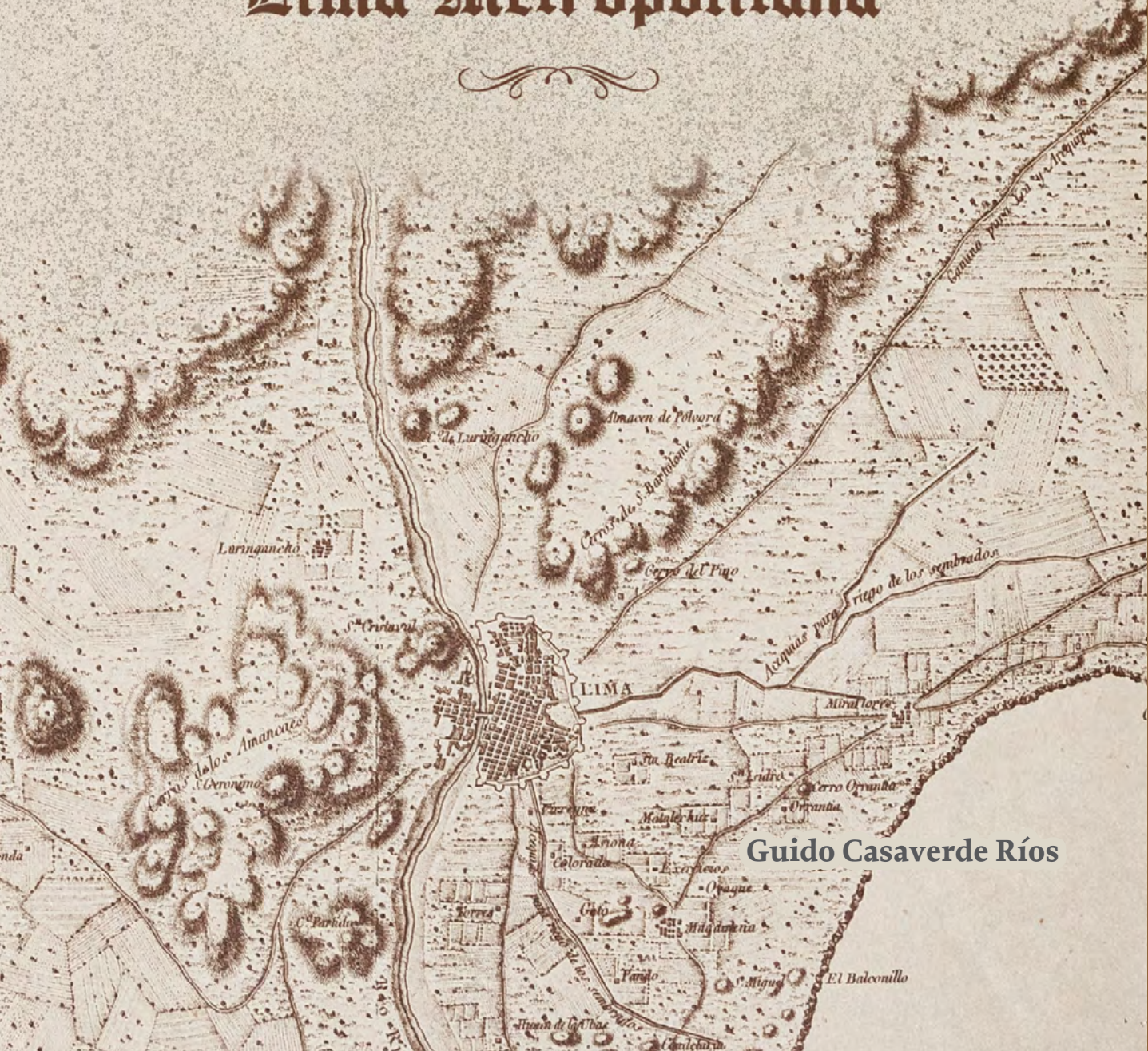


El Qhapaq Ñan en Lima Metropolitana



Guido Casaverde Ríos

QHAPAQ
ÑAN PERÚ
sede
nacional



PERÚ Ministerio de Cultura



Leslie Carol Urteaga Peña

Ministra de Cultura

Haydeé Victoria Rosas Chávez

Viceministra de Patrimonio Cultural e Industrias Culturales

Luis Elías Lumbreras Flores

Coordinador General del Proyecto Qhapaq Ñan-Sede Nacional

El Qhapaq Ñan en Lima Metropolitana. El Camino Longitudinal de la Costa o el Camino de los Llanos en Lima

Guido Casaverde Ríos

**Coordinación de Investigación y Registro de la Red Vial Inca
Autor**

Sergio Barraza Lescano

Edición

Lorena Mujica Rubio

Diseño y diagramación

Fiorella Rojas Respaldiza

Corrección de estilo

© Ministerio de Cultura del Perú

Av. Javier Prado Este 2465, San Borja, Lima 41

Teléfono: (511) 618 9393/ anexo 2651

Email: qhapaqnan@cultura.gob.pe

www.gob.pe/cultura

Primera edición digital, diciembre 2023

Imagen de portada

Detalle del *Plano del Fondadero del Callao o de Lima* elaborado por la Expedición de Alejandro Malaspina, 1811 (tomado de Gunther 1985: mapa N° 18).

Introducción

GUIDO CASAVARDE RÍOS

PROYECTO QHAPAQ ÑAN - SEDE NACIONAL
MINISTERIO DE CULTURA

Estudios preliminares del Proyecto Qhapaq Ñan-Sede Nacional permiten postular que el Camino de los Llanos o de la Costa fue uno de los últimos en ser construido¹, en tiempos posteriores al Camino Longitudinal de la Sierra que unía los grandes centros administrativos de Tomebamba en el norte, Huánuco Pampa en el centro, pasando por la margen oeste del lago Titicaca hasta La Paz en Bolivia, y luego a Chile y Argentina en el sur.

Para la construcción del Camino de los Llanos se utilizó una gran variedad de elementos constitutivos, desde alineamientos de piedras, escaleras y muros de contención, con la finalidad de obtener un tráfico fluido, aunque también se pueden observar secciones e incluso segmentos en pleno proceso de construcción como en el valle de Casma, donde se identifican amontonamientos de piedras en la zona del desierto listas para ser colocadas en los bordes. Un caso similar se presenta en el camino entre Tumbes y Tacna, con la presencia de caminos a nivel de traza.

Debido a que este fue uno de los últimos caminos en construirse, su vida útil bajo el régimen incaico fue corta. Francisco Pizarro puso el primer pie en este camino al desembarcar en Tumbes, en las cercanías del centro administrativo inca de Cabeza de Vaca, iniciando así el proceso de caída de los incas. Durante la Colonia, estos caminos fueron reutilizados para unir las principales ciudades de la costa como Trujillo, Lima y Pisco, dirigiéndose hacia el sur para luego desviarse hacia Arequipa, a los pies del Misti, y aparecer nuevamente entre los desiertos de Moquegua y Tacna hasta llegar al norte chileno.

Por lo tanto, un estudio del camino en Lima Metropolitana es clave para entender el proceso de integración de este territorio en el período

Inca. Se trata de un estudio bastante minucioso si se toman en cuenta las modificaciones radicales del paisaje que trajeron como consecuencia la desaparición una gran cantidad de monumentos prehispánicos, lo que complicó aún más las investigaciones. Así, si se compara Lima Metropolitana con la ciudad del Cusco, desde donde partieron sus cuatro caminos, podremos constatar que Lima Metropolitana también contó una vía principal: el Camino de los Llanos o costero que pasó por el territorio de la actual capital del Perú.

El estudio de los caminos debe iniciarse con una identificación real de su trayectoria, para entender su verdadera dimensión y complejidad. Esto permitiría entender, por ejemplo, los tiempos de duración de tránsito empleados y, en una propuesta mucho más amplia, la dinámica en la red de caminos. Esto último podría conseguirse luego de superar el problema de la temporalidad y definiendo también el funcionamiento coetáneo de los monumentos asociados. De otra manera las investigaciones solo generarían propuestas enmarcadas en modelos de análisis estadísticos y hasta científicas no basados en evidencias.

Esta investigación, desarrollada con la finalidad de identificar la red de caminos en Lima Metropolitana, principalmente el Camino de los Llanos, ha puesto en evidencia la relevancia que guarda la identificación de los monumentos arqueológicos asociados a esta red vial.

¹ Esto se refiere a la manufactura incaica, es decir, se incluyen las modificaciones incas realizadas en algunas secciones o subtramos del camino de la costa que tienen antecedentes preincas.

El Qhapaq Ñan en Lima Metropolitana

Nociones generales

Área de estudio

La investigación se desarrolló en la provincia de Lima, específicamente en el área comprendida por Lima Metropolitana, e incluye los siguientes distritos: Puente Piedra, Comas, San Martín de Porres, Los Olivos, Independencia, Rímac, Cercado, La Victoria, Lince, San Isidro, Miraflores, San Borja, Surquillo, Barranco, Chorrillos, Santiago de Surco, Villa María del Triunfo, San Juan de Miraflores, Villa el Salvador y Lurín (ver mapa 1).

Objetivos

- Definir la traza o trayectoria de los caminos prehispánicos en Lima.
- Definir la temporalidad de estas vías.

Materiales y métodos

Documentos antiguos

Como lo hemos mencionado en la introducción, resulta imposible estudiar completamente los caminos sin la información completa sobre sus paisajes y sus modificaciones. Lamentablemente, se conoce muy poco de los caminos preincaicos existentes en Lima, para el caso de los valles del Chillón y del Rímac, al margen de los estudios arqueológicos en definidos espacios monumentales del valle de Lima, donde se deja constancia de la existencia de restos de caminos. Ejemplos de este tipo de estudios son los de Mateo Salado y el Parque de las Leyendas.

Lo que se conoce sobre los caminos que existieron alguna vez en Lima fue registrado por los

españoles a su llegada al valle del Rímac. En ese sentido, existe documentación de los primeros años de la Conquista que tratan indirectamente los caminos en Lima; por ejemplo, se menciona el itinerario seguido por los españoles en los caminos que muchas veces llegaban hasta el valle del Rímac. Entre ellos, es posible citar siguiendo a Juan Gunther: la relación de Miguel de Estete o la crónica de Francisco de Xerez sobre el viaje de Hernando Pizarro a Pachacamac, que detallan los motivos que condicionaron la fundación de Lima en enero de 1535 y el famoso Cerco de Lima, entre otros (Gunther 1983: 7).

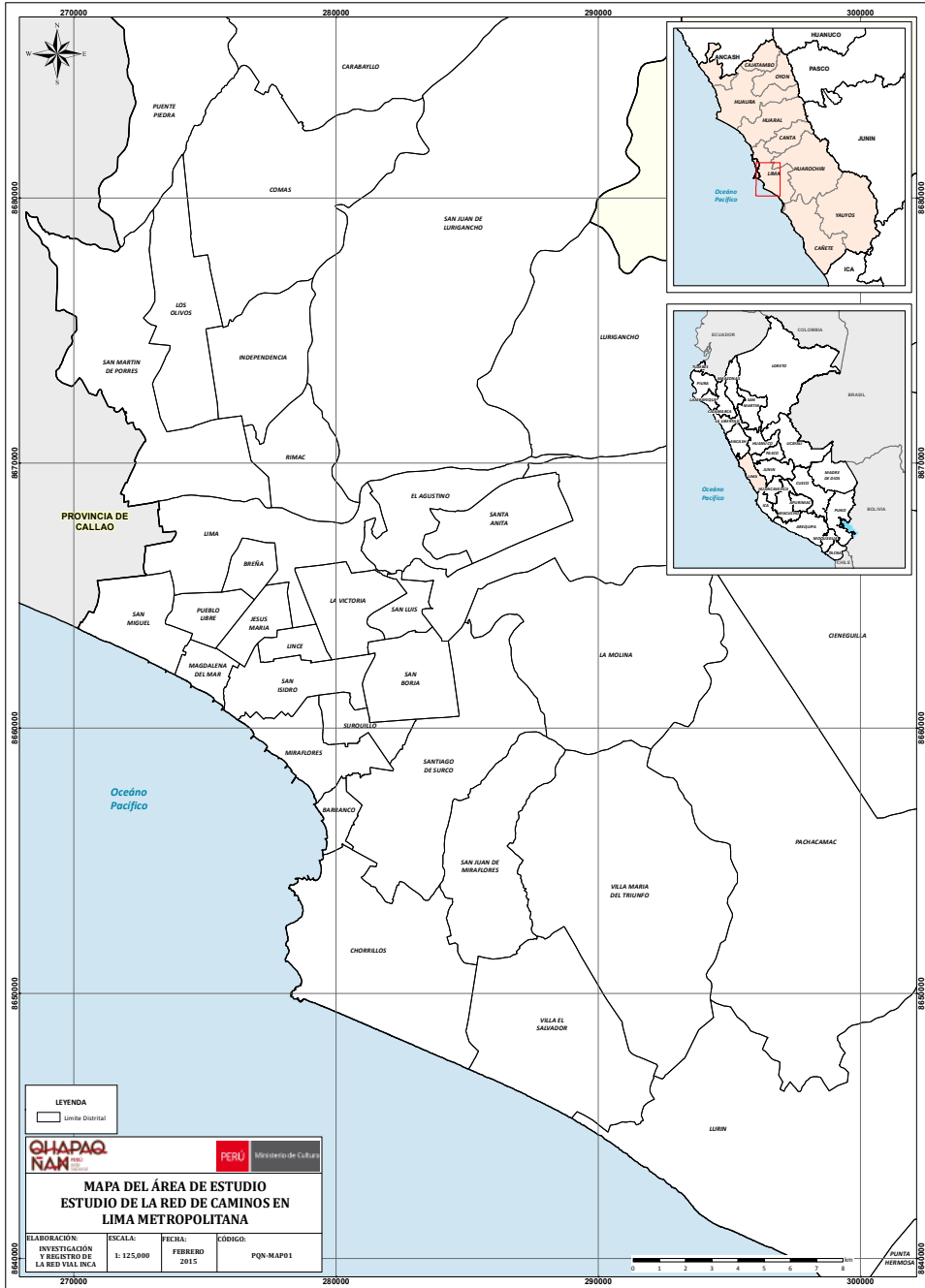
Para la identificación del camino se ha tomado en cuenta la información más temprana, debido al rápido crecimiento y la consecuente modificación del paisaje que tuvo la metrópoli luego del asentamiento de la población hispana, con la consiguiente transformación y/o creación de nuevos caminos.

Cabe resaltar necesidad de encontrar un *corpus* documental sobre los primeros años de la presencia hispana en Lima después de su fundación, en el que se mencionen o describan los caminos preexistentes, pues su ubicación era empleada para definir o referenciar los límites de las propiedades y/o posesiones. Se espera complementar este estudio en el futuro con una investigación acuciosa de dichas fuentes.

Mapas antiguos

Al respecto, la publicación de Juan Gunther es una buena referencia, además contiene una compilación de planos que permiten identificar los caminos. De ellos, 16 se refieren a la Lima del Dameron de Pizarro o Lima Cuadrada y 14 muestran los caminos fuera de ella. Los listados 1 y 2 indican los planos agrupados en estas dos categorías.²

² La relación de documentos publicados por Gunther es de mucha ayuda, por tanto, se ha tomado la clasificación realizada por el autor respecto a los mapas del valle de Lima y a aquellos que consideran solo Lima cuadrada.



Mapa 1. Mapa de ubicación.

Listado 1. Planos de la ciudad de Lima (Lima cuadrada).

-
1. Reconstrucción histórica de José Barbagelata hecha en 1945 (1613)

 2. Bernardo Clemente Príncipe (1673)

 3. Louis Feuillée [1682] - (1709)

 4. Pedro Nolasco Mere (1685)

 5. Pedro Nolasco Mere (1685)

 6. Amédée Frezier (1716)

 7. Jacobo Nicolás Bellin (1756)

 8. José Barbagelata. Lima en 1821 (1944)

 9. Manuel Atanasio Fuentes (1858)

 10. Antonio María Dupard (1859)

 11. Mariano Bolognesi (1862)

 12. P. V. Jouanny (1880)

 13. Cuerpo Técnico de Tasaciones (1896)

 14. Santiago M. Basurco (1904)

 15. Ricardo Tizón y Bueno (1908)

 16. Julio E. Berrocal (1924)

Listado 2. Planos que indican caminos fuera de Lima o del valle de Lima (ríos Chillón, Rímac y Lurín).

-
17. Jacobo Nicolás Bellin (1744)

 18. Expedición de Alejandro Malaspina (1811)

 19. Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879)

 20. Augusto Orrego (Ministerio de la Guerra en Campaña, Chile) (1881)

 21. Enrique Silgado (1908)

 22. Camilo Vallejos Z. (1907)

 23. Walter V. Spalding (1919)

 24. Cristóbal Caballero Lastres (1927)

 25. Servicio Geográfico del Ejército/Cuerpo Técnico de Tasaciones del Perú (1935)

 26. Servicio Geográfico del Ejército (1935)

27. José Barbagelata (1943)

28. Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (1954)

29. Instituto Geográfico Nacional (1983)

30. Fotografía satélite “Landsat II” (1976)

Entre los planos útiles para el estudio de caminos se encuentran aquellos generados durante la Guerra del Pacífico, específicamente en el marco de la Campaña de Lima. Otro plano notable fue incluido en una publicación de 1957 de Alberto Regal, importante estudioso de los caminos; se trata de la copia redibujada de un plano original de 1625 en el que se registra el Camino Inca. Este último documento ha sido fundamental para el presente estudio.

En líneas generales, se deben considerar dos categorías de planos: 1. Aquellos que abarcan un área específica, como los mostrados por Günther; estos son los más recomendables, pues permiten detectar la trayectoria del camino y los detalles que favorezcan a la ubicación de puntos de referencia para realizar ensayos de ubicación de las localidades. En este tipo de planos existe una profusión de información ponderable. 2. La segunda categoría la conforman aquellos planos en los que, si bien se indican los puntos de conexión de las poblaciones, son difíciles de manejar debido a la falta de detalles y a la amplitud de la escala, ya que si bien muestran los nodos de conectividad, nos es posible definir la trayectoria precisa que habría seguido el camino.

Fotografías aéreas

Las fotografías aéreas de las décadas de 1940 a 1960 de Lima cuentan con información muy útil para definir los cambios en el paisaje de Lima Metropolitana y para visualizar los caminos que durante esos años estuvieron activos.

Imágenes de Google Earth

Google Earth constituye una herramienta eficaz para identificar los caminos y observar su situación actual. La ubicación de las vías en este soporte se realizó georreferenciando la trayectoria de los mismos desde los mapas antiguos. Es preciso indicar la utilidad del historial de imágenes en dicho programa, pues permite conocer los sucesivos cambios en el territorio de Lima Metropolitana desde el año 2000 al 2014, donde es posible observar las modificaciones en el paisaje como producto del crecimiento urbano de Lima.

Salidas de campo

Se llevaron a cabo para definir la trayectoria del camino. Así, por ejemplo, se observaron el relieve y la topografía para luego realizar los ajustes necesarios si el estado actual lo permitía. Como en el caso anterior, esta es una actividad muy difícil y limitada, debido al crecimiento urbano de Lima y a la inaccesibilidad a espacios hoy ocupados por construcciones modernas que han distorsionado y modificado el paisaje de hace cinco siglos.

Recursos humanos y equipamiento

El recurso humano es indispensable para este tipo de investigaciones, motivo por el cual se contó con personal idóneo y calificado, provisto del equipamiento adecuado.

Consideraciones geográficas

Para identificar el Camino Inca en Lima es necesario considerar algunas características geográficas

de antaño, con la finalidad de reconstruir y definir las posibles rutas por donde el camino se habría distribuido. Para esta investigación existen fuentes documentales de los primeros años que permiten lograr dicho objetivo; para ello, se reconocerá, en primer lugar, las características geográficas para los valles de Carabayllo y del Rímac.

