



SALAZAR, Ernesto, 2009, El camino de Maldonado. En *Los caminos en el Ecuador. Historia y desarrollo de la vialidad*, Macshori Ruales, ed., pp. 165-185. Hidalgo e Hidalgo Constructores, Anaconda Comunicación, Quito.

EL CAMINO DE MALDONADO

Ernesto Salazar

Introducción

Demasiado tiempo olvidados, los caminos antiguos han cobrado inusitada importancia en los últimos años. Arqueólogos e historiadores, conjuntamente o en forma independiente, han relevado el cúmulo de información social, económica, religiosa, tecnológica, que se puede obtener del estudio de las vías antiguas. Cuando recorremos nuestros paisajes, y observamos decenas de hombres y máquinas, calculando direcciones y gradientes, dinamitando peñascos, moviendo ingentes cantidades de tierra, no podemos dejar de pensar en la gesta de los antiguos humanos que enfrentaron similares retos. Cientos de caminos fueron construidos con precaria tecnología o simplemente “a mano”, por así decirlo, frase que, por cierto, cobra sentido real si hablamos de los caminos

precolombinos y coloniales tempranos del actual Ecuador.

En el noroccidente de Pichincha, es bastante conocida la existencia de caminos antiguos, que datan de la época colonial, aunque no se descarta que algunos de ellos tengan raíces precolombinas. El rasgo más interesante de estos caminos es la formación de una especie de zanjas, más o menos profundas, como resultado del tránsito continuo de personas y bestias de carga. Estas zanjas, llamadas localmente “culuncos”, son la evidencia más conspicua de los antiguos caminos del noroccidente y, por ende, vestigios históricos que deben ser conservados por el Estado ecuatoriano. En 2001, durante el reconocimiento arqueológico de la ruta del Oleoducto de Crudos Pesados (OCP), sector Sierra (Salazar 2001), se registraron algunas localidades donde el derecho de vía del oleoducto corría paralelo a tramos de culuncos o simplemente los atravesaba, ge-





Arriba: San José: camino en terreno plano.

Abajo: Probable emplazamiento del Tambo de Guarumos.

nerando una situación de conflicto con la política de conservación de recursos culturales, que el Ecuador aplica a través del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC). La mayoría de estas localidades resultaron estar relacionadas con el famoso camino de Esmeraldas, construido por Pedro Vicente Maldonado, a mediados del siglo XVIII. El presente trabajo recoge la información histórica y arqueológica disponible sobre la construcción y abandono del mencionado camino. Una versión preliminar fue publicada en *Ecuador Terra Incognita* (Salazar

2002) y una ponencia sobre el tema fue presentada en el Segundo Congreso de Caminería Andina, en octubre de 2003, no publicada.

La economía y los caminos de la Real Audiencia de Quito

La economía de la Audiencia de Quito giraba en torno a la manufactura textil y la producción agrícola, que crecerán paulatinamente en busca de mercados exteriores. Desde el siglo XVII, por ejemplo, se observa una diversificación de textiles para satisfacer la demanda, así como importantes exportaciones de cuero, ya crudo o curtido, y productos manufacturados, agrícolas y alimenticios (harinas, cecinas, conservas, cereales, lanas, cuerdas, etc.). Por otro lado, las importaciones de bienes de consumo, como telas, libros, papel, aceite, bebidas alcohólicas, etc., hicieron de la Real Audiencia un centro importante de articulación económica de carácter regional e inter-regional (Ponce Leiva 1998:409). Tal fue la intensidad del comercio quiteño, que Super (1987:59) no ha dudado en calificar a Quito como una ciudad de "frenética vida comercial".

La circulación de productos requería, por cierto, de una estructura vial adecuada al volumen del movimiento económico, un asunto en que la Real Audiencia mostraba claras falencias. Ponce Leiva (1998: 410) ha señalado acertadamente la precariedad de las vías quiteñas, tanto de carácter externo como interno. En efecto, desde el siglo XVI, Quito contaba solamente con tres vías al "exterior": la del Norte hasta Cartagena de Indias, la del Sur hasta Lima (llamada "Correo de Lima") y la de Guayaquil, la más corta y más utilizada (aunque de difícil travesía en el invierno), porque permitía el acceso al comercio marítimo.



En casa, la situación vial tampoco era halagüeña. La fragosidad de los caminos quiteños no permitió el uso de carretas como en Argentina, Brasil o los Estados Unidos. Por ello, los comerciantes recurrieron a la utilización de mulas para movilizar sus productos, lo que se hacía en enormes caravanas que, al decir de Super (1987:68) eran “verdaderas ferias ambulantes”. El 24 de junio de 1871, el sacerdote Joseph Kolberg, que venía desde Europa invitado por García Moreno para trabajar en la Escuela Politécnica, se encontraba en Sabaneta, cerca de Guayaquil asistiendo a los preparativos del viaje a Quito: “Si se hace cuenta”, dice, “de todos los preparativos previos en Guayaquil, luego las compras en Babahoyo y demás, resulta que un viaje a Quito es más considerable que uno de Europa a las Indias occidentales” (Kolberg 1996:258). El acompañamiento del

religioso, que incluía algunas monjas y un séquito de soldados para ayudarlas a tener las riendas de la mula y protegerlas de una probable caída, no era pues de poca monta: “Nuestra caravana constaba de 20 a 25 bestias y conforme a la dificultad del camino, de 40 a 60 personas. Y cerca iba todavía una segunda caravana con unas 15 bestias de carga, con pesados equipajes que debían entrar al mismo tiempo que nosotros en Quito” (Kolberg 1996:260). Y cuando viajaban los comerciantes o los contrabandistas, el asunto se salía de proporción. A fines de 1736, entraron en la plaza mayor de Quito “diferentes recuas de mulas cargadas de botijambres, planchas de plomo y cajones cerrados” a cuenta de don Joseph de Araujo y Rio, flamante presidente de la Real Audiencia de Quito (Ramos Gómez 1993:3). Los arrieros declararon que las cargas que traían eran

Vista desde Nanegalito hacia los Andes de Otavalo, con la reserva Maquipucuna en el primer plano.



*Estribaciones occidentales
del Pichincha.*

130 y que muchas más venían rezagadas (Araujo fue acusado de contrabando y al cabo de algunos años absuelto).

Estos viajes requerían, pues, de caballerizas de alquiler, arrieros hábiles, cocineros, buscadores de leña y pienso, constructores de abrigos, soldados, guías, sirvientes, ropa de cambio según el terreno que se atravesase, comida, todo lo cual se simplificaba o se complicaba, según la envergadura de la comitiva y su posición en la escala social. En todo caso, se puede imaginar fácilmente el talento organizativo que debían tener los viajeros, para cubrir los mil y un detalles de una travesía en que personas, animales y productos debían funcionar al ritmo de un reloj para cubrir largas distancias en el menor tiempo posible.

