. *Nuevas Perspectivas en Arqueología*. Madrid: Alianza Editorial, 1976.
- Cieza de León, Pedro, *La crónica del Perú* [1553]. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1984: 352- 238.
- Criado-Boado, Felipe. "¿Qué es hoy la arqueología?" *Cota Zero revista d'arqueologia i ciència*, 25, (2010): 51-56.
- Cordero, Juan. *Tiempos indígenas o los sigsales*. Cuenca: Municipalidad de Cuenca, 2007.
- Delgado, Florencio. "Prospección Arqueológica del Derecho de Vía de la Ruta de Acceso Nipalay-Río Blanco". Quito: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural: Subdirección del Austro. (2005).
- ETAPA. "Expediente para la inscripción del Parque Nacional Cajas y los tramos transversales del Qhapaq Ñan en la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO". Cuenca, Ecuador: Ministerio del Ambiente, Ilustre Municipalidad de Cuenca, 2007. www.congope.gob.ec/wp-content/uploads/2017/04/03AM03-0101-A-Unesco.pdf
- Fresco, Antonio. La Red Vial Incaica en la Sierra Sur del Ecuador. *Revista Cultural del Banco Central del Ecuador*, 15 (1983): 109-148.
- Galarza, Wladimir. "Proyecto "Paredones de Molleturo en la arqueología del suroccidente de Cuenca" - informe definitivo". Cuenca: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural R-6, 2012.
- García Canclini, Néstor. "Los usos sociales del patrimonio cultural". En *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*, editado por Aguilar Criado, 16-33, Sevilla: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 1999.
- Garzón, Mario. *Evolución Cultural del Cañar Prehistórico*. Azogues: Casa de la Cultura Ecuatoriana, núcleo del Cañar, 2005.
- Gutiérrez, Ramón. "Notas sobre antiguos caminos, tambos y puentes del Perú". En *Espacios y muros del barroco iberoamericano* editado por Fernandez, María, Lopez, Carmen., y Rodriguez, Inmaculada, 143-172, España: Andavira Editora, 2019. <http://hdl.handle.net/10433/7890>
- Hocquenghem, Anne., Poma, José., y Salcedo, Lorena. "Los Caminos Reales de los Incas en el siglo XVI". En *La Red Vial Incaica en la Región Sur del Ecuador*, 11-21. Loja: Universidad Nacional de Loja, 2009.
- ICOMOS. *Carta internacional para la gestión del patrimonio arqueológico*. Lausana: Asamblea General del ICOMOS, 1990.
- Idrovo, Jaime y Gomis, Dominique. "Complejo Arqueológico y Monumental de Paredones Cantón Cuenca, Provincia del Azuay, Ecuador". Documento inédito, 2002.
- Iniesta, Monserrat. *Los tratamientos patrimoniales del paisaje. Leer, escribir y mostrar el entorno*. México: Conferencia de la Universidad Autónoma de Querétaro, 1991.

- Instituto Nacional de Cultura. Reconocimiento y registro del entorno territorial del *Qhapaq Ñan* (Vol. 1) El *Qhapaq Ñan* en la ruta del Chinchaysuyu entre Acostambo y Huanucopampa, campaña 2004. Lima: INC / LASERGE, 2005.
- Josee, Carmen. "Iniciativa para la Conservación de la Biodiversidad In situ y Ex situ, en Biodiversidad del Ecuador, Informe 2000" Quito: Ministerio de Ambiente, Ecociencia y UICN, 2001.
- Ley Orgánica de Cultura. *Reglamento General a la ley orgánica de Cultura* Quito, República del Ecuador, 2016.
- López de Gómara, F. *Historia General de las Indias* [1552]. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1978.
- Merriman, Nick. (ed). *Public Archaeology*. Londres: Routledge, 2004.
- Murra, John. *El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas. Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino*. Lima: Instituto de Estudios Andinos, 1972
- Oberem, Udo. "El acceso a recursos naturales de diferentes ecologías en la Sierra Ecuatoriana (siglo XVI)". En *Contribución a la Etnohistoria Ecuatoriana*, editado por Instituto Otavaleño de Antropología, 45- 73. Quito: Colección Pendoneros, 1981.
- Ontaneda, Santiago. *Las antiguas sociedades precolombinas del Ecuador: Un recorrido por la Sala de Arqueología del Museo Nacional*. Quito: Banco Central del Ecuador, 2010.
- Ontaneda, Santiago., y Fresco, Antonio. *Las antiguas sociedades precolombinas del Ecuador: Un recorrido por la Sala de Arqueología del Museo Nacional*. Quito: Imprenta Mariscal/ Banco Central del Ecuador, 2010
- Pacheco, Carlos., Chancay, Jose., Vera, David., y Ortíz Cristhiam. "Informe monitoreo y seguimiento del estado de conservación del *Qhapaq Ñan*, Sistema Vial Andino Ecuador, Sección: Botija Paqui, cantón Naranjal, provincia del Guayas". Guayas: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, Dirección Zonal 5, 2022.
- Salazar, Ernesto. "Cuenca y su región: en busca del tiempo perdido". En *Cuenca, Santa Ana de las Aguas* editado por Ernesto Salazar, Diego Jaramillo, Juan Martínez, Ana Abad, y Felipe Aguilar, 18-85. Quito: Ediciones Libri Mundi, 2004.
- Shanks, Michael. "Arqueología/museología/ conservación/patrimonio". En *Arqueología. Conceptos clave*. editado por Renfrew, Colin., y Bahn Paul. 123-129. España: Ediciones Akal, 2008.
- Salerno, Virginia. "Pensar la arqueología desde el sur". *Complutum*, 2 (2012): 191-203.
- Salerno, Virginia. "Arqueología Pública: reflexiones sobre la construcción de un objeto de estudio". *Revista Chilena de Antropología*, 27 (2013): 7-37.
- Salerno, Virginia., Umaño, Milva., Helfer, Verónica., Raies, Alejandra., Pinochet, César., Darigo, Mariano., Warr, Matías y Ramos, Mariano. "Cuando los límites importan: Dimensión pública e implicaciones sociales del trabajo arqueológico". *Humanidades. Revista de la Escuela de Estudios Generales*, 1 (2017): 1-37.
- Salomon, Frank. *Los Señores Étnicos de Quito en la época de los Incas*. Otavalo: Instituto Otavaleño de Antropología, 1980.
- Suárez, Diego. "El *Qhapaq Ñan* en las provincias de Azuay, Cañar y Loja". *Coloquio*, 37 (2008): 1-8. <https://www.uazuay.edu.ec/sites/default/files/public/2020-08/coloquio37.pdf>
- Temme, Mathilde. "El Formativo en Putushío, Sierra Sur del Ecuador". En *Formativo Sudamericano: Una reevaluación*, editado por Paulina Lederberger, 124-139. Quito: Producciones Digitales-UPS, 1999.
- Veleceta, Marcos. "Elaboración de un modelo de gestión y manejo integral de los sitios arqueológicos de Chobshi, Guabizhun, Paredones de Molleturo y Petroglifos del Catasho". Cuenca: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. Dirección Regional 6, 2014.

CAPÍTULO IV

La ruta antigua: memoria social en el camino de la Fiesta de la Santa Cruz

Tania Macera Torres
Prefectura del Guayas



Figura 1. El camino antiguo conocido como el camino de los arrieros, el camino de herradura y el camino de García Moreno. Camino que facilitó por siglos el intercambio de bienes, camino de acceso para búsqueda de oportunidades laborales.

Fuente: T. Macera (2022).

En varios documentos y registros históricos se sostiene que el camino antiguo que une Naranjal en Guayas con Cuenca en el Azuay es el Camino del Inca o *Qhapaq Ñan*, hace menos de una década dicho camino se convirtió en una ruta emblemática y de especial atención de la presidencia de la República, quienes activaron a través de los ministerios de Cultura y Turismo promoción e inversión para su recuperación. Las provincias de la Sierra fueron beneficiarias inmediatas de esta iniciativa, sin embargo, el tramo que conecta Azuay con Guayas a través de Naranjal no fue considerado, excepto en menciones mínimas.

Realizamos un acercamiento con pobladores de tercera edad de Naranjal, tanto en la cabecera del cantón como de la zona de Santa Cruz en cuya área se asienta la Hacienda Río Blanco. Ninguno de los pobladores menciona que este camino sea conocido como Camino del Inca, personaje del que únicamente saben es una estatua de cemento construida bajo un arco también de cemento en Naranjal.

Recorrimos el tramo entre Naranjal hacia Santa Cruz con miras a llegar a Guarumales y a pie hasta Molleturo. Este texto recoge la memoria de adultos mayores que sobrevivieron a la pandemia y que al día de hoy tienen la certeza que dicha vía no se concretará,

que el tiempo para construirla pasó y tuvo su última oportunidad en el gobierno de Febres Cordero (1984-1988), cuya administración definió que la mejor alternativa era la que conectaba Molleturo con Puerto Inca, es decir la Naranjal - Pechichal - Molleturo.

Erasmus González nació y creció en Naranjal, estudió en Cuenca y Riobamba, en su casa atesora libros de historia, artículos publicados en prensa escrita, documentos entregados por colegas y por sí mismo a autoridades de la provincia y del cantón. Al preguntarle por el camino antiguo que conectaba Naranjal con Cuenca afirma:

Naranjal no es incaico, estas tierras estuvieron pobladas por los punáes quienes a la par de los cañaris resistieron a los incas. Los pobladores de Puná eran expertos navegantes que llegaron hasta el norte de lo que hoy es Perú, ellos habitaron estas tierras¹.

El camino antiguo es de herradura y es el que iba desde Naranjal hacia Cuenca, es un camino anterior a la llegada de los incas. Ese camino tuvo un tramo inicial desde Naranjal hacia Molleturo, se conocía como camino de los arrieros, vía Molleturo o camino de herradura hacia Cuenca. En 1872, el mal estado de la vía llamó la atención del entonces presidente García Moreno quien dispuso la ampliación y empedrado del camino en uno de sus tramos, desde Guarumales a las proximidades de la hacienda Río Blanco, por ello a esta obra se le denominó vía García Moreno y en la plaza cívica en Molleturo se observa la placa con esta denominación vía García Moreno. El mismo presidente García Moreno habilitó un camino alterno que va desde Bola de Oro hasta Hierba Buena y amplió la vía que va desde Naranjal hacia el puerto fluvial de Santa Rosa de Flandes, en dónde salían y llegaban embarcaciones desde Guayaquil conocidas como balandras.

El presidente García Moreno tuvo atención especial a la vía dada su relación con la familia de Hortensia Mata, mujer guayaquileña nacida en 1849. Su padre el General Antonio José Mata Viteri fue Ministro de Guerra y Marina, Ministro del Interior y

Relaciones Exteriores, Senador de la República. En 1865 se casó con el cuencano José Miguel Ordóñez Lazo, para quien el presidente García Moreno solicitó la mano de Hortensia Mata. Treinta años más tarde enviudaría y en 1896 contraería matrimonio con su cuñado Carlos Ordóñez Lazo. La mención a la familia Ordóñez Lazo merece atención dado el liderazgo en el comercio de la quinina para prevenir fiebre amarilla y atender enfermedades propias de zonas tropicales como Naranjal y Guayaquil.

Hortensia Mata fue una mujer referente en Cuenca por su trabajo de promoción de las artes y la cultura, además de su vocación por el cuidado de los religiosos y obras de caridad. Su vida transcurrió vinculada a la clase política y a personajes que llegaban al país y eran reconocidos como músicos, académicos, científicos, etc. Hasta el día de hoy su nombre está presente en personas adultas mayores en Santa Cruz en Naranjal que la recuerdan como propietaria de lo que hoy se conoce como Pechichal, y que décadas atrás se conocía como Hacienda Río Blanco cuando sus abuelos y padres fueron trabajadores en dicho lugar. También recuerdan a la familia Ordóñez, por los relatos de sus mayores que refieren, venían eventualmente a la hacienda pero radicaban mayoritariamente en Cuenca.

Mercedes Redrobán nació en Santa Cruz de Naranjal en 1952, el esposo de su abuela era un trabajador en la hacienda Río Blanco. Mercedes recuerda que su abuela le contaba de las fiestas en honor a la Santísima Cruz que se celebran el 3 de mayo. De niña asistió a la capilla donde velaban con rezos toda la noche, pero su abuela le contó que años atrás la celebración era mayor, y había una fiesta de disfraces. Las familias de procedencia azuaya asentadas y que hicieron su vida en Santa Cruz refieren que la fiesta de disfraces fue una tradición que venía de la dueña de la Hacienda, es decir, de Hortensia Mata, quien falleció en 1934.²

1 Erasmus González, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

2 Mercedes Redrobán, en conversación con el autor, septiembre de 2022.



Figura 2. Fiesta de disfraces en una de las propiedades de Hortensia Mata, 1907.

Fuente: Colección de fotografía de Miguel Díaz. Fondo Nacional de Fotografía/ INPC.

Para personas de tercera edad y no es un caso específico de Naranjal sino en todos los caminos viejos del país, el sentido de conectar ciudades y pueblos se rige por trazar carreteras nuevas sobre los tramos ya existentes, porque si algo tienen en común estos caminos es su linealidad, que por sentido práctico permite acortar el tiempo para llegar de un lugar a otro y significa ahorro en gasto de construcción. La especial atención que el camino Naranjal – Molleturo recibió por parte de García Moreno, generó en quienes la transitaban la esperanza que este camino pasaría a ser una vía amplia y permanentemente atendida. Vicente Fernández procedente de Cañar tiene hoy 76 años de edad, vive en Santa Cruz de Naranjal y asegura que en la época de García Moreno se contaba con los estudios para que esto sucediese, aún cuando García Moreno murió asesinado 71 años antes que Vicente naciera.³

Los caminos desde tiempos prehispánicos fueron claves para el comercio y el intercambio de bienes y servicios, especialmente de consumo, de acceso a alimentos y son los caminos elementos claves a dominar en la transición de una forma de gobierno a otra, o cuando una sociedad se impone sobre otra, por ende se modifican las relaciones sociales.

No detendremos este relato en datos históricos y arqueológicos abordados en textos que componen este trabajo, y los desarrollan desde un lugar de investigación de archivo y bibliografía los artículos de historia y arqueología. Merece decir, que estamos abordando la memoria del siglo XX y las dos primeras décadas del siglo XXI de quienes migraron y llegaron a Naranjal desde las provincias de Cañar y Azuay, porque este territorio en Guayas fue un referente de oportunidad laboral, y estas oportunidades se centran en la riqueza que dicha zona posee tanto en calidad de tierra cultivable, bosques con maderas apetecidas y con demanda en el mercado y el trabajo de explotación de los recursos que el mar ofrece.

Los procesos migratorios desde la región sierra hacia Guayas se intensificaron en el siglo XX. Naranjal despuntó en las primeras décadas de dicho siglo con la producción de cacao nacional, esta emergencia del cacao no fue casual, dado que las haciendas que se dedicaron a su cultivo y comercialización venían desde el siglo XIX. En el siglo XX se amplía la producción y se instalaron haciendas que requerían mano de obra y llegaron desde Azuay y Cañar en la sierra sur y desde

³ Vicente Fernández, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

Balao y Tenguel en Guayas. Miles de campesinos con sus familias que fueron contratados como trabajadores. Las haciendas requerían personas para hacer el trabajo de tumba de árboles, argueneros, recogedores, rosadores, regadores y otros oficios de un campo en transformación permanente. También llegaron más comerciantes guayaquileños con experiencia en navegación y comercio, en provisión de servicios - tiendas de abarrotes, servicio de hospedaje, provisión de insumos de ferretería, ropa y calzado.

Las haciendas en sí son unidades productivas, que se caracterizaron por mantener un sistema de organización económica y social propio y hacia adentro, que permite que las ganancias circulen en sus mismas instalaciones. Esto requería de estrategia e inversión, por ello varias haciendas ampliaron servicios e implementaron sistemas de trabajo que los volvía más atractivos porque facilitaba la vida cotidiana de quienes buscaban empleo.

Durante el siglo XX, Naranjal contó con varias haciendas, dedicadas a actividades de producción agrícola especializada en el cacao, café, arroz, banano y crianza de ganado vacuno para consumo, como ganado caballar, yeguarizo y mular.

publicación local, un catálogo de las haciendas de Naranjal. La Hacienda Bola de Oro, propiedad de Manuel Eduardo Cucalón Poveda fue fundada el 22 de agosto de 1908, es un predio agrícola ubicado a 10 km al oeste de Naranjal (70 km desde Guayaquil). Dedicada a la producción neta de cacao y en menor cantidad café y plátano. Especializada en la crianza de ganado. Esta hacienda también contó con estructura organizativa interna que articuló la vida de los peones y sus familias en el radio de la hacienda, el propietario implementó acceso a un espacio deportivo propio con el objetivo de alejar a los trabajadores del vicio, contó con seis departamentos: San Eduardo como sede administrativa y vivienda del propietario y su administrador, San Nicanor, La Maclovía, Livia, María Lucila y Dolores. Todos los departamentos contaban con su propio caserío y sus habitantes recurrían a San Eduardo para proveerse de mercadería en la tienda del Hacendado, quien además proveía de una planta eléctrica propia para observar los caseríos por las noches.

Figura 3. Hacienda Bola de Oro fundada en 1908.

Fuente: Archivo fotográfico Hacienda Bola de Oro. Familia Cucalón.



Parodi promovió la consolidación del barrio San Carlos como espacio de vivienda para sus trabajadores. En esta hacienda se diversificó la producción agrícola, aunque el cacao era el producto líder y se mantuvo por décadas como principal cultivo, aprovecharon la calidad de la tierra para producir café, guineo de seda, algodón y palmas de coco. Con los años construyeron un sistema ferroviario propio para llevar sus productos en un tramo de 8 kilómetros hasta el Puerto Jeli, en el que a su vez construyeron un muelle especial de dicha hacienda para transportar sus productos hacia Guayaquil. Generaron servicios y beneficios directos para sus trabajadores: escuelas, espacios deportivos, espacios habitacionales, tiendas de abasto que permitieron que el dinero circule dentro de la misma hacienda.

Entre otras haciendas que se situaron Naranjal figuran:

- Hacienda San José y Bella Cleotilde; propiedades de José Guillermo Ordóñez. La hacienda San José cuenta con departamentos: Santa Ana, Rebeca y La Carmela. También se dedicaron a la producción de cacao, café, plátano, algodón y árboles frutales.

- Hacienda Trípoli, propiedad de Francisco Rizzo

- Hacienda El Aromo de Luis Alberto Andrade Díaz

- Finca La Corona de propiedad de Jesús Alcívar

- La Amelia, compuesta por los departamentos: Río Blanco, Campo Hermida y Cañayacu, propiedad de Miguel Antonio Lazo y Luis Lazo

- Hacienda Nueva Gloria, propiedad de Felipe Larréategui

- Hacienda El Recreo de Enrique López

- Hacienda La Rusela, propiedad de Jacinto Hana, esta hacienda contaba con montañas de la que extraían maderas: roble, canelo y madera blanca

Río Blanco, que en un inicio fue propiedad de la familia Ordóñez Mata, pasó a formar parte del conjunto de Hacienda El Pechichal y pasó a manos de la familia Castro. En la actualidad conserva los letreros que refieren a esta hacienda el pasado de la hacienda Río Blanco. Seis décadas atrás contaba con al menos 20 tumbadores, 20 recojos, 10 argueneros, 20 rosadores y 20 regadores, según recuerda Mercedes Redrobán. Ella fue criada por su abuela, quien a su vez se casó con uno de los trabajadores de Río Blanco y llevaba el almuerzo al esposo de su abuela todos los días. Desde Santa Cruz a la entrada de la Hacienda Río Blanco el tramo demanda menos de 10 minutos de camino, sin embargo; ella caminaba a diario hacia la zona de los cultivos de cacao, 50 a 60 minutos a pie.



Figura 4. Ingreso a la Hacienda Río Blanco, propiedad de la guayaquileña Hortensia Mata, que desde 1959 pertenece a los herederos Encalada Mora y es parte de la Compañía Agrícola El Pechichal.

Fuente: T. Macera (2022).

Hoy en día el recorrido por el camino de los arrieros está al margen derecho de la hacienda y se recorre en no menos de 20 minutos en carro por un camino de herradura que los actuales propietarios mantienen. Para entrar en este tramo de la vía se pide permiso al propietario quien dispone a sus guardias abrir la puerta de ingreso.

Paralelo a las haciendas productivas, la parroquia Naranjal fue un lugar atractivo para la actividad comercial y provisión de servicios, personas especializadas en proveer de ciertos bienes negocian la compra de la producción de las haciendas, se recuerdan nombres como Víctor Cubillús Astudillo, quien proveía de muebles, guitarras y ataúdes. También están Maiz, Chan and Co., de los sucesores de Moisés Chan. Almacén dedicado a la provisión de material de ferretería, ropa, abarrotos y que además de comprar cacao, café, arroz y algodón contaban con un taller de fotografía.

Maiz and Ying Kuon, también dedicado al comercio de ropa y abarrotos. Servicio de hospedaje en el Hotel Guayas, propiedad de Angela Pástor y la empresa de vapores Rodríguez, de propiedad de Pedro de la Cruz Rodríguez, dedicada al servicio de navegación fluvial, viajes entre localidades, contaba con los vapores Ernesto y Mesías y una lancha rápida para el servicio de trasbordo en época de verano.

En uno de los documentos sobre informe de sesión del Consejo Provincial donde se solicitó la creación de Naranjal como cantón, se refirieron al pasado histórico de dicha zona, mencionando la presencia de los cañaris por la abundancia y riqueza que dicha zona ofrecía. Víctor Emilio Estrada se refirió a Naranjal y a Guayaquil como la alacena de América del Sur, tanto por su riqueza marina como especies animales en sus bosques y árboles frutales, mismos que aseguraron y garantizaron la vida por siglos y que hicieron de esta zona un lugar privilegiado y de permanente movilización social.

También se menciona al pueblo de los Molleturos, quienes con los Cañaris fueron sometidos por los Incas. Cobra sentido que el camino antiguo, se consolidó a través de intercambios micro regionales, es decir; de pueblos pre-incaicos que una vez sometidos pasaron sus rutas de tránsito y comercio a ser consideradas propiedad de quienes se impusieron.

Determinar y trazar el camino antiguo no es tarea sencilla, si bien los mayores en Santa Cruz y Naranjal coinciden que era una ruta directa hacia Molleturo, no está exento de dificultades propias de una zona de quebrada que va desde los andes hasta las tierras bajas en la costa, y en permanente cambio y reconfiguración por deslaves. El camino para mantenerse funcional ha variado con los años, también sujeto a la fragmentación de tierras y cambios de propietarios. Los cultivos de cacao se mantienen a lo largo del camino que bordea la Hacienda Río Blanco y se reducen notablemente en los linderos finales de dicha hacienda. Posteriormente inician cultivos de pastizales en medio de bosques primarios. El único carro que hoy transita hasta Guarumales es de la familia Ochoa, ellos van todos los días para ver el ganado según refiere la señora Mercedes Redrobán. Desde el punto llamado Botija inician los pastizales.