El área de investigación de Lima está definida en sentido norte-sur por las estribaciones andinas en el lado este, y la línea costera o el Mar de Grau por el oeste; además, se incorporan dos importantes barreras naturales: los ríos Carabayllo y Rímac en una orientación general este-oeste.³

Los contrafuertes andinos del lado este están definidos desde el norte hacia el sur por los cerros: Blanco (462 m), Paredes (823 m), Campana (450 m), Cantería (1000 m), Cóndor (700 m), Pirámide (700 m), Zorro (600 m), Ladrón (700 m), Mirador (806 m), El Morado (713 m), San Gerónimo (756 m), Segundo (520 m), San Cristóbal (407 m), El Agustino (482 m), El Pino (253 m), Centinela (475 m), La Molina (752 m), San Francisco (600 m), Mina (340 m), Arbolito (500 m) y Lúcumo (172 m), los cuales al seguir una orientación norte-sur y por su pendiente y altitud son considerados límites naturales.

El Mar de Grau en el lado oeste es una barrera natural, que junto con los contrafuertes en el lado este habrían condicionado que la ruta del camino se manifieste en sentido norte-sur, siguiendo esta vía natural o ruta definida por la presencia de los contrafuertes y el mar.

Relieve

Es muy importante considerar el relieve para el análisis de los caminos incas, puesto que las solucio-

nes técnicas en la construcción caminera habrían tomado en cuenta las características naturales del territorio como, por ejemplo, la pendiente. En ese sentido, los contrafuertes andinos que rodean Lima en su límite este, al ir aumentado su pendiente hasta llegar a una altitud promedio de 600 metros y una pendiente promedio superior a 45°, representan una barrera natural para que el camino costero los cruzara en alguna parte determinada.⁴

Al otro extremo, se podría pensar que la orilla del mar representara un potencial emplazamiento para la habilitación de un camino, por tener un relieve relativamente plano; sin embargo, el perfil de la línea costera no es regularmente uniforme o recto como sí sucede en la línea costera entre Chancay y Huacho. En el caso del litoral de Lima Metropolitana, este presenta irregularidades como las salientes a la altura de los cerros Piedras Gordas y Palo en los distritos de Santa Rosa y Ventanilla, la saliente a la altura de los cerros Los Perros, El Perro al norte, La Punta en el centro, y finalmente la prolongación del Morro Solar y del cerro Manchado hacia el sur.

Además de estas salientes, la presencia de algunos cerros de mediana altura como el Cenizas (213 m), Piedras Gordas (330 m), Palo (258 m), Orara (438 m), Grande (388 m), Negro (501 m), Huacho (362 m), Blanco (276 m), Cucaracha (211 m), Chillón (534 m), Resbalón (384 m), Lomas Negras (325 m), La Cuchilla (347 m), Respiro (290 m), al norte del río Carabayllo; Animas (94 m), Oquendo (156 m), Gramadal (110 m), Pro (182 m), Mulería (195 m), La Milla (234 m); los ríos Carabayllo y Rímac; el Morro Solar (260 m) y cerro Papa (259 m) por el sur harían complicado el tránsito y extenderían el recorrido con una mayor

³No se considera para este estudio al río Lurín, ya que el camino llegaría hasta Pachacamac.

⁴Según lo registrado en salidas de campo del proyecto, en otras secciones de camino costero en Arequipa y Casma, la traza del camino costero evita los cerros superiores a esta altitud.

inversión de tiempo. Por último, el litoral rocoso habría actuado también como barrera natural que impidió también la construcción de un camino por la línea de playa (ver mapa 2).

En un trabajo de reconocimiento del camino realizado en Arequipa se pudo identificar el desplazamiento del mismo a lo largo de la línea de playa por aproximadamente 10 kilómetros. Dicha línea de playa es recta y no presenta un litoral rocoso, realidad distinta a la línea costera sinuosa de Lima, por lo que queda descartada como posible ruta para la habilitación de un camino. Además, la arena y la ausencia de superficies sólidas habrían imposibilitado un tránsito eficiente.

Como se ha mencionado, la presencia de estribaciones en la parte norte, central y sur de Lima, como ocurre en los alrededores de los distritos de Santa Rosa, Ventanilla y en el Morro Solar, así como de los puquiales de Aznapuquio y Garagay⁵, además de los pantanos de Villa, hacen que se descarte la posibilidad de que el camino costero haya transitado por el litoral; no obstante, con ello no se niega que pudieran haber existido caminos locales en tiempos prehispánicos, como los caminos o senderos empleados por los pescadores, por ejemplo.

El valle

Los caminos de la costa se habrían emplazado preferentemente por la parte baja o media de los valles; no se ha observado en esta investigación que algún camino haya tomado la línea de costa y se desplace por ella cuando pasa por un valle. En estas zonas, asimismo, los caminos evitan atravesar la boca de los ríos, pues al presentarse un cauce

más amplio se dificultaría la habilitación de una vía; se construye entonces por la zona donde el río se hace más angosto. Por ejemplo, en el valle de Casma, el camino cruza el río en su sección media, de manera similar a lo que ocurre en su trayecto de Chíncha a Pisco; en Lima Metropolitana el camino discurre por la parte baja, evitando así el litoral o la boca de los ríos Carabayllo y Rímac.

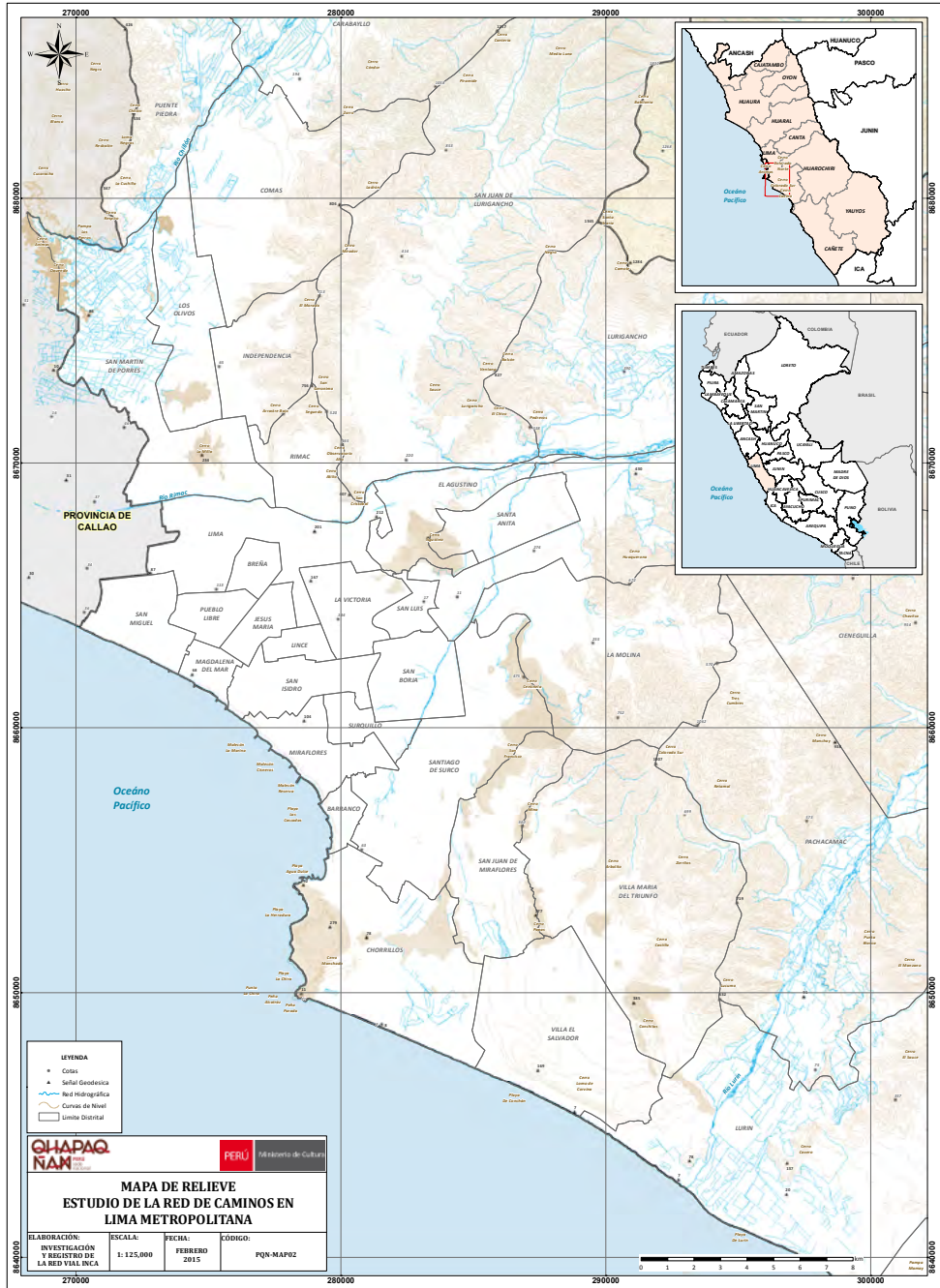
Ríos

Al evaluar las barreras naturales generadas por los ríos Carabayllo (actual Chillón) y Rímac, es importante tener presente que entre ambos existe una importante cantidad de ríos afluentes que también habrían constituido barreras naturales para la habilitación del camino. Debido a ello, el cruce de estos ríos posiblemente se llevaba a cabo en espacios bastante estrechos que facilitaban la construcción de puentes.

Así habría ocurrido en el valle de Carabayllo en tiempos prehispánicos e históricos. De acuerdo a la propuesta del camino costero planteada por Tello, uno de los cruces de este valle se habría realizado en la localidad de Puente Inca, un paso natural bastante estrecho, definido por la presencia de afloramientos rocosos que se presentan a manera de salientes en ambas márgenes y que formaban un cauce con un ancho de hasta 7 metros. En este punto se construyó un puente que permitía pasar con suficiente comodidad. Cabe recordar que las bases coloniales y republicanas junto con los durmientes de dicho puente fueron desmanteladas a fines de la década de 1990 en el contexto de una obra de emergencia.⁶

⁵ En los planos de Camilo Vallejos Z. (1907) se observa la extensión de los puquiales de Aznapuquio y del localizado en las cercanías de Garagay producto de los afluentes de los ríos Carabayllo (Chillón) y Rímac.

⁶ Se consideró la necesidad de ampliar el cauce del río en esa parte, ya que su estrechez y la presencia del fenómeno El Niño en los primeros meses del año fueron perjudiciales para la población aledaña, que ya en dos oportunidades se vieron afectados por la inundación de sus casas, ubicadas cerca de la urbanización San Diego en la década de 1990.



Mapa 2. Mapa topográfico.

Otro punto de cruce se ubicaría cerca del lugar donde actualmente se encuentra la carretera Panamericana Norte, allí se habría construido otro puente como parte del trazo de la antigua Panamericana hacia Ancón, cuyas bases eran visibles hasta inicios del presente siglo. Lamentablemente, se dispone de poca información sobre otros puentes de larga data, solo se conoce la existencia en la actualidad de tres puentes para cruzar el río Carabayllo, uno de ellos en la carretera que va a Ventanilla, otro por la urbanización Pro y el de la Panamericana Norte, a diferencia del río Rímac donde la prolijidad de puentes es mucho más amplia que el de su vecino norteño.

Las condiciones del cauce del río Rímac han cambiado drásticamente en nuestros días, lo que dificulta la determinación de los puntos de cruce en periodos prehispánicos. No obstante, a lo largo de su cauce, desde su desembocadura hasta la altura de Huachipa, se presenta un aproximado de veinte puentes entre peatonales y vehiculares.⁷ En la actualidad, el lugar donde el cauce del río Rímac se hace más estrecho se ubica en la parte posterior de Palacio de Gobierno, con aproximadamente 50 metros de extensión. No existen salientes como se ven en Puente Inca en el río Carabayllo, salvo una sección estrecha de hasta 70 metros en Campoy en el distrito de Luringancho, allí se observan restos de un camino prehispánico en la margen norte y salientes rocosos donde habría existido un puente que se orientaba hacia el río. Sin embargo, Gunther plantea la existencia de un antiguo puente de “Crisnejas” a la altura del puente del Ejército,⁸ que podría estar indirectamente asociado a la presencia de un paso estrecho.

Se observa que el desplazamiento de los ríos de Carabayllo y Rímac habría condicionado la trayectoria general del camino. Además, se descarta un cruce de camino en la boca del río en el litoral, debido a la amplitud del cauce y a la irregularidad del relieve. Empero, hay que reconocer la particularidad de los ríos de la vertiente del Pacífico, con dos temporadas marcadas y antagónicas que habrían condicionado la durabilidad y la construcción de puentes en la parte baja del valle.

Tomando como límite hacia el este los contrafuertes andinos y al oeste el Mar de Grau junto con los cerros aledaños, la ruta posible del camino se distribuiría en el área ocupada por la carretera Panamericana, es decir, con una orientación general norte-sur.

Antecedentes históricos del camino

La comitiva de Hernando Pizarro hacia Pachacamac

En su crónica, Francisco de Xerez menciona de manera indirecta el camino que venimos estudiando cuando relata la primera llegada de los conquistadores españoles al valle del Rímac. Este documento describe el inicio de la presencia hispana en esta zona. Se indica, a modo de itinerario, el tiempo que duró el viaje y se mencionan las localidades por las que se pasó, las mismas que sirven para reconstruir a *grosso modo* la ruta que siguieron. Luego de aplicar algunos instrumentos de análisis relacionados con dichas localidades, podría reconstruirse la trayectoria del camino.

⁷ Es necesario mencionar que muchos de estos puentes requirieron un acondicionamiento previo del terrero, que incluyó la modificación del cauce, a través de la habilitación de nuevas tecnologías y la construcción de puentes.

⁸ El puente de crisnejas corresponde a un puente de fibras vegetales.

Para el caso de este estudio, a fin de entender los tiempos empleados en el desplazamiento, se señala la ruta seguida desde Huacho hacia el sur:

Partieron el capitán deste pueblo, pasaron el y su gente un río en balsas y los caballos á nado. y fué á dormir á un pueblo que se dice Guamamayo, que está en un barranco sobre la mar; junto á este pueblo se pasó otro río á nado con mucha dificultad, porque iba muy crecido y furioso. En estos ríos de las costas no hay puentes, porque van muy grandes y derramados; el señor deste pueblo y su gente lo hicieron bien en ayudar á pasar las cargas, y dieron muy bien de comer á los cristianos, y gente para las cargas.

Deste pueblo partió el capitán con su gente á 9 días del mes de enero, y fué á dormir á otro pueblo sujeto de Guamamayo, que son tres leguas de camino, la mayor parte poblado de labranzas y arboledas y frutales; y el camino limpio y tapiado; este día fué á dormir á un pueblo muy grande que está cerca de la mar, que se dice Guarna.

Este pueblo está en un buen sitio, tiene grandes edificios de aposentos; los cristianos fueron bien servidos de los señores del pueblo y de sus indios, y dieron todo lo que tuvieron menester en aquel día. Luego el siguiente día se partió el capitán y su gente, y fueron á dormir á un pueblo que se llama Llachu, que se le puso nombre el pueblo de las Perdices, porque en cada casa había muchas perdices puestas en jaulas.

Los indios deste pueblo salieron de paz y holgáronse mucho con el capitán y sirviéronle bien, y el cacique deste pueblo no pareció. Otro día partió el capitán deste pueblo algo de mañana, porque le habían hecho saber que era grande la jornada, y fué á comer á un pueblo grande que se llama Suculacumbi, que hay cinco leguas de camino.

El señor del pueblo y los indios salieron de paz y dieron todo lo necesario de comida para aquel día; y a hora de vísperas salieron el capitán y su gente deste pueblo por allegar otro día al pueblo donde estaba la mezquita; y pasó un gran río á vado, y por el cami-

no tapiado, y fue a dormir a un lugar del sobredicho pueblo, legua y media dél. Otro día domingo á 30 de enero, partió el capitán deste pueblo, y sin salir de arboledas y pueblos llegó a Pacalcami, que es el pueblo donde está la mezquita.

A medio camino está otro pueblo, donde el capitán comió. El señor de Pacalcami y los principales dél salieron á recibir á los cristianos de paz y mostraron mucha voluntad á los españoles (Xerez 1891 [1534]: 128-130).

Francisco Pizarro organizó esta expedición tras cederle el mando a su hermano Hernando Pizarro para ir hacia Pachacamac. La expedición partió de Cajamarca el 5 de enero de 1533, desde aquí Hernando Pizarro habría pasado a Huamachuco, Antamarca, Callejón de Huaylas y Corongo, siguiendo por Pachacoto hacia la costa. El 26 de enero llegaron a Paramonga, según lo anota José Antonio Del Busto (1967), luego estuvieron en Huaura (29 de enero), Lachay o Tambo de las Perdices (30 de enero) y Chancay o Suculacumbi (31 de enero), donde los sorprendió un violento sismo. La tarde del sábado 1 de febrero de 1533 se avizó el santuario de Pachacamac.

La comitiva presidida por Hernando Pizarro, a entender de varios investigadores, pasó por Armatambo proveniente del norte (Del Busto 1967: 74; Gunther y Mitrani 2013a: 39) y llegó hasta Pachacamac; es posible que pasara por las cercanías de los pantanos de Villa y utilizara un camino que se conectaba con el de Lomo de Corvina, para luego entrar por la Portada de la Costa y llegar a Pachacamac.

Fernández de Oviedo complementa esta información precisando que el lugar donde almorzó la comitiva fue Armatambo:

[...] queste dicho treynta de enero de mil é quinientos é tres salió el capitán desde pueblo de Pachacamac, que es donde está la mezquita ó templo del diablo, é

al medio camino está otro pueblo grande, donde el dicho capitán comió, que se dice Armatambo, y el señor dél se llama por su nombre Trianchumbi (Fernández de Oviedo 1855 [1549]: 191).

Volveremos a referirnos a este episodio luego, para entender la importancia de Armatambo y su asociación con el camino.

La fundación de Lima

De acuerdo a los registros históricos, tras el fracaso de las fundaciones de la capital realizadas en 1534 en Jauja, en la sierra central, y en Sangallán⁹, en Pisco, el 6 de enero de 1535 Francisco Pizarro envió desde Pachacamac una comisión hacia el norte para que escogiera el lugar exacto donde se fundaría la ciudad. Pocos días después, el 18 de enero, la ciudad de Lima fue fundada en el valle del Rímac.

Y como el gobernador don Francisco Pizarro pensase hacer esta población, después de haberse visto el valle de Sangalla y otros asentos desta costa, abajando un día con algunos españoles por donde la ciudad esta agora puesta, les pareció lugar conveniente para ello y que tenía las calidades necesarias; y así, luego se hizo la traza y se edificó la ciudad en un campo raso deste valle, dos pequeñas leguas de la mar. Nace por encima della un río a la parte de levante, que en tiempo que en la serranía es verano lleva poca agua, y cuando es invierno va algo grande, y entra en la mar por la del poniente (Cieza de León 2005 [1553]: 194).

En los documentos sobre la fundación de Lima se observa que la expedición proveniente de Sangallán (cerca de Pisco) siguió con rumbo norte pasando por los valles de Chíncha, Cañete, Mala hasta Pachacamac y desde allí se internó hacia el valle del Rímac para fundar la ciudad de Lima.

Es muy probable que la comitiva haya transitado con dificultad el gran arenal de Lomo de Corvina, antiguamente conocido como la Cuesta de la Sed.