La necesidad cada vez más creciente de las élites serranas por un comercio más

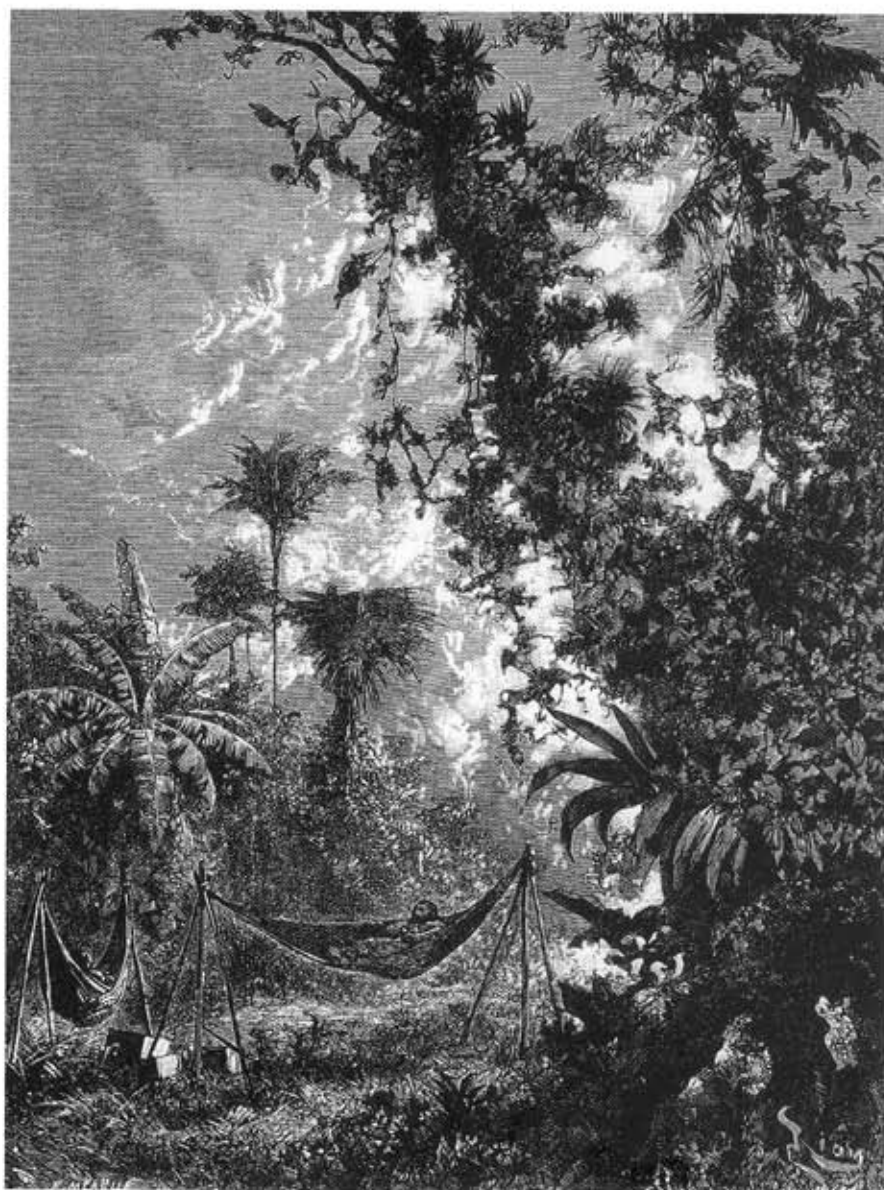
expedito a la “Mar del Sur” (Océano Pacífico), determinó que en los siglos XVII y XVIII se exploraran rutas más cortas de comercio exterior a través de la provincia de Esmeraldas. Al final, se cristalizaron solo dos proyectos viales: el camino de Ibarra al río Santiago, llamado camino de Malbucho, y el de Quito al río Esmeraldas, llamado camino de Esmeraldas o de Maldonado (Rueda 1992).

El camino de Esmeraldas

Desde el siglo XVI, la búsqueda de una vía de penetración a Esmeraldas fue un empeño constante de los quiteños. Antes de 1553, la fama del oro y esmeraldas de la provincia, llevó a los españoles de Quito a organizar dos exploraciones a Esmeraldas, una del Capitán Jhoan Rojas, quien entró por Lita y Quilcas (camino de Malbucho), y otra del Capitán Baltasar Balderrama,

quien entró por una ruta desconocida, la de Sicchos, al sur del Pichincha, rutas que terminaron en lugares distantes de la costa, la primera en Punta Manglares y la otra en Cabo San Francisco. Cabello Balboa (1945:23) hizo referencia a la existencia de un camino intermedio, probablemente por el noroccidente de Pichincha, cuya existencia aparentemente no fue revelada por los indios acompañantes de estas expediciones. En todo caso, estas rutas probablemente no estaban muy bien fijadas o eran muy difíciles de transitar, ya que en 1553, ante el sometimiento violento que impuso el negro Alonso Illescas sobre los indígenas locales de Esmeraldas, las expediciones punitivas de los españoles contra el rebelde no salieron de Quito, sino de Guayaquil, vía Portoviejo hasta Esmeraldas. Eventualmente, numerosas expediciones se hicieron desde Quito, a través de las boscosas selvas del noroccidente de Pichincha. Salomon (1997) menciona tres momentos importantes de penetración: el primero de 1600 a 1620, en el que se destaca la ruta explorada por Pedro de Arévalo, por Cotocollao-Nono-Alambi-Gualea-Tambillo; el segundo de 1678 a 1737, en el que se destaca la ruta de Nicolás de Andagoya por Calacalí-Nanegal-Gualea-Urco Yanbe-Tambillo, y el tercero de 1737 a 1790, en el que se destaca el camino de Maldonado por Cotocollao-Nono-Monserrate-Guarumos-El Castillo-San Tadeo-Ingachaca-Niguas. Hay información documental dispersa sobre estos caminos (Cf. Zúñiga 1951:145ss para un breve recuento de todas las exploraciones), aunque el núcleo de documentos más utilizado es la recopilación que, para conmemorar el Segundo Centenario de la muerte de Pedro Vicente Maldonado, hiciera José Rumazo (1948-49) en los archivos de España, y que consta de más de 400 documentos.

Cabe señalar que todas estas rutas son las



Campamento: Las hamacas de Nanegal (noroccidente de Pichincha). Dibujo de Riou, según croquis de André.

llamadas de "tierra", ya que cruzaban las estribaciones del Pichincha hasta llegar a uno de los ríos de la selva costera, donde comenzaba la "ruta de agua" que eventualmente confluía en el río Esmeraldas, dejando a pasajeros y comerciantes a orillas de la Mar del Sur. Se conoce que había dos embarcaderos interiores, el del río Silanche y el del río Caone, adonde acudían los zambos de Esmeraldas para recibir a los viajeros y ayudar en la descarga de productos (Astorga 1948:83).