Mercedes Redrobán (70 años) recuerda⁴:

La gente montada a caballo bajaba por aquí, incluso bajaban hasta con los toros haciendo cargar frejoles y habas. Yo me llamo Mercedes Redrobán, voy a cumplir 70 años. Nací aquí, recinto Santa Cruz. Mi papá fue nacido aquí mismo, en la Hacienda Río Blanco. Mi papá llamaba Enelsio Matute. No tengo su apellido porque me borró, el que tiene plata hace lo que quiere. Mi mamá llamaba María Redrobán, ella nació aquí también. Bajaban un tiempo un padre de Cuenca, bajó en tiempo de Velasco Ibarra, el bajó en un *jeep*, en un Land Rover, bajaron por esta vía desde Molleturo. Donde podía rodaba el Land Rover y donde no podía le cargaban con cañas al hombro, yo tenía 6 – 7 años. No recuerdo el nombre del cura.

⁴ Mercedes Redrobán, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

Además, rememora:

Casas aquí no había, no había casas estrechas, había casas salteadas. Por ejemplo, ahí había la casa de mi abuela (señala una pequeña choza), más arriba la casa de los Cabrera, hacia la salida a Naranjal de los Garzón que en ese tiempo era casa de Miguel Vázquez, y abajo estaba la casa de los Gómez que aún está una casita vieja allí. Los abuelos ya murieron, el nieto vive ahí. Aquí trabajábamos sembrando cacao, guineo, se vendía el guineo seda envuelto. Llevaban a Santa Rosa de Flandes para desde ahí mandar en barco a Guayaquil. La gente de la sierra llevaba yuca, traían fréjol, alverja, habas, coles, papa chaucha. Nos vendían a nosotros, ahora ya no baja nadie por aquí. La gente que vivimos aquí, algunos tienen parientes de la sierra, por ejemplo, arriba en Río Blanco que vivía mi papá, él era Matute Vera que venían desde Guachapala, descendiente de Guachapala, sus padres han sido de por allá. Yo no me crié con él, por eso desconozco. La gente bajaba para vender los granos, otros se quedaban. Al principio sólo venían a vender y llevaban arroz, sal, llevaban comprando la comida para arriba. Bajaban los fines de semana a caballo, en mulas, con vacas. También venían a vender ganado y vendían todo lo que traían. Al siguiente día ya se regresaban con las cosas.

Las casas viejas de madera que se pueden ver existen desde que yo era niña, la casa de madera que está con caña es ahora de los señores Garzón, tiempo antes fue primero de Andrés Vázquez, papá de Miguel Vázquez y el vendió a los Garzón y se fue a vivir en Guayaquil, allí murió y ahora un hijo vive aquí en el sector de la poza. Hacia arriba habían las huertas de cacao. En Río Blanco trabajaba el marido de mi abuela, yo iba llevando de aquí la comida para él que mandaba mi abuela. Yo era una niña cuando iba llevando la comida para él, el almuerzo. La hacienda Río Blanco está aquí nomás, pero yo me iba para el fondo a las huertas, ahí trabajaban con comida. En ese tiempo arrendaba la hacienda don Pascual Godoy, arrendaba a don Manuel Encalada. Cuando el marido de mi abuela trabajaba ahí, habían 20 tumbadores, 20 recojos picadores de cacao, 10 argueneros que eran los que venían con el cacao al hombro en viajes, 20 rosadores y 10 regadores. Antes había bastante gente, producía bastante así mismo la hacienda y ahora ya casi no produce, casi no tienen ni gente. El cacao lo mandaban a Guayaquil, al principio en lanchas y después ya en carro por la nueva vía en cooperativas desde aquí de Naranjal. Aquí había de toda la vida la escuelita Víctor Emilio Estrada, había un profesor. Yo estudié hasta el cuarto grado, de ahí me quedé porque mi abuela



Figura 5. Mercedes Redrobrán (70 años de edad) hija de padre azuayo y madre guayasense. Vive en el sector Santa Cruz, primer poblado desde Naranjal hacia Cuenca por el camino antiguo. Su casa está asentada junto al camino).

Fuente: T. Macera (2022).

no me quiso dar más el estudio. Después ya de grande terminé la primaria en Naranjal, estudiando de noche. Estudié corte y confección, pero no me gradué tampoco, cosía, pero después dejé, porque escasea la vista, la máquina se daña y se necesita dinero para arreglar. Cuando era niña se celebraba la Santísima Cruz el 3 de mayo, en la capilla que hace años estaba adentro y ahora la sacaron acá afuera. Antes, de lo que yo me acuerdo han sabido hacer fiestas grandes, fiesta de disfraces, pero cuando yo era niña solamente era la velación de la cruz, se encendía velas y se amanecía velando con rezos. Brindaban aguado de pollo con arroz y alverjas tiernas. Yo iba con mi abuela, ella tenía más nietos, mi hermano mayor y un muchachito que crió ella, un jibarito que llegó de 5 años, él era de Gualaquiza, del Oriente. Sus abuelos vivían en Botija, un pueblo que queda en el camino a Molleturo, a pie se hace una hora. Antes vivían ahí gente del oriente, el muchacho se llamaba Pedro Manuel Naanch, de 5 años le regalaron a mi abuela y casi cerca de morir mi abuela él se hizo de mujer y se fue a vivir en Paují.

Con respecto a cuando hizo la ruta:

Yo fui dos años caminando a Molleturo, en carro se llega a Guarumales, hay un puente grande que hicieron los señores de Dina, un puente de cemento, hasta ahí llega el carretero y después viene San José. Nosotros íbamos a las fiestas de Molleturo, ese tiempo éramos pata de perro para caminar, llegábamos a Yerba Buena y ahí descansábamos llegando 2 o 3 de la tarde, al siguiente día caminábamos nuevamente a Molleturo, hacía dos jornadas para llegar. Una vez vine desde Molleturo, saliendo a la 1 de la tarde y bajé a pura carrera, siete de la noche ya estuve aquí y al siguiente día no podía ni pararme. Eran las fiestas de Patrón Santiago, San Felipe, el

Señor de los Milagros. Se hacían con bandas de músicos, íbamos para bailar. Se comía bo-rrego, nos dieron una sopa de fideo lazo con papachina y queso, era sabroso, nosotros la papachina dábamos a los chanchos.

Yo a Cuenca fui por la carretera de La Troncal, desde Molleturo no salíamos hacia Cuenca. El camino de aquí es solo de herradura y hacia arriba queda el empedrado, en la parte de Guarumales. La mayor parte de la gente que vivía en esta vía ya casi no quedan, los viejitos del tiempo de antes ya no hay, por aquí abajo está la señora Rosa Vicuña, Alejandro Peralta. Gente de antes, donde están ahora los Cabrera estaban los Carpio, los Vázquez, los Chica, Gómez, todos sembraban cacao, pero ya no queda nadie. La mayoría han muerto.

Desde Santa Cruz hacia Guarumales están San José, Buena Vista, Agua Rica, desde Botija para arriba ya se sembraba pastos para ganado. En Guarumales en el tiempo de antes el dueño era el gringo Nicola Bruch propietario de pastizales, era un señor patucho que tenía huertas de cacao en Cañayacu.

Mi abuela sembraba frejol, guineo seda, nabo criollo, yuca, verde. De animales en ese tiempo, como el marido de mi abuela era cazador la carne no nos hacía faltar. Mataba venados, guatusas, gualilla que es la guanta que llaman, pavas de monte, pacharacas, sahínos, él no nos hacía faltar la carne. Algunos animales del monte venían aquí a las casas, el tigrillo era atrevido, se subía a los gallineros a cogerse las gallinas, los pavos. El marido de mi abuela mató al tigrillo, porque el tigrillo lo que podía se llevaba. Siempre mataba los tigrillos, la carne seguramente se botaba, carne de venado teníamos suficiente.

Figura 6 y 7. Casa de madera de Miguel Vázquez y familia en el sector Santa Cruz - Naranjal.

Fuente: T. Macera (2022).



La piel del tigrillo se vendía en El Triunfo. Antes podíamos tener gallinas porque no había peste, el único que se robaba era el gato del monte. Hay un pájaro que se llama celador, se oía cantar a ese y a una le tocaba correr a ver, porque ya les atrapaba, era un gato grandote. Aquí antes solo había camiones grandes que llevaban el guineo al puerto, yo nunca fui a Santa Rosa, de muchacha no salía. Mi abuela sabía ir y desde ahí a Guayaquil. Iba en barco o en lancha.

Para darnos miedo nos decían que había una chiva, que era un indio de monte, pero nunca han encontrado ellos (mis abuelos), otros han encontrado.

Fanny Cubilluz esposa de Alejandro Peralta era una de las mujeres que gestionaba continuamente mejoras para Santa Cruz, construyeron la casa de cuidado para personas de tercera edad. Ella falleció hace 1 o 2 años.

El relato de la señora Mercedes Redrobrán ubica un camino que si bien fue transitado durante el siglo XX, perdió con el tiempo el tráfico de bienes y personas. Esto como efecto de la transformación y el interés comercial que en el siglo XX proyecta el trabajo y la producción de Naranjal hacia Guayaquil y hacia el comercio exterior, disminuyendo el interés por bienes provenientes del Azuay. Este cambio se instala a mediados del siglo pasado, y quienes llegan buscando trabajo no retornan y lo harán con los años a través de la vía desde Puerto Inca. Quedando el camino antiguo en mayor desuso.

Yo me llamo Camilo Montesdeoca, nací en la sierra en 1932. Cuando vine acá, esto era montaña, venían de la sierra con venta de naranjilla, de papas. Yo vine desde allá desde Cuenca. Mi papá era Alipio Montesdeoca y mi mamá Malvina Quinde, los dos están muertos. Mi papá vivía aquí y mi mamá vivía en Cuenca en la sierra. Era de un pueblo llamado Sidcay, yo nací en la sierra y vine de 14 años, vine solito. Sabía que mi papá vivía acá y me vine a trabajar. Aquí empecé a ganar sembrando, a pajarear arroz porque a veces tenían desmontes allá arriba y tanta cosa que había. Me puse a sembrar, me puse a trabajar, ya conocí como era el trabajo y desde que llegué ya no me fui a ninguna otra parte, aquí me quedé e hice familia con Dora Garzón que es de Guayaquil. Mis padres vinieron y se asentaron en Paují, nunca fui a Molleturo. Esta casa que tengo la compré hecha, yo por esta zona me quedé a trabajar, iba y venía a esta zona.

Aquí pasaba la gente con acémilas, esto no se puede decir que era carretera, esto era un camino, una trocha, lo único que pasaba era una bestia que pasaba cargando fruta, pan que llevaban a vender en Naranjal, por aquí no pasaba mucha gente. Con los años se vio pasar un camión viejo. Yo ahora tengo 90 años, pero no regresé por el camino viejo, iba a ver a mi mamá, pero ya me fui por Puerto Inca, aquí decían que iba a pasar el carretero, por muchos años dijeron que ya venía el carretero, pero nunca llegó hasta la vez, creo que se olvidaron⁵.



Figura 8 y 9. Camilo Montesdeoca, 90 años. Emigró a Naranjal a los 14 años. Formó su familia con la guayaquileña Dora Garzón y compraron la casa a la izquierda con su trabajo y que aún habitan. Sector Santa Cruz en Naranjal.

Fuente: T. Macera (2022).

⁵ Camilo Montesdeoca, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

Las personas de mayor edad que habitan en el camino antiguo están asentadas en el sector de Santa Cruz, contiguo a lo que fue la Hacienda Río Blanco, este sector está conformado por casas de madera, según el recuerdo de sus habitantes, son las casas más antiguas y de familias que han disminuido su número de miembros por migración y porque la muerte ha visitado a sus adultos mayores. Otra de las causas para no regresar a la sierra fue la conformación de familia con personas de Naranjal y de Guayaquil.

Me llamo Vicente Fernández y tengo 76 años. Nos conocimos con ella, con mi mujer aquí en Santa Cruz. Ella es de aquí y yo soy de la sierra, llegué muchacho a trabajar en los cultivos de cacao, a cuidar a las vacas. Yo soy de Cañar, de una parroquia que se llama Rivera, de Azogues hacia adelante. A mí otros paisanos me dijeron que venga a trabajar acá, que había trabajo en Naranjal. El camino arriba era de herradura, acá era una trocha. Por aquí los sábados y domingos pasaban los caballos, sonaban. Salíamos a verlos pasar porque venían a vender borregos, frejoles, de todo traían y nos vendían a nosotros. Ellos llevaban desde las tiendas de abajo arroz y sal. Dicen que Velasco Ibarra como García Moreno hizo estudios para que esto sea una autopista, pero nunca salió el carretero. Salió en tiempo de Febres Cordero y Granda Centeno y sacaron el camino por allá hacia Puerto Inca. La carretera podía salir por aquí pero no lo hicieron. La gente de este lugar ha muerto, ya murió don Víctor Cabrera, el hizo esta carretera desde Naranjal hasta Santa Cruz, él empezó a instalar la luz, él fue comisario municipal, oriundo de Gualaceo y vivía aquí, cultivaba cacao. Aquí seguimos produciendo cacao, cacao nacional pero el precio está bajo y ya uno no se siente motivado a producir⁶.

El sector de Santa Cruz es, según lo relata, uno de los primeros asentamientos de personas provenientes del austro: Cañar y Azuay. Se vincularon a la Hacienda Río Blanco, cuyos propietarios eran un matrimonio mixto. De manera progresiva se vincularon a la gestión con el objetivo de lograr mejoras en la vía, en el acceso a servicios básicos, y por pertenencia buscaron apoyo en los diferentes gobiernos del Azuay para ser atendidos.

Yo soy Rosa Cárdenas y tengo 85 años. Yo soy de aquí. Él (Vicente Fernández) llegó a trabajar donde mi suegro a los 14 años. Me casé y al poco tiempo murió mi esposo y yo me quedé sola, estaba jovencita y con un hijo. A mi esposo lo mataron. Vicente Fernández era trabajador de aquí, ya está aquí algo más de 50 años, nos casamos, pero no tuvimos hijos. Mi suegro Carlos Gómez dejó para los herederos tierra, eran 11 o 12, el dejó a mi hijo la casa de madera y yo vivo ahí a lado. Mi hijo vive aquí, seguimos produciendo cacao. A cada uno de sus herederos les dejó 1 o 2 hectáreas⁷.

⁶ Vicente Fernández, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

⁷ Rosa Cárdenas, en conversación con el autor, septiembre de 2022.



Figura 10. Casa de Carlos Gómez, herencia de su nieto. Sector Santa Cruz en Naranjal.

Fuente: T. Macera (2022).

Erasmus González⁸ relata que en tiempos de la República se atendió el camino antiguo, que pasó a conocerse como el Camino de García Moreno:

La comunicación con el austro era Cuenca, Naranjal a Guayaquil, se hacía por el camino de herradura: Cuenca – Molleturo – Guarumal – Playa Seca y llegaba a la Panamericana, y de aquí a Puerto de Bola que pasó a llamarse Puerto Baquerizo y desde ahí se iba a dar en embarcaciones a Guayaquil. Nosotros hemos trazado una ruta para salir desde Puerto Baquerizo a llegar a la Península y de ahí a Posorja. Yo me acuerdo del año 1950 para acá, porque voy a tener 79 años. En estas 5 esquinas era donde llegaron los arrieros con las acémilas, traían mercadería de frutas y chanchitos, ellos llevaban de aquí el cacao prieto, que es el de segunda que se llama y llevaban para hacer chocolate. Cuando venía la gente que traía rebaños de ovejas, ganado vacuno que llevaban a Guayaquil y embarcaban en Puerto Baquerizo y en invierno las embarcaciones llegaban hasta Santa Rosa de Flandes, donde había lanchas, el vapor Salvador, Viña del Mar, Santa Rosa, Rosa Graciela que eran embarcaciones que llegaban a Guayaquil y sobre todo llevaban cacao, porque Naranjal fue eminentemente cacaoero. Nosotros somos la capital

cacaotera y nos disputamos con Vinces, nosotros producimos el cacao nacional.

Además, relata:

El 27 de agosto de 1924 hubo un incendio en Naranjal y un párroco padre Juan B. Ceriala editó este catálogo de las haciendas. Por el camino de herradura lo que yo conozco de antes y se ha conversado, la señora Hortensia Mata era dueña de todito esto, de Río Blanco hasta acá la Hacienda Pechichal, tenía vastos territorios aquí en Naranjal. Ella era la terrateniente de esa época, era la matrona y de Cuenca también, tuvo nexos con García Moreno por eso la carretera se hizo, bueno no era carretera, era el empedrado, camino de herradura que se dice, él inició e hizo y llegaba hasta la hacienda desde Guarumales.

En relación a la ruta a Cuenca, menciona:

En 1968 con un grupo de muchachos naranjaleños pedíamos que se haga esa ruta hacia Cuenca, vino en el 63 Severo Espinoza que era alcalde de Cuenca y en 1968 nos reciben en Quito en tiempo de Otto Arosemena, el subsecretario de obras públicas y se comienza a hablar. Al llegar Velasco Ibarra en el año 70, se iba a comenzar la vía, vino una compañía que se llamaba La monolítica que estaba ya asentada en Naranjal y que iba

⁸ Erasmus González, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

a comenzar el camino. Velasco Ibarra en el periodo del 52 al 56 dejó iniciado con el desbroce, en el 72 inauguró la carretera, la Panamericana. La carretera de acá, en 1984 que vino a Naranjal y estábamos apoyando con el Partido Nacionalista a León Febres Cordero, él nos prometió esta vía y en Cuenca juró que iba a hacer el carretero, se empezó el estudio de la vía y fue mal llevado porque lo sacaron por Puerto Inca y no fue el tramo que tenía que coger en San José – Guarumal – Botija – Pauji – Playa Seca y Naranjal que es el camino histórico pasando por la hacienda Río Blanco, eso era apenas 22 kilómetros. Nosotros hicimos pedidos, viajes. En la administración de Ruperto Espinoza como alcalde mientras nosotros con la señora Cubilluz estábamos en los trámites del camino antiguo en Quito en el gobierno de Lucio Gutiérrez, viene este alcalde y declara patrimonio histórico el camino y dicen que vamos a dañar el camino y se truncó el carretero.

Cuando era joven la gente iba a pie hasta Cuenca, pero ya todos fallecieron, iban a estudiar e iban a pie. Mi tío Manuel González Vázquez, el señor Néstor Andrade, estudiaban allá e iban a pie. Vivían en Naranjal y para estudiar iban a pasar la temporada allá. Por los años 50 que ya había comunicación de

los ferrocarriles ya íbamos al internado a Riobamba. De aquí en lancha a Guayaquil, cruzábamos en la embarcación Galápagos que era de los ferrocarriles y cruzábamos largo. A 6 de la mañana salíamos desde Durán y 7 de la tarde estábamos en Riobamba.

En su cuanto a la relación de Naranjal con el Azuay, continua:

En 1955 se hace una carretera veranera que se había trazado desde Naranjal hasta el empate de la vía Durán Tambo comprendiendo los tramos que se llevaba: Naranjal, Villanueva, El Recreo, Jesús María, San Carlos, por primera vez llegó el camión denominado Guadalupana de propiedad del señor Enrique Esquivel, permitiendo el intercambio comercial con Cuenca y Azogues, pero teníamos que salir a la Durán – Tambo, se demoraba bastante, si se hacía el camino por acá nos ahorrábamos el ramal, media hora. La relación con Azuay era sobre todo el de la comunicación, el comercio que se hacía por acémila. Nos traían y vendían, un señor Ariosto Gallego en tiempo de cosecha se necesitaban mulares para cargar el cacao, de las huertas al tendal. Alquilaban los mulares para cargar.

Figura 11. En el camino antiguo a día de hoy quienes tienen su tierra heredada o trabajan en las haciendas de cacao se movilizan a caballo. Sector Santa Cruz en Naranjal.

Fuente: T. Macera (2022).



Un año vinieron los del sindicato de choferes de allá, vinieron en una Land Rover, se le ataba con cabos para levantarla y que pase tramos que no podría pasar a cuenta propia. Ese día ellos donaron una vaca en el sector de Molleturo, se la mató y se hizo una pequeña celebración. En el camino había mas ganadería, ganado vacuno y caballos, acá en la zona de Naranjal por la hacienda Río Blanco era puro cacaotal, frutas que siempre hay en las huertas de cacao, encontraba zapote, naranja.

Los señores Matute vivían ahí en la vía, eran sembradores. Estaban los Castillo, Vázquez y en Playa Seca había una hacienda de Néstor Chica, se recuerda a los Ordoñez. Arriba estaba la hacienda Guarumal del gringo Nicola, él era terrateniente y tenía grandes extensiones de terreno, tenía más ganadería. Lo traían aquí y ya avisaban a la gente que venía el ganado y la gente se tenía que esconder en sus casas, porque era un ganado bravísimo. Él era un gringo italiano. Aquí decía el señor Cabrera que es el historiador de Naranjal que quien pagó la cantonización de Naranjal era el gringo Nicola, porque la bandera lleva los colores verde, blanco y rojo y yo desmentí, porque hubo un puente que se hizo en Puerto Inca y se cobraba peaje, con ese dinero se tuvo que pagar la cantonización que pedimos al Congreso Nacional que apruebe.

Además, incluye referencias a la educación:

La educación de Naranjal viene del tiempo de Vicente Rocafuerte, quien puso al profesor Mariano Unda que fue el mártir de la educación de Naranjal y una escuela lleva su nombre, eso fue por sobre el año 1830, él estuvo 8 años por aquí. Hay quien escribe que en Naranjal hemos sido analfabetos, que nuestros padres nos han bejuqueado y que han sido mal tratados. Los hacendados habían de todo, unos podían haber sido malos, pero otros a usted le daban el terreno, la explotación se daba en que recibían la producción a bajo precio. En ese tiempo había la cacería, yo recuerdo en esos años nosotros compramos una finquita frente de Balao Chico, ahí íbamos de cacería y el pescado había en abundancia. Eso aguantamos hasta los años 70, 80. Aquí hay gente de más de cien años, algunos recuerdan. La alimentación era buena, había carne de pava de monte, lo mejor que yo comí fue la perdiz de montaña que era como una gallina, ha sabido poner los huevos azules, había la gualilla que le dicen la guanta, la guatusa, sahínos.



Figura 12. Erasmus González, 79 años. Naranjaleño.

Fuente: T. Macera (2022).

Las zonas de cacería eran por la cordillera por Palo Chico hasta llegar al Paujil, toda la ruta vieja hacia Cuenca. Cuando construyeron la vía que salió por Puerto Inca hubo aquí una protesta. Fuimos a Cuenca, a la Subsecretaría de Obras Públicas, nos movimos en Quito, y no logramos porque ya estaba la ruta trazada. Y se fue por la zona de las minas de Granda Centeno que afectaron 1998 a Naranjal con las inundaciones, en ese tiempo casi perdimos Aguas Calientes porque hubo desbordes. Naranjal desde que se cantonizó ha perdido terreno. Perdimos Taura, perdimos con Yaguachi, en Aguas Calientes la gente ha pedido pertenecer a Azuay.

Un carro que vino desde Cuenca a Naranjal ya vino por la ruta nueva, por Puerto Inca. En 1913 llegó desde Europa un coche para un señor de Cuenca de apellido Malo, se lo llevaron por este carretero, el camino antiguo, por piezas y cargado en acémilas.

El camino antiguo que por siglos generó vínculo entre poblaciones de la costa y de la sierra a través del intercambio de productos entre las dos regiones, también generó movilización y migración permanente, que se centra en la búsqueda de oportunidades laborales, estas dinámicas al día de hoy de hoy se mantienen, con la diferencia que ya no transitan por dicho camino. Sin que ello haya disminuido el comercio.

Hablar de este camino es necesario para reactivar la memoria, misma que resulta urgente en el contexto de la pérdida de personas adultas mayores, cuya narrativa es vital para las nuevas generaciones.