El Cerco de Lima

Durante el episodio de la rebelión de Manco Inca conocido como el Cerco de Lima, en 1536, las tropas incaicas se movilizaron hacia la Ciudad de los Reyes empleando los caminos localizados al norte, sur y este de la futura capital del Virreinato, en el último caso partiendo desde Huarochirí. Considerando que los refuerzos hispanos arribaron desde el norte, específicamente de Ancash,¹⁰ es muy probable que se hubieran desplazado empleando el camino costero. Es necesario precisar que en algunos documentos se menciona que Quizu Yupanqui, uno de los capitanes del bando incaico, fue muerto o herido en la localidad de Santa Ana, la cual se encuentra en directa asociación con el camino costero, de acuerdo a la propuesta de Alberto Regal.

El Camino Inca en la Lima amurallada

En este acápite se aborda la presencia del Camino de los Llanos en el centro histórico de Lima; la trayectoria de esta vía se habría introducido en el dadero de Pizarro, prosiguiendo su desplazamiento hacia el sureste con rumbo a Pachacamac.

Existen dos fuentes de información muy importantes para esta temática, las cuales pasaremos a analizar detenidamente. Cabe precisar que para efectos de nuestro análisis, los límites de Lima que consideramos son aquellos demarcados por

⁹ Este lugar es conocido en la literatura arqueológica como Lima La Vieja.

¹⁰ Inés Huaylas era la esposa de Francisco Pizarro, gracias a este matrimonio el apoyo provino desde el Callejón de Huaylas en Ancash.

las murallas construidas entre 1684 a 1687 (Gunter y Mitrani 2013b: 23); asimismo, por tratarse del Camino Inca o Camino de los Llanos, conceptualizaremos esta vía como un camino incaico, es decir, sujeto a los criterios de rectitud, de asociación a monumentos incas, etcétera.

En 1936, el ingeniero Alberto Regal indicó la presencia del Camino Inca en Lima, señalando lo siguiente:

El Padre Cobo dedica un capítulo a los caminos de los Incas en su Historia del nuevo Mundo; en él nos habla del que atravesaba Lima: “El callejón del Inca (llamado callejón por las altas tapias o paredes que lo bordean) corre a lo largo del valle de Lima desde el río Carabayllo (hoy río Chillón) hasta las lomas de junto a Surco y pasa pegado a las postreras casas de la ciudad de Los Reyes, que comúnmente llamamos el Callejón de Surco, por irse por este camino al pueblo de este nombre...

El mismo ilustre religioso nos suministra un dato más preciso acerca de la ubicación del camino, sobre el plano de la ciudad. En el auto, de 18 de febrero de 1579, del arzobispo Loayza fundando la parroquia de Santa Ana al señalar su distrito y término se dice textualmente: “como a sus espaldas (de la iglesia de Santa Ana) como corre y vá camino delante hasta la casa y huerta del licenciado Guarrido y camino de Surco”. Este camino citado pasaba, pues, con toda probabilidad por la actual calle de Cocharcas, frente al Hospital Dos de Mayo, y se internaba al campo por el costado de la Casa de la antigua huerta de Matute por donde hasta hace poco salía el camino hacia Lu-rín o sea al sur (Regal 1936: 107-108).

Más adelante, en 1954, publicó un artículo periodístico en el que incluye un plano elaborado a partir de otro del año 1625, en este se precisa lo siguiente respecto al Camino Inca:

El camino más importante de la región era el costanero que desde Tumbes hasta Nasca recorría el litoral peruano. En los alrededores de Lima pasaba por Carabayllo, la propia ciudad de Lima, Surco y seguía a Pachacamac...

El camino incaico en la ciudad de Lima:

Se debe comenzar por establecer que, por muchos años de vida, primeriza de nuestra capital, esa vía fue titulada “Camino o callejón de Surco”. Después que se poseen datos fidedignos que permiten afirmar que pasaba por atrás de la actual Iglesia de Santa Ana; principalmente el auto de la fundación de esa parroquia por el Arzobispo Fray Jerónimo de Loayza, de febrero de 1570, y la noticia inserta por el Padre Cobo en su Historia del Nuevo Mundo de 1642.

Por ese camino, que venía del pueblo de Carabayllo bajaron de la Sierra las huestes incaicas en el asedio de 1536, librando una encarnizada batalla con los españoles, precisamente en la pampa de las inmediaciones de la Parroquia de Santa Ana.

También cerca de la Iglesia se levantaba una pequeña huaca o montículo que ha dado nombre a la actual calle de la Huaquilla.

Siguiendo el camino al sur, se dirigía por los terrenos de la antigua huerta de Matute, pasando a unos cien metros paralelamente de la fachada del Hospital Dos de Mayo contemporáneo en dirección al pueblo de Surco, de origen francamente indígena y muy importante como se ha dicho. Al borde de este tramo corría una acequia grande de riego.

Casi a la salida de Lima establecieron los conquistadores españoles unas caleras y hornos de ladrillo, que a principios del siglo XVII llegaron a emplear alrededor de 400 esclavos.

La sección descrita del camino incaico fue prontamente dejada de lado por los españoles, para sus viajes al sur pues establecidos como es conocido en los alrededores de la Plaza de Armas comenzaron a servirse de una nueva ruta que se desarrollaba por la actual calle del Pacae para proseguir hacia Surco y Pachacamac. A este nuevo trazado se trasladó el nombre de “Camino de Surco”: pero el antiguo se conservó hasta nuestros días, aunque simplemente como un sendero o callejón de chacra.

Al construirse las Murallas de Lima la que fue vía incaica salía de ellas por la llamada “Puerta de Pisco”.

Son innumerables las citas en documentos de la época sobre ese nuevo camino, principalmente en relación con las iglesias y sus dependencias como sus conventos porterías, huertas & de la Encarnación y Guadalupe que se levantaban casi a su vera (Regal 1954: 2).

En el artículo que acabamos de citar se indica que el camino pasaba por el lado este del damero de Pizarro (figura 1). Lo interesante de este documento es que también se consigna la proyección del camino fuera del damero de Pizarro precisándose que, a grosso modo, se dirigía en dirección sureste hacia Pachacamac. Una acotación importante señalada por Regal es que el otro camino, aquel que va hacia el oeste del damero de Pizarro, es más tardío o colonial, justamente este es el camino que Gunther identifica como inca.

En 1983, Juan Günter publicó *Planos de Lima 1613-1983*, en dicho documento se cita textualmente lo siguiente:

Lo que hoy llamamos Lima Cuadrada era, en realidad, una encrucijada de caminos. A escasas cuadras, hacia el mar, en diagonal, pasaba el camino inca de los llanos, cruzando el Rímac por el único puente de crisnejas que encontraron los españoles, a la altura del actual puente del Ejército, según Lizárraga. Un camino más antiguo, probablemente Wari (jirones Quilca y Miró Quesada), unía el Callao con Cajamarquilla, cruzando al anterior en la Plaza de la Salud. Un tercer camino, que formaba la base de un triángulo invertido con los caminos descritos, pasaba frente a las actuales puertas de Palacio, uniendo el puente de crisnejas con el camino Wari en «Cinco Esquinas» (jirones Lima y Junín). Desde ahí salía la quinta esquina rumbo a La Molina y Huarochirí. Por último, en la esquina de Pescadería con Arzobispo nacía un ramal (jirón Ancash) que, paralelo al río, en dirección de «Late», controlaba quizá las demás bocatomas de los ríos que regaban el resto del valle.

Esta red vial básica se complementaba, entretejiéndose, con los senderos que, como bordes de los canales de riego, daban acceso a cada una de las parcelas de cultivo que los españoles llamaron posteriormente chacaras.

No existe plano ni descripción de esta Lima prehispánica, pese a haber visto pasar tantos conquistadores durante los dos años previos a su fundación. En 1533, Hernando Pizarro la cruzó en su ruta a Pachacamac para apresurar el envío del rescate de Atahualpa. Luego, centenares de ex-compañeros de Cortés y Alvarado que se dirigían al Cusco, ya conquistado, en busca de las migajas del Imperio Inca. Ninguno se detuvo para describirnos este obligado lugar de paso, debido al acoso permanente de los generales Rumiñahui y Quisquis sobre quienes usaban el camino inca de la sierra norte (Günter 1983: 7).

Como observamos, la cita señala la presencia de un camino Inca que iba de manera diagonal pasando al lado oeste del damero de Pizarro y se proyectaba rumbo al sureste (figura 2); también se indican otros caminos que pasan por el centro histórico.¹¹ No obstante, en la publicación de 1983, a diferencia del documento de Regal, no se precisan las proyecciones del camino hacia el sureste, es decir fuera del damero de Pizarro, a pesar de existir proyección de caminos en los planos del valle de Lima anexos al documento de Günter. Esta situación es resuelta en su publicación de 2013 en coautoría con Mitrani, donde precisa la trayectoria del camino desde el norte a la altura del río Chillón y por el sur hasta la avenida Tomás Marsano (Gunther y Mitrani 2013a: 30).

Enseguida veremos una tercera propuesta del camino en Lima, aunque en esta ocasión la vía no pasa por el damero de Pizarro.

¹¹ Esta propuesta de una red de camino prehispánica en Lima metropolitana que incluye otras vías hacia el este y oeste la analizaremos en una posterior investigación.

El Camino Inca según Tello¹²

En un plano (figura 3) anexo a la publicación *Cuaderno de Investigación del Archivo Tello* se registra el camino que viniendo desde el norte se dirige rumbo a Lima (Tello 1999 [c. 1946]: 53). Este plano, además de mostrar el camino, indica los nombres de las localidades conectadas por la vía, señalando que desde la altura de Ancón va por Kopakabana y se dirige hacia Inka Tampu (Sukula Kumpi),¹³ y de allí a la localidad de Inka Chaca o Puente Inca cruzando el río Carabaylo, pasa luego por Aznapuquio y los cerros Mulería, Chavarría, Palao y La Milla, para cruzar posteriormente el río Rímac y proseguir hacia Makap Tampu y Lima tampu o Limatambo, en donde se produce una bifurcación: un camino se dirige hacia Armatambo y luego, por los pantanos de Villa, va hacia Pachacamac, mientras que el otro se dirige directamente desde Lima tampu o Limatambo hacia Pachacamac (ver mapa 3).

Sobre este camino propuesto por Tello, que no pasaba por el centro histórico de Lima, lamentablemente no existen registros textuales, tan solo el plano que indica la trayectoria y las denominaciones de las localidades que recorría, las cuales provendrían de registros históricos como la crónica de Francisco de Xerez; de allí que el sitio Sukula Kumpi correspondería al sitio arqueológico Tambo Inca del distrito de Puente Piedra.

Haciendo el análisis del camino propuesto por Tello, podemos citar lo siguiente: El camino provenía desde el norte pasaba por Tambo Inca y de allí se dirigía hacia el suroeste a Puente Inca, loca-

lidad que se ubica entre los distritos de San Martín de Porres, Ventanilla y Puente Piedra y donde, hasta finales de la década de 1990, existía un puente con durmientes y bases de la época colonial o posiblemente republicana.¹⁴ Por esta zona, en la propuesta de Tello, habría pasado el Camino Inca.

Luego la vía continuaba al lado de los cerros Mulería, La Milla y Palao, no sin antes pasar por Aznapuquio; sin embargo, no hemos logrado identificar en las fotos aéreas antiguas restos de caminos que guarden correspondencia con la propuesta de Tello. Las fotos aéreas de 1961, cuando aún venía ocurriendo el proceso de expansión urbana en el cono norte de Lima, muestran varios caminos vecinales que comunicaban las haciendas de ese entonces, pero no guardan una trayectoria directa que permita determinar o definir un camino continuo. Solo hay caminos con distintas orientaciones, como por ejemplo el que unía las haciendas de Naranjal y Aznapuquio, que tiene una orientación sureste-noroeste y no guardaría relación alguna con la propuesta de Tello; esta última presenta un camino que se dirige hacia Chacra Puente, en la margen izquierda del río Rímac.

Los otros monumentos citados en el plano son Chacra Puente y Makat Tampu, ambos desaparecidos¹⁵; no obstante, sobre lavase de las descripciones e imágenes dejadas (figuras 4 y 5), podemos mencionar que Chacra Puente y Makat Tampu eran sitios monumentales con patrón ortogonal y posiblemente fueron construidos durante el período Inca.

De otro lado, el topónimo de Chacra Puente podría sugerir su relación con la existencia de un puente en la localidad, ya que se ubicaba en la

¹² El camino citado por Tello lo hemos incluido en el presente estudio debido a la cantidad de datos expuestos y por manifestarse que no ingresaba en la Lima de antaño.

¹³ En el plano, Tello señala a esta localidad como Sukula Kumpi, figura en Xerez como Suculacumbi.

¹⁴ En 1998 se desarrolló el Proyecto de Emergencia Investigación Arqueológica en Puente Inca, el cual identificó componentes modernos en sus estribos y durmientes, sin descartar la posibilidad de que en el lugar hubiera existido un puente prehispánico.

¹⁵ En *Cuadernos de Investigación del Archivo Tello* se indica que ambos se encontraban en las cercanías de las avenidas Argentina y Universitaria.

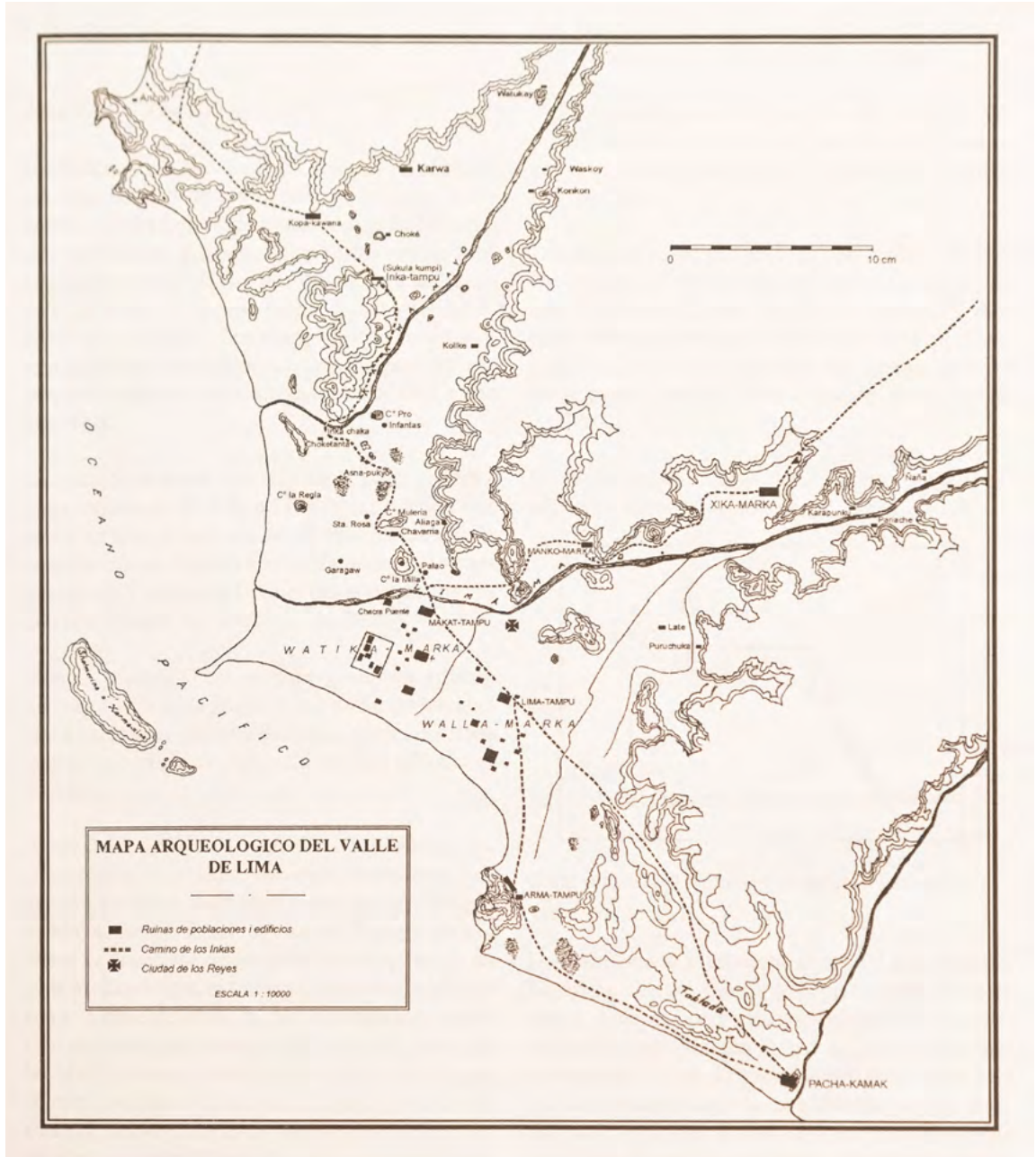


Figura 3. Mapa arqueológico del valle de Lima, que muestra los monumentos arqueológicos y caminos propuestos por Julio C. Tello (tomado de Tello 1999 [c. 1946]: 53).



Mapa 3. Red de caminos según Tello.

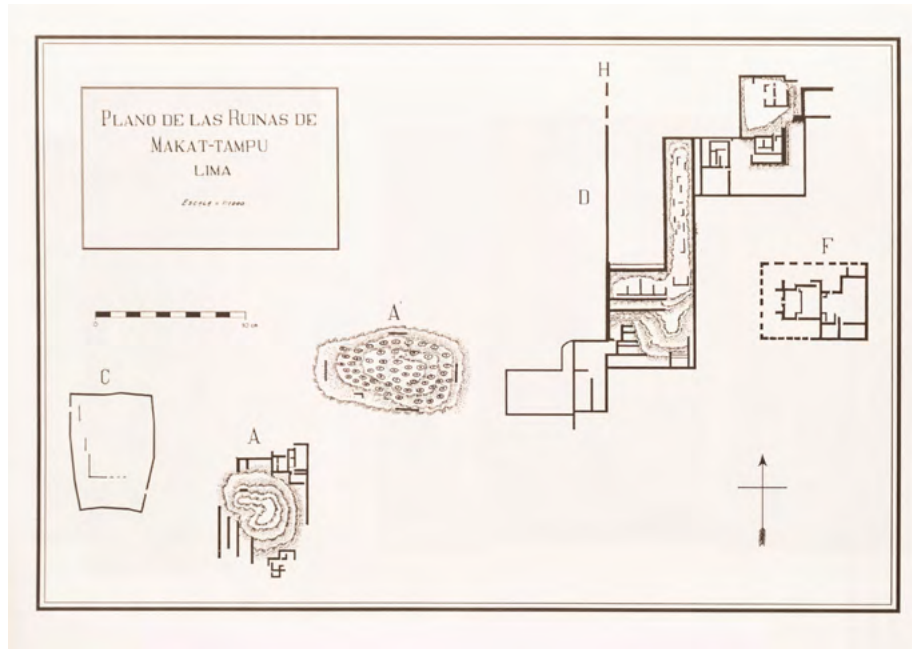


Figura 4. Plano de Makat tampu (tomado de Tello 1999 [1935-1945]: 119).