El noroccidente, escenario de las gestas viales de la Real Audiencia, comprende las

estribaciones septentrionales y occidentales del volcán Pichincha, terreno accidentadísimo y boscoso donde una serie de cuchillas abruptas se suceden, con paulatino descenso de altura, hasta los terrenos planos de la llanura costera de la provincia de Esmeraldas. La exploración realizada durante el rescate arqueológico de la ruta del OCP permitió constatar que las cuchillas tienen entre 5 y 8 m de ancho, con descensos abruptos a cada lado, de 50-100 m de profundidad. Por ende, es razonable especular que la ocupación humana de las cimas de las cuchillas, tanto en tiempos precolombinos como coloniales, debió ser bastante restringida. En esta zona, los únicos lugares que lograron atraer a los

*Trecho del camino
en San Tadeo.*



humanos son las pequeñas llanuras aluviales que se han formado en el curso de algunos ríos del noroccidente, como es el caso de La Merced. Cuando las cuchillas se abren en altozanos planos, la ocupación humana debió enfrentar otro reto importante, la falta de agua (aún hoy, la gente que vive en estos altozanos debe aprovisionarse del líquido elemento en recipientes de plástico llenados en el fondo de los valles y transportados, felizmente, a lomo de mulas). De ahí que en esta zona no se encuentren importantes concentraciones humanas, ni vestigios arqueológicos, en la abundancia como hay en las zonas más bajas del noroccidente. Excepto, tal vez, un camino largo que, desde Nono hacia el oeste, toma el dorso de las cuchillas, y serpentea, hundiéndose intermitentemente en los culuncos, hasta llegar a las tierras bajas: el camino de Maldonado.

En efecto, la ruta de Esmeraldas gira en torno de la figura de don Pedro Vicente Maldonado, riobambeño de familia ilustre, astrónomo, naturalista y cartógrafo, que aparentemente construyó el camino con sus propios gastos, a cambio de varias mercedes, entre ellas la Gobernación de Esmeraldas, la facultad de adjudicar empleos militares a lo largo de la ruta, y otros privilegios fiscales, como peajes y aduanas.

En el expediente publicado por Rumazo (1948), se observa repetidamente que el camino estaba diseñado para el comercio con Barbacoas y Chocó en la costa, y con Panamá, considerada entonces la "puerta de Europa". Sin embargo, no pocas dificultades tuvo que afrontar Maldonado para tener la aprobación de la Real Audiencia. Había temor, por ejemplo, de que la nueva vía convertiría a Quito en objeto de invasiones u hostilidades de piratas, o de que esta sirviera más para la introducción de contrabando que para el

comercio legítimo. Todo ello sin contar las voces que argumentaban contra los demasiados privilegios que tendría Maldonado por la construcción de la vía, o la protesta de los indígenas del noroccidente ante la perspectiva de una nueva exacción tributaria, al menos en aporte de trabajo gratuito local, para la construcción del camino (Salomon 1997:102). En fin, no dejaba de causar malestar el hecho de que el camino de Maldonado no pasara por algunos pueblos del noroccidente, como Nanegal y Gualea, que tuvieron que contentarse con caminos secundarios a la gran vía.

Finalmente, la construcción del camino fue autorizada por la Real Audiencia en 1735 y su terminación aprobada en 1741, previa la "fiscalización" de la obra por parte de Joseph Astorga, quien, en un viaje de siete meses, recorrió tanto el camino de tierra como el de agua, hallándolos a satisfacción. El Consejo de Indias alabó al constructor y a la obra, en estos términos: "deviendose a la conducta de Maldonado, su constancia y mejor delineación del camino, el que venciendo la empinada cordillera de Pichincha, y lo impenetrable de los montes, y superando las dificultades que ofrezcan los caudalosos ríos que nacen y pasan por aquella provincia, aya abierto a sus propias expensas (...) camino ancho limpio, derecho, y capaz para traginarse en mulas en qualquier tiempo del año, sin río ni puente alguna que atravesar desde Quito a el embarcadero nuevo del río esmeraldas, donde termina el camino de tierra (...)" (Informe 1948:186).

Pedro Vicente Maldonado murió en Londres en 1748, sin haber podido ejercer muchos de los privilegios concedidos por su hazaña. A partir de entonces, y desprovisto del apoyo de la Audiencia, el camino languideció en abandono y se fue destruyendo casi por completo.



Derrotero de la vía

En cuanto al derrotero, Astorga señala que, luego de salir de Quito y Cotacollao, la primera estación del noroccidente es la de Nono, de donde el camino sale hacia el norte dando un amplio rodeo para evitar las laderas del Pichincha. Seguidamente toma el cerro de Monserrate (¿actual Cruzloma?) hasta su cima, y vira al Oeste bajando por ladera suave donde se observan dos caminos, abiertos ambos por Maldonado: uno muy derecho, desechado por el constructor por fatigar mucho a las mulas, y otro con varias vueltas, y "bordos a uno y otro lado, tan bien sacados que podría bajar una calesa" (Astorga 1948:87). Este segundo camino es el "oficial", que baja hasta un profundo arroyo donde Astorga señala el desvío de las aguas para que camino y río vayan paralelos. Seguidamente toma otra montaña (¿actual Chiquilpe o Loma Murillo?) y "corre por ladera tan pendiente, que causa admiración el ver por ella un camino tan capaz y tan bien cortado, que la carga mas voluminosa no hallará en que tropezar" (Astorga 1948:88).

Terminada esta ladera el camino descien-

Cruzloma: camino de Maldonado (arriba), uniéndose a la carretera actual.



Camino hacia Ingapi, sector de Pacta, provincia de Pichincha.



Trama del Camino de Malbucho.

"Las personas debían ir sentadas en una tabla que tenía sus cuerdas pendientes de los hombros del indio. Llamaban estribo a la tabla y de ahí, ir en estribo, y estriberos a los peones que se dedicaban a esta pesada carga.

No deja de ser expuesto para el que va cargado por tropezar con las ramas, mal olor del sudor del indio, etc., aun sin contar con lo fácil que es que se caiga el indio, en cuyo caso hay mucho peligro para el que va cargado".

Francisca de Paula Martínez
El Gran Viaje.

de abruptamente a la profunda quebrada, que Astorga la llama alternativamente Guarumos o "de Miraflores" (seguramente la actual Guarumos), "por la que atraviesa el camino con rara prolijidad, pues siendo casi perpendicular la bajada, aun mas que la subida, ha sido preciso cortar las peñas, y hacer unas bueltas retorcidas, de suerte que ha quedado superable, y cómodo su tránsito" (Astorga 1948:88). Poco antes de llegar al fondo de la quebrada se encontraba un sitio llano con cultivos, hierba para las bestias y casas que servían de refugio para los pasajeros. Aunque inicialmente fue Maldonado quien construyó una casa, fue el dueño del sitio, don Ignacio Cabueñas, quien introdujo mejoras ante las perspectivas económicas que representaba el nuevo camino. El lugar (propiedad actual del Sr. Rosendo Albarracín) es fácilmente identificable porque es el único que forma una especie de repisa a mitad de la pendiente. Hay aquí alta probabilidad de que una excavación arqueológica sistemática

dé con los vestigios del antiguo paradero colonial.

Descendiendo al fondo de la quebrada, el camino sube a "un risco de peña de forma de collado tan escarpado que a su primera vista la horroriza, y parece que niega le pisen aun los ciervos: llámase Castillo Fuerte [actual Cerro El Castillo]" (Astorga 1948:89). Varios caminos se abrieron en este lugar, por los continuos derrumbes que ocurrían, por lo que "fue preciso subir a la mitad de dicho collado, abriendo en peñas una senda retorcida de cuatro bueltas, y luego se halla cortado el cerro en hilo horizontal por la peña viva hasta la falda de su otro lado, en la cual por otras bueltas retorcidas se baja hasta un sitio que permite un corto recinto, adonde tuvieron su casa, según dicen por mas de tres años, los que trabajaron en dicho camino" (Astorga 1948:90).