Reactivar el camino es un asunto pendiente que hoy podría plantearse con nuevas perspectivas de conservación ambiental, de turismo agroproductivo, de potencializar el trabajo que hay en las plantaciones de cacao, que aún hoy se mantiene como producto emblemático y que ha generado reconocimientos a nivel nacional e internacional por la calidad del mismo y en las dos últimas décadas, ha abierto espacio a chocolate producido en el país. Naranjal en Guayas es el ejemplo claro, que la provincia sigue siendo la tierra de las oportunidades.

Referencias orales

Cárdenas Rosa, 85 años
Fernández Vicente, 76 años
González Erasmo, 79 años
Montesdeoca Camilo, 90 años
Redrobán Mercedes, 70 años

Figura 13. Tramo del camino antiguo desde Naranjal hacia Guarumales.

Fuente: T. Macera (2022).



CAPÍTULO V

Entre el mar y la sierra, paisaje y usos del suelo en la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal

Tamar Durán Maldonado; Mery Matute Lucero; Nancy Pinos Arévalo
Universidad de Cuenca

Al pasar de la región litoral a la andina es de ver que cambian las decoraciones y su aspecto de manera tan clara y distinta, que más bien parece que pasamos, no de una nación a otra, sino de un continente a otro, o hablando con mayor acierto, de una zona a otra. El suelo, producciones y bellezas son de diverso tipo y coloridos, pues, si en las costeñas la elevación y cerramiento de los siempre y por siempre floridos bosques, la anchura, mansedumbre y majestad con que se deslizan los ríos, y la maravillosa fertilidad de los campos forman un conjunto que a la verdad asombra; en las de lo interior las tierras descubiertas y caprichosamente vestidas de distintos colores, los montes de nieve que van como a esconderse entre los cielos, y los contraste que presentan la altura de estos plateados conos con la oscura profundidad de sus abismos, la furia de los torrentes y cascadas con la apacibilidad de las lagunas, los agrios y desnudos peñascales con el verdor de los valles y praderas, ó el dorado de las mieses por los contornos, la paja de los páramos hombreándose con los cañaduzales; constituyen panoramas embelezadores para quien, saliendo del enmarañado laberinto de las selvas, atraviere los desfiladeros y viene a dar con el también laberinto montuso de las altas mesetas de los Andes.

P.F. Cevallos (1887)¹

La comunicación desde los Andes en el Ecuador hacia la región costa ha sostenido una estructuración vial desde tiempos precolombinos y, posteriormente ha implicado la instalación de distintas infraestructuras afines a procesos relacionados con la búsqueda de conexión entre el mar y los valles interandinos. Entre las propuestas de unir las regiones costa y sierra algunos proyectos llegaron a desarrollarse, otros jamás se realizaron y otros tardaron más de lo esperado. La integración entre

estas regiones ha estado ligada al objetivo de asegurar una conexión permanente, a través de la cordillera occidental, de las tierras altas y bajas². Sin embargo, el cumplimiento del mismo ha estado marcado por las dificultades que representa atravesar esta cordillera, “considerables obstáculos eran: la cordillera de los Andes, la irregularidad de los valles interandinos, el clima y las lluvias, y principalmente los escasos recursos y tecnología”³.

1 Pedro Fermin Cevallos, *Resumen de la Historia del Ecuador desde su origen hasta 1845* (Quito: Imprenta La Nación, 1887), 246. <http://repositorio.casadelacultura.gob.ec/handle/34000/751>.

2 Jean-Paul Deler, Nelson Gómez, y Michael Portais, *El Manejo del Espacio en el Ecuador - Etapas Claves*, t. I (Quito: Instituto Geográfico Militar, 1983).

3 Ana Luz Borrero, «Las dificultades de la vialidad azuaya en la primera mitad del siglo XX», en *Claves de la Historia de Cuenca* (Cuenca: Universidad de Cuenca, 2017), 270.

A pesar de que el transporte terrestre carretero figura como un aspecto protagónico en la conformación del estado nacional ecuatoriano, los caminos en el siglo XX, no solo eran malos, sino pésimos, eran caminos de herradura o chaquiñanes.⁴ Si bien este país no siempre tuvo una red de carreteras tan destacada, el protagonismo del tema parece haber sido más bien una constante por cerca de cien años⁵. Hassaurek describe a finales del siglo XIX, que los caminos a la Sierra eran de herradura, exigen que se emprenda un despiadado transporte a pie, en mula o caballo, en palabras de los ecuatorianos “nuestros caminos son caminos para pájaros no para hombres”⁶. Situación que se mantuvo ya avanzado el siglo XX dados los procesos de larga duración en los que se reconoce la incidencia histórica de los factores geográficos y sociales que han operado en torno a las condiciones y situación del transporte.

Tanto en la región sierra como en la región costa, manifiesta Borrero Vintimilla, los caminos constituyen una lucha contra la geografía; en la Sierra rara vez los caminos son llanos, suben por cuestas empinadas, o hacen «travesías» por las laderas de las montañas, se componen de subidas y bajadas rápidas; en el litoral, los caminos son muchas veces intran-sitables a consecuencia de las inundaciones; al pie de la cordillera los caminos son peores porque las aguas se estancan en terrenos sin declive convirtiéndose en ciénegas profundas⁷. Al franquear los Andes se tiene que afrontar el medio extremadamente hostil y difícil del declive selvático externo de la cordillera occidental, hiper húmedo⁸.

Entre el litoral y los valles interandinos, menciona Deler, que durante el siglo XX “se trataba de establecer ramales “latitudinales” destinados a unir una zona de la Sierra con el punto de navegación más próximo retomando, más o menos, los trazados de itinerarios seculares”⁹. En el caso del austro ecuatoriano, comunicar al Azuay con el litoral, implicaba atravesar la cordillera occidental utilizando algunos caminos, entre estos, la vía Cuenca- Molleturo-Naranjal, que según Luis F. Mora y A. Landázuri no llegaban sino al radio exterior de la ciudad de Cuenca ya que contaba únicamente con 13 kilómetros de servicio para autos con dirección al principal puerto del país, Guayaquil¹⁰. De esta manera, la ciudad de Cuenca, se encontraba aislada e incomunicada con el resto de la república, principalmente de la región costera pese a que su actividad comercial estaba sustancialmente dirigida hacia Guayaquil¹¹.

Detallan, Aguilar y Cordero que, hasta mediados del siglo XX, el sistema vial interprovincial, intercantonal e interparroquial en el Azuay consistía en caminos de herradura que descendían por los Andes o trochas abiertas a machete, sujeta su transitabilidad a condiciones climáticas (invierno, verano) o simplemente a las bondades o inclemencias del tiempo. Se necesitaban por ejemplo 3 a 4 días de recorrido para llegar a Guayaquil¹². Frente a esta situación de retraso durante el siglo XX, no tuvo eco estamento alguno a nivel central, de modo que ningún gobierno tomó una decisión contundente de mejorar esta carretera hasta 1997, año en el cual se apertura la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal, el sueño de todo un siempre de los cuencanos¹³.

4 Ana Luz Borrero, “Los caminos del Ecuador en los siglos XX y XXI. Breve visión histórica”, en *Los caminos en el Ecuador. Historia y desarrollo de la vialidad*, ed. Macshori Ruales (Hidalgo & Hidalgo S.A., Anaconda Comunicación, 2009), 265-300.

5 Nigel Abraham Caspa Pacheco, “La política de transportes en Ecuador, 1925-1962: la carretera Manta-Quevedo” (Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2020), <http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/7438>.

6 Friedrich Hassaurek, *Cuatro años entre los ecuatorianos* (Quito: Editorial Abya Yala, 1993), 44.

7 Borrero Vintimilla citado en: Ana Luz Borrero, “Los caminos del Ecuador...”

8 Jean-Paul Deler, *Ecuador del espacio al estado nacional*, 2da ed., Biblioteca de Historia 24 (Quito: Corporación Editora Nacional / Universidad Andina Simón Bolívar / Instituto Francés de Estudios Andinos, 2007).

9 *Ibid.*, 265.

10 Luis F. Mora y Arquímedes Landázuri, *Monografía del Azuay* (Cuenca: Tipografía de Burbano, 1926), <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5232>.

11 Julio Carpio Vintimilla, “Las etapas de crecimiento de la ciudad de Cuenca, Ecuador”, *Revista del Instituto de Investigaciones Sociales / Universidad de Cuenca*, n.o 5 (1987): 1-41.

12 María Leonor Aguilar García y María Fernanda Cordero Farfán, *Cuenca, espacio y percepción 1900-1950* (Cuenca: Universidad de Cuenca, 2015).

13 Jacinto Landívar Heredia, “El memorable raid Cuenca - Molleturo - Naranjal de 1969”. En *Claves de la Historia de Cuenca*

En este contexto, el presente artículo tiene por objetivo dar un esbozo del desarrollo de una de las principales vías de comunicación entre las regiones sierra y costa, la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal, que ha figurado como una importante carretera de integración en el austro ecuatoriano. Desde una lectura del paisaje se integran el territorio y los usos de suelo al argumento histórico de la construcción de esta vía durante la segunda mitad del siglo XX. De modo que, la categoría de paisaje incorpora la interrelación entre el espacio físico natural y las actividades antrópicas. Al respecto Sauer señala que “los elementos que existen juntos en el paisaje existen en interacción”¹⁴. De esta manera, en la integración de una carretera urden valores del paisaje como biodiversidad, la calidad de vida de las personas y el mantenimiento de procesos básicos del entorno¹⁵. Es por esta razón, que la planificación, gestión y construcción vial deberían dialogar con aspectos sociales y ambientales, como componentes del paisaje que definen su efectividad, más allá del ponderado «desarrollo»¹⁶.

Este artículo se aproxima, en una primera parte, a paisajes geográficos de transición sierra-costa propios de los caminos que atraviesan los Andes como la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal. Mientras que, en segundo lugar, se desarrolla una breve mirada histórica de la construcción de esta carretera a partir de la segunda mitad del siglo XX; y culmina tratando la incidencia de la misma en paisajes de conservación al ensartarse en dos reservas nacionales, el Parque Nacional Cajas (PNC) y la Reserva Manglares Churute.

Del litoral a los Andes: paisajes y dificultades

El curso de la cordillera de los Andes, que se extiende en dos ramales paralelos, en el Ecuador determina la partición del territorio continental en tres áreas bien diferenciadas¹⁷. La carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal integra dos de ellas: la región costa o litoral hacia el Pacífico y la zona interandina con sus valles entre las cordilleras occidental y oriental. Desde el golfo de Guayaquil en la zona costera, a través de puertos y manglares tropicales, los caminos ascienden por las estribaciones de la cordillera occidental hasta los páramos húmedos en los altos Andes.

Así, el trayecto de esta carretera abarca desde la llanura costera, prolongándose por el piedemonte andino y la ceja de montaña de los flancos exteriores de la cordillera, cubierta de vegetación hidrófila, hasta la cúspide de la cordillera en las alturas de Mollepungo y El Cajas, en donde según Larriva¹⁸, se configura un paisaje en el que la “graminetum paramal” se caracteriza por las microtermias y las formaciones lacustres del pleistoceno. Las profundas hendiduras que dividen la montaña hasta su base sobre la playa, los vellones de nieve apiñados en el oscuro fondo de las barrancas y la vegetación característico de cada piso climático pintan el inmenso tapiz de bosques, praderas, aguas, islas y el golfo¹⁹.

En los piedemontes occidentales de los Andes húmedos azuayos, estos itinerarios tomaban en parte vías fluviales, ya que al occidente las aguas que vacían hacia el Pacífico forman tres hoyas principales: *Patul*, *Sanahuín* y *Suya*, y *Migüir-Molleturo* que se abren en Naranjal del Guayas²⁰. El sistema fluvial del Guayas y su estuario, en conjunto con sus tributarios, afluentes de la cordillera

(Cuenca: Universidad de Cuenca, 2017).

14 Sauer citado en: Gina Lobato Cordero, “El papel del Paisaje como eje de la Planificación Urbana”, en 1947, ed. Santiago Vanegas Peña, Mishel Guillén Arias, y María Delia Bermeo Silva (Cuenca: Universidad del Azuay Casa Editora, 2020), 181. <https://publicaciones.uazuay.edu.ec/index.php/ceuzuay/catalog/book/139>.

15 Ignacio-Miguel Español-Echaniz et al., *La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto* (Sevilla: Junta de Andalucía- Consejería de Obras Públicas y transporte, 2008)

16 Lobato Cordero, “El papel del Paisaje...”

17 Borrero, “Los caminos del Ecuador...”

18 Guadalupe Larriva, “Azuay: el medio geográfico”. En *Libro de Cuenca* (Cuenca: Editores y Publicistas, 1991), 125-31.

19 Remigio Crespo Toral, “Cuenca a la vista”, en *Monografía del Azuay* (Cuenca: Tipografía de Burbano, 1926), 83-89, <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5232>.

20 *Ibid.*

Figura 1. Mirada al golfo de Guayaquil desde San José de Guarumales en los flancos de la cordillera occidental.

Fuente: Universidad de Cuenca, 2022. Visita a territorio.



occidental han constituido desde hace muchos siglos, un notable sistema de circulación y de penetración hacia los espacios selváticos de la costa, además de un acceso a la región andina²¹.

Crespo Toral menciona que “la región occidental de *Sanahuín*, *Molleturo* y *Chauchamarca*, se puede considerar principalmente como espléndido mirador sobre el estuario del Guayas, y sobre el mar, con prolongación visual hacia las distintas montañas del norte hasta el Chimborazo, en los momentos cuando se recogen las cortinas de nube de las montañas”²².

Figura 2. El taita Chimborazo visto desde Molleturo.

Fuente: Valdez, R. junio de 2020. <https://bit.ly/3TcnS2p>



21 Deler, *Ecuador del espacio...*

22 Crespo Toral, “Cuenca a la vista”, 84.

Desde el mar al valle de Cuenca, describe T. Wolf:

La entrada occidental produce intensa impresión a quien, saliendo de la costa, abrumado por la sublimidad de las imágenes del mar, de los bosques seculares y de las altas cumbre, después de descender de Cajas donde admiró sus límpidas e ideales lagunas, - aguas de ensueño en cálices de granito- después de atravesar la agreste cañada de Quinuas y Gúlag, llega a Mazán y a la primera aldea de la altiplanicie - Sayausí, puerto occidental de la llanura a Cuenca. El viajero y el turista

no pueden por menos que admirar el cuadro que súbitamente aparece a sus ojos: la cañada que en graciosa ondulación va descendiendo con el río, los variados cortes y pliegues de los montes, las gradaciones de color de árboles y hierbas de esta flora nutrida de las Andes en sus declives sobre las vegas, mientras las aguas diáfanas con hervor de espumas, dan la música de las cascadas o saltan en los estribos de los puentes, para regocijo del viajero que en carruaje o a caballo cruza la incomparable carretera, principio de la famosa de Cuenca a Naranjal emprendida por García Moreno, que la consideró y la manejó como segunda obra pública nacional²³.



Figura 3. La carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal en la Carta Geográfica del Ecuador de T. Wolf, 1892.

Fuente: Wolf, T. 1892. Colección de mapas históricos de David Rumsey. <https://bit.ly/3r1wHFB>

Entre las regiones costa y sierra, las dificultades para el desarrollo del transporte han estado determinadas por el relieve, la altitud, el clima y la vegetación natural en relación a la presencia de la cordillera de los Andes y la cercanía de esta al mar. En torno a la percepción de los obstáculos a razones geográficas, D. Wiles precisa, la topografía de la sierra ha presentado un serio desafío para el desarrollo del transporte:

El relieve y la pendiente, que caracteriza esta región representa problemas para el transporte y el desarrollo de redes viales, ya que los valles de los ríos que atraviesan las montañas son en su mayoría escarpados y solo aferrándose a los picos de las montañas pueden sortearse. Los frecuentes movimientos de tierra y lluvias sobre suelos sueltos han dejado un paisaje astillado con quebradas a cada paso. A menudo, la ruta tiene que ser cortada desde la ladera de la montaña como un peldaño, y el acantilado cae en picado debajo. La tierra suelta y las rocas frecuentemente causan deslizamientos²⁴.

²³ Teodoro Wolf citado en: Crespo Toral, 89.

²⁴ Dawn Wiles, "Land Transportation Within Ecuador, 1822-1954." (Tesis doctoral, Louisiana State University and Agricultural & Mechanical College, 1971), 183. https://doi.org/10.31390/gradschool_disstheses.2098.

Por otra parte, T. Wolf indica que la mayor dificultad no consiste en la configuración topográfica superficial, sino en la naturaleza interior de las rocas, y en las condiciones climatológicas que contribuyen a hacer, de la Cuenca- Molleturo Naranjal, un camino pésimo, resaltando que “en ningún otro camino de la costa al interior se pasa tan pronto de la región de los cocos a la de las criptógamas en los límites de la nieve perpetua, experimentando un cambio rápido de la temperatura de 32° a 0°C”²⁵. De forma que el clima resulta perjudicial alrededor del punto de unión de las regiones costa y sierra.

De manera puntual, en la ruta en estudio las precipitaciones tienden a ser intensas durante la estación lluviosa e incluye tormentas de nieve acompañadas de fuertes vientos²⁶. Por otra parte, la vegetación ha demostrado también ser un inconveniente para el transporte dondequiera que las fuertes lluvias y las altas temperaturas produzcan un exuberante crecimiento tropical. Afirma A. Terry, refiriéndose a la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal, este camino conduce por bosques que nunca han sido tocados por un hacha, continuamente están envueltos en niebla e incluso en verano todas las mañanas y las noches una llovizna reemplaza a la niebla; de esto resulta una vegetación exuberante. En estas condiciones el camino se vuelve intransitable, estrecho y lleno de fangos, verbigracia el descenso de *Chalapud*²⁷.

Al franquear la cordillera y avanzar en la región costera, hacia el puerto de Guayaquil, aún hasta mediados del siglo XX, se presentaban contratiempos relacionados a la disposición de buques para tomar el eje fluvial de comunicación directa entre el río Naranjal y el golfo de Guayaquil. Los ritmos de navegación fluvial dependientes de las mareas y del régimen estacional de las lluvias contribuían a fijar puntos de ruptura de carga entre la

navegación y el transporte terrestre hacia la Sierra²⁸. En un trayecto, en el cual, según T. Wolf, “las pequeñas embarcaciones que van de Guayaquil al puerto de Naranjal, gastan comúnmente dos noches y el día intermedio a través del callejón de manglares que forman los bordes del río Naranjal”²⁹.

En términos generales, atendiendo las características básicas descritas, la geografía estudiada muestra un paisaje variado y accidentado donde desde hace miles de años distintos grupos diseñaron variadas formas para *vencer a los Andes para soldar la nación*³⁰, unir las regiones costa y la sierra, en un medio caracterizado por un alto grado de variabilidad, en el cual “el paso de un piso vegetativo-altitudinal a otro es insensible, pues no existe ninguna línea o faja divisoria entre los pisos altitudinales”³¹, por lo que representaba y representa un verdadero reto para las administraciones gubernamentales poner en funcionamiento un óptimo sistema de transporte por carretera.

De trocha a carretera: 50 años de construir

En ninguna parte se acerca la cordillera occidental de los Andes tanto a la costa, como entre el río de Naranjal. Aquí, en frente de la isla de Puná, la llanura litoral solo tiene el ancho de pocas leguas.

T. Wolf (1879)

A mediados del siglo XX en el Ecuador, los programas viales y ferroviarios antes esbozados para conseguir, según el ideario de «progreso», la modernización del país, se ejecutaban primordialmente en torno a la diagonal Quito- Guayaquil, una muestra del centralismo y la bipolaridad del espacio nacional, mientras que otros espacios no

25 Teodoro Wolf, *Viajes científicos por la República del Ecuador. Relación de un viaje geognóstico por la provincia del Azuay con una carta geográfica y otra geológica* (Imprenta del Comercio, 1879), 7. <http://dspace.uceuena.edu.ec/handle/123456789/5516>.

26 Adrian Russell Terry, *Viajes por la región ecuatorial de América del sur, 1832* (Quito: Editorial Abya Yala, 1994).

27 *Ibid.*

28 Deler, Gómez, y Portais, *El Manejo del Espacio...*

29 Wolf, *Viajes científicos por...*, 3.

30 Deler, *Ecuador del espacio...*

31 Fernando Rivas, et al. citado en: Johnny Ugalde, “El enfoque de paisaje”, en *Estudios Multidisciplinarios en cinco espacios prehispánicos tardíos del Ecuador*, Serie Estudios (Quito: Instituto de Patrimonio Cultural, 2014), 381-412.

articulados a este eje se caracterizaban por la marginalidad³². Por ejemplo, indica Deler, la sierra meridional seguía mal atendida, con una ruta Panamericana aún discontinua y una construcción de ferrocarril paralizada por falta de créditos para pagar a los obreros³³. No obstante, en la década de 1950, algunas vías de comunicación entre las dos regiones, al sur del país, fueron proyectadas por la Junta Nacional de Planificación Económica (JUNAPLA) por medio de los *Programas Quinquenales de Carreteras* destinando recursos a la construcción de las vías *Tambo- Durán* para integrar la Sierra central-sur a través de Cañar y *Girón- Pasaje* para conectar Cuenca con Puerto Bolívar, dando por concluido así el tráfico por Naranjal al no constituirse como una vía carrozable, dejando desarticulados pueblos del Azuay, como Molleturo.

De dicho modo, la comunicación directa Guayas- Azuay por la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal no se consideró sino hasta a finales de siglo, aun cuando su uso haya prevalecido desde tiempos precolombinos; haya tenido una notable importancia debido a las actividades comerciales entre las provincias de Azuay y Guayas como la exportación de la cascarilla, la exportación de sombreros de paja toquilla, además del acceso a diversidad de insumos y menaje de casas e infinidad de productos que, otrora, eran trasladados por el camino de herradura que atravesaba el macizo de El Cajas³⁴; y se haya estimado como el camino más corto entre el puerto de Guayaquil y el austro ecuatoriano, “este camino que es el más corto de cuantos enlazan el litoral con las ciudades interandinas, se lo trabaja desde tiempo inmemorial”³⁵.

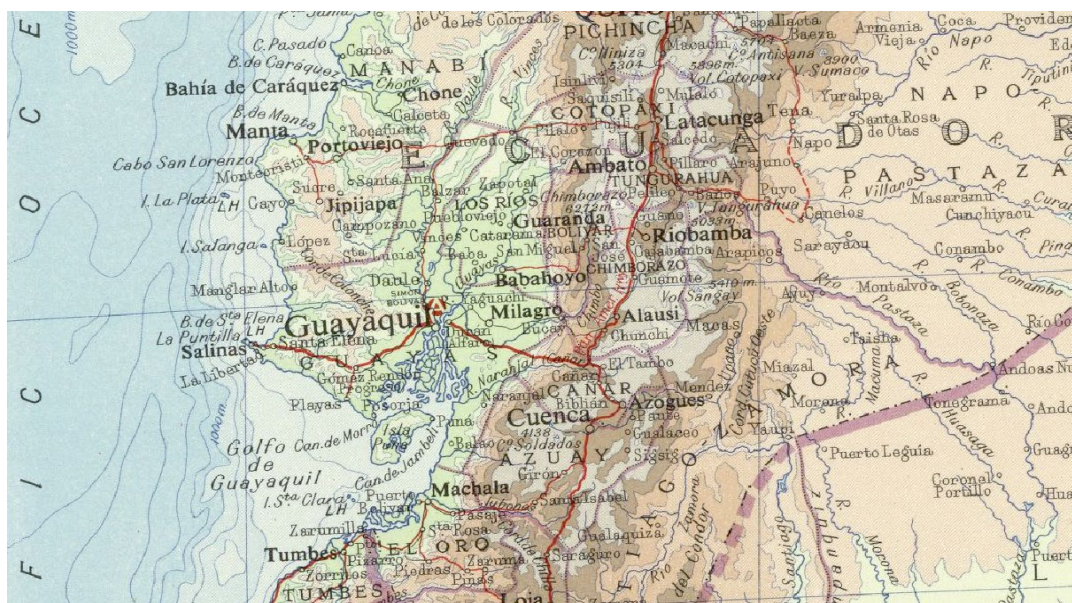


Figura 4. Vialidad Azuaya a la región costa, 1957.