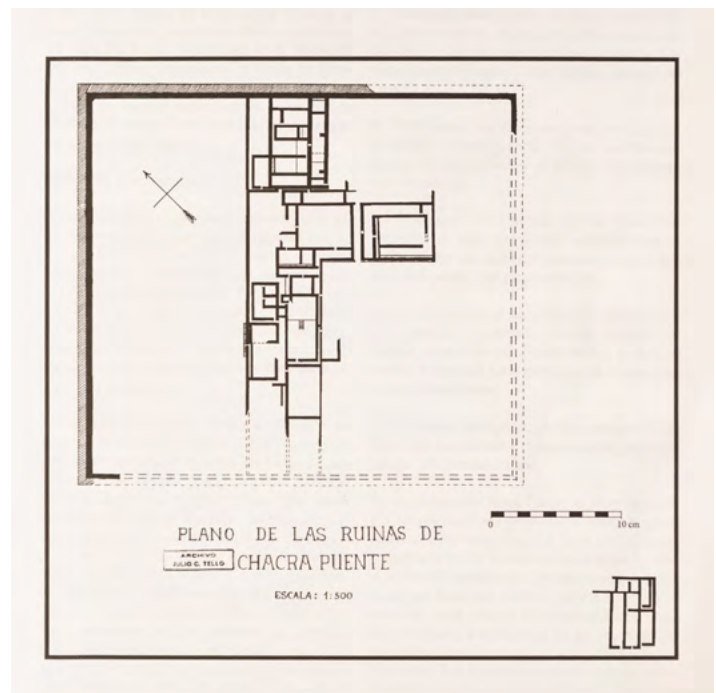


Figura 5. Plano de Chacra Punte (tomado de Tello 1999 [1935-1945]: 123).

margen sur del río Rímac, a pocos metros de la ex hacienda Puente. En esta parte nos sirven los planos de Lima, principalmente el de Enrique Silgado (1908) donde se indica un camino que estaría uniendo tanto a Chacra Puente y Makat Tampu; este plano deja entrever la disposición del sitio Makat Tampu, que guardaría correspondencia con un croquis publicado por Tello (figuras 6 y 7).

Algo que llama la atención es que, a diferencia de los demás investigadores, Tello señala la existencia de otro camino que se proyectaba desde Lima tampu o Limatambo y se dirigía hacia Pachacamac sin pasar por Armatambo.

Análisis de la información

Para realizar un análisis adecuado, resulta clave definir tres aspectos: primero el Camino Inca en el damero de Pizarro, segundo la presencia del puente de “Crisnejas” y tercero la asociación de Armatambo, ya que sería por esta parte donde el camino pasó para desde allí dirigirse hacia el suroeste, a Pachacamac.

En ese sentido, en el estado actual de las investigaciones tendríamos dos propuestas, la de Regal y la de Gunther, en ambos casos se indica que el camino entraba a la ciudad de Lima, a ambos lados del damero de Pizarro: el de Regal al este, apareciendo posiblemente a la altura de la portada de Martinetti por el norte hasta la portada de Cocharcas al sur, y la de Gunther al oeste del damero, cercana a la portada de Monserrate por el norte hasta la portada de Guadalupe por el sur. Es decir, el damero de Pizarro se habría edificado tratando de evitar en lo posible la vía preexistente, el Camino de los Llanos específicamente.¹⁶

Considerando estas implicancias, veremos la trayectoria que siguieron estos caminos en sus respectivas propuestas, no sin antes indicar que la descripción la realizaremos tomando en consideración el lugar desde el cual el Inca Huayna Capac dio la orden para la construcción del camino costero, el extremo norte del Tawantinsuyu; siguiendo esta lógica, nuestra descripción será realizada en sentido norte-sur,¹⁷ a diferencia de los otros caminos cuya designación viene en sentido de la expansión radial de Cusco hacia sus extremos.

Metodología

Para este estudio, hemos volcado al Sistema de Información Geográfica (SIG) la información existente, principalmente los mapas antiguos que indican la trayectoria de ambas propuestas. Luego, con el apoyo de fotos aéreas del año 1961, hemos realizado los ajustes correspondientes, trasladando dicha información a las imágenes satelitales donde se han realizado los ajustes finales.

En líneas generales, hemos partido de la información reciente contrastándola secuencialmente con la información antigua. Se han tomado en cuenta lugares desaparecidos, como los monumentos arqueológicos del lado oeste de Lima, incluido el sitio Lima tampu o Limatambo y otros que aparecen citados o figuran en mapas antiguos y en fotos aéreas.

Debemos decir que los planos de 1881 (figuras 8 y 9) publicados en *Guerra con Chile, La campaña de Tacna y de Lima de 1970*¹⁸, poseen información relevante de lugares e incluso parcelas que en las fotos aéreas de los años 1961 aún existían, además, al ser planos de índole militar conservan detalles en muy buena escala (ver mapas 4 y 5).

¹⁶ Nos referimos a las cuadras que corresponden al damero, líneas arriba mencionamos la correspondencia entre los caminos incas y la población local.

¹⁷ El equipo de investigación ha considerado esta propuesta, la cual ha sido socializada y aportada por Alfredo Bar a fines del año 2013.

¹⁸ Se trata de un plano anexo a la citada publicación, muestra las características del terreno en el teatro de operaciones previo a la confrontación de la Campaña de Lima.

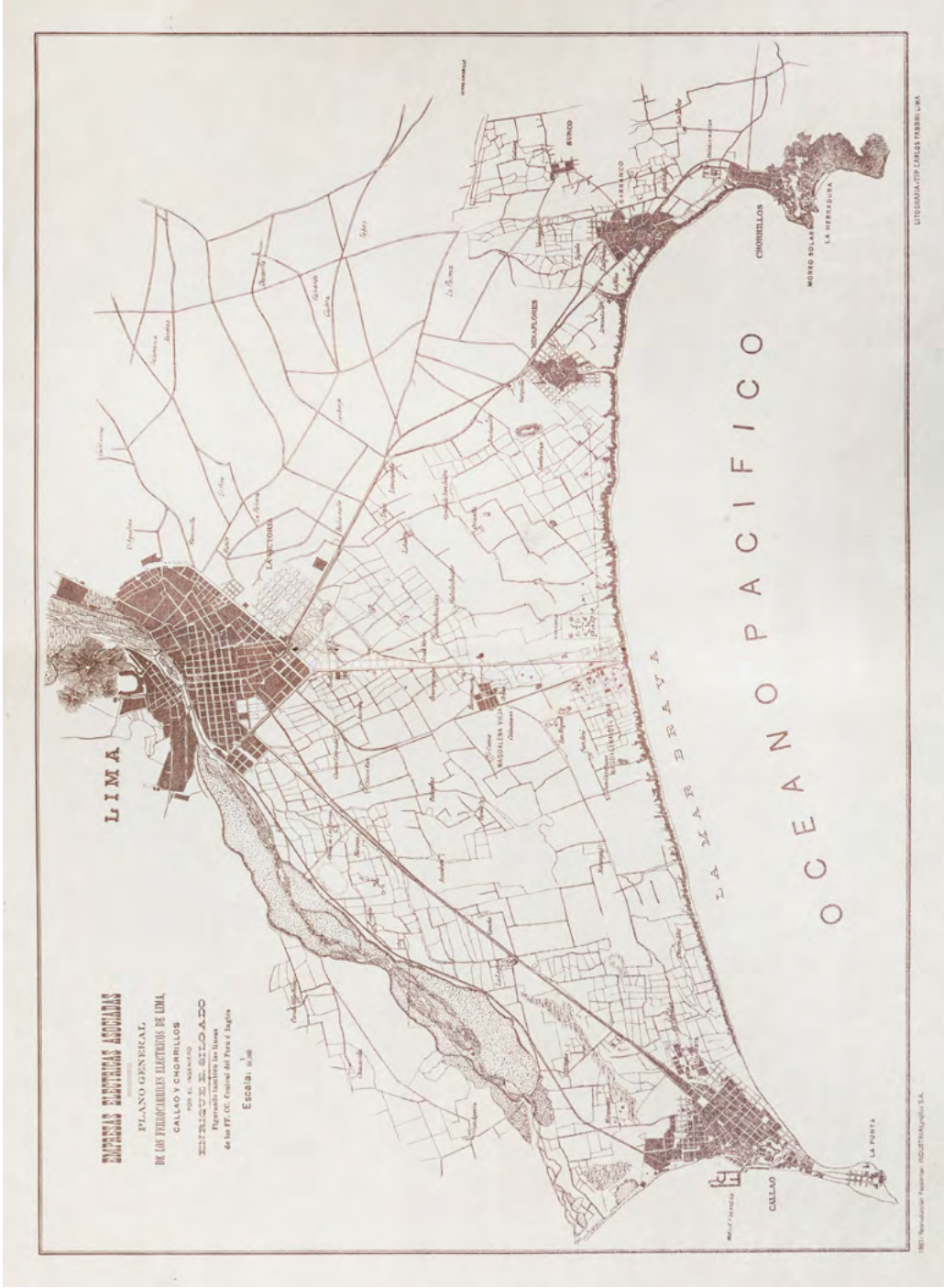
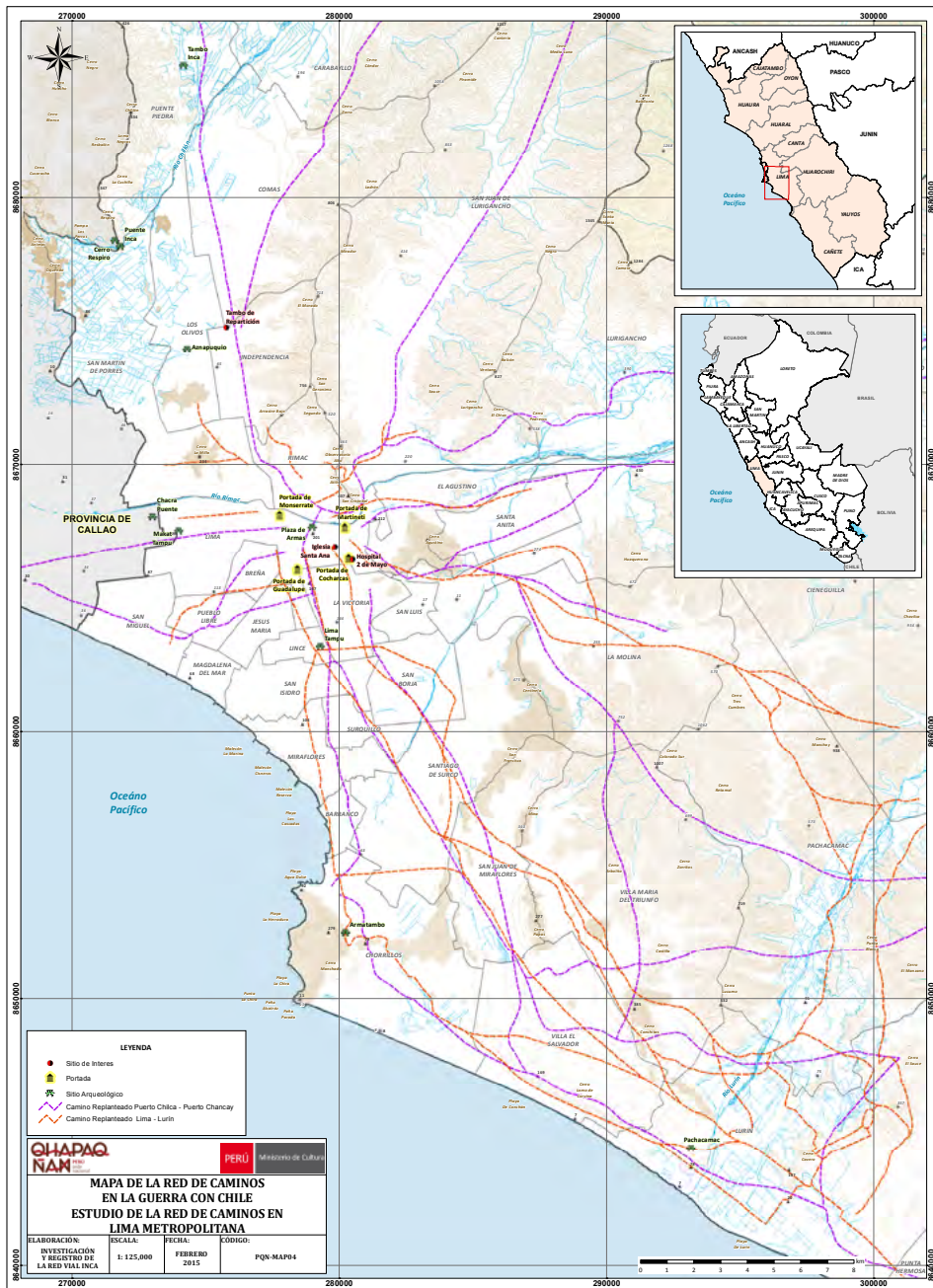


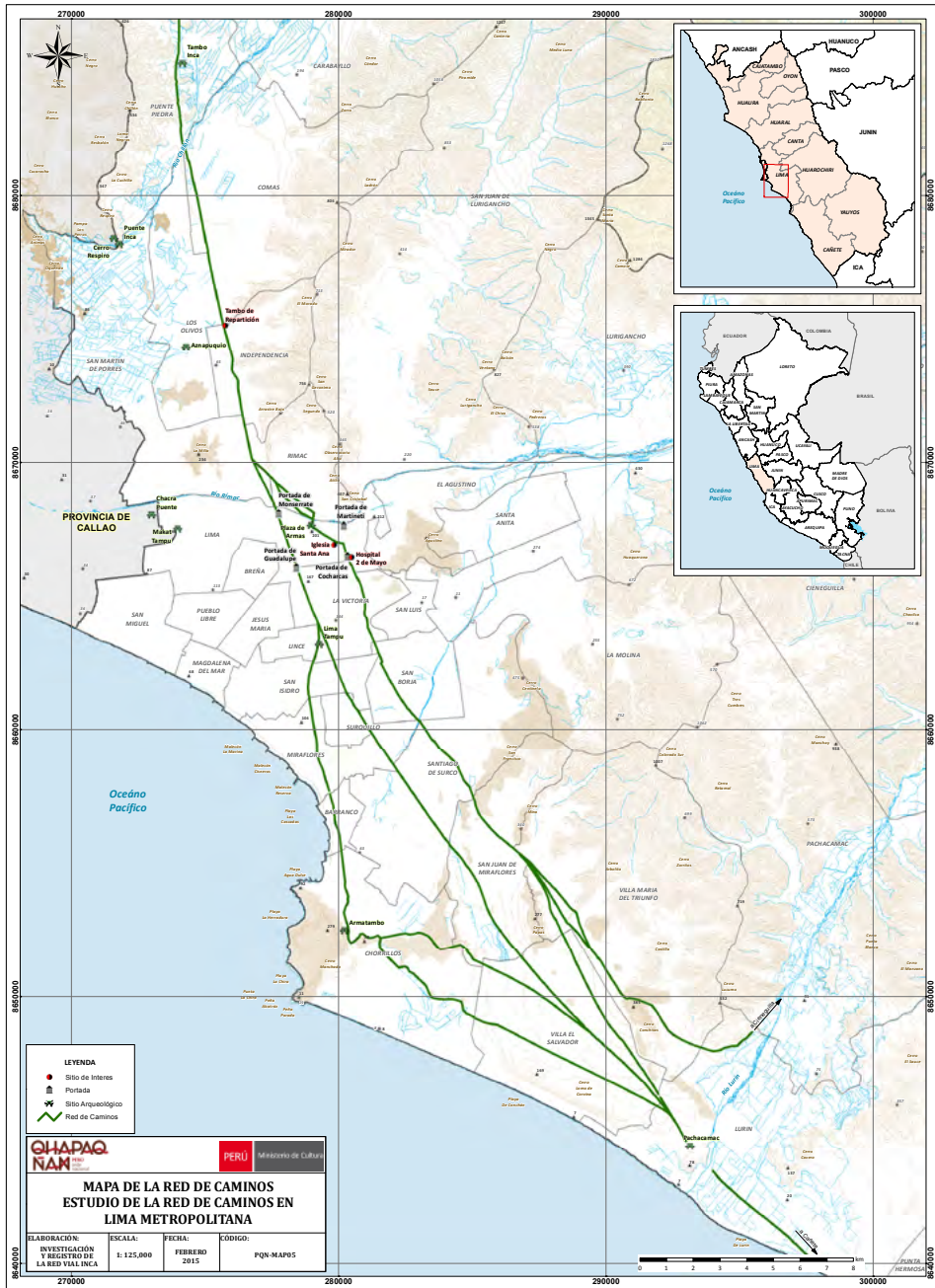
Figura 6. Plano de Enrique Silgado, 1908 (tomado de Gunther 1985: mapa N° 21).



Figura 7. Detalle del plano de Enrique Silgado de 1908. La flecha indica el camino que une Chacra Puente y Makat Tampu, encerrado en círculo el sitio de Makat Tampu (1) (detalle tomado de Gunther 1985: mapa N° 21).



Mapa 4. Red de caminos en la guerra con Chile.



Mapa 5. Caminos propuestos.

Justamente se ha considerado este plano por su mayor precisión como referencia fundamental para ubicar los lugares motivo de esta investigación, ya que figuran las dos propuestas; este plano ha sido contrastado con las fotos aéreas para conocer la ruta del camino, habiéndose definido redes de caminos y canales prehispánicos. No obstante, los planos aludidos carecen en algunos casos de los nombres de las localidades, información que ha podido ser recuperada con el apoyo y contrastación de otros planos publicados por Gunther.

Por ejemplo, en dicho plano (figura 8) se observa el camino inca al lado de la línea del tren que se dirige hacia Ancón viniendo de Chancay. Tanto el camino como la línea del tren aparecen representados de forma paralela, pasan por Tambo Inca (cruzando el río Carabayllo en este punto y no en Puente Inca), pasan por el Tambo de Repartición y se dirigen hacia el poblado del Rímac.

Después de atravesar el centro histórico, en el plano (figura 9) se observan los dos caminos. El localizado al este se dirige hacia Pachacamac manteniendo una trayectoria hacia el sureste; se desplaza por Matute, la Pólvara, la hacienda San Borja, la Caleta la Merced, la hacienda Tebes, la localidad “El Cascajal” y luego por el lado este del cerro Pamplona, pasando por “La Hollada” al este del cerro Papas hasta dirigirse a Pachacamac. En todo este trayecto se observan los terrenos de cultivo que rodean el camino a la salida del centro histórico; al entrar en “El Cascajal” los terrenos se vuelven áridos y rodeados de cerros. A la altura de Tebes se observa una bifurcación de camino que sigue el “río Surco” hacia el sur, pasando por las poblaciones de Surco, Barranco y Chorrillos, probablemente se trata de un ramal que se dirigía hacia Armatambo.

En el caso del camino del lado oeste, se observa que al salir del centro histórico también denota una orientación sureste; seguiría la trayectoria del

ferrocarril que se dirige a Chorrillos, pasando por Balconcillo, Lima tampu o Limatambo y La Palma con dirección a Pamplona, pasando por el lado oeste del cerro Pamplona y del cerro Papas, para dirigirse hacia La Tablada y llegar a Pachacamac. Al igual que en el camino anterior, se observan los terrenos de cultivo que rodean el camino a la salida del centro histórico y al entrar a Pamplona se vuelven áridos y rodeados de cerros.

En cuanto al camino que va hacia Armatambo, se observa que se estaría desprendiendo del camino del lado oeste, desde Lima tampu o Limatambo, dirigiéndose hacia Miraflores, Barranco y Chorrillos para llegar a Armatambo. Desde aquí, se visualiza un camino que sale hacia Pachacamac y se divide más adelante en dos ramales. El primer ramal se orienta de manera directa hacia el este pasando por los cerros Santa Teresa, Cabras y Zigzag, para luego unirse nuevamente con el camino del lado oeste en las cercanías del cerro Papas y dirigirse a Pachacamac, pasando previamente por La Tablada. El segundo ramal se desprende a la altura del cerro Santa Teresa y se dirige con dirección sureste bordeando los pantanos de Villa, desde aquí, toma una orientación este para unirse nuevamente en La Tablada con el camino del lado oeste.

Desde Lima tampu o Limatambo, el camino habría estado rodeado por terrenos de cultivo hasta Chorrillos y Armatambo. En el caso del primer ramal, los terrenos de cultivo continuarían hasta las cercanías de cerro Cabras, volviéndose árido al llegar a cerro Zigzag hasta Tablada y Pachacamac; el segundo ramal, por su parte, habría pasado bordeando los pantanos de Villa y ascendido levemente el arenal de Lomo de Corvina para llegar a Pachacamac.