Salvando el lapso de 268 años que media entre la descripción de Astorga y la realidad presente del camino de Maldonado en Cerro El Castillo, no deja de sorprender la acuciosidad con que el fiscalizador de obra realizó su visita. En efecto, se puede corroborar su relato con los vestigios presentes en la mencionada montaña: un camino de subida 4-5 m de ancho que, en la cima, se reduce a un sendero angosto en la roca viva, pegado a la peña en un lado y a un profundo precipicio en el otro. El Castillo fue sin duda el reto más grande de Maldonado en la construcción del camino de Esmeraldas, razón por la que vale escuchar al mismo Astorga *in extenso*: "Es cierto que la subida, travesía y bajada de este pináculo o Castillo, que tendrá tres quadras, es tan primorosa y atrevidamente trabajada, que mas parece obra de aquellas antiguas celebradas, que obra reciente de estas partes, por lo que fue menester valerse del fuego calcinando las peñas, y en parte minándolas y haciéndolas volar

con pólvora. Es tan cómodo este camino, que pasan las mulas con dos petacas voluminosas sin topar en parte alguna, y aunque su travesía no llega a media cuadra, y el suelo es de peña sin resbalo, y tiene donde menos vara y media de anchura, por cuya razón no es necesario apearse de las cavallerías; no obstante es imprescindible el horror que ocasiona la caída desde un copete tan eminente hasta una profundidad como la que se descubre a la vista, cuya distancia perpendicular es casi de un cuarto de legua” (Astorga 1948:90).

A su paso por el lugar, en 1738, don Francisco Bayona pudo ver aún los “vestigios y señales de tiros de pólvora, de picos y baretas, y de quemazones de leña” (Rumazo 1948,1:156), enterándose además de las grandes penalidades que, por dos años, sufrieron los trabajadores, a menudo suspendidos de cabos sobre la peña. Después de El Castillo, Astorga vió dos caminos, uno sobre una cuchilla que sale del cerro El Castillo (probablemente la cuchilla que va a la actual Loma Bola) y otro que bajaba por la ladera de la cuchilla. Ambos fueron construidos por Maldonado, aunque el primero fue abandonado por los continuos derrumbes, en favor del segundo que fue parcialmente empedrado y empalizado. Eventualmente ambos caminos se encuentran al fin de la cuchilla en el sitio Ventanillas (actual Loma Bola o El Campanario).

De Ventanillas, el camino sigue por terreno ondulado hasta el tambo o posada de San Joseph (en la actual loma San José), que “se reduce a dos casas de palos y hojas, donde hacen mansión las mulas, aunque extrañó no hallar gente, ni tamberos que cuidaran del avío de los pasajeros” (Astorga 1948:91). Al tambo de San José llegaba el camino de Nanegal y Gualca, construido por Maldonado, luego de que este prohibiera a sus habitantes utilizar



el camino viejo para “impedir que ocultamente entraran a aquellas montañas los malhechores con robos y mujeres casadas, y los esclavos huidos de sus amos” o que se ahogaran los viajeros al pasar el río Alambí, vadeando o por su desvencijado puente de bejucos (Astorga 1948:92).

Siempre de bajada, y por camino más an-

Cruce de puente en el noroccidente de Pichincha. Grabado, siglo XVIII.



Derecha: Culunco en cerro El Castillo.

Abajo: Cuchillas boscosas en el noroccidente de Pichincha.

cho, se llegaba al Tambo de San Tadeo, donde Maldonado construyó “una casa de altos y baxos, prolixa y buena, y otra que sirve de cocina”, desde donde se podía ya divisar el pueblo de Mindo. Finalmente, de este tambo se salía, por camino casi recto hasta el Ingachaca, luego el pueblo de Niguas, y el Tambo de la Virgen, donde el camino se dividía en dos, uno para el desembarcadero del río Caone y el otro para el de Silanche, puntos donde comenzaba el “camino de agua” que eventualmente tomaba el río Esmeraldas hasta la Mar del Sur. En el desembarcadero de Caone, Astorga observó cuatro casas para albergue de los pasajeros, morada de los zambos de Esmeraldas, y la instalación de una fragua para un herrero que atendiera a las mulas.



El camino de agua

Al llegar al Embarcadero, los pasajeros cambiaban de transporte y vestimenta para el nuevo reto de su jornada: el “camino de agua”, que los llevaría a Esmeraldas. El viaje era generalmente en canoa y duraba 5 días, aproximadamente. Aunque los Niguas locales eran buenos canoeros en los ríos de la zona alta, no se aventuraban hasta Esmeraldas por temor de los negros. Por ello, los pasajeros estaban acostumbrados a esperar a los zambos, que acudían prestamente al menor rumor de viajeros en camino. Por cierto, no faltaban ocasiones en que los pasajeros arribaban al Embarcadero y lo encontraban completamente abandonado, circunstancia que se agudizó con la apertura del camino de Maldonado, forzando paulatinamente a los Niguas a involucrarse en el tráfico fluvial. Eventualmente, el consenso logrado fue favorable a la navegación por el Esmeraldas, y se volvió cosa rutinaria ver canoas “multiétnicas” con canoeros zambos, y niguas transportando a pasajeros mestizos y blancos. Los zambos eran conocidos en la región como los mejores canoeros del Esmeraldas porque conocían los secretos del río hasta el último detalle, “con tanto dominio que jamás temen suceso fatal, ni para ellos lo es el que se boltee la canoa ni el caerse de ella, porque de cualquiera parte no solo salen ellos a nado, sino que también favorecen la canoa” (Astorga 1948, 102).

La jornada fluvial era un poco más agradable que el viaje de tierra, y no tenía, al parecer, paradas fijas ni tambos. A la tarde, simplemente, la canoa se hacía a la orilla en algún lugar algo despejado y se pasaba la noche en refugios de hojas, los mismos que, al decir de Astorga (1948:99), se construían “en menos de una hora”. La siguiente jornada comenzaba a las seis de la mañana, y tenía dos o tres descansos,



que los zambos aprovechaban para beber “una bebida que hacen de plátano molido y fermentado que llaman quieble” (Astorga 1948:101). Don Astorga se maravillaba de que la embriaguez de los zambos en vez de llevarles al sueño o al cansancio, más bien les daba energías para culminar la jornada. Por cierto, no todos los pasajeros eran igual de condescendientes. En 1738, cuando el camino estaba aún en construcción, un grupo de españoles, impedidos momentáneamente en Esmeraldas de seguir camino a Lima, decidieron visitar Quito y el camino en construcción.

Culunco que recorre entre Ubillús y Pinantura.



Don Francisco Bayona se quejó de que el camino de agua hasta el Embarcadero lo hicieron en diez días, en vez de los cinco o seis de navegación regular, porque “los zambos de las canoas hacían muy cortas jornadas por ir logrando sus cacerías” (Bayona 1948:154).