Fuente: Bartholomew, J. 1957. Colección de mapas históricos de David Rumsey. <http://bit.ly/3YmZ6PC>

32 Borrero, “Los caminos del Ecuador...”

33 Deler, *Ecuador del espacio...*

34 Aguilar García y Cordero Farfán, *Cuenca, espacio y percepción...*

35 Informe del ministro de Obras Públicas. 1898, p. xxxvl. citado en: Wiles, “Land Transportation Within Ecuador, 1822-1954”, 197.

De la carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal, a mediados de siglo, solo se identificaban las huellas de un camino de trajinar por largos años, rastros del proyecto de García Moreno, que mostraban que no se había impulsado otra propuesta estatal para dar continuidad a esta carretera, a pesar de ser declarada por el Congreso de 1846, un camino de trascendencia nacional³⁶. Empero, a partir de la década de 1960, formas de organización local dirigidas por líderes religiosos iniciaron vínculos entre diferentes instituciones para llevar a cabo las anheladas obras viales que sacarían a Molleturo de la marginación, el abandono y el aislamiento crónico.

Tras la llegada del presbítero Dr. Adolfo Clavijo Idrovo a Molleturo en 1962 se crea el comité Pro-Carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal, por medio del cual se acondicionaron a base de mingas varios tramos de la carretera. En julio de 1963, suman su participación a una minga de quince días, el programa de Acción Cívica, el Consejo Cantonal y Provincial, la Alcaldía de Cuenca, el Sindicato de Choferes, el Centro de Reconversión Económica del Austro (CREA), dirigentes y voluntarios de Sayausí con el objetivo

de unir el tramo *Cuenca- Dos Cuevas*, que es carrozable, con el tramo *Migüir- Molleturo* en un total de 12 kilómetros que permitirían vincular a Molleturo con la cabecera cantonal.

Tras el éxito de esta minga se gestionó la realización de estudios y una inspección aérea de la zona hasta Durán que tuvo lugar en agosto del mismo año. Al siguiente mes, palas, barretas, machetes, hachas, armas, víveres, utensilios de cocina, entre otros fueron preparados para ser trasladados a Naranjal en una segunda minga de quince días con la finalidad de abrir una trocha de doce kilómetros desde Naranjal hasta la hacienda Guarumales, impedidos por los ríos Chacayacu y Pescado no pudieron avanzar más, a pesar de contar con apoyo del Consejo Cantonal de Naranjal³⁷.

En 1964, tras la muerte de una moradora, Molleturo pierde impulso para continuar con la construcción de la carretera, el párroco Adolfo Clavijo es retirado y su población se dispersa hasta 1969, año en el cual llega el párroco Roberto Samaniego y se emprende un segundo brío por la construcción de esta vía.

Figura 5. Autoridades de Cuenca y Naranjal en el Camino del Inca, 1965.

Fuente: Cortesía de Manuel Eduardo Narváez Palomino.



³⁶ Wiles. "Land Transportation Within..."

³⁷ Ángel Puin Gutama, *El libro de Molleturo*, vol. II (Cuenca: 2011).



Figura 6. El Párroco Samaniego celebra una misa para emprender la hazaña en la cordillera occidental, 1969.

Fuente: Cortesía de Manuel Eduardo Narváez Palomino.

Es así que, desafiando todo argumento de inviabilidad de la construcción de esta carretera y con el afán de despertar el interés de ciudadanos, autoridades y gobernantes, se emprendió una incursión por el camino de herradura, planificada por miembros del *Club Deportivo Choferes*, en un jeep *Land Rover*, cedido por *Ecuadorian Rubber Company* (llantera), todos decididos a demostrar la factibilidad de unir Cuenca con Molleturo y Naranjal; y con esto, vencer al macizo de El Cajas siguiendo el camino de García Moreno para sacar a Cuenca del aislamiento³⁸.

El 19 de octubre de 1969 parten de Cuenca, ante la incredulidad de autoridades y pobladores, con la meta puesta de salir a la carreta Troncal de la Costa veinte choferes dirigidos por Julio Bueno, como presidente del Sindicato, y el padre Roberto Samaniego parten desde Sayausí. El primer día llegan al sector del *Aguas Regadas* tramo que no presentó mayores dificultades, hasta llegar a *Dos Cuevas*, pues existía para entonces una trocha. El segundo día presentó mayores dificultades; se trataba de atravesar el macizo de El Cajas y llegar hasta el caserío de *Migüir*, sorteando el altísimo paso de *Tres Cruces*. Debieron esquivar desfiladeros, roquedales, pantanos y quebradas por lo que



Figura 7 y 8. Miembros del Club Deportivo de Choferes participantes en el raid Cuenca- Molleturo- Naranjal, 1969.

Fuente: Ángel Puin Gutama.



Raid histórico Cuenca-Molleturo-Naranjal 20 al 26 de octubre de 1969. Frente al cerro Avilafuatico

38 Puin Gutama. *El libro de Molleturo...*

Figura 9 y 10. Raid Cuenca- Molleturo- Naranjal, 1969.

Fuente: Ángel Puin Gutama, 2011.

hoy es el Parque Nacional Cajas. A las cuatro de la tarde llegaron a su destino. Innumerales pobladores de Molleturo se unieron a la dura tarea de abrir la trocha. Hasta las mujeres colaboraban, algunas con mano de obra, otra preparando los alimentos y las agüitas con el aguardiente de *Sanagüín* para aportar con la «fuercita». El tercer día, muy de mañana, pues era el más exigente de todos, debían llegar a Molleturo, pasando los ríos *Migüir*, *Chorro*, y *Siticay*. Se necesitó mucho esfuerzo de alrededor de trescientos pobladores, pues debían colocar vigas, rellenar pantanos, poner piedras, hasta llegar a *Copte*, y como refiere don Luis Macas, habitante del sector: «el carro iba más cargado que nada» y cuando ya se divisaba Molleturo el *jeep* rodó por una pendiente; los ánimos decayeron, entonces afloró la entereza del padre Samaniego y los molleturenses, hasta que a las nueve de la noche ante el asombro del poblado, el *jeep* y sus ocupantes llegaron a la meta. Niños, jóvenes, ancianos y mujeres de Molleturo concurren masivamente. Se desató una fiesta, ya que era el primer carro que llegaba al olvidado pueblo. Al cuarto día, entrada la mañana, continuo la incursión; ayudado por el buen clima empieza el descenso hacia el litoral por una trocha que desde *Pueblo Nuevo* había sido abierta por la compañía minera *Granda Centeno*. Se llegó *Guarumales*. El quinto día llegaron hasta *Chacayacu*. El sexto día con «hacha y machete» de los molleturenses y algunos campesinos del lugar, pudieron acercarse a Naranjal. El 26 de octubre, al mediodía, el *Land Rover* llegó al Cantón Naranjal, y como cuenta don Neftalí Peñaloza, nativo de Molleturo, hoy noventa y cuatro años, y quién participó en todo el trayecto: «se fue hecho una flecha, echando polvo a Guayaquil (...) duro mismo fue»³⁹



Tras cumplir la hazaña, la factibilidad de construir la carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal quedaba ratificada; y se firma, en días posteriores, el contrato para la cristalización de la carretera en presencia de las autoridades de Cuenca, el padre Samaniego y el presidente del Ecuador de la época, José María Velasco Ibarra. Sin embargo, la ejecución de la obra no se llevó a cabalidad. En los años siguientes, las parroquias de Molleturo y Sayausí retomaron las mingas ante la necesidad de salir del aislamiento. En 1976 consiguieron el apoyo del CREA y el Ministerio De Agricultura y Ganadería (MAG) para la dotación de maquinaria y raciones alimenticias. En 1981, llega a Molleturo el primer carro desde la costa, por el carretero abierto por la compañía minera *Granda Centeno*, convirtiendo a la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal en una vía de tercer orden que no contaba con ninguna clase de mantenimiento⁴⁰.

Figura 11. Autoridades en la firma del contrato en presencia del presidente José María Velasco Ibarra.

Fuente: Cortesía de Manuel Eduardo Narváez Palomino.



39 Landívar Heredia, “El memorable raid Cuenca...”, 383.

40 Puin Gutama, *El libro de Molleturo...*

La construcción de una carretera que permitiría una verdadera integración entre el valle de Cuenca y el puerto de Guayaquil, un anhelo latente de los cuencanos quienes reclamaban disponer de una vía más corta y directa al puerto principal dentro de la misma provincia dadas las ventajas económicas, no se consolidó debido a la demagogia de los gobiernos estatales y la convulsión política imperante. Se tuvo que esperar, en una primera instancia hasta 1987 para obtener el financiamiento por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID); después, hasta 1988 para firmar el contrato que establecía cinco tramos de construcción adjudicados a distintas constructoras; y por último, hasta 1989 para dar inicio a la obra. La entrega de cada tramo se dio en distintos años entre la década de 1990 y los años 2000 cuando no hubo recesión del contrato⁴¹.

La lucha por el cumplimiento gubernamental en materia vial, tanto en la carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal, como de manera general en la vialidad del Azuay, continua. En el área, actualmente cuando las lluvias provocan deslizamientos que incluso arrasan tramos enteros de la carretera, la desatención sigue siendo crónica, impidiendo la conexión directa Azuay- Guayas, entre la sierra y el mar.

Construir y conservar: impactos y usos de suelo en la carretera

En la década de 1990 tras el inicio de la construcción de tan esperada carretera, no se contempló el impacto ambiental, social y económico que acarreó la misma. Los estudios correspondientes, menciona Puin Gutama, no se hicieron a su debido tiempo ni con la debida planificación y responsabilidad⁴².

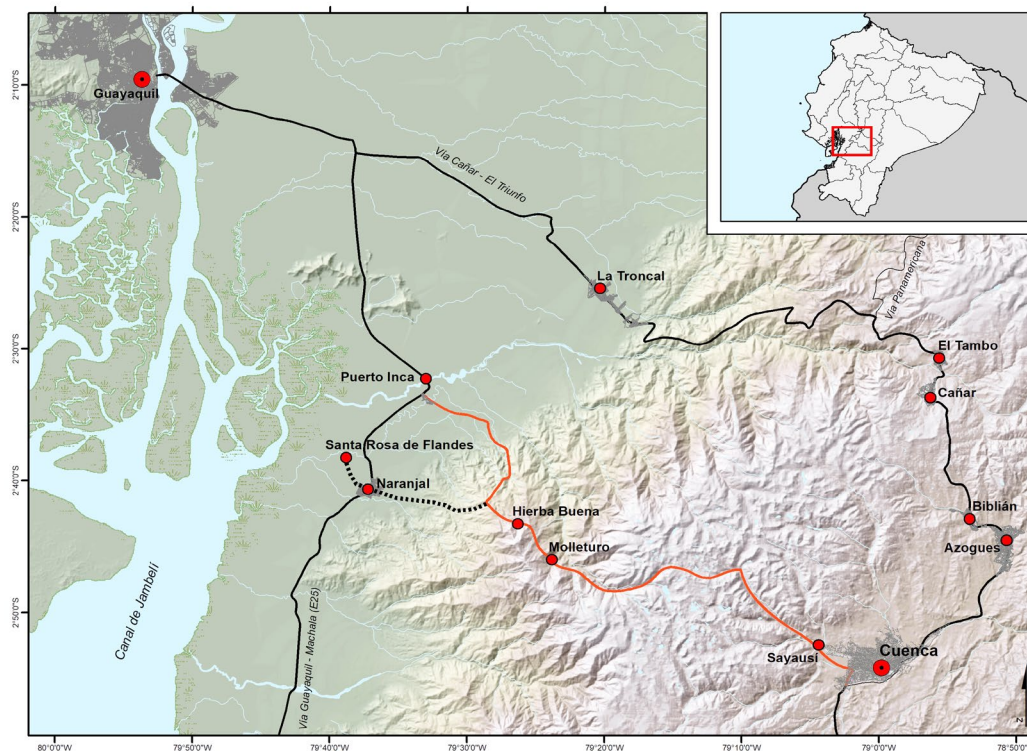


Figura 12. Carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal.

Fuente: Instituto Geográfico Militar, 2011, Base escala 1:50.000. Elaboración: grupo de trabajo.

41 Puin Gutama, *El libro de Molleturo...*

42 Puin Gutama, *El libro de Molleturo...*

El trazado original de la carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal, se estableció siguiendo el *camino de García Moreno* tomando como referencia las áreas que figuraban parte del Ingañan desde Cuenca hasta *Llulluchas*, para luego conectarse con *Quinoas* y atravesar el actual Parque Nacional Cajas cerca de la laguna la *Toreadora* hasta *Tres Cruces*, continuando hacia la zona de *Migüir* para retomar el Ingañan hasta Naranjal⁴³. Para la década de 1990 se concreta la construcción de la vía, empero el trazado original se desvía favoreciendo intereses de compañías y terratenientes aumentando la plusvalía de propiedades que se encontraban en el descenso hacia la costa en la zona de Tamarindo. Es así que, se descartó el proyecto original que iba por *Hierbas Buenas- Botija Paqui- Guarumales- Naranjal*, y se empezó a construir por *Jesús María*, área de influencia de la Reserva Manglares Churute.

Este cambio de ruta tuvo fuertes repercusiones, en las áreas de reserva ecológica y especialmente en la zona costera pues el trazado original causaba menos daños sociales, económicos, y ambientales⁴⁴. Anterior a la ejecución de la obra y como parte de los estudios necesarios para su construcción, en 1986 desde el MAG se elaboró un plan operativo para la conservación y manejo de los recursos naturales y culturales del Área de Recreación del Cajas. En 1987 uno de los requisitos para el préstamo otorgado por el BID era la aplicación de este plan y estudios para mitigar el impacto ambiental producidos por la carretera, esto a cargo del MAG junto con el Ministerio de Obras Públicas (MOP)⁴⁵. No obstante, contar con estos estudios y medidas de control no garantizó el manejo adecuado de materiales pétreos pues la fiscalización indicaba que estas no se podían aplicar

debido a que el presupuesto del contrato de construcción no tenía cláusulas especiales para ello, por lo que desde el MOP se debían realizar contratos complementarios, los que en ocasiones no se concretaban por desacuerdos en cuanto a los precios relacionados con el transporte y desalojo de material. De manera que la protección de taludes y la construcción de muros de sedimentación no contaban con un rubro para su ejecución por lo que durante ciertos tramos no pudieron aplicarse medidas para reducir el impacto ambiental⁴⁶.

A lo largo de los distintos tramos, a los intereses privados se sumaron los de las compañías constructoras. En la construcción del tramo 4, se determinó una ruta más larga bajo la premisa de que se generarían más ingresos, sin tomar en cuenta que esto implicaba la remoción de grandes cantidades de material pétreo⁴⁷. Se arrojaron grandes cantidades de material a cañadas y ríos desde la cordillera, esto causó un impacto en 2500 km aproximadamente, se destruyó bosque nativo y zonas cultivables, los ríos desviaron su curso natural a veces con tres o más ramales que tomaron cursos distintos debido al material pétreo desprendido arrojados a sus cauces. En la región costa, el desalojo de tierra aumentó la sedimentación en la Reserva Manglares Churute, acción que puso en riesgo flora y fauna endémicas como el cangrejo azul y el manglar⁴⁸. En el Cajas el MAG señaló que material sobrante fue depositado en lugares cercanos a lagunas y ríos, lo que provocó la muerte de flora y fauna, asimismo se sugirió que era necesario ampliar los límites del Área de Recreación, pues al ser reducida no se protege las partes bajas cubiertos por bosques primarios, sino que sólo las cumbres⁴⁹.

La deforestación a los costados de la vía para fabricar estacas y postes, la ocupación

43 Rafael Marcos Arce Campoverde y Patricia del Rocío Zumba Chida, "Incidencias ecológicas y socioeconómicas en el sector de Aguas Calientes por la construcción de la carretera Cuenca-Molleturo-Puerto Inca" (tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 1999) <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/11790>.

44 *Ibíd.*

45 Juan E. Saldaña Saldaña, «Análisis de fuentes de materiales, pavimentos, estructuras de drenaje y costos de la carretera: Cuenca-Molleturo-Naranjal, tramo no. 4» (tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 1991), <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/7125>.

46 *Ibíd.*

47 Arce Campoverde y Zumba Chida, "Incidencias ecológicas y socioeconómicas..."

48 *Ibíd.*

49 José L. Barros y Jorge V. Fernández, "Impacto de la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal en el equilibrio ecológico del Cajas y áreas de influencia" (tesis de pregrado, Cuenca, Ecuador, Universidad de Cuenca, 1992), <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/15287>.

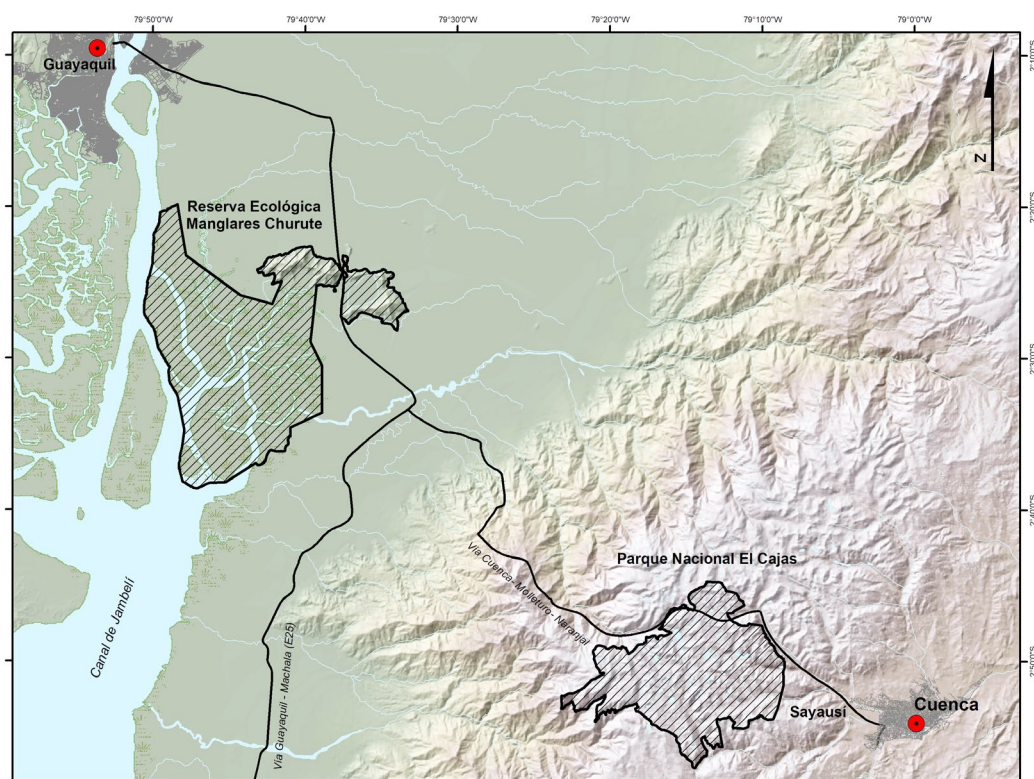


Figura 13. Reservas ecológicas en la carretera Cuenca-Molleturo- Naranjal.

Fuente: Instituto Geográfico Militar, 2011, Base escala 1:50.000. Elaboración: grupo de trabajo.

humana en espacios cercanos y la ganadería provocaron directamente la erosión de los suelos; además, los derrumbes ocasionaron que las rocas y la tierra arrasaran con áreas vegetales endémicas⁵⁰. El área del PNC es una importante zona de recarga hídrica pues aquí se originan algunos ríos que desembocan en el Océano Pacífico y otros que son afluentes del río Amazonas, en consecuencia, materiales como roca, tierra, brea y cemento contaminaron zonas de recarga hídrica, quebradas y ríos; el río Miguir, el Tixay, el Norcay y el Cañar acumulaban y transportaban todo este material⁵¹, directamente fueron afectados los habitantes de Aguas Calientes. Aunque se sabe de estos incidentes, realmente no se pueden medir los niveles de contaminación que esto generó en la población debido a inconsistencias en los estudios ambientales que tenían en cuenta el impacto a largo plazo, y no durante la construcción.

Esta vía no sólo conectaría la región sierra con la región costa, sino que representaba una oportunidad para fortalecer el turismo por los paisajes del PNC. Aunque la infraestructura destinada para este propósito y otras actividades recreativas suponen oportunidades económicas, también acarrearán una serie de amenazas contaminantes como: movimientos de tierra, derrumbes, construcción de obras complementarias, tráfico, ruido y derrames de hidrocarburos ocasionados por los accidentes, que a largo plazo provoca la degradación de flora y fauna nativos⁵². En la actualidad, a lo largo de la carretera Cuenca-Molleturo Naranjal se pueden divisar varias actividades principalmente ligadas a la agricultura, ganadería y, asociada al turismo, la piscicultura, ligada a la de crianza, pesca deportiva y artesanal de la trucha *arcoíris* pues el PNC alberga más de 35 criaderos para estos propósitos por tener vertientes de agua durante todo el año⁵³.

50 Ibid.

51 Arce Campoverde y Zumba Chida, «Incidencias ecológicas y socioeconómicas...

52 Pedro Xavier Astudillo Webster, Pedro José Machado Tapia, y Gabriela Monserrath Samaniego Regalado, «Influencia de la carretera Cuenca Molleturo Naranjal sobre la comunidad de aves de páramo en el Parque Nacional Cajas» (tesis de pregrado, Universidad del Azuay, 2012) <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/1643>.

53 José Ramos Pita, “Proyecto de Inversión y Desarrollo de una Estación de Reproducción de Peces de Agua Dulce en el Parque Nacional El Cajas” (tesis de postgrado, Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, 2019).