Sobre la base de este ejercicio, hemos podido identificar la ubicación del camino y su trayectoria en la Lima amurallada y fuera de ella, habiendo detectado en las avenidas o jirones actuales la tra-

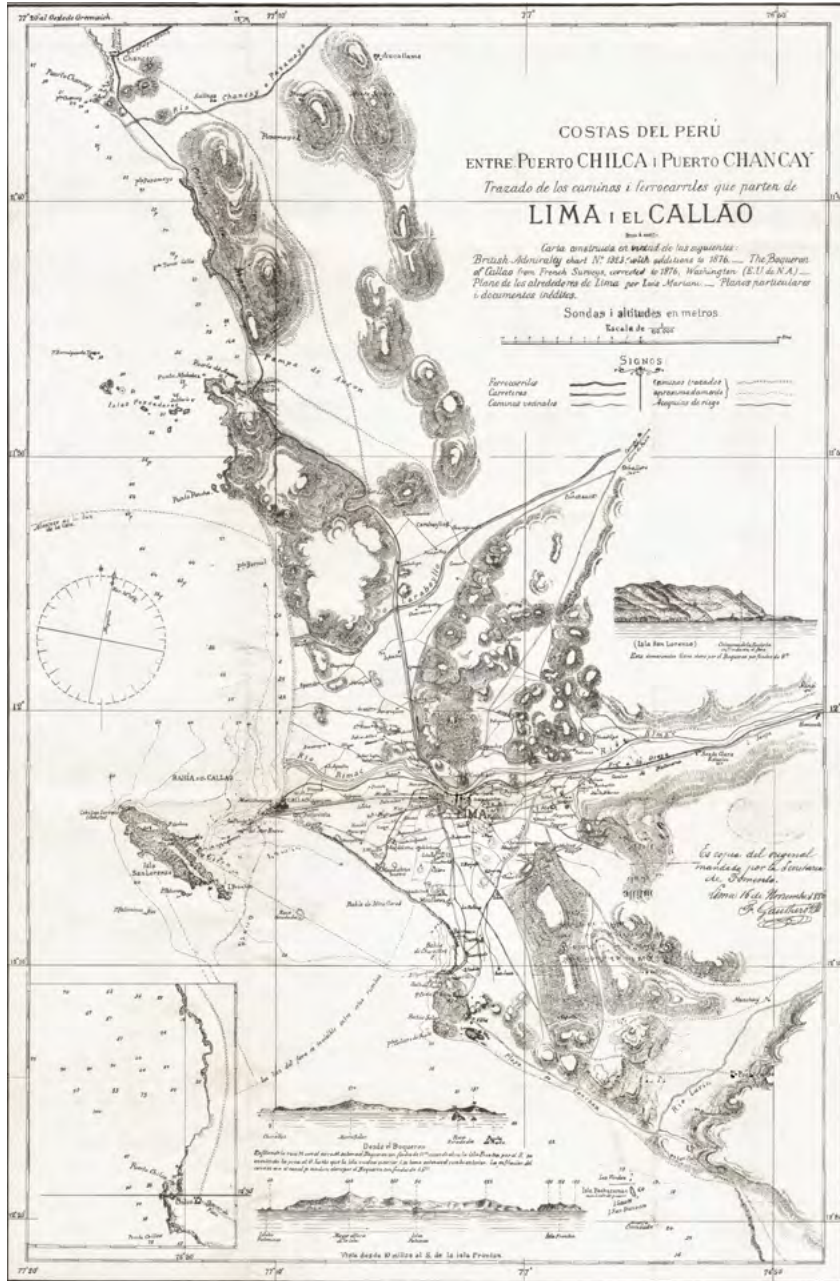


Figura 8. Plano que muestra la red de caminos en Lima (tomado de Vargas Ugarte 1970).

vectoria del camino. Es así que podemos decir, que la vía del tren eléctrico, por ejemplo, seguiría en líneas generales la ruta de lo que fue el Camino Inca del lado este en la propuesta de Regal, desde el centro histórico pasando cerca de las estaciones El Ángel, Grau, Gamarra, Arriola, La Cultura y San Borja Sur para aparecer nuevamente desde allí en la estación María Auxiliadora (antes Miguel Iglesias) en el límite de los distritos de Villa María del Triunfo y San Juan de Miraflores, hasta llegar al distrito de Villa El Salvador. En la propuesta del camino del lado oeste la vía del tren eléctrico se intercepta a partir del óvalo de Higuera, pasando por las estaciones Ayacucho y Jorge Chávez, siguiendo por la avenida Tomas Marsano hacia el sureste hasta el cruce con la avenida Caminos del Inca (ver mapa 6).

En ese sentido, el tren eléctrico conserva la trayectoria o ruta que siguió el Camino Inca costero en las dos propuestas, siendo muy trascendente que después de más de quinientos años la vía más moderna de Lima y del Perú siga, en líneas generales, la trayectoria de este camino, lo que demuestra una vez más el conocimiento y la sabiduría ancestral aún vigente.

Finalmente, se han realizado visitas al campo para el registro fotográfico y mediciones del ancho de caminos, hoy convertidos en avenidas o jirones de Lima.

Resultados

Trayectoria del camino

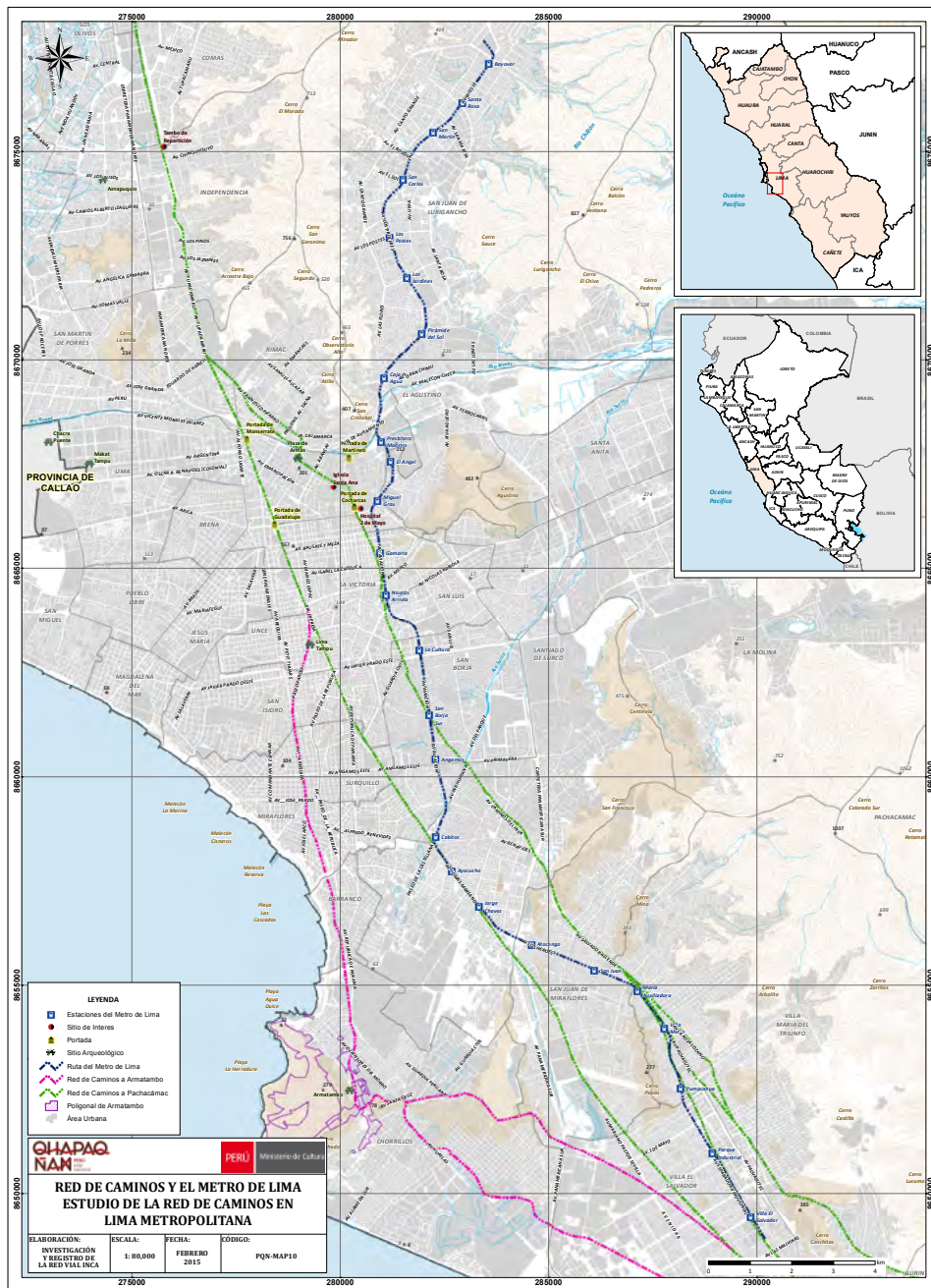
Hemos identificado las referencias plasmándolas en un mapa general de las localidades indicadas en los mapas antiguos; a partir de esta base se ha

diseñado la posible trayectoria del camino. Es así que los mapas antiguos de Jacobo Nicolás Bellin (1744) (figura 10), la Expedición de Alejandro Malaspina de 1811, la Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879), Augusto Orrego (Ministerio de la Guerra en Campaña, Chile) (1881), Enrique Silgado (1908), Camilo Vallejos Z. (1907) y Walter V. Spalding (1919) (figura 11), junto con sus descripciones, permiten observar los dos caminos; estos mapas se complementan con la propuesta de Regal y de Juan Gunther. Ambas propuestas se inician cuando el camino proveniente del norte se divide en dos, antes de entrar en el centro histórico.

El camino provendría del valle de Chancay, para luego seguir una trayectoria hacia el sur e ingresar al valle de Carabayllo; en esta zona el plano de la Expedición de Alejandro Malaspina de 1811 (figuras 12 y 13), registra la denominación “Camino de valle Chancay”, señalando más hacia el sur la “quebrada de Piedras”, coincidiendo con los planos de la Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879) y de Camilo Vallejos Z. (1907) que indican “Gordas” y “Piedras Gordas”, respectivamente, como el lugar de paso del camino (figuras 14 y 15).

El camino pasa por el sitio de Tambo Inca¹⁹, en esta zona se habría emplazado entre FAMESA y el lado oeste de Tambo Inca, pasando por los terrenos de la Escuela Técnico Superior de la Policía Nacional del Perú (E.T.S.) y el antiguo relleno sanitario, continuando luego hacia la calle los Nogales para desde allí cruzar el río Carabayllo. Al respecto, se observa en el plano de Jacobo Nicolás Bellin (1744) que el cruce sobre el río Carabayllo tenía lugar a la altura donde actualmente pasa la

¹⁹ En el plano de la Expedición de Alejandro Malaspina (1811) figura como Tambo, en los planos de la Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879) y Camilo Vallejos Z. (1907) figura como Tambo Inga. Gunther y Mitrani también indican los puntos de interés del camino desde Tambo Inca en Puente Piedra hasta Limatambo en Javier Prado (2013: 30 Tomo 2).



Mapa 6. Red de caminos y el metro de Lima.



Figura 12. Plano de la Expedición de Alejandro Malaspina, 1811 (tomado de Gunther 1985: mapa N° 18).



Figura 13. Detalle del plano de la Expedición de Alejandro Malaspina, 1811; muestra las denominaciones de "Quebrada de Piedras" (1) y "Tambo" (2) antes de cruzar el río de Carabayllo (detalle tomado de Gunther 1985: mapa N° 18).

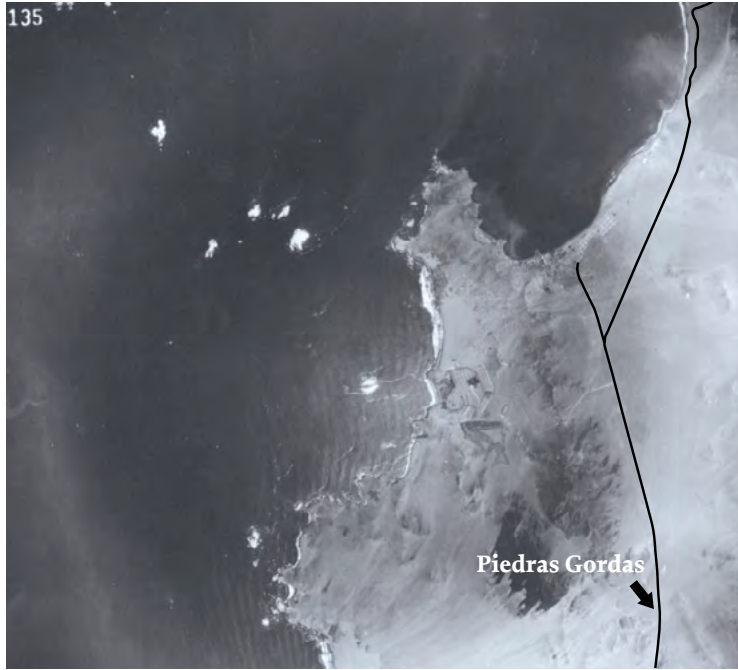


Figura 14. Ancón, cerca de este balneario pasaba el camino Inca que luego seguía por Piedras Gordas (foto área N° 1135 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17)

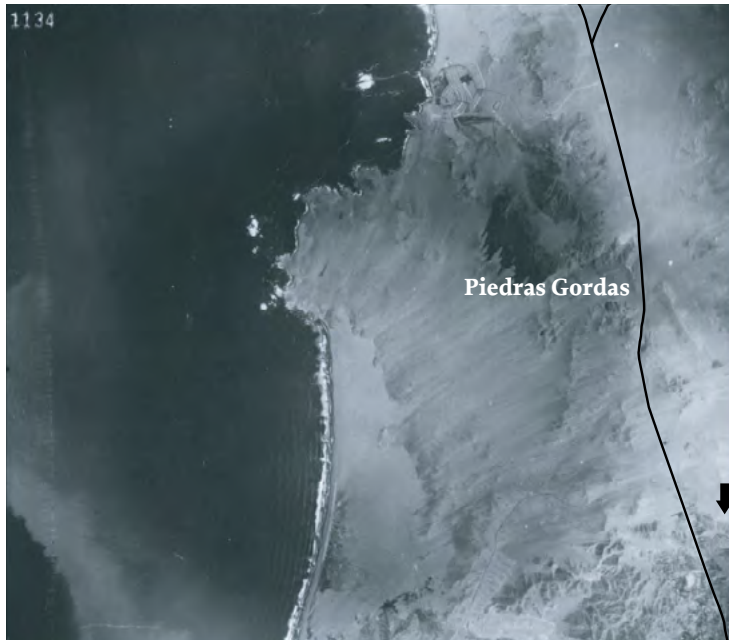


Figura 15. El camino Inca pasaba al lado de la panamericana norte, parte inferior los inicios del Valle de Carabayllo (foto área N° 1134 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

carretera Panamericana, es decir, en la proyección del camino de “Tambo Inga”. Lo mismo se observa en el plano de la Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879) y en el de Camilo Vallejos Z. (1907) (figuras 16 y 17), donde el camino que sigue una trayectoria recta, pasa entre los cerros en el lugar denominado “Portachuelo” en el plano de 1907, al oeste de la línea del tren hacia Ancón. Un plano un poco más tardío del Servicio Geográfico del Ejército (1935), revela también la proyección del camino al costado de la citada línea de tren. En todos estos planos se advierte que el camino no se desplaza por Puente Inca como se consigna en la propuesta de Tello (figuras 18 y 19; fotos 1 - 8).

A continuación, el camino habría seguido por lo que ahora son las avenidas Gerardo Unger, Industrial, Bolognesi y Rosa de América, hasta convertirse en la actual avenida Túpac Amaru donde se habría ubicado el Tambo de Repartición, al pie del cerro del mismo nombre (Plano del Servicio Geográfico del Ejército de 1935) (figuras 20, 21 y 22) (fotos 9-21). Desde aquí, el camino habría seguido por toda la avenida Túpac Amaru hasta la Universidad Nacional de Ingeniería, y a la altura de la avenida Eduardo de Habich se habría dirigido rumbo a Palacio de Gobierno, en la propuesta de Regal, no sin antes convertirse en la avenida Francisco Pizarro y Cajamarca o en su defecto en las calles Diego Córdoba Salinas o Espinoza para luego conectarse con el puente existente en jirón Trujillo (figura 23; fotos 22 - 25). En la propuesta de Gunther, desde la altura de Eduardo de Habich, el camino habría realizado un recorrido recto pasando por las urbanizaciones de Caquetá con dirección al lugar donde se ubicaba el puente de “Crisnejas”, donde actualmente se emplaza el puente del Ejército (ver mapa 7).

A propósito del camino, cuando va por jirón Trujillo en la propuesta de Regal, si observamos detenidamente la proyección de este jirón hacia el norte, notaremos que guarda correspondencia con la traza de un camino proveniente del abra ubicada entre los cerros Atilio y Observatorio Alto que se dirigía hacia el este, a Zárate o hacia el interior de la quebrada Canto Grande, esto lo deducimos porque el único acceso de camino se habría realizado por este paso natural; el actual paso de Acho o Piedra Liza habría comenzado a utilizarse en la época colonial o incluso en el período republicano. Esto podría explicar parcialmente porqué la traza de jirón Trujillo es casi perpendicular con el camino que proviene de la costa (ver mapa 8).

En la propuesta de Regal, podemos manifestar que al ingresar al centro histórico el camino pasaba cerca y a la altura de la portada de Martinetti²⁰, en la parte posterior de Santa Ana, seguía por todo el jirón Huánuco, pasando la Iglesia Virgen del Carmen, la plaza Buenos Aires y más adelante por la Iglesia de Cocharcas, para luego salir por lo que sería la portada de Cocharcas, es decir, el cruce entre los jirones Huánuco y Puno, desplazándose posteriormente frente al Hospital Dos de Mayo (figura 24; fotos 26 - 31).

Fuera del centro histórico y siguiendo la propuesta de Regal, el camino continuaba por todo el jirón Huánuco hasta la avenida 28 de Julio en el distrito de La Victoria. Desde aquí habría continuado en dirección sureste por las manzanas del emporio comercial de Gamarra, dirigiéndose de manera casi paralela a la avenida Aviación, convirtiéndose luego en la calle Ignacio Cossio, hasta la intercepción con la calle Jaime Garza (fotos 32 - 43). Nuevamente aparecería en el cruce de las avenidas Joaquín de la Madrid y Géminis, despla-

²⁰ Esta parte la analizaremos detenidamente, ya que Regal no indica por donde ingresaba el camino al centro histórico.



Figura 17. Detalle del plano de Camilo Vallejos Z., 1907; se indica la denominación de "Piedras Gordas" (1), "Portachuelo" (2) y "Tambo Inga" (3) cerca de la línea de tren (detalle tomado de Gunther 1985: mapa N° 22).