En general, la navegación se hacía al canaleta, para lo cual el zambo piloto tenía que maniobrar continuamente para evitar la parte media del río, donde la corriente es más fuerte. Usualmente el remero seguía un trecho por una orilla y luego cambiaba a la otra, por otro tramo, a fin de eludir sectores con palos caídos o de poca profundidad. En ciertos sectores, sobre todo cerca de Esmeraldas, la canoa iba muy pegada a la orilla, lo cual dificultaba la travesía por la frondosa vegetación que se doblaba sobre las aguas a manera de túnel. Ciertamente, en días de sol, la cobertura vegetal era una gran ventaja, pero a menudo impedía ver los alrededores, sobre todo si había varias canoas subiendo y bajando conjuntamente por el río.

Las canoas eran de tamaño variado y las más grandes llegaban a “22 varas de largo, vara y media de ancho, y una de alto”, según Astorga (1948:101). La posibilidad de usar chatas y bergantines como en los ríos de las Cruces y Magdalena tenía fuerte obstáculo en la corriente del río Verde que desemboca en el Esmeraldas, y en la localidad de San Joseph, donde había un encañonado muy correntoso. La capacidad más bien limitada de la canoa para el transporte de pasajeros y exportaciones, hizo que se pensara en la utilización de balsas, para lo cual Maldonado hizo una exitosa demostración de su uso. En efecto, mandó a construir una balsa muy grande y sólida, en la que embarcó 125 quintales de frutos y productos de Quito, y los envió a Panamá a cargo de cuatro zambos y dos Niguas. La bajada del Embarcadero a



Amanecer en el noroccidente de Pichincha.

Un camino trajinado por los misioneros desde antes de la fundación de Ibarra era por Quito - Guayllabamba - Tocachi - Otavalo - Salinas - Ambuquí - Río Lita - Guacal - Pan - Pusubí que lo hacían en dos jornadas. Este camino pasaba por la montaña de Malbucho, lugar del que tomaría el nombre.

Izquierda: Detalle del Mapa de Maldonado donde se puede ver la ruta desde Quito hasta Esmeraldas.



Precipicios en el noroccidente de Pichincha.

Esmeraldas no les tomó más de dos días (Astorga 1948:102). Esta demostración, sin embargo, fue solamente uno más de los múltiples retos con que Maldonado acostumbraba sorprender a sus trabajadores para mostrar su eficiencia. De ordinario, la travesía fluvial se hacía en canoa y tomaba de cinco a siete días para cubrir la distancia del Embarcadero a Esmeraldas.

La utilización del camino

El camino de Esmeraldas tenía una longitud aproximada de 45 leguas, que equivalen a 253 Km, de los cuales 126 correspondían al camino de tierra (Monroy 1935, 1:195). Su construcción fue esperada con ansias por la Real Audiencia, de manera que desde el comienzo mucha gente trató de usar la vía para travesías de urgencia, o para ver los trabajos y es-

cuchar del constructor mismo sus planes futuros. A su llegada al reino de Quito, en 1736, la Comisión Geodésica Francesa se dividió en dos a la altura de Manta, una que entró por Guayaquil, y otra al mando de La Condamine que entró a Quito "por la inusual vía del semiabierto camino de Esmeraldas, que cartografió Louis Godin" (Ramos Gómez 1995:148). Don Patricio Antonio de Rivera en su viaje de Esmeraldas a Quito, en 1740, señala que fue atendido en la partida por el propio Pedro Vicente Maldonado, quien "le avió con suma promptitud, en una buena canoa gobernada por cuatro hombres". Remontó cómodamente el río Esmeraldas en ameno viaje, y desembarcando en el sitio de El Inga "halló avios prompts de mulas e yndios (...), y sin apearse en parte alguna" llegó a Quito, en ocho días y medio (Rivera 1948:313). En cuanto al

camino mismo, señala que le pareció "muy bien avierto, y con grave trabajo y sumo gusto". Indica además que el camino "nunca podrá abrirse por otra parte, porque el avierto prosede por una colina o puente de tierra que es un lomo formado desde el Embarcadero hasta cerca del sitio de Nono". No deja de anotar la existencia de cinco tambos cómodos en la ruta, y las ventajas de este camino para el comercio, ya que era más fácil que por él llegaran a Panamá los alimentos frescos, mientras que los que iban de los puertos del Perú "llegan corrompidos y quasi inservibles" (Rivera 1948:314).

Había cuatro tambos importantes: Guarumos, San José, San Tadeo, La Virgen, a los que habría que añadir los de los Embarcaderos del Caone, del Silanche y del río Esmeraldas, al fin de la ruta, que se encontraba junto a este río, a hora y media de camino del mar. Eventualmente los de los ríos Caone y Silanche cayeron en desuso, con la construcción del Embarcadero de Puerto de Quito, el puerto definitivo interior -y más grande, ubicado más allá de la confluencia de los ríos mencionados- al presente, a 4 km al noroeste de la actual ciudad de Puerto Quito (Martínez Sampayo 2004). Generalmente dotados de una o dos casas para los pasajeros y alguna otra para el cuidador, los embarcaderos fueron el continuo dolor de cabeza de Maldonado, a pesar de sus previsiones en cuanto a mantenimiento. Desde San Tadeo hasta el Embarcadero, que ya es tierra baja, Maldonado hizo sembrar campos de cultivo y extensos pastos de gramalote para las bestias, contando en la parte alta (hasta Nono) con la presencia espontánea del suro, que comían bien las mulas (Astorga 1948:109). Asimismo, contrató indios locales para que atendieran las posadas, pero a menudo estos no acudían al trabajo, dejando abandonados bienes y pasajeros. De hecho, Astorga encontró en



Cruce de puente colgante sobre un río en el noroccidente de Pichincha, Grabada, siglo XVIII

su viaje dos veces que los tambos estaban abandonados. Esta situación no era precisamente agradable para el viajero que necesitaba descanso y alguna comida luego de su larga jornada. Lamentablemente, no había servicio de "restaurante", de manera que lo más común era que los pasajeros llevaran en sus petacas alimentos para el camino, los mismos que difícilmente podían ser preparados en el tambo, ya que a menudo no había leña disponible. No sorprende entonces que los pasajeros mestizos y los indios utilizaran tablas y maderos de las mismas casas para cocinar



Camino abierto en roca viva.

1781

Se realizan gestiones (intensas en la Presidencia de Quito y con el Rey de España para ejecutar los trabajos del camino que una Quito y Popayán con los ríos Saraguro y Esmeraldas para permitir la salida de productos agrícolas hacia Tumaco, el Chocó, Panamá y Acapulco desde el sector norte, especialmente de Ibarra.

o calentarse (Astorga 1948:91). Maldonado acababa reparando las casas sin lograr solucionar el problema de la atención.

Cuando no había mulas disponibles, y esto parece haber sido muy frecuente, se recurría a los Niguas para que llevaran las cargas. Con motivo del transporte de una carga dejada por la fragata Santa Rosalía en Esmeraldas, en 1741, los Niguas reclamaron que el peso máximo a cargar era de tres arrobas, como había estado convenido con el Gobernador Maldonado, para la travesía por el camino construido. Un testigo declara que vio "abrir algunos surrones de tinta añil, y que los indios hacían cargas pequeñas, pesándolas en romana para poderlas cargar" (Rumazo 1948, 1:281). Digo "testigo" porque las valijas en tránsito no podían ser abiertas sin la presencia de testigos cuidadores de la integridad del cargamento, hasta el lugar de destino, donde se constataba que no hubiera faltantes en el mismo. De paso, se puede señalar que el cargamento consistía de 72 zurrone de tinta añil, 4 cajones, 3 cofres y 5 petacas (en Rumazo 1948, 1:273). De manera que el lector puede imaginarse, además de los cuatro pasajeros desembarcados, la pequeña muchedumbre de indios cruzando la selva con el cargamento.