Referencias bibliográficas

- Aguilar García, María Leonor, y María Fernanda Cordero Farfán. Cuenca, espacio y percepción 1900-1950. Cuenca: Universidad de Cuenca, 2015.
- Arce Campoverde, Rafael Marcos, y Patricia del Rocío Zumba Chida. "Incidencias ecológicas y socioeconómicas en el sector de Aguas Calientes por la construcción de la carretera Cuenca-Molleturo-Puerto Inca". Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 1999. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/11790>.
- Astudillo Webster, Pedro Xavier, Pedro José Machado Tapia, y Gabriela Monserrath Samaniego Regalado. "Influencia de la carretera Cuenca Molleturo Naranjal sobre la comunidad de aves de páramo en el Parque Nacional Cajas". Tesis de pregrado, Universidad del Azuay, 2012. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/1643>.
- Barros, José L., y Jorge V. Fernández. "Impacto de la vía Cuenca-Molleturo-Naranjal en el equilibrio ecológico del Cajas y áreas de influencia". Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 1992. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/15287>.
- Borrero, Ana Luz. "Las dificultades de la vialidad azuaya en la primera mitad del siglo XX". En Claves de la Historia de Cuenca, 367-70. Cuenca: Universidad de Cuenca, 2017.
- . "Los caminos del Ecuador en los siglos XX y XXI. Breve visión histórica". En Los caminos en el Ecuador. Historia y desarrollo de la vialidad, editado por Macshori Ruales, 265-300. Hidalgo & Hidalgo S.A. / Anaconda Comunicación, 2009.
- Carpio Vintimilla, Julio. "Las etapas de crecimiento de la ciudad de Cuenca, Ecuador". Revista del Instituto de Investigaciones Sociales / Universidad de Cuenca, n.o 5 (1987): 1-41.
- Caspa Pacheco, Nigel Abraham. "La política de transportes en Ecuador, 1925-1962: la carretera Manta-Quevedo". Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2020. <http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/7438>.
- Cevallos, Pedro Fermin. Resumen de la Historia del Ecuador desde su origen hasta 1845. Quito: Imprenta La Nación, 1887. <http://repositorio.casadelacultura.gob.ec/handle/34000/751>.
- Crespo Toral, Remigio. "Cuenca a la vista". En Monografía del Azuay, 83-89. Tipografía de Burbano, 1926. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5232>.
- Deler, Jean-Paul. Ecuador del espacio al estado nacional. 2da ed. Biblioteca de Historia 24. Quito: Corporación Editora Nacional / Universidad Andina Simón Bolívar / Instituto Francés de Estudios Andinos, 2007.
- Deler, Jean-Paul, Nelson Gómez, y Michael Portais. El Manejo del Espacio en el Ecuador - Etapas Claves. Vol. Tomo I. Quito: Instituto Geográfico Militar, 1983.
- Español-Echaniz, Ignacio-Miguel, Damián Álvarez-Sala, Diego Fernández-Belmonte, y Carlos González-del-Piñal-Gómez. La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto. Sevilla: Junta de Andalucía- Consejería de Obras Públicas y transporte, 2008. <http://bvial.aopandalucia.es/bvial/handle/10326/735>.
- Hassaurek, Friedrich. Cuatro años entre los ecuatorianos. Quito: Editorial Abya Yala, 1993.
- Landívar Heredia, Jacinto. "El memorable raid Cuenca - Molleturo - Naranjal de 1969". En Claves de la Historia de Cuenca. Cuenca: Universidad de Cuenca, 2017.
- Larriva, Guadalupe. "Azuay: el medio geográfico". En Libro de Cuenca, 125-31. Cuenca: Editores y Publicistas, 1991.
- Lobato Cordero, Gina. "El papel del Paisaje como eje de la Planificación Urbana". En 1947, editado por Santiago Vanegas Peña, Mishel Guillén Arias, y María Delia Bermeo Silva, 180-82. Cuenca: Universidad del Azuay Casa Editora, 2020. <https://publicaciones.uazuay.edu.ec/index.php/ceazuay/catalog/book/139>.
- Mora, Luis F., y Arquímedes Landázuri. Monografía del Azuay. Cuenca: Tipografía de Burbano, 1926. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5232>.
- Puin Gutama, Ángel. El libro de Molleturo. Vol. II. Cuenca, Ecuador, 2011.
- Ramos Pita, José. "Proyecto de Inversión y Desarrollo de una Estación de Reproducción de Peces de Agua Dulce en el Parque Nacional El Cajas". Tesis de postgrado, Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, 2019.
- Saldaña Saldaña, Juan E. "Análisis de fuentes de materiales, pavimentos, estructuras de drenaje y costos de la carretera: Cuenca-Molleturo-Naranjal, tramo no. 4". Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 1991. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/7125>.
- Terry, Adrian Russell. Viajes por la región ecuatorial de América del sur, 1832. Quito: Editorial Abya Yala, 1994.
- Ugalde, Johnny. "El enfoque de paisaje". En Estudios Multidisciplinarios en cinco espacios prehispánicos tardíos del Ecuador, 381-412. Serie Estudios. Quito: Instituto de Patrimonio Cultural, 2014.
- Wiles, Dawn. "Land Transportation Within Ecuador, 1822-1954." Tesis doctoral, Louisiana State University and Agricultural & Mechanical College, 1971. https://doi.org/10.31390/gradschool_disstheses.2098.
- Wolf, Teodoro. Viajes científicos por la República del Ecuador. Relación de un viaje geognóstico por la provincia del Azuay con una carta geográfica y otra geológica. Imprenta del Comercio, 1879. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/5516>.

CAPÍTULO VI

Incidencia de la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal en la configuración urbana de asentamientos informales entre Guayas y Azuay: caso de Puerto Inca

Nancy Pinos Arévalo; Andrés Patiño Enríquez; Tamar Durán Maldonado
Universidad de Cuenca

En la dinámica del habitar, la construcción de infraestructura vial se convierte en un espacio-canal de fijación de trazados que modifican el territorio, predeterminan la edificación; y, en el cual discurren redes de servicios, flujos y relaciones entre diversas actividades que confieren expectativas de crecimiento diferencial y dirigen la expansión¹. A la vez, Herce invita a entender el espacio construido como resultado de un proceso no lineal de realización de infraestructuras y edificaciones, lo cual implica redirigir la atención al proceso de transformación a través de hechos históricos determinados².

La necesidad de entender, desde el transcurrir histórico, la configuración de espacios urbanos informales, como el caso de Puerto Inca, en el cantón Naranjal es el objetivo de este artículo. Tomando como punto de partida que la conformación de la actividad urbana sobre el territorio proviene de la organización de sus redes de infraestructura, que normalmente están soportadas en sus calles conformando: la red de transporte; en suma, la forma de los espacios urbanos son una forma derivada de las necesidades de locomoción³. Para Puerto Inca, la necesidad de conectar dos provincias y a la vez dos regiones a través de la construcción de la vía

Cuenca- Molleturo- Naranjal, ha significado modos de habitar y de expansión del espacio construido que se caracterizan por ser un desafío para la planificación territorial, organización e integración de la comunidad, y para la garantía de derechos de los habitantes en términos de accesibilidad a educación, salud, vivienda digna, entre otros.

Repensar los espacios urbanos implica comprender la reorganización profunda que han sufrido los mismos en el tiempo y emplazamiento geográfico. Naranjal, uno de los 28 cantones de la provincia del Guayas, se encuentra ubicado al margen izquierdo del río Naranjal, aproximadamente a 90 km de la ciudad-metrópoli de Guayaquil; el vínculo entre esta ciudad y el cantón de Naranjal es una herencia colonial ligada a la necesidad de estrechar conexiones entre regiones costa y sierra; en donde la conjugación de vías marítimas y terrestres, a lo largo de este período, buscan la articulación con el puerto de Guayaquil, el mismo que luchaba exitosamente por mantener el monopolio del vínculo marítimo con el mundo⁴.

A mitad del siglo XVI, un galeón español tras perder su timón, navegó sin rumbo y en dirección incierta, hasta quedar varado en el río Chacayacu, hoy río Naranjal, que

1 Arney Alfonso Vega Martínez, Efraín de Jesús Hernández Buelvas, y Nataliya Barbera Alvarado, "Configuración territorial del hábitat en el asentamiento informal Alfonso López de la ciudad de Montería-Colombia", *Revista INVI* 34, n.o 97 (2019): 81-103.

2 Manuel Herce, "Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera", (tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, 1995) <https://www.tdx.cat/handle/10803/6627>.

3 Manuel Herce, "Las infraestructuras como elemento de orden territorial y equidad social", *Cuestiones Urbanas*, n.o 1 (2010): 57-77.

4 Pablo Ospina Peralta, Sara Báez Rivera, y Galo Ramón Valarezo, Una breve historia del espacio ecuatoriano (Quito: Instituto de Estudios Ecuatorianos - IEE, 2004) <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Ecuador/iee/20121116022503/modulo2.pdf>.

desemboca en el canal de Jambelí. En el lugar balseros tumbesinos asistieron a los tripulantes, quienes fueron llevados por las orillas del caudal hasta el pueblo que ya había sido fundado previamente por los españoles como “San Jacinto de Chacayacu”, mismo que hoy es la ciudad de Naranjal. De este modo, los balseros a cambio de algunas pertenencias como bisuterías personales los condujeron por el camino del Inca con destino a la ciudad de Cuenca en la sierra. Es importante indicar que desde el virreinato de Lima ya identificaba el emplazamiento de Naranjal entre la cabecera cantonal y toda la actual parroquia de Santa Rosa de Flandes, hasta el Golfo de Guayaquil⁵. Con el pasar de los años el nombre de este cantón se ha ido modificando desde San Jacinto de Chacayacu, San José de Naranjal y ulteriormente Naranjal como se lo conoce hasta la actualidad⁶.

Por otro lado, tras pasar por varias adjudicaciones desde sus primeros pobladores, formó parte de la tenencia de Puná a finales del siglo XVIII; y, posteriormente a inicios de la República, se convirtió en parroquia rural del cantón Guayas hasta que el 7 de noviembre del año 1960 logra su cantonización en el gobierno de José María Velasco Ibarra. De esta manera, hoy figura como cabecera cantonal y parroquia urbana la cual lleva su mismo nombre y está compuesta por cuatro parroquias rurales: Taura, Santa Rosa De Flandes, San Carlos y Jesús María⁷.

Naranjal ha tenido un desarrollo limitado a lo largo del tiempo. Sin embargo, como se ha mencionado previamente, gracias a la geografía de su emplazamiento se le fue adjudicando un valor extra por ser una zona estratégica de enlace entre las regiones costa

y sierra⁸. En Naranjal, un área de conexión entre Guayas y Azuay, Santa Rosa de Flandes, específicamente, se convirtió en un punto clave de trasbordo entre caminos fluviales y terrestres ya que su puerto enlazaba el canal de Jambelí y el antiguo Camino del Inca. De manera que el canal de Jambelí y sus afluentes, que posibilitaron la comunicación de Naranjal con Guayaquil por vía marítima, fueron el escenario del devenir histórico de Naranjal y su puerto principal Santa Rosa Flandes; así como la construcción de la carretera Cuenca- Molleturo- Naranjal propiciaría el crecimiento del recinto de Puerto Inca caracterizando su configuración urbana.

Durante el siglo XIX, avances tecnológicos viales como el ferrocarril llegaron a Ecuador. En 1860, en la presidencia de Gabriel García Moreno, surge la iniciativa de construcción del ferrocarril. El primer proyecto fue construir la sección que conecte Guayaquil hasta las estribaciones de los Andes y de ahí conectarlo con una carretera que llegaría a Quito, pero recién en 1873 se inicia la construcción de la vía férrea⁹. En 1895 cuando llega al poder el General Eloy Alfaro Delgado, empieza a funcionar el tramo Durán – Chimbo con 90 km de recorrido¹⁰. No es hasta 1910 cuando se inauguran las estaciones de Huigra y Simbabe que conectan a Guayaquil y Cuenca de una forma más rápida¹¹. Con este nuevo sistema de transporte el antiguo camino de herradura, conocido como el camino del Inca que atravesaba por Naranjal desde el antiguo Puerto de Bola y que unía comercialmente a la ciudad de Cuenca, deja de ser utilizado como antes, perdiendo poco a poco su importancia a pesar de que el tren a la ciudad de Cuenca, si bien inició 1915, no llegaría a dicha ciudad hasta 1965¹².

5 IERSE - Universidad del Azuay. “Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia del Guayas 2019-2023” (Naranjal: GAD Municipal, Septiembre, 2021)

6 Wilson Cabrera. *Historias no contadas del cantón Naranjal*. (Naranjal: Municipio de Naranjal, 2009) <http://historiasdenaranjalnocontadas.blogspot.com/2016/09/historias-no-contadas-del-canton.html>

7 *Ibid.*

8 Vanessa Veloz León, “Descripción de los acontecimientos históricos del cantón Naranjal para el diseño de un museo etnográfico” (tesis de pregrado, Universidad de Guayaquil, 2017) <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/22633>.

9 Pablo Ospina Peralta. “Karl Dieter Gattelman, Nariz del Diablo Y Monstruo Negro. El ferrocarril más difícil del mundo” Quito, Trama. *Procesos. Revista Ecuatoriana De Historia*, 1(28), (2008):135–138. <https://doi.org/10.29078/rp.vii28.157>

10 Ospina, Báez Rivera, y Ramón Valarezo, *Una breve historia...*

11 María Isabel Matute Crespo y Jessica Fabiola Redrován Durán, “La llegada del tren a Cuenca: etnografía e historia” (tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2015) <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23158>.

12 Pierre Gondard, “Vías de comunicación en los países andinos. Del Cápac Ñan a los corredores bioceánicos, cambios en



Figura 1. La red de ferrocarril Guayaquil - Durán - Yaguachi - Sibambe - Alausí - Quito en la carta de Vivien de Saint-Martin & Schrader, 1930.

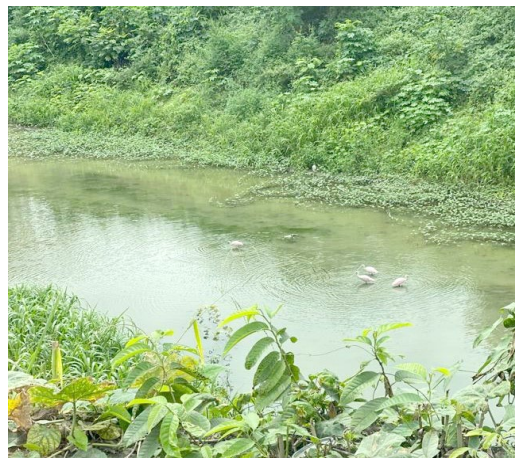
Fuente: Vivien de Saint-Martin & Schrader, 1930. Atlas Universel de Géographie. Colección de mapas históricos de David Rumsey. <https://bit.ly/3Xtbohi>

En cuanto a la ruta fluvial, en la sesión municipal de Naranjal con fecha 13 de noviembre de 1964, se da a conocer al presidente que entre 1961 y 1962, la lancha *Rosa Gabriela* hacía su último recorrido por el Golfo desde Santa Rosa de Flandes y Puerto Baquerizo hasta el Puerto de Guayaquil y se retiraba del servicio, ya que debido a la falta de pasajeros y carga este sistema de transporte ya no era rentable. El río antes navegable tenía 7 metros de profundidad aproximadamente y era muy caudaloso, en sus aguas embarcaciones de hasta 20 pies de calado y 12 metros de longitud realizaban recorridos para conectar Guayaquil, Naranjal y Cuenca. Las embarcaciones trasladaban productos de los cultivos de la zona subiendo hasta Jesús María. Ahora dicho cauce presenta acumulación de sedimentos lo que vuelve el tránsito fluvial imposible aún en canoa, como que nunca hubiese existido tal río¹³.



Figura 2 y 3. Río Naranjal en Santa Rosa de Flandes, 2022.

Fuente: N. Pinos, 2022.



los ejes de integración”, en *Los Andes y el reto del espacio mundo*, ed. Jean-Paul Deler y Évelyne Mesclier (Quito: Instituto Francés de Estudios Andinos, 2004), 295-323, <https://doi.org/10.4000/books.ifea.511>.

13 Cabrera. *Historias no contadas...*

En 1960, Naranjal logra su cantonización, pero con grandes problemas de conectividad. Sin embargo, se entendía que la economía del cantón sólo podía activarse con una adecuada red vial, aunque en esos momentos se carecía de una red vial carrozable y dado que las rutas fluviales habían perdido su aptitud, el cantón estaba prácticamente aislado del resto del Ecuador, generando problemas en el comercio entre las regiones costeras y serranas, e inclusive dentro del mismo cantón¹⁴.

La casi inexistente vialidad de Naranjal, una zona altamente productiva, afectaba principalmente la producción agrícola sobre todo del banano, ya que el traslado de la producción comprometía los estándares de calidad para la exportación e impedía principalmente a los pequeños productores, conocidos como finqueros, llevar su producto a tiempo y en buenas condiciones hacia las zonas de acopio para exportación ahondando más el problema económico de las familias.

Situación que presionaba a las autoridades a buscar soluciones a la conectividad del cantón e impulsar la construcción de carreteras¹⁵.

Así, el 28 de mayo de 1963 en un oficio dirigido al Director de Obras Públicas se solicita que la compañía Ingenieros Nacionales Compañía Anónima (INCA), que se encontraba construyendo la carretera Guayas- La Troncal- El Oro, colabore con la construcción de intersecciones que unan el puente del río Suya y el río Chacayacu, que el Municipio de Naranjal los había construido de madera, a la vía en construcción y de esta manera se mejore el acceso a muchos recintos incomunicados. Cabe resaltar que la construcción de la carretera Guayas- La Troncal- El Oro impulsó la creación de cooperativas de transporte que lograban un viaje más corto y menos peligroso que el fluvial, sin embargo, el recorrido duraba aproximadamente cuatro horas, hoy tiene una duración de una hora y media.

Figura 4. Primer puente de madera de Puerto Inca a Naranjal, 1963.

Fuente: Cortesía de Manuel Eduardo Narváez Palomino.



Con el afán de solventar la necesidad de conexión, un sin número de oficios fueron dirigidos al Ministerio de Obras Públicas solicitando la construcción de una vía troncal que logre la conectividad del cantón Naranjal al norte con la ciudad de Guayaquil, al sur con las ciudades de Machala y Loja; y con las ciudades de Cuenca y Azogues atravesando la cordillera occidental de los Andes¹⁶.

¹⁴ Cabrera. *Historias no contadas...*

¹⁵ *Ibíd.*

¹⁶ Cabrera. *Historias no contadas...*

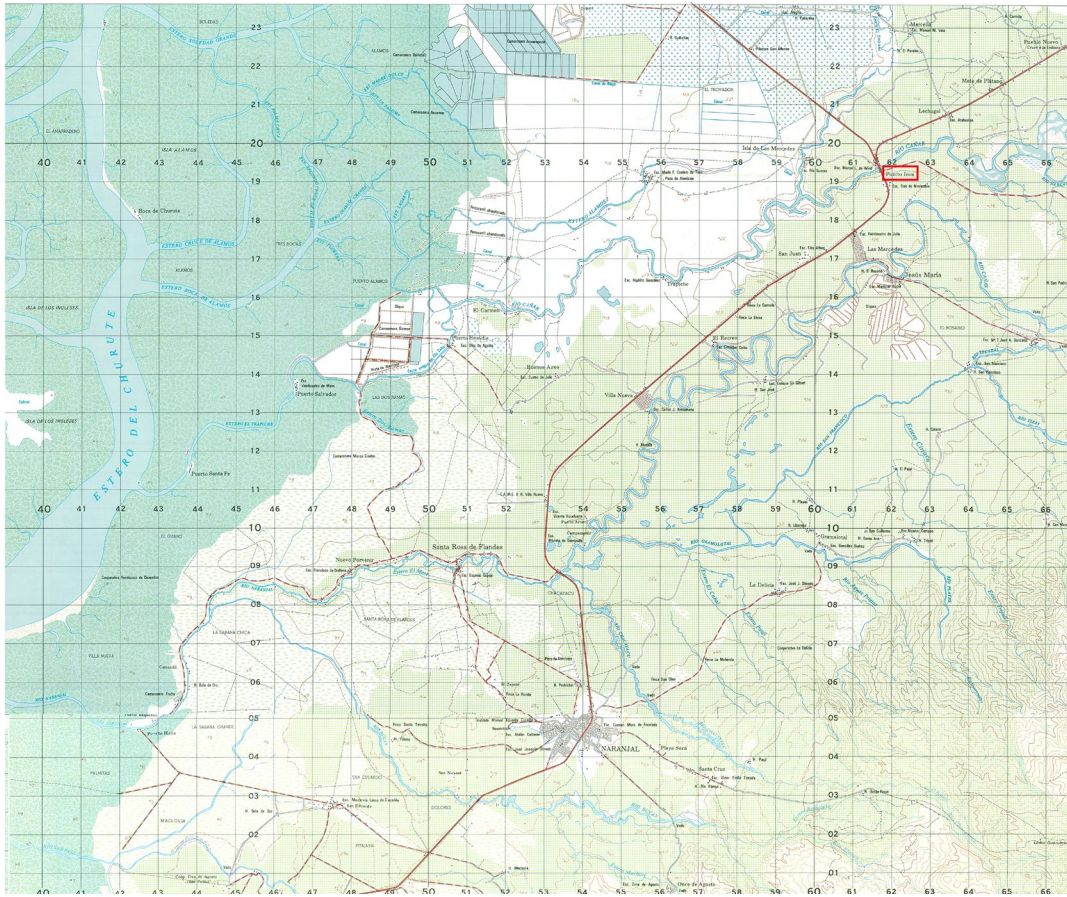


Figura 5. La red vial de acuerdo a las cartas topográficas NV-C4 Santa Rosa de Flandes 3888-II y NV-E2 Naranjal 3885-I del Instituto Geográfico Militar de junio de 1987.

Fuente: IGM, 1987. Cartas Topográficas, escala 1:50000. www.geoportalmg.gob.ec

Así como el tren acabó con el uso de la red fluvial y de los caminos de herradura utilizados para el comercio entre las dos regiones costa y sierra, las carreteras hicieron lo mismo con el uso del ferrocarril, estableciendo la configuración de otros espacios urbanos, como es el caso de Puerto Inca. Es así que, para el año 1987 se puede observar una vía troncal que une Machala y la ciudad de Naranjal hasta el recinto de Puerto Inca, en donde se divide en dos ramales, uno con dirección hacia la ciudad de La Troncal y otro hacia la ciudad de Milagro para unirse con Durán y Guayaquil¹⁷.

La apertura y mejoramiento de la red vial motivó a que nuevos asentamientos se desarrollen a lo largo de las vías. La carretera de acceso a la cabecera cantonal, que conecta con las cabeceras parroquiales y con otras cabeceras cantonales, ha sido un canal que establece las relaciones de la ciudad con los espacios circundantes¹⁸. Como se puede observar en la Figura 5, esta carretera ha ido conectando varios asentamientos, ha impulsado la creación de otros; permite denotar que de acuerdo a las características de la vialidad las formas urbanas se ven influenciadas.

¹⁷ Como se muestra en la figura 5.

¹⁸ Verónica Mejía, "Procesos de Urbanización y Morfología urbana en el Ecuador. La evolución de los usos del suelo a la luz de la imagen satelital nocturna de la Tierra 1992 - 2019" (tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 2020)

Figura 6. La red vial de la zona en estudio de acuerdo a OpenStreetMap (OSM).

Fuente: OSM, 2022. www.openstreetmap.org



El recinto de Puerto Inca y los asentamientos informales

Los asentamientos informales aparecen como una pequeña agrupación de viviendas no ordenadas y de forma irregular, caracterizados principalmente por la falta de servicios básicos, servicios públicos y servicios individuales¹⁹. Además, las escasas condiciones económicas están presentes en el desarrollo de estos pequeños asentamientos humanos, dando paso a una menor calidad de vida y consecuentemente trayendo consigo un elevado hacinamiento poblacional de familias extensas situadas a lo largo de estos recintos²⁰. Es importante hacer mención en que todas estas irregularidades presentes responden a necesidades de vivienda y por lo tanto se debe entender como un fenómeno social, político y económico²¹.

Según Edésio Fernandes, este tipo de asentamientos en general no tienen títulos legales formales y pueden mostrar patrones de desarrollo irregular. Además, la falta de servicios esenciales para sobrevivir hace que estén atribuidos a la falta de ingresos económicos, planeamientos urbanos poco realistas, carencia de viviendas e interés social, entre otros²². Asimismo, estos asentamientos se van formando progresivamente a lo largo de los años y conforme se desarrolla provoca costos elevados a los residentes como: una tenencia precaria, falta de servicios públicos, discriminación, peligros ambientales y de salud y derechos civiles injustos. Del mismo modo, generan un costo a los gobiernos de turno, debido a que deben buscar mejoras para resolver la problemática de la informalidad y sus consecuencias directas e indirectas²³.