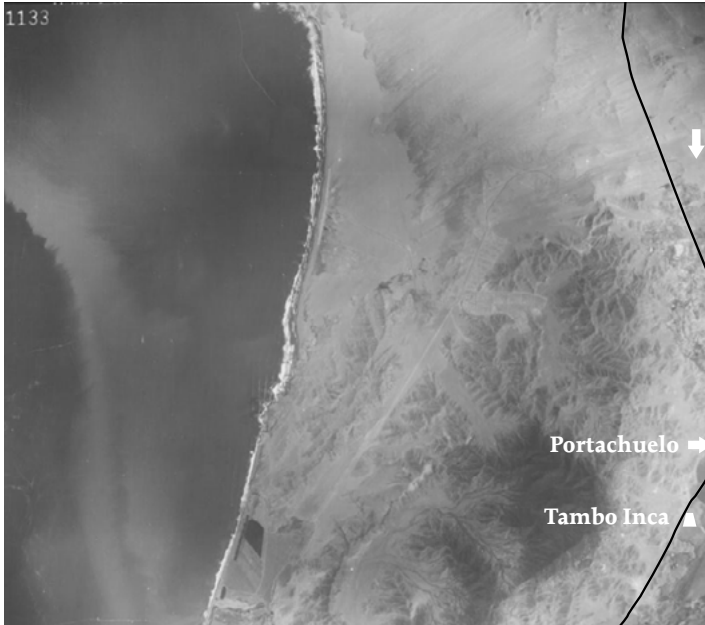


Figura. 18. Trazo del camino Inca junto de la panamericana norte (foto área N° 1133 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

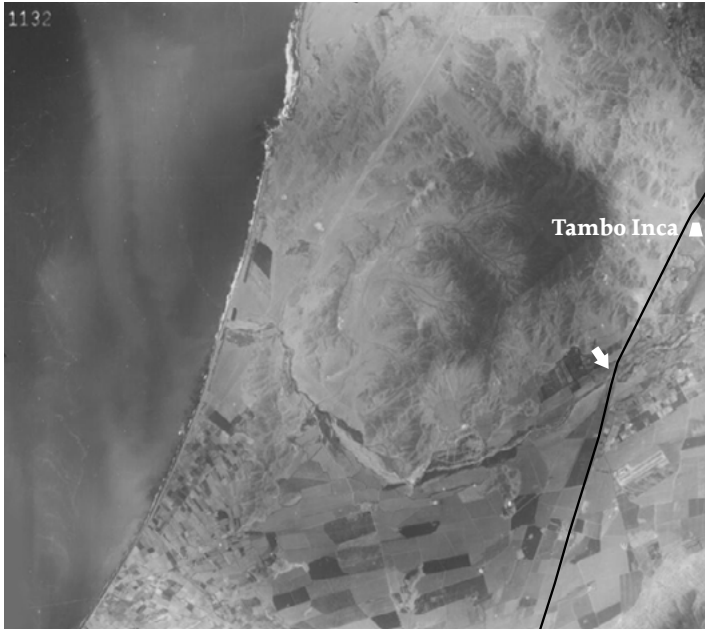


Figura. 19. Trazo del camino Inca entrando al valle de Carabayllo (foto área N° 1132 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).



Figura 21. Detalle del plano del Servicio Geográfico del Ejército, 1935; muestra el desplazamiento de la línea de tren siguiendo la trayectoria del camino (detalle tomado de Gunther 1985: mapa N° 26).



Figura 22. Traza del camino al lado de la panamericana norte, pasando por Infantas y toda la avenida Gerardo Unguer (foto área N° 1131 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

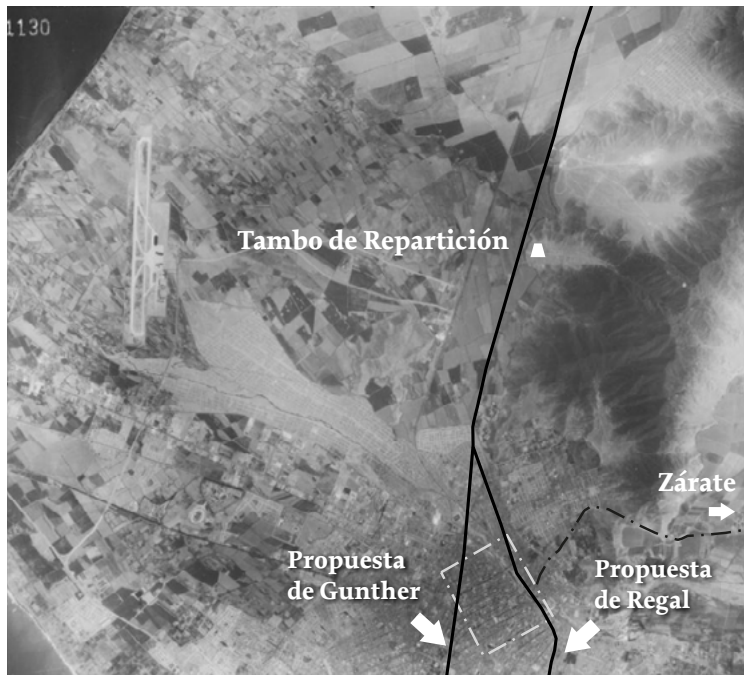
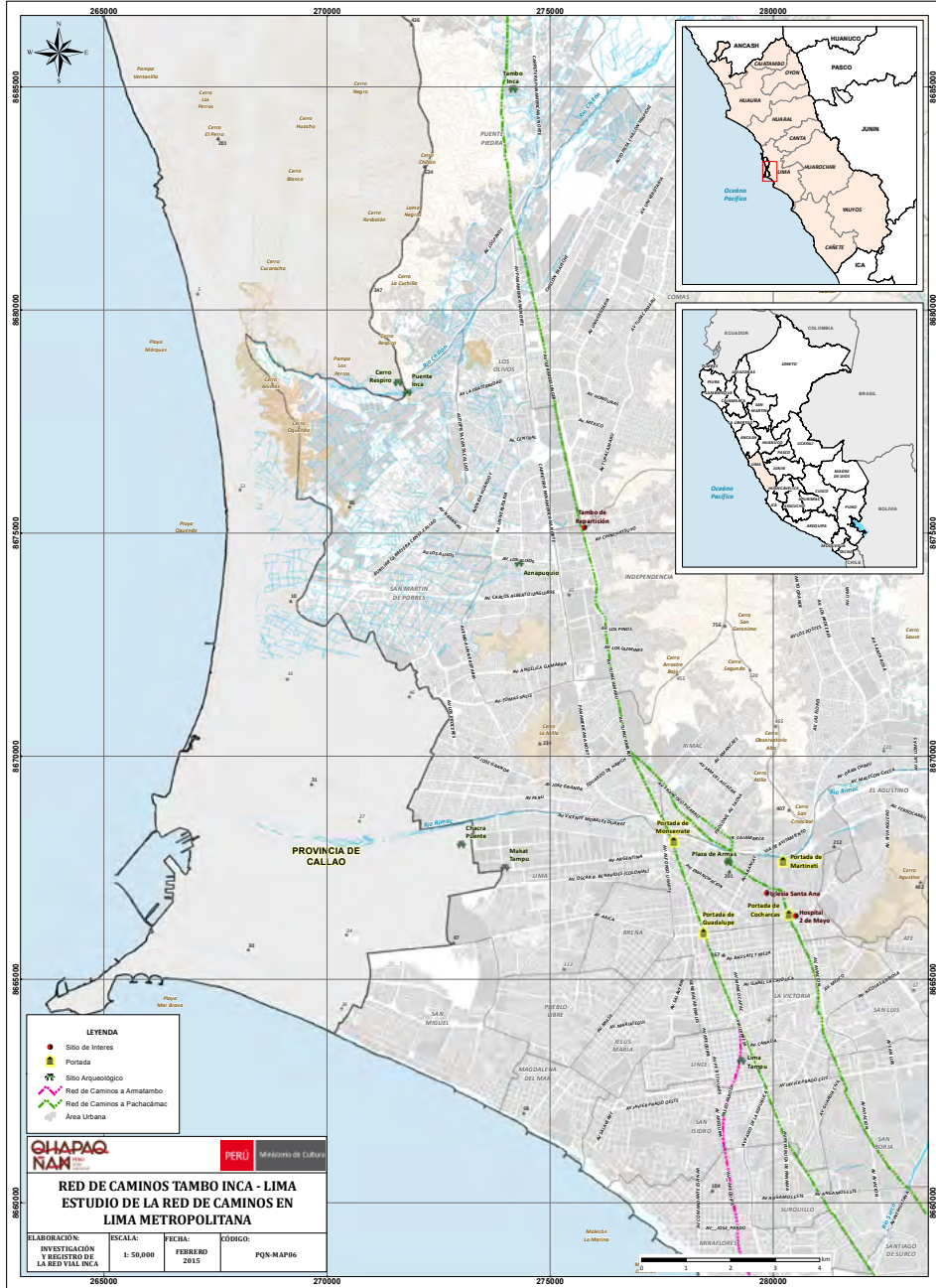


Figura 23. Traza del camino dirigiéndose hacia el Centro Histórico de Lima y la bifurcación (foto área N° 1130 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).



Mapa 7. Red de caminos Tambo Inca - Lima.

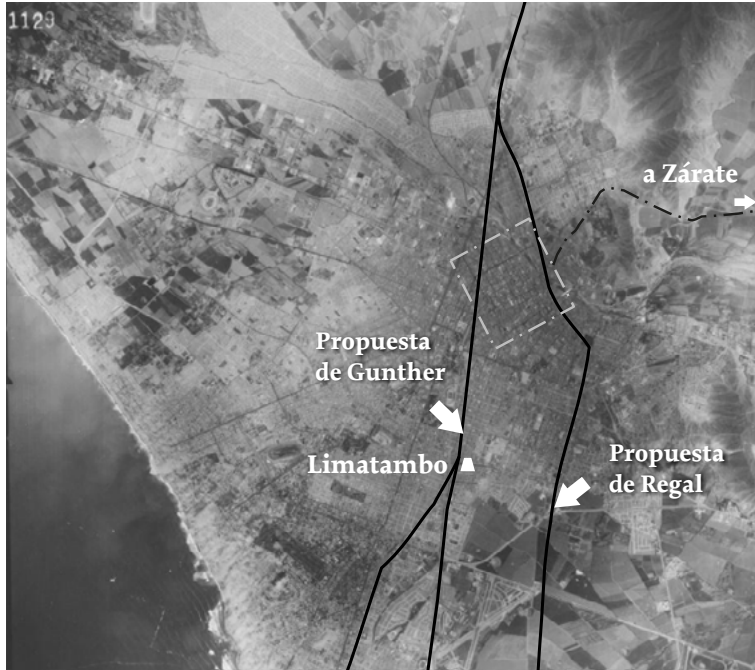


Figura 24. El centro histórico con los dos ramales de caminos que se desprenden (foto área N° 1129 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

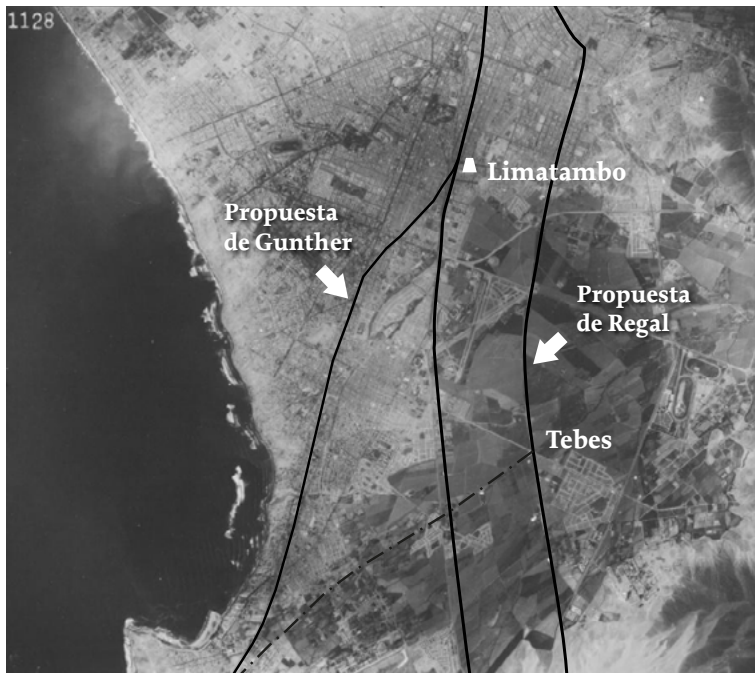


Figura 25. Las dos ramales de camino, el de Gunther a la izquierda y el de Regal a la derecha (foto área N° 1128 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

zándose por toda esta avenida hasta convertirse, al cruzar la avenida Angamos, en la avenida Caminos del Inca. Sigue por esa avenida hasta su intercepción con la avenida Los Aviadores, donde se dirige hacia el jirón Batalla de San Juan, paralelo a la avenida Caminos del Inca (fotos 44 - 54). El camino continuaba luego en dirección sureste hasta interceptarse y convertirse en el jirón Trinitarias, prosiguiendo hasta el cruce con el jirón Monserrate, donde nuevamente se pierde. Reaparece a la altura de la intercepción de las avenidas Allende y Los Molinos, para posteriormente pasar por los alrededores de la avenida Pachacutec y luego proyectarse por las urbanizaciones del distrito de Villa el Salvador, apareciendo nuevamente en la avenida 6 de Agosto o la avenida Separadora Industrial, para luego proyectarse hacia la Portada de la Costa de Pachacamac (fotos 55 - 82).

A la altura de Tebes, lo que sería actualmente el cruce de las avenidas San Luis y Angamos, y los inicios de las avenidas Intihuatana y Caminos del Inca, se produce una bifurcación en el camino que estaría representado por las avenidas Intihuatana, Aviación, Paseo la Castellana, Prolongación La Castellana, Los Aquijes y Camino Real, llegando luego hasta Chorrillos y de allí a Armatambo (ver mapa 9; figura 25).

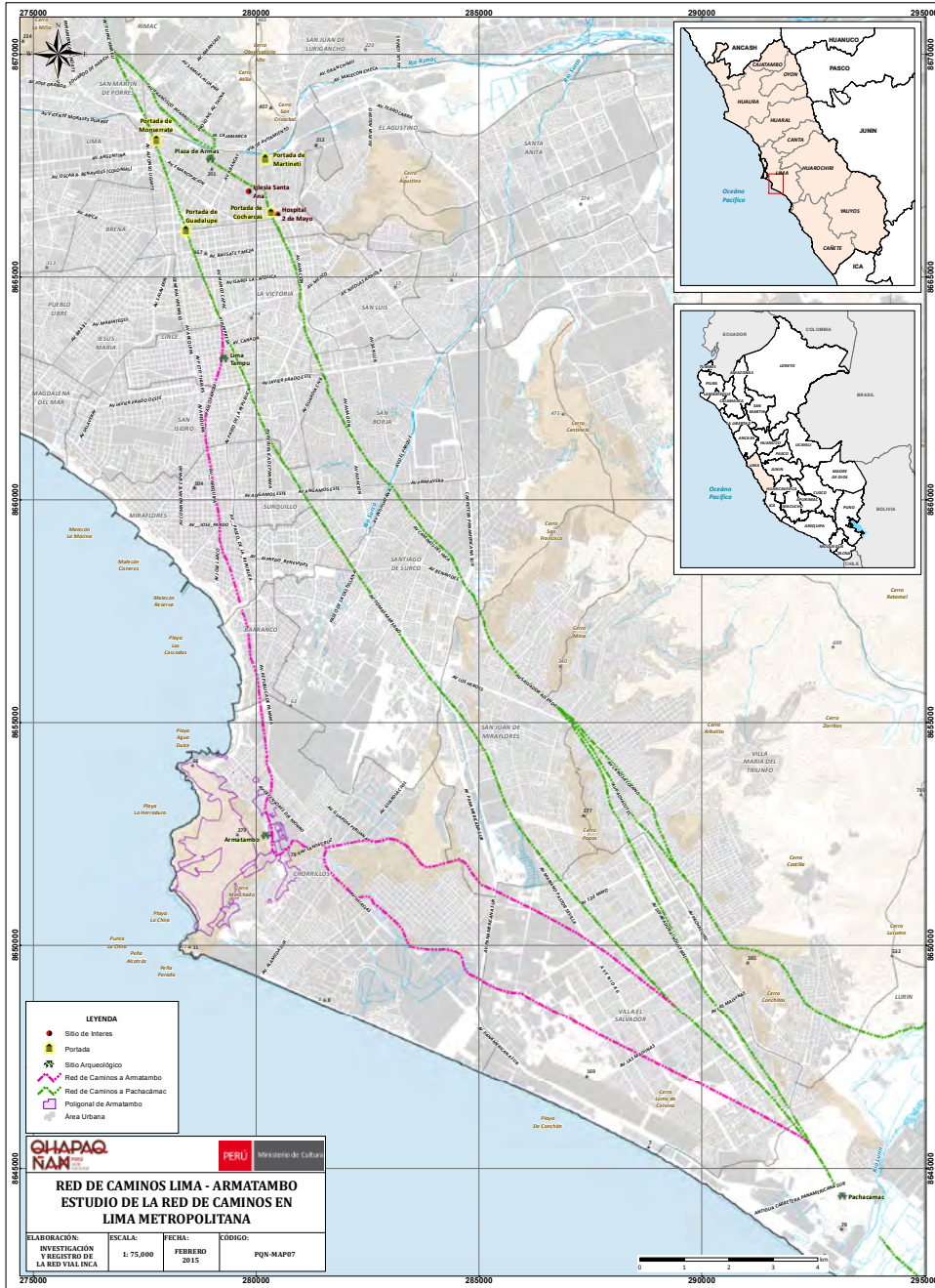
En la propuesta de Gunther, del puente de "Crisnejas" donde actualmente se halla el puente del Ejército, el camino se dirigía hacia el sureste y de manera diagonal pasaba por el centro histórico, lo hacía cerca a la portada de Monserrate, pasando por el cruce de la calle Guillermo Dansey con jirón Cañete. La traza que queda del camino se observa en la parte posterior de los ambientes

de la Universidad Nacional Federico Villareal, desde allí continuaba por el cruce de las avenidas Colmena y Tacna hasta manifestarse en el jirón Rufino Torrico y la Plaza Francia, pasando por el Tambo de Belén, luego se proyectaba por medio de un pasaje que existe entre la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional Federico Villareal y el centro comercial Centro Lima (fotos 83 - 85).

Posteriormente fuera del centro histórico, el camino continuaba en dirección sureste, pasando de manera diagonal el Paseo de los Héroes Navales, luego seguía la trayectoria de la avenida Paseo de la República y se conectaba con la avenida República de Panamá; continuaba este trayecto, pasando de manera diagonal por los ambientes de la Facultad de Ciencias de Comunicación de la Universidad San Martín de Porres hasta interceptarse con la avenida Tomas Marsano, que luego pasa a ser parte de los distritos de Miraflores, Surquillo y Santiago de Surco. Proseguía por los alrededores de la calles Las Camelias y Mariano Pastor Savilla en el distrito de San Juan de Miraflores, luego por las urbanizaciones del distrito de Villa el Salvador hasta llegar a la Portada de la Costa de Pachacamac (fotos 86 - 95).

En el caso del camino hacia Armatambo, diremos lo siguiente. El camino se separaría desde el Paseo de la República a la altura de la avenida México, tomando una dirección sur hacia la Gran Unidad Escolar Melitón Carbajal, lugar donde antes se ubicaba Lima tampu o Limatambo (fotos 96 - 98).²¹ Desde aquí se dirigiría hacia el suroeste formando parte de la avenida Prolongación Iquitos, para luego convertirse en la avenida Paseo Parodi al cruzar la vía Expresa Javier Prado Este (fotos

²¹ Los planos de la Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879), Augusto Orrego (Ministerio de la Guerra en Campaña, Chile) (1881), Enrique Silgado (1908), Camilo Vallejos Z. (1907) y el Servicio Geográfico del Ejército (1935), indican a Limatambo como el punto desde donde se habría dado la bifurcación.



Mapa 9. Red de caminos Lima - Armatambo.

99 - 100). Posteriormente aparecería formado la avenida Arequipa a la altura de la calle Río De La Plata, seguiría por toda la avenida Arequipa hasta el óvalo de Miraflores, continuando por la avenida Larco hasta la altura del avenida Ernesto Diez Canseco, apareciendo nuevamente en la avenida La Paz, y continuando por la avenida Libertador San Martín tras pasar la quebrada Armendariz, para reaparecer nuevamente en la avenida Fernando Terán del distrito de Chorrillos, donde se proyecta hacia el sur hasta Armatambo (figura 26; fotos 101 - 113).