Maldonado había explorado la región y, por ende, la conocía como la palma de su mano. Además había entrado en contacto con las poblaciones indígenas locales y había establecido un *modus vivendi* para regulación del tráfico en el camino y la provisión de servicios pagados. Al final, Maldonado parece haber perdido la cuenta de lo que le había costado la construcción del camino, que duró siete años. Pagaba a cada peón 2 reales (4 en el sector de El Castillo) por día, más comida y ración de tabaco diarias.

En algún momento, llegó a tener 160 hombres trabajando, que representaban unos 60-70 pesos por día. Cuando se le iban los peones a descansar, Maldonado los sustituía con gente de Quito, y personal suyo traído de sus haciendas de Riobamba. Tanta gente trabajó en el camino que Astorga (en Rumazo 1948, 1:250-251) señala que "parecía una novela la relación que hacían asegurando que el dicho Gobernador, para animar a la gente, y por precisión, andaba casi desnudo explorando y atravesando las montañas, adelantándose a romper las dificultades, de suerte que aun los montaraces del país no podían sufrir las fatigas e inclemencias a que el se exponía". Don Francisco Bayona indica que entre los indios y zambos "lo mismo era oír su nombre que sujetarse a razón y reparo" de lo que infirió "la sagacidad y industria y buen tratamiento con que el dicho gobernador se había hecho dueño de las voluntades de gente tan ruda y silvestre" (Rumazo 1948, 1:155-156). De paso, varios testigos han mencionado cómo Maldonado daba en cada lugar órdenes y consejos para el mantenimiento del camino. Su temperamento y su conocimiento del quichua y de algunos dialectos locales facilitaron, sin duda, una relación más fluida con los indígenas. Sin embargo, las regulaciones para la utilización del camino les afectaron mucho, particularmen-



te a los indios de Gualea y Nanegal por la prohibición de usar su camino antiguo en favor de la nueva vía, a pesar de que por ella los indios salían a Quito en tres días "con sus cargas sin retardos, ni riesgos, ni daño a sus frutos" (Chavarría en Rumazo 1948, 1:235-236). En el fondo de la inconformidad de los indígenas se percibe el temor de una inminente colonización del Noroccidente por mestizos y blancos.

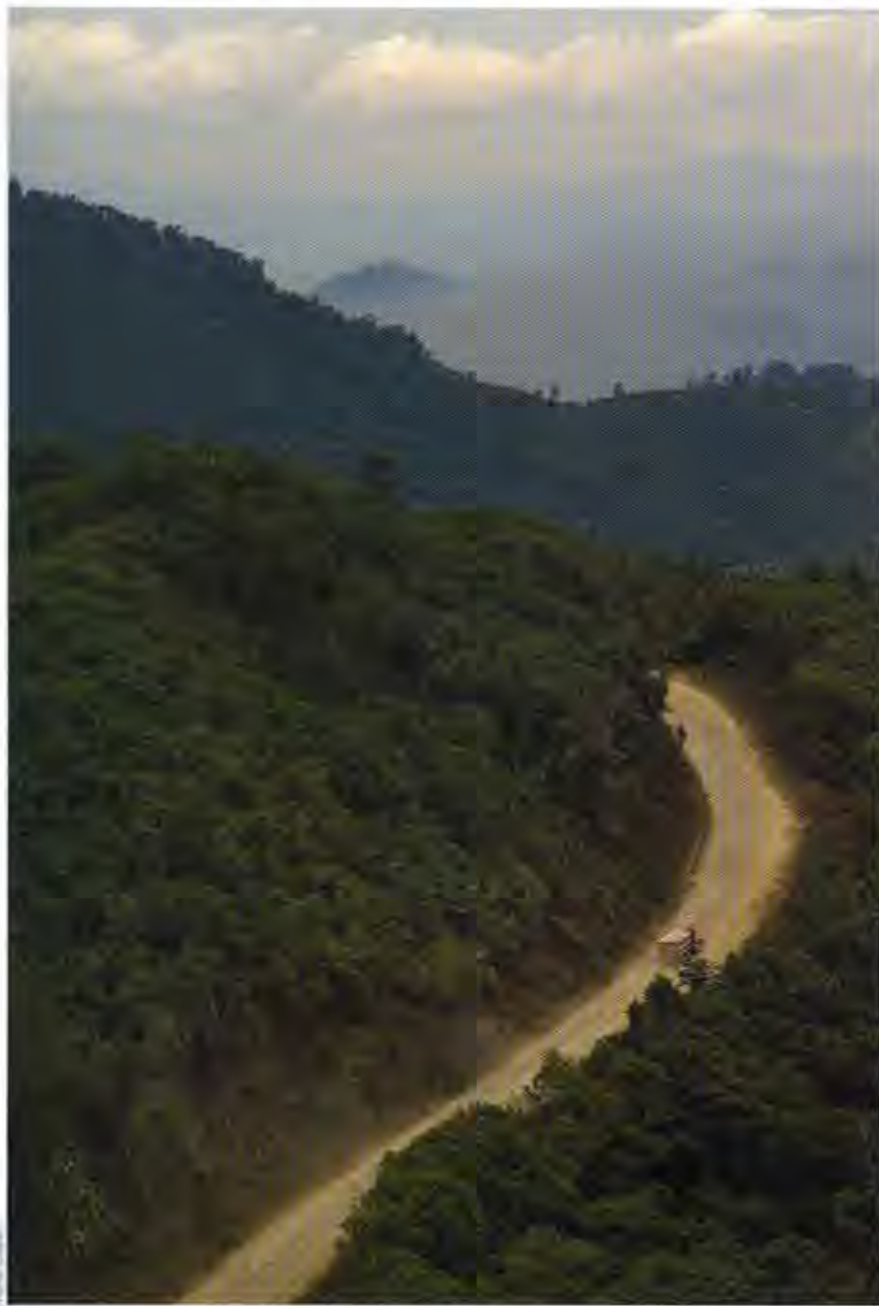
La destrucción del camino de Maldonado

Luego de la ausencia y muerte de Maldonado, este gran camino comenzó a deteriorarse por falta de cuidado. Alguna información sobre lo ocurrido se ha filtrado en el expediente que gira en torno al reclamo de mercedes que hizo a

la Real Audiencia de Quito, doña Juana Maldonado y Sotomayor, hija de don Pedro Vicente. En 1751, se presentó ante el Concejo de Quito don Manuel Diez de la Peña, marido de doña Juana, solicitando que, en vista de que don Pedro Vicente no dejó a su hija "otra herencia ni caudal", se le conceda el usufructo del camino de Esmeraldas, por una vida, para completar las dos que originalmente se asignó a Pedro Vicente por la construcción del camino. Dado que el asunto tenía que ser resuelto por el Virrey de Santa Fe, este ordenó a la Real Audiencia en 1753 una instrucción sumaria que diera cuenta sobre el estado del camino y la utilidad que prestaba a la corona (*Información* 1948).