19 Bárbara Isabel Scholz et al., "Informe Nacional del Ecuador para la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible HÁBITAT III" (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno de la República del Ecuador (MIDUVI), 2015) <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>.

20 Emma Torres y Rosa Vera, *Desarrollo local y ejercicio de derechos en asentamientos irregulares en el cantón San Lorenzo*. (Guayaquil: Editorial Grupo Compás, 2021) <http://142.93.18.15:8080/jspui/handle/123456789/740>

21 Carlos Torres Tovar, "Ciudad informal colombiana", *Bitácora Urbano Territorial*, 2007.

22 Laura Zimmermann, "Segregación espacial y políticas públicas". *Territorios*, n.º. 30, enero-junio, (2014): 219-224. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35731003011>

23 Edésio Fernandes, *Regularización de asentamientos informales en América Latina*, (Cambridge, USA: Lincoln Institute of Land Policy, 2011) <https://bit.ly/41ODsq6>.

En muchos países de América Latina se ha intentado ejecutar diversos programas para la regularización de estos asentamientos informales que nacen sin una política de desarrollo y planificación. Sin embargo, estos programas tienen que desarrollarse cuidadosa y metódicamente para no deteriorar las condiciones de los habitantes, sobre todo de los que carecen de ingresos, así como también para no incentivar o estimular el desarrollo de nuevos establecimientos informales. Por otro lado, la informalidad del uso de suelo tiene mucha relación con nuevos residentes o emprendedores ilegales²⁴ que, con acciones comunales demarcan lotes de terrenos ajenos (públicos y/o privados) y comienzan a construir viviendas que en un principio tendrán una necesidad amplia de servicios generales, pero con el paso de los años estos se irán desarrollando y los diversos servicios irán apareciendo²⁵. Estos procesos de ocupación están denominados como “sistemas complejos” y están designados con diversos términos en diferentes países de América Latina, tales como: “Favela” en Brasil, “barriada” en Lima, “campamento” en Chile, “ciudad perdida” en México, “Precarios” en Guatemala y “asentamientos informales” en Ecuador; en este último país en mención se estima que al menos 2,8 millones de ciudadanos y ciudadanas están ubicados en asentamientos no formales, con condiciones precarias e irregulares que tienen relación directa con la pobreza. Por otra parte, Ecuador al ser un país poseedor de un desarrollo urbano no sustentable en términos económicos, sociales y ambientales produce una brecha de desigualdad y exclusión de los sectores populares principalmente, en donde la provincia del Guayas lidera la lista de esta brecha en cuanto a asentamiento y crecimiento informal se refiere²⁶.

Dentro este marco conceptual, Puerto Inca, uno de sus principales asentamientos humanos del cantón Naranjal, evidencia la mayoría de las etapas de evolución de un asentamiento informal. Por lo tanto, Puerto Inca constituye un claro ejemplo de esta evolución de asentamientos humanos surgiendo desde un asentamiento informal hasta llegar a lo que hoy representa un polo de desarrollo económico basado en la actividad comercial, aprovechando las ventajas geográficas y en directa relación con la conectividad vial que representa la vía Cuenca- Molleturo- Naranjal.

Puerto Inca, un recinto ubicado cerca del río “Suya”, antes conocido como “Puerto de Agua Prieta”, es un asentamiento urbano que pertenece a la parroquia San Carlos y tiene una superficie de 25.64 hectáreas²⁷. Puerto Inca, como se lo conoce actualmente, tiene su nombre debido a que en esa zona se ubicó el campamento de la compañía constructora INCA (Ingenieros Nacionales Compañía Anónima) cuando se construyó la vía que unía los puentes del río Chacayacu y río Suya.

Este asentamiento irregular nace a inicios de la segunda mitad del siglo XX sin ningún tipo de organización y mucho menos un ordenamiento territorial. Acorde a Chicaiza Carlos, en el año de 1960, este lugar no fue más que un pequeño caserío rural con una cantidad mínima de habitantes que principalmente provenían de Azuay, Guayas y El Oro y se destinaban al trabajo agrícola como medio de ingreso económico²⁸. Por otro lado, este lugar fue obligado al tránsito, a la transportación de productos, al comercio y a la interrelación entre habitantes del lugar que conforme pasaban los años su crecimiento era notorio y los servicios que en un inicio no estaban presentes iban apareciendo.

24 Actores de emprendimientos que según Fernandes (2011) son el resultado, en parte, de una ocupación ilegal o subdivisión no permitida de los suelos y, en parte, de prácticas de exclusión que han contribuido a la existencia de condiciones históricas de desigualdad en cuanto a crecimiento económico y distribución de la riqueza.

25 Fernandes, Regularización de asentamientos...

26 Yesenia Marianela Collahuazo Paladines y Freddy Eliseo Michel Portugal, “Crecimiento de los asentamientos informales en el área urbana de la Ciudad de Santo Domingo desde 1970 hasta 2010” (tesis de maestría, Universidad Central del Ecuador, 2018) <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/18050>.

27 IERSE - Universidad del Azuay. “Actualización del Plan...”

28 Carlos Germánico Chicaiza Donoso, “Los préstamos no reembolsables de los Organismos Internacionales para el desarrollo de la parroquia Puerto Inca provincia del Guayas” (tesis de maestría, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas, 2015) <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/7808>.

Según el censo del 2010, Puerto Inca mantiene una población de 1653 habitantes²⁹ y se muestra como una gran configuración de desarrollo económico a través del comercio, aprovechando la ubicación geográfica y la red vial que atraviesa el sector y que conectan al recinto con el resto del país, así: con Guayas por la vía Troncal de la Costa (E25) es una vía de acceso primario y conecta la Transversal Austral (E40) con la ciudad de Guayaquil; con Azuay por la vía colectora Cuenca- Puerto Inca (E582), considerada una vía secundaria de sentido oeste-este; con El Oro está La Troncal de la Costa (E25), que termina su recorrido hasta el área conocida como la “Y” del cambio, para luego continuar la vía (E583) donde finaliza en la ciudad de Machala, y; con Cañar por la Troncal-Puerto Inca, inicia en la ruta (E25), desviándose en la llamada “Y” del mismo lugar, en sentido oriental pasando la ciudad de La Troncal por la vía (E58)³⁰.

transporte interprovincial, han apostado por el desarrollo del comercio y esto es evidente en casi todas las viviendas que se encuentran a lo largo de la vía principal, pues estas están convertidas en negocios, en donde están presentes una gran variedad de productos e insumos que llegan de las regiones sierra y costa. Asimismo, la presencia de restaurantes no es la excepción, estos establecimientos están dispersos en todo el entorno central de Puerto Inca con una ocupación considerable de consumo constante, mismos que ofrecen una gastronomía diversa para los clientes.

Figura 76. Vía Puerto Inca – Guayaquil.

Fuente: N. Pinos, 2022.

Figura 8. Comercios a lo largo de la vía Puerto Inca – La Troncal.

Fuente: N. Pinos, 2022.



Otro aspecto dinamizador de la economía local a lo largo de la carretera es la presencia de una estación de combustible que, como un punto de abastecimiento, potencia el acceso hacia la diversidad de negocios antes mencionados que hacen de este recinto un paisaje atractivo para quienes transitan entre las provincias de Guayas, El Oro, Azuay y Cañar y, que impulsa el desarrollo local.

Puntos de conectividad, como Puerto Inca, manifiestan un gran flujo de personas que aportan a diversas actividades comerciales³¹. De este modo, este asentamiento está ubicado en un punto estratégico e importante del sistema vial interprovincial del país, pues, es un lugar de conexión entre la Sierra Central con la provincia del Guayas y las provincias del sur (El Oro y Loja). Por lo tanto, sus habitantes, al ser una zona de paso para turistas, transporte comercial y

29 IERSE - Universidad del Azuay. “Actualización del Plan...”

30 Karelía Anabel Araujo Guanquiza y Alexandra Noemi Gonzales Luna, “Análisis socio-económico de los pequeños productores de banano del recinto Puerto Inca, cantón Naranjal, provincia del Guayas” (tesis de pregrado, Universidad Laica Vicente Rocafuerte, 2019) <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/3259>.

31 Hally Jiménez, “Análisis de crecimiento urbano a partir de imágenes landsat en el cantón Durán, provincia del Guayas, en el período 1990 – 2015” (tesis de pregrado, Universidad Estatal de Quevedo, 2018)



Figura 9. Vista panorámica de la gasolinera y vía a La Troncal.

Fuente: N. Pinos, 2022.

No obstante, lo que se evidencia a lo largo de la vía principal no se mantiene en las partes internas de este recinto. Es decir, al adentrarse en el asentamiento se presenta una imagen diferente: calles con falta de mantenimiento, falta de gestión y manejo de desechos en veredas y viviendas, casas en condiciones de pobreza extrema, carencia de regulación de tránsito, falta de tratamiento de aguas residuales y canales cubiertos por maleza, por esta razón estos asentamientos son desarrollados bajo las escasas condiciones económicas de sus habitantes, es decir, entre menos ingresos mayor índice de hacinamiento y menor la calidad de vida³².

En cuanto al acceso a educación, este asentamiento presenta una única escuela pública mixta de Educación General Básica (EGB) llamada Marcel Laniado de Wind, lo cual implica un acceso limitado al décimo año. En consecuencia, para culminar el bachillerato se tiene que viajar a Naranjal o La Troncal. En términos de acceso a salud, no se cuenta con centro de salud alguno, por los que la población tiene que movilizarse a otros lugares verbigracia la ciudadela de Las Mercedes.



Figuras 11 y 12. Calles internas de Puerto Inca.

Fuente: N. Pinos, 2022.



A raíz de lo expuesto, es conveniente analizar datos de población y vivienda, levantados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), que podrían evidenciar ciertos aspectos de esta realidad. Según el último censo 2010, la localidad presenta una tasa de pobreza por necesidades básicas insatisfechas del 90,93%, lo que genera un contraste con la imagen que se muestra en el área central y comercial de la localidad³³. Estas inequidades permiten visualizar las tendencias de crecimiento urbano y disminuir la ineficiente infraestructura de servicios³⁴.

Figura 13. Acceso a la escuela Marcel Laniado de Wind.

Fuente: N. Pinos, 2022.

32 Torres Tovar, "Ciudad informal..."

33 Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, *Reporte de Pobreza por consumo Ecuador 2006-2014* (Quito: INEC, 2016), <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Libros/reportePobreza.pdf>.

34 Jan Bazant S., "Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana", *Espacio Abierto* 19, n.o 3 (2010): 475-503.

Es fundamental mencionar que gran parte de los componentes de las necesidades básicas resultan de la dotación de servicios básicos como agua potable y alcantarillado al cual, al 2010, sólo el 4,06% de la población contaba con un sistema de servicio higiénico conectado a una red pública de alcantarillado y solo un 55,84% contaba con agua para consumo humano proveniente de red pública³⁵.

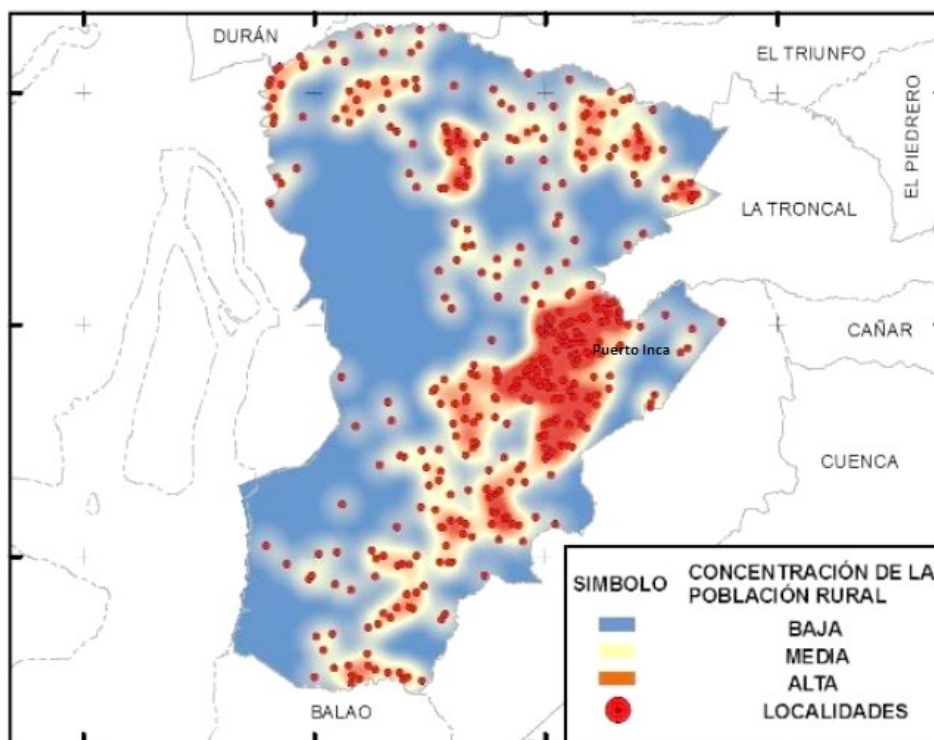
Asimismo, como complemento de estos indicadores se muestra que, en cuanto a actividades económicas, el 52,14% de la población se ocupa en actividades agrícolas, ganaderas, silvicultura y pesca, entre los que resaltan el cultivo de banano principalmente, cultivos de cacao, caña de azúcar, arroz y gran variedad de frutas. En contraste, el 18,04% de la población se encuentra ligado al sector comercial, lo cual denota el cambio de actividades productivas, ligadas sustancialmente al sector primario como

un legado histórico y al sector comercial y de servicios en crecimiento a razón de convertirse en un área de interconexión entre Guayaquil, La Troncal, Naranjal, Machala y Cuenca³⁶.

Puerto Inca, además de volverse un polo de desarrollo comercial en Naranjal, se muestra como un punto de concentración poblacional que se caracteriza por un aumento poblacional progresivo al encontrarse en un espacio estratégico. Este crecimiento acelerado responde a factores como migración y elementos históricos de configuración económica y geográfica que a la vez tiene efecto en su conformación urbana y muestra un proceso de aumento de la población en zonas tanto urbanas como rurales. En la figura 12, se puede observar una concentración de población rural en el cantón Naranjal, no obstante, al dirigir la mirada al área de influencia de Puerto Inca, se marca una mayor concentración de población rural³⁷.

Figura 14. Concentración de la población rural del cantón Naranjal

Fuente: Instituto Espacial Ecuatoriano (IEE), 2013.



35 IERSE - Universidad del Azuay. "Actualización del Plan..."

36 Ibid.

37 Fernanda Terán et al., "Memoria técnica del cantón Naranjal para la generación de geoinformación para la gestión del territorio a nivel nacional escala 1:25 000" (Instituto Espacial Ecuatoriano, Ministerio de Defensa Nacional, SENPLADES, Ministerios de Agricultura y Ganadería - SIGAGRO, INEC, diciembre de 2013) https://www.geoportalmgm.gob.ec/geodescargas/naranjal/mt_naranjal_socioeconomico.pdf.

Según el IEE, la mayor parte de la población se concentra en zonas donde existe disponibilidad de servicios básicos, infraestructura, educación y salud; de preferencia cercana o con buena accesibilidad. De tal manera que, la concentración de la población en el cantón Naranjal está en las zonas aledañas a la cabecera cantonal y a cada una de sus parroquias. Este fenómeno se ve reforzado por las actividades productivas en los distintos sectores desarrollados en el cantón³⁸. En el caso de Puerto Inca, el crecimiento poblacional está ligado evidentemente a las actividades productivas, más no a temas de accesibilidad en general.

Crecimiento urbano de Puerto Inca

La presencia de arterias viales ha impulsado, en las últimas décadas, un crecimiento urbano acelerado, que en el caso de Naranjal el crecimiento urbano se presenta de manera desordenada y no sustentable. Esta tendencia se replica en el recinto de Puerto Inca donde se desarrolla un crecimiento sin una clara planificación y de manera inequitativa que, aunque no figura como cabecera parroquial, sus habitantes precisan de consideración en la planificación urbana, ya que por su crecimiento han dado lugar a una bicefalia urbana en la parroquia San Carlos, a la cual pertenece el asentamiento de Puerto Inca.

A inicios de 1985, el asentamiento de Puerto Inca muestra un crecimiento débil, a diferencia del 2015, año en el que se puede apreciar que el área de desplazamiento del recinto ha crecido y se divisa viviendas en un plano amanzanado.

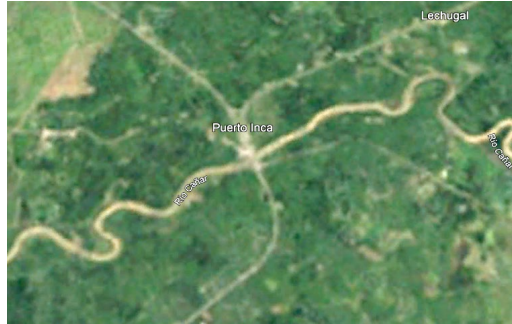


Figura 15 y 16. Crecimiento urbano de Puerto Inca de 1985 al 2015.

Fuente: Google Earth Pro. Imagen Satélite Landsat, 1985, 2015.



Al 2018, se advierte una configuración vial más amplia definida y con ello un mayor crecimiento urbano caracterizado por un aumento de viviendas dentro del plano amanzanado y a lo largo de las vías. Esto responde a factores ya mencionados ligados al desarrollo económico propio del aprovisionamiento de servicios e infraestructura como restaurantes, gasolineras y demás comercios formales e informales, que se van acentuando al 2019. Según Zimmermann, todo espacio posee una historia y su morfología varía según la época que atraviesa³⁹.

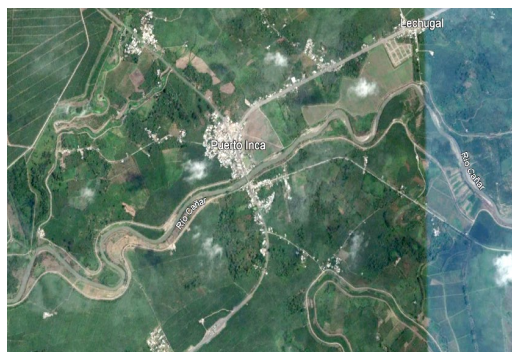


Figura 17 y 18. Crecimiento urbano de Puerto Inca en el año 2018 y 2019.

Fuente: Google Earth Pro. Imagen Satélite Landsat, 2018, 2019.

³⁸ *Ibíd.*

³⁹ Zimmermann, "Segregación espacial y..."



Con la apertura de las vías Guayas- El Oro y Cuenca- Molleturo- Naranjal, Puerto Inca experimenta un impacto en su morfología. La incidencia de la red vial produjo grandes cambios en la fisonomía de este asentamiento, pues es un centro que conecta de manera interparroquial, intercantonal, interprovincial e interregional tanto a la Sierra como a la Costa.

De similar manera, la dinámica característica del crecimiento poblacional muestra una concentración paulatina en espacios rurales entre los que destacan Puerto Inca como nodo de enlace para los productos provenientes de las provincias de Azuay y Cañar, así como los que se generan dentro de la provincia del Guayas⁴⁰. El crecimiento de Puerto Inca tiene una tendencia de crecimiento lineal a lo largo de las vías principales de acceso, donde se instalan comercios de todo tipo. Demandando mayores servicios y generando una dinámica socioeconómica puntual en la zona caracterizada por la transformación del espacio urbano y las formas de habitar.

Figura 19. Núcleo Urbano de Puerto Inca, según la Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2021.

Fuente: IERSE - Universidad del Azuay, 2021.



⁴⁰ IERSE - Universidad del Azuay. "Actualización del Plan..."

Referencias bibliográficas

- Araujo Guanquiza, Karelia Anabel, y Alexandra Noemi Gonzales Luna. “Análisis socio-económico de los pequeños productores de banano del recinto Puerto Inca, cantón Naranjal, provincia del Guayas”. Tesis de pregrado, Universidad Laica Vicente Rocafuerte, 2019. <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/3259>.
- Bazant S., Jan. “Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana”. *Espacio Abierto* 19, n.º 3 (2010): 475-503.
- Chicaiza Donoso, Carlos Germánico. “Los préstamos no reembolsables de los Organismos Internacionales para el desarrollo de la parroquia Puerto Inca provincia del Guayas”. Tesis de maestría, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas, 2015. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/7808>.
- Collahuazo Paladines, Yesenia Marianela, y Freddy Eliseo Michel Portugal. “Crecimiento de los asentamientos informales en el área urbana de la Ciudad de Santo Domingo desde 1970 hasta 2010”. Tesis de maestría, Universidad Central del Ecuador, 2018. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/18050>.
- Fernandes, Edésio. Regularización de asentamientos informales en América Latina. Lincoln Institute of Land Policy. Cambridge: USA, 2011. <https://bit.ly/41ODsq6>.
- Gondard, Pierre. “Vías de comunicación en los países andinos. Del Cápac Ñan a los corredores bioceánicos, cambios en los ejes de integración”. En *Los Andes y el reto del espacio mundo*, editado por Jean-Paul Deler y Évelyne Mesclier, 295-323. Quito: Instituto Francés de Estudios Andinos, 2004. <https://doi.org/10.4000/books.ifea.511>.
- Herce, Manuel. “Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera”. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, 1995. <https://www.tdx.cat/handle/10803/6627>.
- . “Las infraestructuras como elemento de orden territorial y equidad social”. *Cuestiones Urbanas*, n.º 1 (2010): 57-77.
- IERSE - Universidad del Azuay. “Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia del Guayas 2019-2023” Naranjal: GAD Municipal, Septiembre, 2021.
- Instituto Geográfico Militar - IGM, 1987. Cartas Topográficas NV-C4. SANTA ROSA DE FLANDES- 3886-II; NV-E2. NARANJAL. 3885-I, escala 1:50000. www.geoportaligm.gob.ec
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Reporte de Pobreza por consumo Ecuador 2006-2014. Quito: INEC, 2016. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Libros/reportePobreza.pdf>.
- Jiménez, Hally. 2018. “Análisis de crecimiento urbano a partir de imágenes landsat en el cantón Durán, provincia del Guayas, en el período 1990 – 2015”. Tesis de pregrado, Universidad Estatal de Quevedo, 2018.
- Martínez, Arney Alfonso Vega, Efraín de Jesús Hernández Buelvas, y Nataliya Barbera Alvarado. “Configuración territorial del hábitat en el asentamiento informal Alfonso López de la ciudad de Montería-Colombia”. *Revista INVI* 34, n.º 97 (2019): 81-103.
- Matute Crespo, María Isabel, y Jessica Fabiola Redrovan Durán. “La llegada del tren a Cuenca: etnografía e historia” Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca, 2015. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23158>.
- Mejía, Verónica. 2020. “Procesos de Urbanización y Morfología urbana en el Ecuador. La evolución de los usos del suelo a la luz de la imagen satelital nocturna de la Tierra 1992 – 2019”. Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 2020.
- OpenStreetMap - OSM, 2022. www.openstreetmap.org
- Ospina Peralta, Pablo. “Karl Dieter Gattelman, Nariz del Diablo Y Monstruo Negro. El ferrocarril más difícil del mundo” Quito, Trama. *Procesos. Revista Ecuatoriana De Historia*, 1(28), (2008):135–138. <https://doi.org/10.29078/rp.vii28.157>
- Ospina Peralta, Pablo, Sara Báez Rivera, y Galo Ramón Valarezo. Una breve historia del espacio ecuatoriano. Quito: Instituto de Estudios Ecuatorianos - IEE, 2004. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Ecuador/iee/20121116022503/modulo2.pdf>.
- Scholz, Bárbara Isabel, José Morales Rodríguez, José Mena Giacometti, Paul Aguilar Meneses, Andrea Reinoso Valarezo, y Pedro Cando Cando. “Informe Nacional del Ecuador para la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible HÁBITAT III”. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno de la República del Ecuador (MIDUVI), 2015. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec>.
- Terán, Fernanda, Omar Medrano, Daniela Polanco, David Aguirre, y Irbin Shiguango. “Memoria técnica del cantón Naranjal para la generación de geoinformación para la gestión del territorio a nivel nacional escala 1:25 000”. Instituto Espacial Ecuatoriano, Ministerio de Defensa Nacional, SENPLADES, Ministerio de Agricultura y Ganadería - SIGAGRO, INEC, diciembre de 2013. https://www.geoportaligm.gob.ec/geodescargas/naranjal/mt_naranjal_socioeconomico.pdf
- Torres, Emma y Rosa Vera. Desarrollo local y ejercicio de derechos en asentamientos irregulares en el cantón San Lorenzo. Guayaquil: Editorial Grupo Compás, 2021. <http://142.93.18.15:8080/jspui/handle/123456789/740>
- Torres Tovar, Carlos. “Ciudad informal colombiana”. *Bitácora Urbano Territorial*, 2007.
- Veloz León, Vanessa. “Descripción de los acontecimientos históricos del cantón Naranjal para el diseño de un museo etnográfico”. Tesis de pregrado, Universidad de Guayaquil, 2017. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/22633>.
- Zimmermann, Laura. “Segregación espacial y políticas públicas”. *Territorios*, n.º 30, enero-junio, (2014): 219-224. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35731003011>

CAPÍTULO VII

Rutas turísticas y gastronómicas

Lastenia Ojeda Fernández; Diana Argüello Rivera
Prefectura del Guayas

El presente artículo expone los distintos atractivos turísticos y gastronómicos que se encuentran en la Ruta Guayas – Azuay, haciendo énfasis en los que ofrece el cantón Naranjal, de la Provincia del Guayas, ya que por su estratégica ubicación ha sido desde tiempos incaicos un punto muy transitado para llegar a la ciudad de Guayaquil.