Desde Armatambo el camino hacia Pachacamac tomaba rumbo al este. En esta parte, como hemos manifestado, de acuerdo a los mapas antiguos el camino se dividía en dos ramales. El primer ramal pasaba por la avenida Santa Cruz, en el distrito de Chorrillos, bordeando el lado norte de los cerros Santa Teresa y Cabras, seguía la trayectoria de la avenida Guardia Civil y la avenida Guardia Peruana, dirigiéndose hacia cerro Zigzag por las urbanizaciones Cocharcas y Tacala, continuando por la avenida Los Próceres y las urbanizaciones 15 de Agosto y 1 de Mayo, para finalmente pasar por las urbanizaciones de Villa el Salvador hasta la Portada de la Costa en Pachacamac (figuras 27, 28 y 29; fotos 114 - 116).

El segundo ramal pasaba posiblemente en dirección sur por las avenidas Huaylas, 12 de Octubre y luego, tomando la dirección este, pasaba por las manzanas de las urbanizaciones de Villa El Salvador dirigiéndose hacia Pachacamac por la Portada de la Costa (figura 30; fotos 116 - 121).

Para tener una mayor base informativa ahora mencionaremos los monumentos en Lima que tienen evidencias inca y estarían cercanos o asociados a los caminos tratados en este estudio.

Sitios asociados y su configuración con los caminos

En este acápite trataremos sobre los sitios asociados al camino y que de alguna manera tenían influencia inca.²²

Tambo Inca

El sitio Tambo Inca ha sido descrito profusamente en varios documentos, si tomamos como válida la propuesta de Tello de que el sitio correspondería al denominado “Suculacumbi”, citado en la crónica de Francisco de Xerez en el viaje de Hernando Pizarro hacia Pachacamac. Debemos decir que lo que actualmente queda del sitio Tambo Inca corresponde aproximadamente a la tercera parte de su dimensión original, pues gran parte del mismo ha sido ocupada por viviendas modernas en su lado oeste. Agurto Calvo, señala que su planificación es claramente inca, indicando que se trata de un sitio conformado por la organización de grandes patios rectangulares cercados, uno al lado del otro (Agurto Calvo 1984). Tambo Inca se encontraría vinculado al camino de la costa que va de norte a sur por Lima Metropolitana, también estaría asociado al camino que se dirige a Cerro Respiro por el oeste, y por medio de la conexión con el Puente Inca se vincularía con la margen sur del río Carabaylo, en la parte baja del valle del Chillón.

Cerro Respiro

Cerro Respiro es un sitio arqueológico compuesto por edificaciones de tapial, adobe y piedra al pie del cerro del mismo nombre. El sitio cuenta con patios, recintos y depósitos comunicados por pasadizos, vanos, y un área funeraria. Habría sido construido durante el periodo Intermedio Tardío

²² Las referencias de los sitios Tambo Inca, Armatambo y Cerro Respiro han sido tomadas del estudio Guía de las Huacas de Lima, elaborado por el Área de Puesta en Valor y Conservación del Proyecto Qhapaq Ñan – Sede Nacional.



Figura 27. Detalle de la trayectoria de los caminos que se desprenden de Armatambo (1) hacia la portada de la Costa en Pachacamac (2) (detalle tomado de Vargas Ugarte 1970).

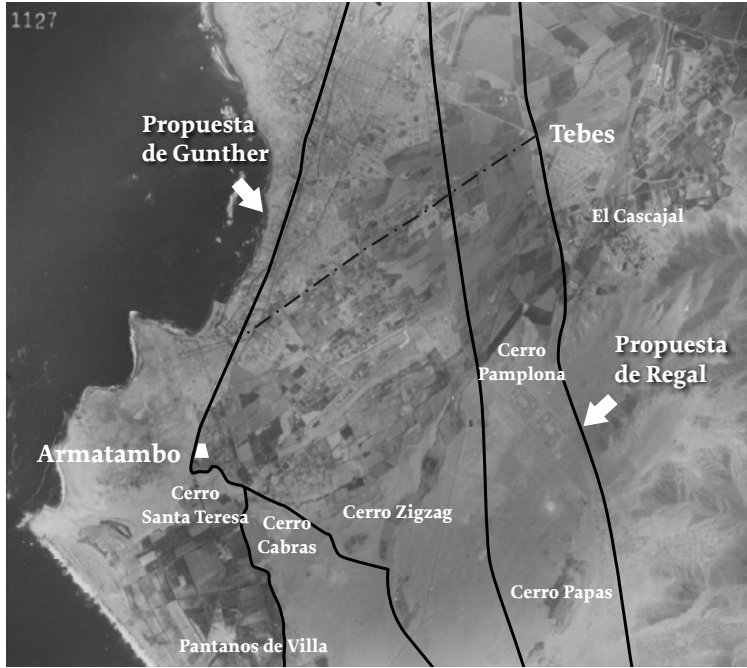


Figura 28. Red de Caminos hacia el Morro Solar y Armatambo (foto área N° 1127 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

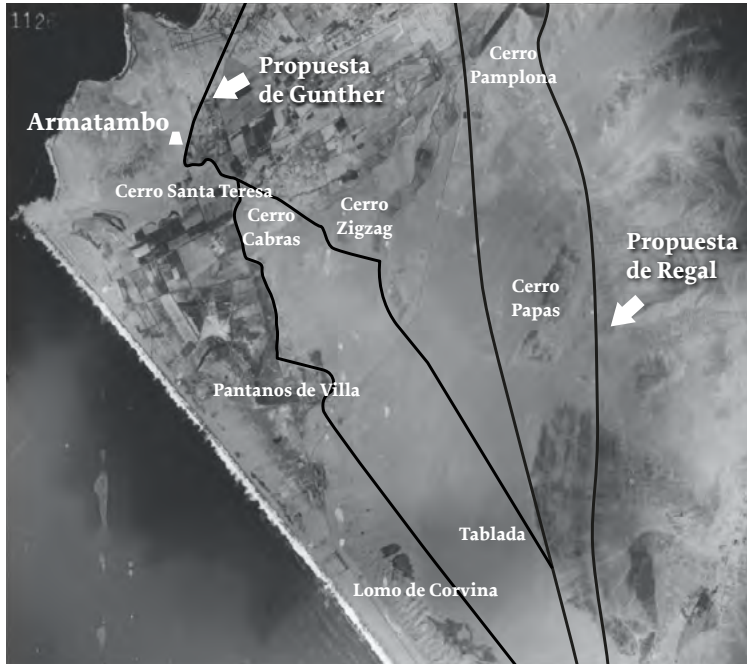


Figura 29. Armatambo, los arenales de Villa el Salvador y Lomo de Corvina con la red de caminos (foto área N° 1126 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

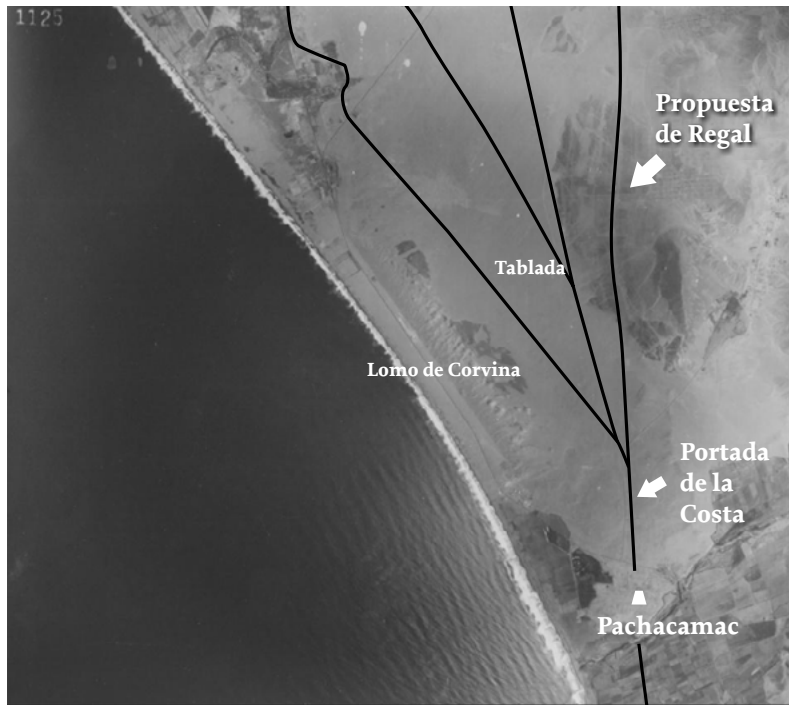


Figura 30. Desde Villa el Salvador y Lomo de Corvina hasta Pachacamac (foto área N° 1125 VV AST-9 1370PMW M 9 2NOV61 AF-60-17).

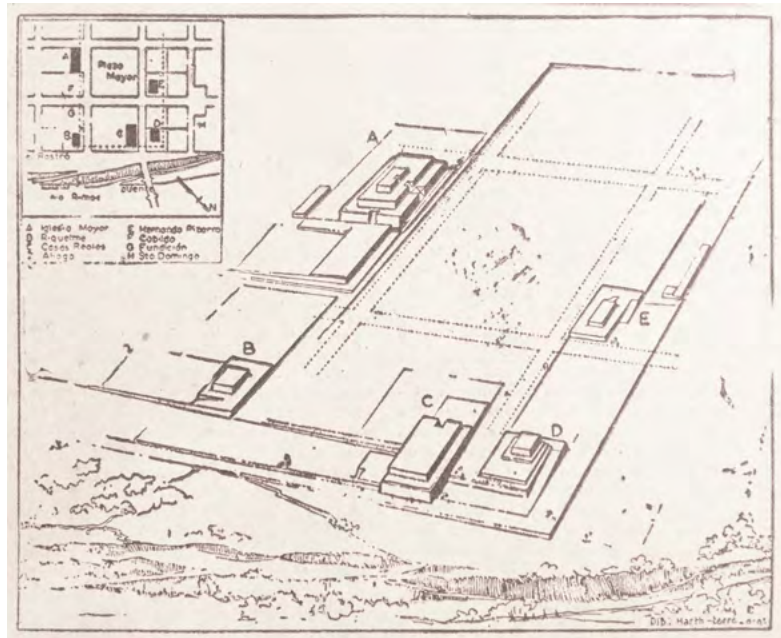


Figura 31. Plano de los monumentos existentes en la Plaza Mayor (tomado de Harth-Terré 1960).

para uso político, administrativo y ceremonial; ya en la época Inca, habría servido como un tambo relacionado al camino incaico que recorre el valle de Carabayllo, unos 200 metros al sureste se hallaba el Puente Inca.

Plaza Mayor

Amerita también tratar el tema de la evidencia prehispánica en la Plaza Mayor de Lima, en la que indirectamente Bernabé Cobo indicaba la presencia prehispánica con el asiento del “cacique” junto al río (Cobo 1882 [1653]: 19).

De corroborarse la existencia de monumentos arqueológicos debajo o en las proximidades de la Plaza Mayor en su conjunto, bajo la catedral de Lima, el Palacio de Gobierno y la municipalidad, entonces estaríamos ante un sitio posiblemente asociado al Camino Inca, ya que esta vía según las propuestas estaría pasando por el lado este u oeste. Sin embargo, a la fecha pocas o casi ninguna evidencia prehispánica se ha encontrado. Por ejemplo, las intervenciones de Miguel Pazos para la remodelación de Plaza Mayor a finales de la década de 1990 no reportaron material prehispánico significativo²³, tampoco las exploraciones en el sótano del Palacio de Gobierno, solo se encontraron muros de factura colonial.²⁴ Sin embargo, existe consenso entre los investigadores al considerar que en esta parte se asentó en tiempos prehispánicos la sede del curaca Taulichusco.

De acuerdo a la propuesta del arquitecto Emilio Harth Terré (figura 31), en Lima habrían existido monumentos piramidales dispuestos tanto en los alrededores de la plaza mayor, como debajo de la catedral (A), debajo y al costado del Palacio de Gobierno (C, B y D) y bajo el cabildo o la municipalidad.

Gunther refina dicha propuesta, señalando la asociación de aquellos monumentos con una plaza de planta triangular, interconectada con caminos que lo vincularían a otros espacios con evidencias de ocupación prehispánica, como las que se encontrarían asociadas al camino del lado oeste cerca del puente del Ejército, entre la proyección de este camino por el sur y jirón Quilca, así como en las inmediaciones de Santa Ana asociado al camino del lado este²⁵, entre estos espacios se observa una pequeña red de caminos.

Al respecto, Gunther anota:

El palacio del curaca formaba una sola unidad con el solar de Jerónimo de Aliaga a la que se accedía por una rampa, paralela a la actual calle Palacio, que con el tiempo se ha convertido en la escalera que da acceso a las oficinas presidenciales desde la calle citada. Detrás del Palacio, como ya se dijo, estaba la bocatoma del más antiguo río artificial del valle y la huerta desde donde también se controlaba el riego del río Huatica (Gunther 1991: 42).

Lima tampu o Limatambo

Es un monumento arqueológico ya desaparecido. Según Tello, hasta la década de 1930 quedaban tres montículos correspondientes a este sitio, uno al norte de grandes dimensiones de 60 por 40 metros y 12 metros de altura; los otros dos se ubican al sur, uno de mayor y otro de menor tamaño. De ellos se menciona que el denominado “Templo A”, poseía figuras escalonadas y también en bajo relieve de estilo *Chimú* (figura 32, foto 122). Los muros fueron construidos con tapias y de adobes rectangulares (Tello 1999 [1929-1946]: 77-78). El sitio estaría asociado al camino del lado oeste en la propuesta de Gunther.

²³ El informe final del proyecto arqueológico ejecutado en el año 1996, no se ha podido ubicar para realizar un análisis adecuado de la información.

²⁴ Las intervenciones de 2006 en el sótano de Palacio de Gobierno evidenciaron material colonial.

²⁵ Se alude que Santa Ana estaba asociado a un montículo de características religiosas junto con la roca horadada en lo que sería la calle Huaquilla.

Cuadro 3. Ubicación de sitios incas asociados a los caminos estudiados

Sitios arqueológicos asociados	Ubicación: Coordenadas/ Distrito	Filiación cronológica
Tambo Inca	274376-8684828 / Puente Piedra	Horizonte Tardío (Inca)
Cerro Respiro	271593-8678364 / Puente Piedra	Intermedio Tardío y Horizonte Tardío (Inca)
Plaza mayor	279009-8667651 / Cercado	Probablemente Intermedio Tardío y Horizonte Tardío (Inca) ²⁶
Lima tampu o Limatambo	279279-8663164 / Lince	Probablemente Intermedio Tardío y Horizonte Tardío (Inca) ²⁷
Armatambo	279889-8653081 / Chorrillos	Intermedio Tardío y Horizonte Tardío (Inca)

Armatambo

Se trata de otro monumento de características administrativas ubicado al pie del Morro Solar. Fue un importante centro urbano ychsma, con funciones ceremoniales, administrativas y residenciales; contaba con un bajo relieve con diseño arcaizante Interlocking (figura 33, foto 123). Durante el periodo Inca fue reocupado y remodelado para servir como centro administrativo; precisamente en esta época habría formado parte de uno de los *hunu*s del valle de Lima, conocido como el de Sulco.

Discusión de las evidencias

Del camino

El registro de Xerez es muy preciso, indica la trayectoria seguida por la comitiva de Hernando Pizarro desde Guaura hacia Pachacamac. Por su parte, Del Busto (1967) hace un cálculo importante de los días

empleados en este recorrido, indicando los puntos de interés en el trayecto²⁸, de allí que para efectos de este estudio lo tomemos como referencia.

Partiendo desde Lachay, Del Busto ubica a Sullacumbi en la localidad de Chancay el día viernes 31 de enero; luego, el día sábado 1 de febrero, pernocta en Tambo Inca para pasar el domingo 2 de febrero a Armatambo y más adelante, en horas de la tarde del mismo día, llegar a Pachacamac.

Por nuestra parte, no hemos podido identificar el Tambo de las Perdices denominado Llachu, en la crónica de Xerez, el cual pudo ubicarse posiblemente en las cercanías del Callejón de Porqueros²⁹, puesto que aquí se encuentra abundante material arqueológico relacionado a periodos anteriores al Inca. No obstante, el Camino de los Llanos podría haberse ubicado en esta parte debido a la presencia de fuentes de agua en Lachay, muy importante si consideramos la larga travesía de caminar en el desierto, desde el valle de Huaura hasta el valle

²⁶ Hacen falta más investigaciones, no obstante, podría adscribirse a dichos periodos.

²⁷ El sitio ya desapareció, sin embargo, pudo haber correspondido a estos periodos; existe un grabado que muestra frisos escalonados (Squier 1974 [1877]: 46).

²⁸ Nos referimos a las localidades que se menciona en la crónica.

²⁹ La carta nacional 1:100 000 registra este nombre.

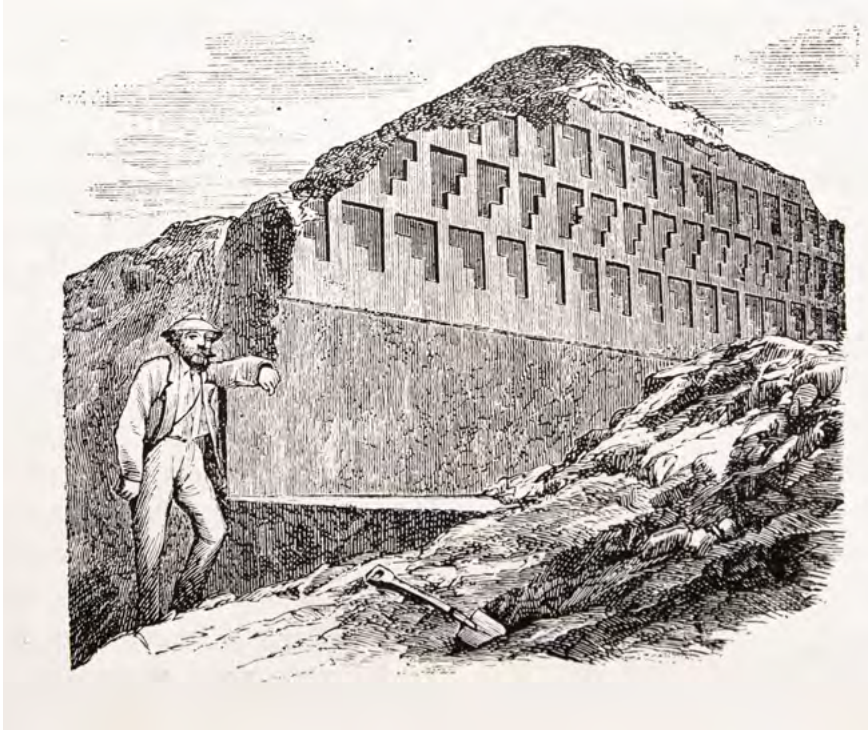


Figura 32. Frisos de Lima tampu o Limatambo (tomado de Squier 1974: 46).



Figura 33. Dibujo de friso de Armatambo realizado por Adolph Bandelier el 28 de octubre de 1892 (© American Museum of Natural History, Anthropology, Archives, Adolph Bandelier Drawings (1892-1899), Z/83).

de Chancay unos 60 kilómetros aproximadamente.³⁰ Desde Lachay hacia el sur tampoco hemos ubicado los restos del camino, salvo algunas proyecciones que se habrían dirigido hacia la actual Chancay en la margen norte, posiblemente el sitio arqueológico de Peralvillo se halla ubicado a la vera del camino de la costa. Sin embargo, según Del Busto, el lugar para pernoctar habría estado cerca a la hacienda Pasamayo (Del Busto 1967: 74), es decir, en la margen sur del río Chancay, donde existen evidencias arqueológicas muy parecidas a las del sitio arqueológico Cerro Colorado del vecino valle de Huaura, como es el sitio arqueológico Fortaleza de Pasamayo el cual muestra un cerco que lo circunda en la parte alta. Allí se inicia el desierto que separa el valle de Chancay del valle de Carabayllo, con el sitio arqueológico de Tambo Inca ubicado en el límite norte del valle de Carabayllo; desde Tambo Inca, siguiendo el itinerario y la interpretación de Del Busto, se habría descansado posiblemente en Armatambo.