Siete testigos, vecinos de Quito, comparecieron, declarando unánimemente que el

El bosque nublado desde el camino Alóag-Santo Domingo.



El camino hacia Selva Alegre y García Moreno, en la provincia de Imbabura.

camino no daba utilidad alguna a la corona. Aunque cinco de los siete testigos no lo habían recorrido, algunos aportaron que, por rumores, se sabía que el camino era difícil. Francisco Larrea Burbano señaló que el camino era "corriente" en tiempos de Maldonado, y que al ausentarse éste, "se cerró algo por ser tierra fragoza y de montaña y de poco tragín" (*Información* 1948:273). Ramón Vozmediano había también oído de la fragosidad del camino y de la necesidad de un continuo mante-

nimiento para transitar la vía (*Información* 1948:274). De los conocedores, Juan Romero aseveró que lo había recorrido en 1748, y que lo halló "corriente para la gente de a pie, porque la continuación de las aguas en algunos parajes, donde tenían corriente por el mismo camino, avian hecho algunas angosturas, que era necesario para que pazasse la mula levantar los estribos sobre la silla; pero estos parajes donde se hallan estas angosturas son de tierra arenisca que con gran facilidad y poca costa se puede poner corriente, como lo estaría cuando lo asistía don Pedro Maldonado y Sotomayor". Y que estaría mejor si hubiera "algún cuidado en componer algunos passos que se derrumban por ser tierra movediza". Sugería además que se necesitaba alguien que organizara el movimiento de canoas para conducir cargas al puerto de Esmeraldas, aunque el cercano Palma Real era mejor por estar más al abrigo de los vientos del mar (*Información* 1948:275-276). Finalmente, don Joseph Basabe señaló que había transitado por el camino cuatro veces, una de ellas para traer del Embarcadero a Quito el equipaje de Luis de Santa Cruz y Centeno. Cuando Pedro Vicente Maldonado lo abrió "estaba bueno y tratable, despues como es montaña se ha puesto poco trancitable". En ausencia del constructor y de alguien que lo cuide "solo puede andar perzona a pie, pues el ultimo viaje que hizo saliendo de esta ciudad [Quito] hasta la mediación, que se compone de tres jornadas regulares, lo halló sumamente penoso y tardó más de diez y seis días, pues las cargas que traía de su equipaje el Señor Licenciado Don Luis de Santa Cruz y Centeno, (...) Oidor provysto para esta Real Audiencia, no pudieron salir por mas de 16 días, trayendo cada mula de cinco a seis arrobas, y este efecto pende de no haber quien cuide de este camino" (*Información* 1948:278).

Este informe, bastante negativo para los

intereses de doña Juana Maldonado, fue enviado al virrey por la Real Audiencia, con una nota agravante. Se acusaba a don Joseph de Astorga de haber exagerado en las bondades del camino, cuando hiciera su informe de fiscalización, decisivo para el otorgamiento de todas las prebendas otorgadas a Pedro Vicente Maldonado. En consecuencia, se pedía autorización para proceder "con todo rigor, por prisión y embargo de bienes, contra don Joseph de Astorga, haciéndole causa de impostor y falsario por el siniestro informe que hizo a la Audiencia" (Rumazo 1948, 2:294). El virrey estuvo probablemente de buen talante, y sentenció 1) que se le niegue el pedido a Dña. Juana Maldonado, pero que se le conceda una de las alternativas señaladas por la misma reclamante, el Corregimiento de Ibarra, y 2) que no se encause a Astorga por no tener el expediente "suficiente mérito" (Rumazo 1948, 2:295-296).

Dependiendo de la modalidad de la construcción inicial, el camino se conservó en ciertos tramos, usándose hasta hace poco tiempo, o simplemente desapareció cubierto de derrumbes, un fenómeno muy frecuente en el Noroccidente, en vista de que el suelo está constituido, en gran parte de la región, por tierras arenosas muy sueltas. Este es un asunto importante en la investigación arqueológica del camino, ya que de las características de la construcción se puede inferir el proceso de destrucción que sobrevino al abandono del mismo, y el estado en que se encuentran al presente sus vestigios. La cuestión viene al caso, por el hallazgo de "culuncos" en las inmediaciones del derecho de vía del Oleoducto de Crudos Pesados, que con seguridad constituyen, en ciertos tramos, los vestigios del camino de Esmeraldas construido por Maldonado.

Las observaciones realizadas indican que



La Delicia, sector de Pacto, provincia de Pichincha.

el camino se hizo por medio de desbanques en las laderas de las montañas, lo que a menudo requirió el uso de pólvora para dinamitar sectores de roca viva. Generalmente, se desbancaba la ladera en profundidad suficiente para que, una vez nivelado el terreno, dé lugar a un camino de 4-5 m de ancho. En el sector de San José, por ejemplo, fue necesario desbancar 1-2 m de pendiente para obtener un camino de 5 m de ancho. Por cierto, mientras más fuerte era la pendiente, mayor la profundidad del desbanque, a fin de obtener un camino plano de ancho similar, como sucedió en las alturas de Cerro El Castillo. En cambio, en terreno plano el camino no necesitaba mayor trabajo, su anchura era variable y en general apenas delimitada por las huellas del paso de bestias y caminantes.

La relevancia arqueológica de los culuncos fue destacada por primera vez por Lippi (1998) en su exploración arqueológica del Noroccidente de Pichincha, aunque el autor no avanzó consideración alguna sobre los constructores ni sobre la cronología de estos caminos antiguos. Las investigaciones realizadas en el contexto de la exploración y rescate arqueológico de la vía del

Las dificultades de la invasión y colonización de la zona de Esmeraldas obligaron a abandonarlas durante más o menos cien años hasta la presidencia de Dionisio de Alcedo y Herrera (1729-1736), cuando surgió un hombre extraordinario para retomar esta empresa: Don Pedro Maldonado, y Sotomayor, natural de la ciudad de Riobamba.



OCP, indican que muchos de los culuncos visitados son de tiempos de la Colonia, y particularmente asociados al famoso camino de Esmeraldas.

La interpretación más razonable de la destrucción de este camino sugiere que la vía abierta debió tener hasta 5 m de ancho, por donde habrían trajinado un sinnúmero de bestias de carga, ya sea en grupos pequeños o en grandes caravanas. El abandono de la vía, por parte de la Real Audiencia, generó un deterioro notable que habría acrecentado la profundidad del camino, por efecto del paso de los animales, que destruía el piso de la vía, y de las precipitaciones que habrían lavado paulatinamente el material arrancado del suelo por el paso de las bestias de carga. Al cabo de un tiempo se habría formado un sendero estrecho en la mitad del camino, por donde los animales apenas podían pasar. Esto habría determinado el desbancamiento constante, por parte de los usuarios, de las partes altas del camino que, al derrumbarse en el sendero, habrían sido lavadas por las lluvias, formando los cu-

luncos que al presente se observan en el Noroccidente de Pichincha, algunos de los cuales forman verdaderos túneles. A esto hay que agregar la tala de los bosques, que empezó desde el momento mismo de la construcción del camino de Maldonado. En la época, el dueño del terreno del Tambo de Guarumos, don Ignacio Cachuñas, había montado ya un negocio para "acarrear [del río Alambí] maderas trozadas con yuntas de bueyes a una máquina o ingenio de agua en que las asierra en tablas que vende en Quito" (Astorga 1948:89). De hecho, se ha observado que la extracción de madera en tiempos más recientes (desde la primera mitad del siglo XX hasta hace pocos años), ha dejado, en algunos sectores, los caminos con rebordes en el interior de los culuncos, por efectos del paso de las tablas a los costados de los animales.