La ruta desde la ciudad de Guayaquil hasta el Cantón Naranjal, recorre varios cantones de la Provincia del Guayas hasta dirigirse a la ciudad de Cuenca, en la Provincia del Azuay. Desde la antigüedad este recorrido ha sido un punto importante de intercambio de productos y relaciones comerciales entre ambas provincias, debido a su cercanía y accesibilidad. Así también la vía es utilizada por turistas nacionales y extranjeros, en donde la exuberante vegetación e impresionantes paisajes atrapan a los viajeros que desde la costa prefieren tomar la vía Naranjal-Molleturo, que pasa por el Cajas y que tarda aproximadamente tres horas hasta llegar a la ciudad de Cuenca u otros destinos en la Sierra sur.

La ruta en estudio parte desde Guayaquil como punto de inicio hasta la parroquia 26 de Marzo perteneciente al cantón Naranjal que es el punto limítrofe entre Guayas y Azuay. En el recorrido se puede observar paisajes naturales y un clima templado. La temperatura mínima es de 14 grados centígrados y la máxima de 38, siendo su temperatura promedio de 25 grados centígrados, que

invita a disfrutar de un maravilloso ambiente natural y a conocer su cultura y tradiciones, y una gran propuesta gastronómica que se mantiene a través del tiempo.

Esta ruta forma parte del sistema de caminos conocido como el “Camino del Inca”, que se extiende por países de América del sur. Este vestigio del imperio incaico que se preserva en la costa ecuatoriana, llamado “Camino Real del Inca”, desciende hasta Naranjal en la Provincia del Guayas. Con más de 600 años de existencia, es un sendero de aproximadamente 300 Kilómetros que abarca desde las más altas montañas de la serranía ecuatoriana hasta las planicies de la costa en Naranjal, es una histórica ruta que luego del periodo inca, siguió siendo utilizada en la época de la colonia. Recorrerlo permite disfrutar hermosos parajes y su riqueza ancestral. Este camino fue restaurado en 1865, en la época del presidente García Moreno e históricamente ha sido una ruta de mucha importancia para el intercambio de productos entre la sierra y la costa. Los “tambos” como eran conocidos los lugares donde se comercializaban los productos, las plazas que se llamaban “coricanchas” y las “cuencas” que eran bodegas subterráneas para mantener los productos en buen estado, constituye un importante muestra de la presencia del imperio inca en el Ecuador, y también un importante Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Figura 1. Camino Real del Inca.

Fuente: J.M. Vanegas (2022).



Figura 2. El trayecto del camino del Inca en Naranjal.

Fuente: J.M. Vanegas (2022).



Ecuador tiene climas y microclimas diferentes. El modelo meteorológico varía según la geografía y las temperaturas son determinadas por su latitud, ubicación y principalmente por la presencia de la cordillera de los Andes y la influencia marítima. La costa está bajo la influencia de las corrientes del océano pacífico que causa una estación caliente lluviosa, su temperatura media anual varía entre 22° y 26°C y de enero a abril un promedio 30°C. La sierra registra climas diversos, y no solo en sentido latitudinal, sino también a causa de la orientación de la cordillera con respecto al movimiento de las masas de aire, su temperatura media oscila entre los 7° y los 21°C, así se pueden tener días muy calientes,

Figura 3. Golfo de Guayaquil.

Fuente: J.M. Vanegas (2022).

tardes lluviosas y noches frías, en esta región se localizan los siguientes pisos climáticos: tropical andino, subtropical andino, templado, frío y glacial.

El potencial turístico en Ecuador se basa en su alta diversidad en términos de cultura, paisajes, sitios históricos y riqueza natural. Guayas es una provincia de diversidad, de colores, sabores y tradiciones que lo hacen un paraíso único de la naturaleza, posee 25 cantones en el que se pueden disfrutar de turismo de sol y playa, aventura, cultural, fotográfico, agroturismo, aviturismo, turismo gastronómico, de naturaleza, entre otros. La Dirección Provincial de Gestión Ambiental de la Prefectura del Guayas, detalla que en la provincia se cuenta con las siguientes áreas protegidas: Albarradas Valle de la Virgen, Río Congo, Engabao, Rancho Danielita, El Guaya-can, Albarrada de Chongón, Bosque Comunal Chongón, El Retiro de Pucón, Las Pavas, Parque Ecológico Cultural Pedro Carbo, La Ciénega, Cerro de Hayas, Hosteria Monoloco, La Esperanza, El Limbo, Hacienda Ithaca, San Miguel¹.

El cantón Naranjal está ubicado en la región litoral, al suroeste del Ecuador, pertenece a la Provincia del Guayas, limita al Norte con el cantón Yaguachi, el Triunfo y Durán, al Sur con la provincia de El Oro; al Este con las provincias del Cañar y Azuay y al Oeste con el canal de Jambelí. Los ríos que atraviesan el cantón al norte son el Boliche, con su afluente el Culebras, los ríos Naranjal y Cañar que atraviesan el cantón, al sur los ríos San Pablo, Balao Chico y Jagua en cuyas aguas crecen peces como el bocachico, barbudo, vieja, piscinas de tilapia, etc.



¹ Dirección Provincial de Planificación. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia del Guayas 2021-2023. (Prefectura del Guayas, 2021)

Andrade Rodríguez, A en su libro *Naranjal en su historia*, narra:

[...] Este amplio sector de Naranjal, antiguamente fué hábitat de animales salvajes, como: el puma (extinguido), el jaguar (en extinción), abundaban las serpientes venenosas como la “equis”, coral, etc. y constrictores como la boa, el saíno (cerdo salvaje), cocodrilos, caimanes, lagartos en los humedales (sabanas pantanosas), el infaltable mosquito, insectos y gusanos venenosos como el pachón, las hormigas conga y quinquina (venenosas), plagas, tarántulas, algunas variedades de monos, armadillos, perezosos, etc. Sectores con espesa y variada vegetación, propia de la región montañosa. [...] para llegar a la mencionada llanura, lo hicieron a través de un río navegable, (el río Naranjal o Bola) y por una espesa vegetación llegaron a un sitio donde ya habían tomado posesión algunos hispanos, y en el lugar pastaban sus caballos y mulares. [...] Los españoles obligaban a punaes a abrir trochas y senderos hacia las estribaciones de la cordillera, sin saber que daban origen a una de las rutas más importantes hacia el austro, como lo fue después el “Camino de la Herradura”, no solo en la época de la colonia si no también en tiempos de la República”²

Naranjal posee una ubicación geográfica estratégica, que facilita la comunicación entre la costa y la región interandina. En aquella época fue una de las primeras poblaciones que se adhirió en favor de la lucha contra la monarquía española, donando recursos, organizando voluntarios armados a favor de la segunda independencia nacional, aprovechando las ventajas geográficas de la región, facilitó los contactos con la ciudad de Guayaquil. Durante el gobierno del presidente Galo Plaza Lasso, Naranjal recibió un importante impulso en su agricultura, por este motivo su población adquirió mayor desarrollo agrícola y comercial.

Naranjal posee un variado ecosistema que favorece el turismo debido a su conexión con la cordillera andina y con el Golfo de Guayaquil, el mismo que es la entrante de agua más extensa de América del Sur; en sus numerosos canales existen gran cantidad de manglares en los que sus pobladores

despliegan una intensa actividad pesquera, dirigida en especial a la captura de cangrejos. Naranjal es una zona agrícola por excelencia, que además cuenta con un gran potencial turístico y gastronómico, que hasta hace pocos años era casi desconocido debido a su escasa difusión y otros factores como el mal estado de las vías de acceso o falta de las mismas, realidad que ha sido transformada por el importante trabajo vial ejecutado por la Prefectura del Guayas 2022, bajo el lema “Guayas grande, Guayas renace”.



Figura 4 y 5. Captura de cangrejos en Naranjal.

Fuente: J.M. Vanegas (2022).



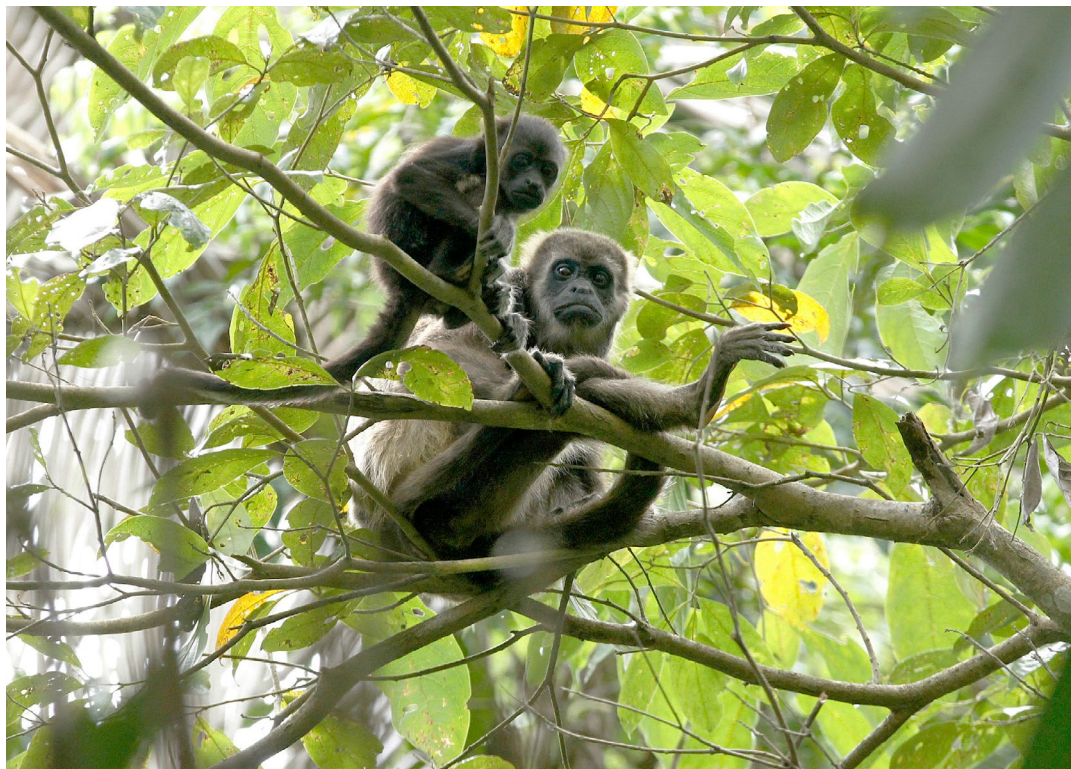
El presente artículo ha sido posible gracias al Convenio Institucional entre la Prefectura del Guayas y la Universidad de Cuenca, la Dirección Provincial de Turismo, Dirección Provincial de Comunicación, el apoyo de la Dirección de Turismo del cantón Naranjal, quienes fueron anfitriones de su tierra y mostraron con orgullo, los distintos atractivos y gastronomía del cantón Naranjal, así mismo historiadores y representantes culturales de la Biblioteca Municipal y Museo Arqueológico del Cantón Naranjal, representantes gastronómicos y turísticos, quienes aportaron con sus relatos, parte del contenido histórico, turístico y gastronómico del presente escrito.

² Alejandro Juvenal Andrade Rodríguez. *Naranjal en su historia*. (Guayaquil: 2012)

Naranjal tierra privilegiada

Figura 6. Mono Auullador- Reserva Ecológica Manglares

Fuente: J.M. Vanegas (2022).



El cantón Naranjal es una tierra privilegiada, valiosa por su patrimonio gastronómico ancestral, posee una riqueza natural rodeada de hermosos paisajes, diversa fauna y flora, su naturaleza biodiversa, acoge montañas, manglares, caudalosos ríos que descienden desde las cordilleras y desembocan en el Golfo de Guayaquil, con importantes zonas de vida silvestre, y con vocación agrícola, donde se cosechan abundantes productos que son parte de su rica gastronomía; gente cálida y amable, con gran sentido de pertenencia y amor por su cultura, tradiciones y costumbres.

Figura 7. Cultivos de cacao en Naranjal

Fuente: J.M. Vanegas (2022).



En las montañas de Naranjal existe la presencia de monos, tucanes, loros, guatusas y otros animales. La temperatura promedio del cantón es de 25°C y su precipitación pluvial con un promedio anual de 960 mm.

Naranjal es una zona agrícola, entre sus principales cultivos destacan el cacao, tabaco, caña de azúcar, banano, café, arroz y diversidad de frutas. Es significativa la existencia de madera de distintas especies. Otra actividad en la zona es la cría de ganado porcino, vacuno, caballo y aves de corral, los mismos que se alimentan en las extensas zonas de pastizales existentes en la región.

El Gobierno Autónomo Municipal de Naranjal en los últimos años ha impulsado varias ferias turísticas y gastronómicas que resaltan los distintos puntos de mayor interés turístico de la zona y así mismo exponen los diferentes platos tradicionales y ancestrales del cantón, entre las que destacan; el Festival Gastronómico del Cangrejo Rojo, que se realiza en la primera quincena de agosto de cada año; Festival de la Colada Morada, que se efectúa cada 2 de Noviembre en las afueras

del Cementerio General, en honor y honra a los difuntos naranjaleños. Las fiestas principales se celebran el 15 de Octubre donde se conmemora el aniversario de independencia, el 7 de noviembre, su cantonización, y el 19 de marzo la celebración patronal en honor de San José³.

La ruta desde la ciudad de Guayaquil hasta Naranjal, atraviesa el cantón Durán, a través de la vía Durán – Boliche, accediendo al intercambio de tráfico del cantón Milagro, luego un pequeño recorrido por el km 26, hasta llegar a la ruta Naranjal-Cuenca. A lo largo del camino se pueden apreciar hermosos paisajes, montañas, áreas verdes con innumerables plantaciones de plátano y cacao, así mismo la ruta propone distintas paradas, como comedores rústicos de carretera con una variada propuesta gastronómica, también se pueden encontrar puestos de frutas y vegetales cultivados por los moradores de Naranjal y recintos aledaños, la mayor actividad comercial se concentra en los fines de semana y feriados, por lo que esta ruta representa la fuente de ingresos de muchos de sus pobladores y familias que viven de la agricultura y comercializan sus productos en dicho trayecto.



Figura 8. Reserva Ecológica Manglares Churute (Naranjal)

Fuente: J.M. Vanegas (2022).

Esta Reserva Ecológica es importante tanto por los ecosistemas que protege como por la variedad de especies que alberga en su territorio, tan solo en aves, se suma un promedio de 267 especies, 7 de las cuales se encuentran bajo amenaza de extinción y 14 se hallan dentro del grupo considerado de especial interés por su rareza. El área

Uno de los principales atractivos turísticos es la Reserva Ecológica Manglares Churute, creada en el año 1979, forma parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, su nombre proviene de una pequeña cordillera conformada por siete cerros que se denomina Churute⁴.

Cuenta con casi 50 hectáreas de extensión, de las cuales 35 pertenecen a la zona de los manglares; posee un clima tropical, en el que de enero a abril ocurren lluvias y de mayo a diciembre experimentan ausencia de precipitaciones, su temperatura promedio es de 28° C. Existe considerable vegetación conformada por manglares y árboles típicos de la zona. La reserva es el hábitat natural de variedad de animales como el tigrillo y el canclón, En los manglares habitan cangrejos y variedad de moluscos, diversidad de especies de aves, tales como fragatas, flamencos, pelícanos ibis blanco, garza pico de espátula, entre otras. En los meses de junio a noviembre, se pueden observar delfines en la salida hacia el Golfo. En Naranjal, se pueden realizar caminatas por senderos, observación de aves, pesca artesanal, excursiones en canoa por los manglares que permiten la visualización de muchas especies de fauna.

protegida posee tres ejes paisajísticos: Los manglares y estuarios, la cordillera Churute y la laguna El Canclón, en esta última existen seis escenarios turísticos, el sendero La Flora y el recorrido por su estuario en canoa; los senderos El Mate, Aulladores y El Mirador; y la laguna El Canclón que bordea varios cerros.

³ Alejandra Coello et al., «Inventario de recursos gastronómicos con potencial turístico del cantón Naranjal, Guayas», (tesis de pregrado, ESPOL, 2009) <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/1621>.

⁴ Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAE), Reporte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) periodo 2021. 31 de diciembre 2021 <https://bit.ly/3SSrDLp>

Figura 9. Reserva Ecológica Manglares Churute.

Fuente: J.M. Vanegas (2022).



El recorrido por el estuario se lo puede realizar alquilando una canoa a motor, el viaje toma alrededor de tres horas y se puede realizar avistamiento de aves como garzas blancas morenas y rosadas, pelícanos, fragatas, martín pescador y águila pescadora, cocodrilos e iguanas. En el sendero La Flora, que tiene cerca de 300 metros, se pueden observar las diferentes especies de árboles de mangle que existen en el área protegida. Además, los cangrejos rojos, especie características de esta zona. En el sendero El Mirador, que está ubicado en el cerro del mismo nombre, tiene una longitud de 300 metros aproximadamente. Desde este lugar, se puede apreciar la parte interior de los cerros de Churute, la Laguna el Canclón y las comunidades locales.

De igual manera, en el sendero El Mate y Aulladores se puede observar la flora y fauna típica de los bosques secos en los que se pueden encontrar árboles de Palo de Ajo, Fernán Sánchez, Amarillo, Guayacán y Roble. De la misma forma, la reserva alberga animales como monos aulladores y diferentes tipos de aves. Finalmente, en la Laguna El Canclón se puede divisar una gran cantidad de aves acuáticas y terrestres y algunas migratorias, entre las principales están patillos, jacanas, gallaretas y su hermosa ave insignia, el Canclón.

Continuando con el recorrido se pueden encontrar las Aguas termales de Jesús María, parroquia del cantón Naranjal, muy conocida por sus balnearios de agua termales que ya tienen unos cincuenta años abiertas al público que disfruta estas vertientes que descienden de las montañas son de origen natural y conocidas por su uso medicinal. Este recurso ha sido utilizado por sus habitantes para poder desarrollarse económicamente, al ofrecer además la gastronomía de sus restaurantes y otros productos. El Cerro de Hayas, es otro de los atractivos turísticos del cantón Naranjal, está ubicado en las estribaciones de la cordillera de Molleturo. Se encuentra a 670 metros sobre el nivel del mar.

Cuenta con una variada vegetación, es un lugar ideal para los amantes de la naturaleza, que cuenta con una variedad de atractivos turísticos como cascadas, ríos y montañas en los que se pueden realizar diversas actividades como la observación de flora y fauna, caminatas, cabalgatas y otras. Su bosque húmedo tropical, con una precipitación pluvial anual promedio de 1.600 milímetros durante el invierno es zona de rocío, garúas y lloviznas en el verano.



Figura 10. Cerro de Hayas, siete cascadas.

Fuente: J.M. Vanegas (2022).

Ubicadas a aproximadamente 4 kilómetros de la cordillera de Molleturo, está conformada de la Cabecera cantonal, en las estribaciones por el bosque húmedo, donde se puede disfrutar de exuberante vegetación, coloridas mariposas y el canto de las aves; su altura oscila entre 50 hasta los 670 msnm, donde se encuentran cascadas de agua cristalina con una altura hasta los 20 m, con riachuelos de agua cristalina. En los recorridos se requiere subir, bajar escaleras colgantes, mediante sogas sujetas a los árboles, escalar pendientes. Llegar hasta este lugar toma aproximadamente 20 minutos en carro y adicionalmente emprender una caminata de 15 a 30 minutos para llegar a la primera cascada. Las visitas a las cascadas se pueden hacer con la ayuda de un guía nativo o de forma independiente, ya que durante el recorrido del lugar existe señalización e información de la distancia a la siguiente cascada.

Un atractivo turístico imperdible del cantón Naranjal es el Centro Shuar de aguas termales, ubicado a 45 minutos de la ciudad de Naranjal, y a 8 Kilómetros de la vía Panamericana, posee aproximadamente 500 hectáreas de bosque virgen, habitado por la

Comunidad Shuar Entsa, quienes lideran el centro, conservando sus costumbres, forma de vestir, tradiciones y creencias, la comunidad preserva en forma natural la fauna y flora que posee el sector y están abiertos a compartir sus costumbres y conocimientos acerca de medicina ancestral Shuar con cada visitante que llega. Ofrecen recorridos con la compañía de un guía nativo por el bosque protegido húmedo tropical donde se pueden apreciar diversas especies de árboles y animales. El centro es reconocido por el alto poder curativo que poseen sus piscinas de aguas termales, que alcanzan una temperatura de 40°C y tienen elevada concentración de azufre o por la de agua fría, que tiene una temperatura que oscila entre 15°- 26°C. Este lugar cuenta con hospedaje comunitario y diversidad de animales exóticos y silvestres. Las Aguas termales son grandes pozos de aguas cristalinas que se alimentan de gruesos chorros que vienen desde las laderas de una elevación que se denomina Cerro del Bunke es por eso que el agua es fría en unos baños y caliente en otros, siendo ambos preferidos por personas con dolores musculares y afecciones como artritis y reumatismo.

Figura 11 y 12.
Comunidad Shuar
Entsa.

Fuente: J.M. Vanegas
(2022).