En suma, el culunco es el resultado de la destrucción de un camino de herradura, como lo fue la ruta de Esmeraldas. La profundidad de los culuncos varía de acuerdo con la composición del suelo. En los tre-



chos cubiertos de arena volcánica, como señala arriba Juan Romero, la destrucción fue rápida, al punto que se han observado culuncos de 3 y más metros de profundidad. En otros lugares de la región, Lippi (1998:182) menciona inclusive culuncos de hasta 8 m de profundidad. En contraste, los caminos que se construyeron en roca viva o en suelos duros han mantenido aun hoy su aspecto original. Igual cosa sucede con los caminos de personas, cuyo trajinar no genera la formación de culuncos.

Por lo tanto, del camino de Esmeraldas quedan hoy tramos relativamente bien conservados, culuncos, y zonas interrumpidas por los frecuentes derrumbes, cuya ocurrencia anota el mismo Astorga, en los tiempos de su visita. En el trayecto más afectado por la construcción del OPC, o sea desde Nono hasta San José, hemos detectado la presencia de 11 culuncos en Cruzloma, Cerro El Castillo, Cerro La Bola, y San José (Salazar 2001). Su longitud varía de 20 a 50 m y su profundidad de 40 cm a 3-4 metros, dando un total de aproximadamente 300 m visibles de vía

destruida. Dos puntos hay que destacar sobre la investigación de los culuncos: están formados sobre todo en terrenos de arena suelta, y no contienen en su interior material arqueológico alguno.

A pesar de numerosas propuestas para reconstruir el camino, luego de la muerte de Maldonado, la Real Audiencia de Quito nunca tuvo voluntad política de hacerlo, solicitando repetidamente nuevos recorridos de la vía para asegurarse de su estado físico. Invariablemente, el estado era cada vez peor, con más culuncos, más derrumbes, más caídas de árboles, que hacían más costosa la rehabilitación de la vía. El último intento que se ha registrado es el de Stevenson, quien, en 1809, recorrió el camino por orden de Ruiz de Castilla (Stevenson 1994:446). No se ha podido ubicar su informe -si lo hay, pero ya no tiene importancia. Justo en el tiempo de su recorrido se dio el Grito de la Independencia, y el mismo Stevenson se esfumó de la Gobernación de Esmeraldas y del escenario político.©

Panorámica del sector de Nanegalito, provincia de Pichincha.

EL CAMINO DE MALDONADO

Ernesto Salazar

Astorga, Joseph de, 1948, Descripción del nuevo camino de Esmeraldas [1741]. En *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, 1948-50, José Rumazo, ed., 2:80-112. Afrodisio Aguado, Madrid.

Bayona, Francisco, 1948, Información acerca del estado en que se encuentra el nuevo camino de Esmeraldas [1738]. En *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, 1948-50, José Rumazo, ed., 1:153-172. Afrodisio Aguado, Madrid.

Cabello Balboa, Miguel, 1945, *Obras*, Tomo I, Editorial Ecuatoriana, Quito.

Información, 1948, Información sumaria sobre la utilidad que para el tráfico y comercio pueda tener el camino de Esmeraldas [1753]. En *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, 1948-50, José Rumazo, ed., 2:269-280. Afrodisio Aguado, Madrid. Informe, 1948, Informe del Consejo de Indias sobre el "Memorial impreso" de Pedro Vicente Maldonado [1746]. En *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, 1948-50, José Rumazo, ed., 2:177-209. Afrodisio Aguado, Madrid.

Kolberg, Joseph, 1996, *Hacia el Ecuador, relatos de viaje*, Ediciones Abya-Yala, Quito. Martínez Sampaio, César, 2004, Trabajo final sobre el camino realizado por Don Pedro Vicente Maldonado en el año de 1741, de Nono a Esmeraldas. Laboratorio de Arqueología, Universidad Católica del Ecuador, Quito.

Monroy, Joel L., Fr., 1935, *Los religiosos de la Merced en la costa del antiguo Reino de Quito*, 2 vols., Editorial Labor, Quito.

Lippi, Ronald, 1998, *Una exploración arqueológica del Pichincha Occidental, Ecuador*. Museo Jacinto Jijón y Caamaño / Consejo Provincial de Pichincha, Quito.

Ponce Leiva, Pilar, 1998, *Certezas ante la incertidumbre: élite y cabildo de Quito en el siglo XVII*. Ediciones Abya-Yala, Quito.

Rivera, Patricio Antonio, 1948, Declaración de Patricio Antonio de Rivera sobre lo anterior [1740]. En *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, 1948-50, José Rumazo, ed., 1:312-314. Afrodisio Aguado, Madrid.

Ramos Gómez, Luis, 1993, La acusación contra el presidente electo don Juan de Araujo y Río por la introducción de mercancías ilícitas a su llegada a Quito en diciembre de 1736. *Boletín de la Academia Nacional de Historia* 72 (153/154):249-272.

Ramos Gómez, Luis J., 1995, El sevillano Antonio de Ulloa y el Reino de Quito. En *Segundo Centenario de la [muerte de] de Don Antonio de Ulloa*, p. 141-167. Escuela de Estudios Hispanoamericanos y Archivo General de Indias, Sevilla.

Rueda Nova, Rocío, 1992, La ruta a la Mar del Sur: un proyecto de las élites serranas en Esmeraldas (s. XVIII). *Procesos*: 3:33-54.

Rumazo, José, 1948, *Documentos para la Historia de la Audiencia de Quito*, 1948-50, 6 vols. Afrodisio Aguado, Madrid.

Salazar, Ernesto, 2001, Informe arqueológico sobre los culuncos del Noroccidente de Pichincha. Presentado al Instituto Nacional de Patrimonio Cultural y a Walsh Environmental, Quito.

Salazar, Ernesto, 2002, El camino de Esmeraldas: historia y arqueología de una vía colonial. *Ecuador Terra Incognita* 17:18-22.

Salomon, Frank, 1997, *Los Yumbos, Niguas y Tsatchila o "Colorados", durante la Colonia española. Etnohistoria del Norocci-*

dente de Pichincha, Ecuador. Ediciones Abya-Yala, Quito.

Super, John C., 1987, Compañías y utilidades en el comercio andino temprano: la práctica de los comerciantes de Quito 1580-1610. *Revista Ecuatoriana de Historia Económica* 1:59-79. Banco Central del Ecuador, Quito.

Stevenson, William B., 1994, *Narración histórica y descriptiva de 20 años de residencia en Sudamérica*. Ediciones Abya-Yala, Quito.

Zúñiga, Neptalí, 1951, *Pedro Vicente Maldonado: un científico de América*. Publicaciones Españolas, Madrid.