A continuación, se puede apreciar el relato del señor Segundo Daniel Lequi Tumduama, médico ancestral de la Comunidad Shuar Tsuer Entsa:

La comuna Shuar Tsuer Entsa oriunda de Morona Santiago se asentó en Naranjal como producto de la migración desde el oriente, se trasladaron cerca de treinta familias Shuar a varios sectores del Guayas estando en primera instancia en Bucay, de donde fueron desalojados, luego se trasladaron hacia el Triunfo para luego desplazarse a este sector de Naranjal, en este lugar se mantenían de la pesca y caza hace más de cincuenta años, este hermoso lugar cuenta con una diversidad de fauna y flora exótica y es reconocida por sus famosas aguas termales ya que tienen un alto poder curativo, fácilmente tenemos una recreación del Oriente Ecuatoriano a pocas horas de viaje ⁵.

Actualmente esta comunidad ha aprovechado los recursos que tiene la privilegiada ubicación y sus conocimientos de medicina ancestrales para ofrecer a los visitantes una experiencia turística de salud, en la que se tratan enfermedades a base de plantas medicinales “vivas” como la Ayahuasca y otras como la Yapá (Verbena), Maikiva (Floripondio

o guanto), Yantria (mastranto), Ajej (Gengibre), Nara (Hortiga), Parapra (palabra), Katsuramnumi (Hoja de laurel), Kaurkanse (escancel), con las que preparan brebajes con base en raíces, hojas o algún tipo de tronco para curar diferentes enfermedades como cálculos, infecciones y problemas gripales, también famosos por sus limpiezas de energía con plantas de su entorno y puro acompañado de cánticos ancestrales con los que él o la shaman invocan a la madre tierra, pidiendo por la limpieza de la persona y purificación de su aura.

En el lugar se dan diferentes masajes relajantes y de bienestar que muestran su cultura y costumbres a través de momentos vivenciales en esta comuna donde también encontramos una gastronomía propia del oriente como el Maito de tilapia, guanta asada, tilapia asada, preparados en hornos de leña y elaborados con recursos propios de lugar como yuca, hojas de bijao, verde y tilapias recolectadas en una de la piscina de su propiedad.

En el Ingreso al Camino Real del Inca del lado de Naranjal, aún se encuentran vestigios de Piedras gigantes y tramos empedrados de calzada como muestra de que realmente existió esta famosa ruta, extremadamente transitada a través de la historia y de gran importancia entre la costa y la sierra, y donde se evidencia la importancia de esta vía que desde la historia Precolombina, desde la cultura Cañari, y luego la Inca, ya se comercializaba e intercambiaba productos entre la sierra y la costa, concretamente entre las ciudades de Cuenca y Guayaquil. La famosa piedra de orientación es otro vestigio encontrado en esta zona que señala con precisión los puntos cardinales y así también la piedra de sacrificio que era utilizada en aquellos tiempos.

La biblioteca Municipal y museo arqueológico del cantón Naranjal, fueron inaugurados el 24 de octubre de 1972 y el 10 de julio del 2012, respectivamente ubicado en el centro de este cantón, posee una gran riqueza de elementos arqueológicos y documentos históricos que aportan a la identidad cultural de sus habitantes.

⁵ Segundo Daniel Lequi Tumduama, en conversación con el autor, septiembre de 2022.



Figura 13. Museo Arqueológico Municipal del Cantón Naranjal

Fuente: J.M. Vanegas (2022).

Se muestra a continuación el relato histórico de Wilson Leonardo Cabrera Carpio encargado de la Biblioteca Municipal y Museo Antropológico del Cantón Naranjal, quién expresó lo siguiente:

Quando los españoles llegaron el barco San José se varó en la entrada del Río Naranjal y en ese Galeón llevaban naranjas y los tumbesinos de aquella época los auxiliaron y en agradecimiento los españoles les obsequiaron espejos, cosas de oro y algunas naranjas disecadas, de esas naranjal se plantaron semillas y luego de cinco años regresaron se encontraron con los primeros naranjales de donde procede el nombre desde 1577 ya que antes era conocido como San Jacinto de Chacayacú, pero la gente más lo conocía como el Naranjal y los españoles lo bautizaron con San José de Naranjal. Los tumbesinos de Naranjal eran grandes comerciantes, ellos eran los únicos que tenían balsas, veleros, comercializaban con Centro América Panamá, costa rica fueron grandes navegantes ⁶.

Durante el siglo XIX, se resaltaba a la gastronomía como un conocimiento o habilidad propia del ser humano, una destreza que promueve la preservación de la raza humana, así la gastronomía se encuentra enlazada con la historia natural, la física, la química, el comercio y la economía política como lo explica Brillat-Savarín en la *Fisiología del Gusto*⁷. De la misma manera, otros conceptos más recientes hacen referencia a la gastronomía como un arte culinario enfocado en la complacencia y la imaginación, y al gastrónomo como un experto creador culinario⁸. Además, la gastronomía es considerada como patrimonio cultural intangible y parte esencial de la experiencia turística⁹. En la gastronomía típica de Naranjal destacan los platos a base de cangrejo y sus diversas formas de preparación, bebidas de caña de azúcar y cacao.

Una de las paradas gastronómicas obligatorias en el cantón Naranjal es el Restaurant Gran Inca ubicado en el sector de Puerto, donde se ofrecen durante todo el día desayunos, almuerzos y platos a la carta. Entre

⁶ Wilson Leonardo Cabrera Carpio, en conversación con el autor, septiembre de 2022.

⁷ Jean-Anthelme Brillat-Savarin. *Fisiología del Gusto* (1852). (Barcelona: Óptima, 2001)

⁸ Montes Ortega, L. E., Lloret Fernández, I. y Miguel Angel López Fernandez Santos, Diseño y gestión de cocinas. Manual de higiene alimentaria aplicada al sector de la restauración. (Madrid: Ediciones Díaz Santos, 2018)

⁹ Organización Mundial del Turismo, Turismo y patrimonio cultural inmaterial (Madrid: OMT, 2013) <https://doi.org/10.18111/9789284415397>

sus especialidades se encuentra las comidas típicas y platos preparados en base a mariscos, este atiende de lunes a domingo de 06h00 a 21h00. Su plato estrella es el desayuno Gran Inca compuesto de bolón, bistec de carne, huevos, café y jugo. La mayoría de los diferentes platos en esta ruta son elaborados con materias primas que se producen en los campos de este cantón.

La gastronomía forma parte del patrimonio cultural de los pueblos, cada región posee su propia cocina que lo distingue porque cada sociedad es diferente; podemos mencionar ahora que al turista actual le atrae conocer nuevas culturas y la experiencia de disfrutar la diversidad¹⁰. El Restaurante D'Leos Mariscos una de las propuestas gastronómicas más interesantes del Cantón Naranjal, su administrador y dueño Leonardo Morán Fariña quien es Chef de profesión, trabaja apasionadamente en dicho establecimiento, ofreciendo a su clientela no solo deliciosos platos típicos tradicionales sino también con historia ancestral, Leonardo heredó el gusto de la cocina por su abuela quien al principio preparaba tortillas, carne asada, chifles fuera de la Unidad Educativa 9 de Octubre, aprovechando la cercanía de manglar empezaron a comercializar guatita con ensalada de cangrejo. Actualmente es uno de los pioneros en la gastronomía del cantón donde realizan varios platos con base de mariscos y su plato estrella el cangrejo en muchas variedades, criollo, en cazuela, caldo de bola con cangrejo, "cangreburger", participando también en el evento de la ensalada de cangrejo más grande de la región con más de 1800 platos, la última vez con la venta de 4800 platos. Desde el 2013 ya es un evento anual que se realiza el primer domingo de agosto de cada año. Leonardo Morán Fariña, Propietario, D' Leos d Mariscos:

El charqui es un plato ancestral que preparaba mi abuela, que consiste en preparar la carne de res, deshidratándola o secándola al sol, ya que en ese tiempo no había refrigeración, de esta manera la carne se podía preservar, una vez que está seca la carne se asaba, picaba para luego ser servida con papas cocinadas enteras con cascara para que guarde el sabor. El Charqui, se sirve junto a una salsa de maní con una porción de arroz.¹¹

Los productos primarios como el cangrejo, el camarón, el arroz, el plátano y la yuca se extraen dentro del espacio geográfico del cantón utilizándolos para la elaboración de platos. Los platos tradicionales que se elaboran en el cantón son hechos con productos de la zona entre los que se destacan el arroz con cangrejo, la ensalada de cangrejo, la cazuela de cangrejo y camarón, el cangrejo criollo, el carapacho relleno, el cangrejo al ajillo, ceviche de cangrejo y sopa de cangrejo. Otros restaurantes que se pueden visitar en el cantón Naranjal son: Restaurante Sr. Terrazas – Delicias del Chabi, Cangrejal y mariscos Don K, Osmayle, El Rinconcito Naranjaleño, La Cueva del Cangrejo, dichos restaurantes son de tercera y cuarta categoría; cuatro de los restaurantes se encuentran ubicados en la carretera principal, mientras que los demás se encuentran en calles cercanas al edificio del GAD Municipal, su número de mesas varía entre 7 a 24 mesas y el precio de los platos oscila entre \$2,50 y \$15. Acorde a Andrade y Pincay¹² los principales platos típicos elaborados a base de productos de la zona son: el Cangrejo criollo, Ensalada de Cangrejo, Cangrejo al Ajillo, Sopa de Cangrejo, Arroz con cangrejo, Cazuela de Cangrejo y camarón, Carapacho relleno y Ceviche de cangrejo, Así mismo muestra el inventario de Productos de la Zona, que son: Cangrejo, camarón, plátano, arroz, y yuca.

10 Organización Mundial del Turismo y Basque Culinary Center, Guía para el desarrollo del turismo gastronómico (Madrid: OMT, 2019) <https://doi.org/10.18111/9789284420995>

11 Leonardo Morán Fariña, en conversación con el autor, septiembre de 2022

12 Jenny Génesis Andrade Arteaga y Stefanie Del Rocío Pincay Segura, "Guía Virtual sobre la Gastronomía Tradicional del Cantón Naranjal de la provincia del Guayas" (Tesis de pregrado, ESPOL, 2016) <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/35482>.



Figura 14: Chef Leonardo Morán (Naranjal).

Fuente: J.M. Vanegas (2022).

Conclusiones

La ruta tiene un alto potencial de desarrollo ya que en ella se pueden agrupar diferentes tipos de actividades turísticas: Turismo de aventura, ecoturismo, medicinal, la variedad de paisajes y bondades naturales hacen de la ruta un atractivo destino para recorrer, así mismo la presencia de manglares y la captura del cangrejo rojo le permite ofrecer una rica experiencia gastronómica basada en esta especie.

La ubicación geográfica de Naranjal ha sido clave para que dicho cantón sea partícipe de distintos acontecimientos históricos de gran importancia nacional, dicha historia y patrimonio cultural, histórico y ancestral contribuye a que el turista nacional y extranjero desee visitarlo y vivir una experiencia real y de gran impacto, interactuando con su comunidad, apreciando sus paisajes, conociendo su historia y degustando la deliciosa oferta gastronómica que posee.

En el cantón Naranjal se puede encontrar una gran variedad de atractivos naturales, turísticos y gastronómicos, al visitarlo se aprecia el notorio interés de sus habitantes en preservar y mantener vivas sus tradiciones y costumbres, así mismo lo que consideran como patrimonio intangible, su gastronomía; que para ellos, ha sido un puente de conexión

con sus antepasados replicando recetas ancestrales y exponiéndose a sus turistas para que puedan disfrutar de una experiencia gastronómica naranjaleña vivencial.

Desde tiempos incaicos, el cantón Naranjal posee mucha historia de conectividad con Azuay y hasta la actualidad el comercio reviste gran importancia en la relación entre la costa y la sierra, así como antes el Camino del Inca fue en su momento una ruta muy transitada donde se realizó el frecuente intercambio de productos entre las dos regiones.

Naranjal apuesta actualmente a nuevas propuestas de actividades turísticas como: Agroturismo, turismo de aventura y gastronomía. Con la promoción de varios festivales de comida como el Festival del Cangrejo, Churute fest y una feria de colada morada que se efectúa en noviembre por el día de difuntos.

Desde siempre la ruta histórica Guayas - Azuay ha sido muy importante en la historia de nuestra cultura. Desde tiempos de nuestros ancestros la relación comercial y de intercambio de productos entre ambas provincias fue vital para el desarrollo de estas comunidades y del país. En la actualidad no es diferente esta realidad. Los habitantes del Guayas tienen como preferencia viajar a esta provincia por su cercanía.

Referencias bibliográficas

- Andrade Arteaga, Jenny Génesis, y Stefanie Del Rocío Pincay Segura. "Guía Virtual sobre la Gastronomía Tradicional del Cantón Naranjal de la provincia del Guayas". Tesis de pregrado. ESPOL. 2016. <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/35482>.
- Andrade Rodríguez, Alejandro Juvenal. Naranjal en su historia. Guayaquil: 2012.
- Brillat-Savarín, Jean-Anthelme. Fisiología del Gusto. Barcelona: Óptima, 2001.
- Coello, Alejandra, et al., "Inventario de recursos gastronómicos con potencial turístico del cantón Naranjal, Guayas". Tesis de pregrado. ESPOL. 2009. <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/1621>.
- Dirección Provincial de Planificación. "Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia del Guayas 2021-2023". Prefectura del Guayas, 2021.
- Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAE). "Reporte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) - periodo 2021" <https://bit.ly/3SSrDLp>
- Montes Ortega, L. E., Lloret Fernández, I. y Miguel Angel López. Diseño y gestión de cocinas. Manual de higiene alimentaria aplicada al sector de la restauración. Madrid: Ediciones Diaz Santos, 2018.
- Organización Mundial del Turismo. "Turismo y patrimonio cultural inmaterial". Madrid: OMT, 2013. <https://doi.org/10.18111/9789284415397>
- Organización Mundial del Turismo y Basque Culinary Center. "Guía para el desarrollo del turismo gastronómico". Madrid: OMT, 2019. <https://doi.org/10.18111/9789284420995>

FOTOREPORTAJE

Naranjal, tierra del cacao

Relato: Ángel Rojas

Fotografía: Tania Macera Torres



Lo que hoy se conoce como Hacienda Agrícola El Pechichal fue propiedad de Homero Castro. La compañía fue fundada por Hortensia Mata en 1932, dedicada a la exportación a Europa de la cascarilla de la que deriva la quinina para atender enfermedades tropicales como la fiebre amarilla.

Manuel Rojas adquirió esta empresa en 1958 y hasta el día de hoy pertenece a sus descendientes. Desde ese entonces es una hacienda 100% productora de cacao nacional de fino aroma.





Cada hectárea de cultivo rinde de 7 a 8 quintales y es el cacao es mayor calidad del Ecuador. En la Hacienda El Pechichal trabajan aproximadamente cien personas.

Narciso Sánchez está en la hacienda desde que nació, Ricardo Quiñónez tiene muchos años, Jorge Aguilar que es quien está a cargo de la calidad de los cultivos. Ricardo trabajó con mi tío Miguel, a quien mi abuelo puso a cargo desde un inicio de la hacienda. La casa tiene un sello hecho en 1937, queremos recuperar la casa a través del Teatro Sánchez Aguilar - cuenta Ángel Rojas.





El Pechichal tiene 2.200 hectáreas aproximadamente, está compuesto por la zona de Pechichal, Río Blanco y un lote pequeño que le llamamos *la perrera, la cárcel, la ladrillera, enjabadora*, tiene varios nombres, ese lote tiene entre 80 a 90 hectáreas.

Tenemos mucho por recuperar. Queremos dar a conocer la calidad de nuestro cacao porque eso es nuestro mayor legado.

Queremos que se conozca la hacienda, las condiciones de vida que brindamos a quienes trabajan aquí. Nuestra meta es ser autosuficientes, que la hacienda provea servicios a los trabajadores y que signifique ingreso para la hacienda. Queremos mantener cuanto podamos el cacao nacional y re sembrar cuanto podamos de CCN51.



La mejor seguridad que tenemos es generar confianza en los trabajadores que ayudan en el cuidado de los cultivos. Aquí llega la cosecha desde Río Blanco, se mide por cajones y el costo de cada cajón son 7 dólares. De cada árbol se selecciona en la cosecha que frutos se deben coleccionar, no son todos los frutos los que en una cosecha se recogen, esto significa que se tiene que recorrer en los cultivos. Es importante recorrer los cultivos para evitar pérdidas de la producción porque si no recorre los productos se pierden.

Desde que el cacao llega al Pechichal transcurren 7 días en el proceso de fermentación. Llega hasta 49 grados de temperatura en el proceso de fermentación, cuando la temperatura desciende sabemos que está listo y pasa al secado. Normalmente lo trasladamos a los tendales para que reciban aire y sol, y se lo levanta antes de llevarlo a la secadora. Cuando el clima no ayuda, llueve o está nublado no se avanza en el secado y usamos un sistema artificial en la secadora, removiendo, para esto se enciende y apaga el fuego para que el cacao lleve aire y calor.





Al cacao se lo seca y se zarandea para que vaya limpio y sin impurezas. Este producto final es el que se entrega, al momento entregamos a una empresa nacional que se llama Ecuador Orgánico, son de Cuenca y de Quito, llevamos dos años de trabajo con ellos y entregamos 400 quintales mensuales. Queremos llegar a 500 y cuando bajen las cosechas llegar a 200 quintales. Al momento tenemos 600 hectáreas en producción. Cuando no se atiende a tiempo completo, baja la producción, estamos en planes para replantar y traer una variedad de cacao blanco que se conoce como porcelana y que tiene buen precio en el mercado exterior.



Aquí tenemos cacao trinitario, cacao forastero que forman el cacao nacional. Tenemos un vivero donde están los árboles que sirvieron para formar el CCN51. Somos la única hacienda que puede decir eso, tenemos variedad de producto, unos mas dulces y otros ácidos. Homero Castro fue quien creó el CCN51 y es el que los campesinos producen y que ha evitado que emigren a la ciudad, porque una mata produce 35, 40 quintales por hectáreas. Esto para campesinos que tienen 3, 4 hectáreas que no fertiliza, que poda el mismo, saca en 3 hectáreas 30 o mas quintales y al año llega a cerca de 12 mil dólares que no va a ganar con un sueldo básico al año.



En nuestra hacienda producimos orgánico, si se fertiliza con químicos se obtienen más quintales por hectárea. Queremos rehabilitar el acceso a zonas de bosques que están por Río Blanco. Hacia Molleturo hay una cueva donde dormían quienes venían desde Cuenca. En todo lo que he investigado y leído no he encontrado nada referente al Camino del Inca, pero sí sobre el Camino de los Arrieros. Al parecer tenía la gente de Cuenca y la señora Hortensia Mata la esperanza y promesa que el camino hacia Cuenca iba a pasar por Río Blanco y por



eso compraron esas tierras, pero el camino no se construyó por esa zona y vendieron las tierras.

Nosotros tenemos registrado en el IEPI la marca Pechichal, hemos estado en ferias de pequeña industria y estamos conscientes que exportar el producto es rentable si tiene valor agregado, Ecuador exporta el 98% en grano. Esto sucede porque se mezcla el cacao, el objetivo es exportar cacao de un solo origen y esa es la intención a futuro.





Francisco Vera, 79 años.
Naranjal – Guayas



María Alay, 51 años.
Paján – Manabí



Solanda Mejía, 53 años.
Chone – Manabí



Pedro Esmeraldas, 60 años.
Flavio Alfaro – Manabí



Gregorio Perea, 72 años.
Pedernales – Manabí



Victoria Canchingue, 31 años.
Esmeraldas



Liliana Pavón, 30 años.
Naranjal – Guayas



Ricardo Quiñonez, 39 años.
Pedernales – Manabí



Néxar Sánchez, 37 años.
El Empalme – Guayas



Narciso Sánchez, 64 años.
Naranjal – Guayas



Zheisneer Robles, 33 años.
Naranjal – Guayas



Alex Intriago, 23 años.
Pedernales – Manabí



Jorge Aguilar, 37 años.
Venezuela



Eiter Cheme, 37 años.
Pedernales – Manabí



Erwin Manzana, 32 años.
Balzar – Guayas



Wilmer Palagüachi, 42 años.
Naranjal – Guayas



Gabriel Giler, 25 años.
Flavio Alfaro – Manabí



Deysi Cheme, 38 años.
Pedernales – Manabí



Ángel Rojas.
Propietario y Administrador.

Ocidente -

Borde de Ocaña

Rio de Cañar

Jungas de Cañar

Chayyunga de Peralta

Arrosal de Vintimilla

Playa de Ocaña

Pindal

Rio Cañar

Rio Shincay

Estero ecco
Rio Fogyo

Caimalán

Rio del Herrumbdo

Shicay

Ugalde
Luciana
Elibe
M.ª Ordóñez

Caimalán

Rio Marota

Tabapamba

Cause antiguo del

Isla

Rio Cañar

Rio de Palul

Loma de la Teresa

Rio Puticay

Rio Mihuir

Molleturo

Playa de

Abuilla

Joquinillo

Rio Norcay

Jesús María

Rio Cañar

Rio Suya
Pancho negro

Rio de Suya

Caminos de Maripal

Norte -

Rio Grande o de Cañar -

o Gualleturo -

Cañar -

Bueran

Chaupiyunga -

Bolija-paquiri -

o Bibliai -

Rio Rosario -

Rio Paripata -

Patul -

Lago de Patul -

Surampalte -

o A-roques

Oriente -

Cojitambo

o Aniquihata -

Junquillahuaco

Mihuir -

o Contrayabas

Cajas -

Quinoas -

Surruechu

Binincay -

o Sayausi

Cuenca

R. Masan

Rio Madero

Rio Yaurucay

SUR -

Este libro se terminó de imprimir en abril de 2023
bajo el sello editorial UCuenca Press, en su taller gráfico.

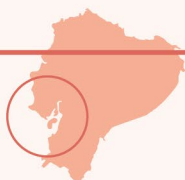
Cuenca - Ecuador

La presente obra parte de una colaboración interinstitucional entre la Prefectura del Guayas y la Universidad de Cuenca, en ella se juntan las voces de un equipo amplio de investigadores para reflexionar sobre aspectos de la memoria, el territorio y el habitus desde tiempos precolombinos hasta hoy.

Una ruta es un camino que une un punto con otro, pero en este caso, en esta región, no es una línea recta despojada de conexiones y conflicto, por eso mirarla con detenimiento implica comprender los fenómenos sociales y culturales que han unido a dos provincias que se encuentran a una corta y compleja distancia, hermanadas y enriquecidas por sus diferencias. De la Costa a la Sierra, de Guayaquil a Cuenca, o a la inversa, hay varias capas de sentido, direcciones, encrucijadas, evidencias de fuertes y diversos lazos.

Ocho artículos permiten comprender este vínculo de larga data, recorrer históricamente los desafíos de la vialidad, mirar desde la arqueología los caminos antiguos y poblarlos de voces, pensar en la memoria social y sus fiestas, detenernos en el paisaje y en el uso de sus suelos, en el comercio, comprender la configuración urbana, los asentamientos informales, los márgenes, y también deleitarnos con sus sabores y sus atractivos turísticos, sin dejar de pensar por ejemplo, en el cacao y su producción desde dentro, con rostros y nombres.

UCuencaPress



Visita nuestro catálogo digital y descarga de forma gratuita esta y otras publicaciones:

editorial.ucuenca.edu.ec



ISBN: 978-9978-14-512-8



9 789978 145128



UCUENCA