Luego de Tambo Inca, el camino continuaría con dirección sureste, llegando hasta Tambo de Repartición o Repartición; sobre este lugar no tenemos mayores referencias, pudiendo tratarse de una instalación colonial pues figura en los planos de la Oficina Hidrográfica del Ministerio de Marina de Chile (1879), de Camilo Vallejos Z. (1907) y del Servicio Geográfico del Ejército (1935). Además, en las inmediaciones las evidencias arqueológicas más cercanas se ubican 1 kilómetro al sureste, correspondiendo al sitio arqueológico Cerro La Cruz de data anterior a los incas.³¹ Desde Tambo de Repartición, según los planos, se bifurcan

dos caminos saliendo de Lima, uno que continuaría por la costa norte y aquel que se dirige hacia el este, a Canta, por el valle de Carabayllo.

De Tambo de Repartición el camino continuaría, pasando por Huaca Aliaga en los terrenos de la Universidad Nacional de Ingeniería³² y, antes de ingresar a la Lima de Pizarro en la propuesta de Regal, realizaría una inflexión muy marcada hacia el sureste a la altura de la Universidad Nacional de Ingeniería y cruzaría el río Rímac; es decir, no se observa una trayectoria generalmente recta del camino desde el norte hasta que entra a Lima, algo que si ocurre en la propuesta de Gunther, dado que en el lugar de probable cruce, donde actualmente se emplaza el puente del Ejército, la proyección del camino proveniente desde el norte tiene una orientación más recta.

De otro lado, si analizamos la propuesta de Regal, observamos que no indica el cruce sobre el río Rímac para ingresar al centro histórico, a diferencia de la propuesta de Gunther que si lo señala con el puente de “Crisnejas”. En un primer momento, pensamos que los inicios del jirón Huánuco en el centro histórico nos remitían a la entonces portada de Martinetti que habría definido el acceso; sin embargo, no se han hallado restos de un puente que cruce el río Rímac en esta parte, la edificación que permite conectar el actual distrito del Rímac con la Lima histórica es de tiempos modernos.

No obstante, algo que se advierte en los planos de Lima es la recurrente representación de la parte más estrecha del río Rímac en la zona posterior del Palacio de Gobierno,³³ lugar donde actualmente se emplaza el Puente de Piedra o de Los Desampara-

³⁰ No se han reportado otras referencias de sitios a lo largo de esta ruta.

³¹ Este sitio arqueológico fue identificado por el autor a mediados del año 2005, se ubica en el distrito de Independencia y posee dos murallas en su parte oeste.

³² Se trata de un sitio constituido por edificaciones de tapia sobre plataformas, pertenecería la periodo Intermedio Tardío.

³³ Planos de Reconstrucción histórica de José Barbagelata hecha en 1945 (1613), Bernardo Clemente Príncipe (1673), Louis Feuillée [1682] - (1709), Pedro Nolasco Mere (1685), José Barbagelata. Lima en 1821 (1944), Manuel Atanasio Fuentes (1858), Antonio María Dupard (1859), Mariano Bolognesi (1862), P. V. Jouanny (1880), Cuerpo Técnico de Tasaciones (1896), Santiago M. Basurco (1904), Ricardo Tizón y Bueno (1908) y Julio E. Berrocal (1924).

dos (figuras 34 y 35).³⁴ En la mayoría de planos se observa este común denominador, presentando los lados oeste y este con respecto al puente un cauce mucho más amplio, siendo muy probable, como lo señalan Gunther y Mitrani (2013a: 44) en sus planos, que por allí se hubiera implementado un puente inca en algún momento, sobre todo si consideramos válida la propuesta de que en tiempos prehispánicos en la actual plaza mayor se ubicó el palacio de Taulichusco, y que luego desde allí el camino continuaba hacia el sureste para unirse con el de Santa Ana, quizás representado en lo que sería el jirón Junín como lo señalan en sus planos Gunther y Mitrani (2013a: 44).

También es posible que parte de la traza de este camino se hubiera modificado al construirse las cuadras del damero de Pizarro, recordemos que las nuevas edificaciones españolas, al constituirse sobre espacios de una ocupación previa, las transformaban; esta modificación quizás era necesaria, si consideramos que la antigua sede de Taulichusco sirvió de fundamento a la ciudad de Lima. Como lo indica Gunther en sus planos, esta sede habría contado con caminos de conexión y posiblemente muchos de estos caminos confluirían en el espacio estrecho localizado en la parte posterior de Palacio de Gobierno; al instalarse la nueva sede de gobierno español, las trazas de camino preexistentes simplemente habrían sido modificadas. En ese sentido, podemos decir que es muy probable que el cruce sobre el río Rímac se hubiera realizado, siguiendo la propuesta de Regal, por la parte posterior del Palacio de Gobierno.

Es posible, asimismo, que los puentes sobre el río Rímac hubieran sido del tipo tablero, como también lo habría sido el Puente Inca sobre el río Carabayllo. Una excepción a la regla, como vere-

mos más adelante, la habría constituido el puente de “Crisnejas” ubicado a la altura del puente del Ejército, de acuerdo a la reseña Gunther. Sin duda, la construcción de puentes para el cruce del río hablador durante el periodo colonial resultaba de crucial importancia, sobre todo si consideramos la conexión que debió existir entre Lima y la importante ciudad de Trujillo por el norte (ver mapa 10).

El lector podrá observar que otros caminos incas que cruzan ríos costeros importantes, realizan una inflexión obligada para tratar de buscar un espacio adecuado para el cruce. El camino que proviene de Chincha y va hacia Ica, por ejemplo, al cruzar el río Pisco, muestra una ligera inflexión hacia el sureste para cruzar entre el sitio arqueológico Lima La Vieja y la localidad de Humay; luego, el camino toma dirección hacia Ica, al sur. El camino de Casma que proviene del sur, también produce una inflexión obligada a la altura de la localidad Carrizal, para tratar de alcanzar un lugar más estrecho y adecuado que permita el cruce del río Casma. Al parecer, estos espacios más adecuados condicionan que se varíe la trayectoria u orientación del camino en función a la ubicación de los puntos de cruce.

Observando los mapas antiguos, llama la atención que en ellos no figure el cruce del río Rímac mediante el mencionado puente de “Crisnejas”, solo el plano de Juan Gunther muestra una proyección de puente a la altura del puente del Ejército, basado en la referencia de Lizárraga. No obstante, no hemos podido identificar la fuente de Lizárraga. Respecto del tan mencionado puente de “Crisnejas”, solo se indica lo siguiente:

El río de esta ciudad, en tiempo de aguas en la sierra, que llueve como en nuestra España, es muy grande y extendido; no tiene madre, como no la tienen los

³⁴En el Plano de P. V. Jouanny (1880) se indica este nombre.



Figura 34. Plano de P. V. Jouanny, 1880; la flecha indica el puente de los Desamparados (tomado de Gunther 1985: mapa N° 12).

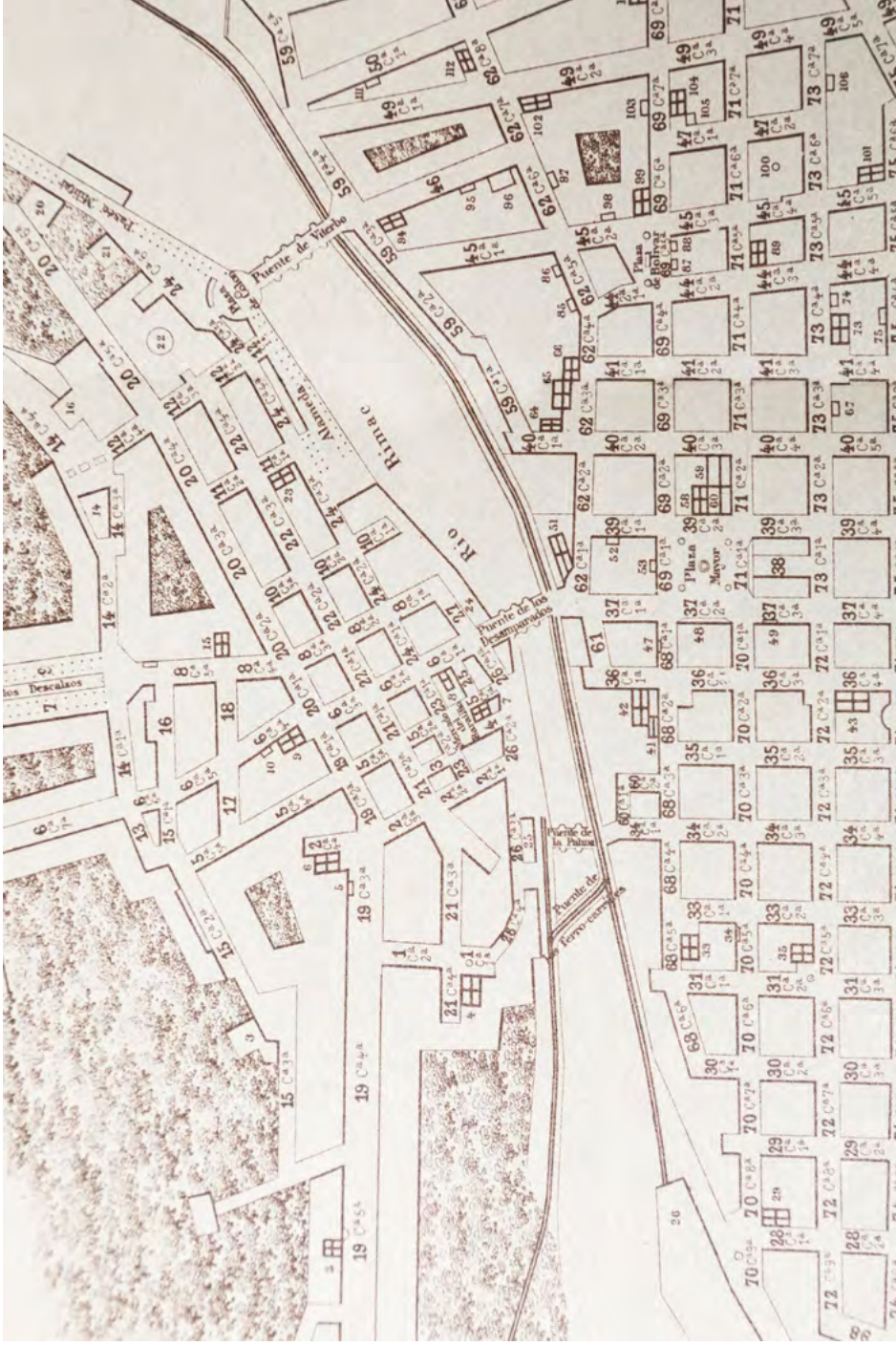
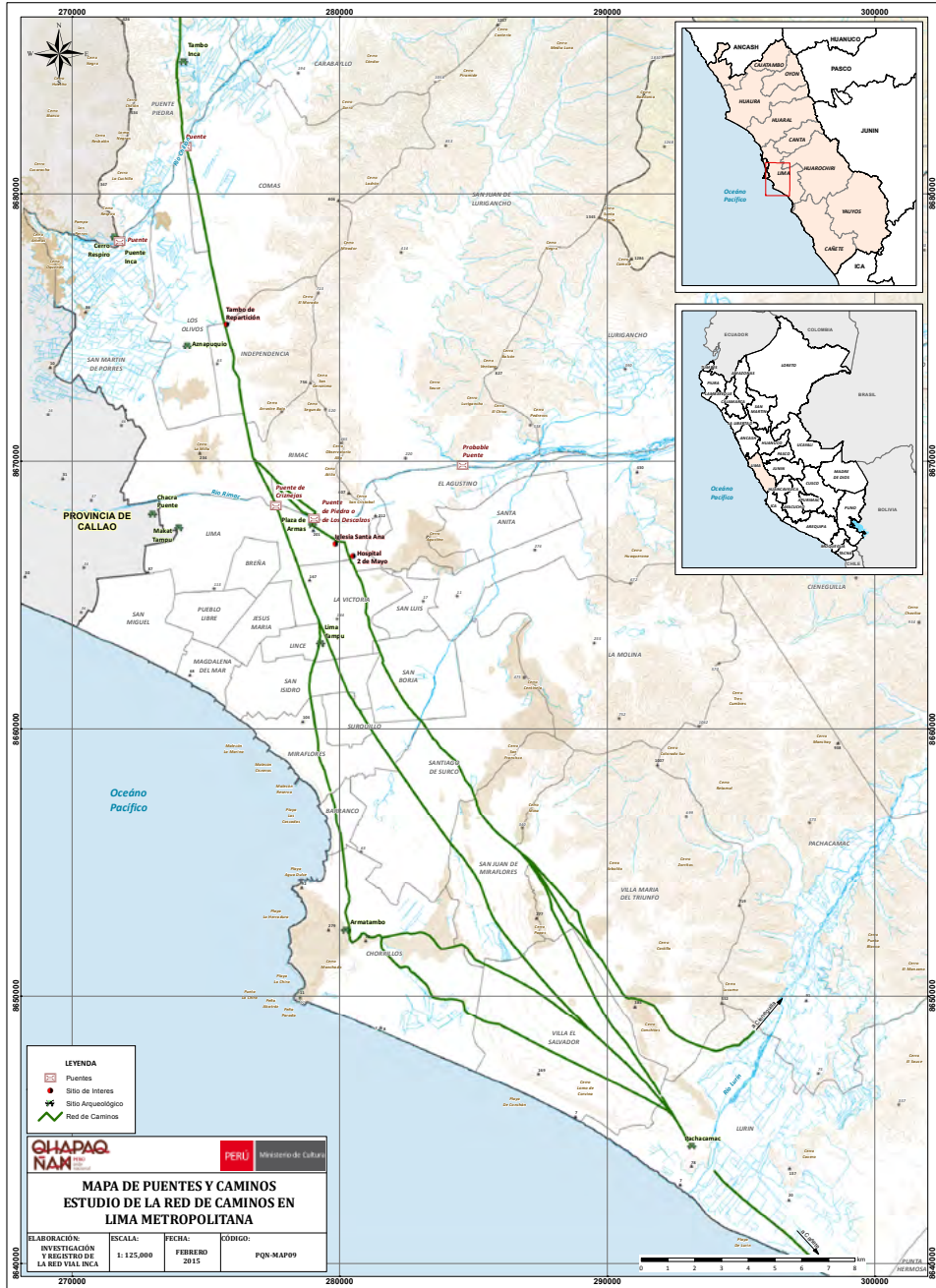


Figura 35. Detalle del plano de P. V. Jouanny, 1880; muestra la parte más estrecha del río Rímac, cruzando por el puente de los Desamparados (detalle tomado de Gunther 1985: mapa N° 12).



Mapa 10. Mapa de puentes y caminos.

demás de estos llanos; corre por encima de mucha piedra rolliza; antes que tuviese puente, muchas personas se ahogaban en él, queriéndole vadear, porque aunque tenía un puente de madera hecho de horcones hincados en el suelo, estaba tan malparado, que no se atrevían a pasar por él, y no podían pasar sino uno solo, y con sus pies.” (Lizárraga 1968 [1605]: 81).

Al parecer el citado puente de “Crisnejas”³⁵ sería en realidad el puente de horcones que estaba ubicado a la altura de la plazuela Monserrat y coincidentemente a la altura del puente del Ejército en la propuesta de Gunther.

En el supuesto lugar de emplazamiento del citado puente, se observa que existe un paso muy amplio, cuyo ancho de cauce bordearía los 60 metros aproximadamente. Siguiendo hacia el este, a 1500 metros, hemos mencionado que el otro emplazamiento habría sido el localizado en la parte posterior de Palacio de Gobierno, por ser un espacio bastante estrecho que habría permitido la mejor habilitación de un puente, el mismo que era afectado por las crecidas temporales del río Rímac hasta que se construyó el Puente de Piedra, denominado también puente de Los Desamparados. A la fecha, aún se mantiene la denominación de jirón Trujillo en esta zona, evocando a su conexión con esa ciudad norteña.

Los casos de cauces amplios de ríos cruzados por caminos prehispánicos son contados, merecen especial mención los caminos en Chíncha, donde se observa como la red de caminos que se despliega del sitio arqueológico La Centinela cruzan el río Chico y el Matagente. Aunque la amplitud de su cauce ha variado considerablemente a una centena de metros en la actualidad, es posible que este hubiera sido menor en tiempos prehis-

pánicos, sobre todo el camino que cruza en forma diagonal el río Matagente, el cual actualmente alcanza los 200 metros; no obstante, la manera en que el camino se emplaza sobre el río en esta parte nos permite plantear que se trataba de un puente relativamente extenso. Es oportuno señalar, sin embargo, que si consideramos la adecuación del terreno por parte de los ingenieros incas, para hacer más consistente el cruce, es posible que se hubiera reducido significativamente a una centena de metros. La diferencia de estos cruces de puentes en Chíncha con el de “Crisnejas” de Lima, planteado por Gunther, es que en el primero no encontramos de forma natural un paso estrecho que permita el cruce, este aparece recién unos 10 kilómetros al este en Chíncha, de allí la necesidad de realizar el cruce obligado en cauces muy amplios.

Hemos visitado el cruce del puente del Ejército para realizar las observaciones respectivas, sin embargo, las actuales modificaciones del paisaje no permiten avizorar en gran medida el terreno, tan solo hemos observado que a partir de esta parte hacia el este, el cauce se hace mucho más profundo mayor de 10 metros, si por aquí estuvo el puente de “Crisnejas”, será difícil de corroborar, sin embargo si consideramos que el inicio de la profundidad del cauce en esta parte se ha mantenido por más de 500 años, puede sugerir la posible ubicación del puente.³⁶

Es algo coincidente que el puente del Ejército se halla elaborado en el lugar donde, de acuerdo a la propuesta de Gunther, se habría emplazado el puente de “Crisnejas”. En realidad existe una recurrencia en la selección de espacios para la construcción de puentes de distintos periodos, que casi siempre se realizan en el mismo lugar

³⁵ En el caso del puente de crisnejas subyace una asociación a un puente colgante, no obstante, todo indica que el citado puente de crisnejas correspondía en realidad a un puente de horcones.

³⁶ Existe una recurrencia entre profundidad del cauce y la ubicación del puentes de fibras vegetales o los puentes colgantes.

de emplazamiento, debido a que las condiciones naturales señaladas líneas arriba así lo permitían; por ejemplo, al lado del puente inca de Hatun Chaca yacen las bases del puente colonial, lo mismo ocurre con el puente Izcuchaca que habría sido construido sobre las bases del puente inca. Considerando la propuesta del puente de “Crisnejas” con puente del Ejército estaríamos ante una continuidad histórica.

La observación de Regal, quien califica como colonial al camino que va por el lado oeste en la propuesta de Gunther es muy importante, sobre todo si consideramos como fidedigna la fuente que emplea para su argumentación, un mapa que dataría de 1625, el cual al parecer no habría sido conocido por muchos investigadores, incluido Gunther.

En lo que respecta a la rectitud en el aspecto físico de las dos propuestas de caminos, tenemos marcadas diferencias. El camino de Regal del lado este es más sinuoso considerándolo desde la altura de Santa Ana y sigue su trayectoria hacia el sur hasta cerca de Pachacamac; el camino del oeste propuesto por Gunther, en cambio, es más recto y casi no presenta sinuosidades en el centro histórico.

Si consideramos el proceso histórico de crecimiento de Lima desde su fundación hasta la actualidad, observaremos que el camino de Regal sirvió como fundamento de una calle, que en un primer momento estuvo flanqueado por campos de cultivo³⁷ y luego, en su trayectoria, se definieron las manzanas del lado este del centro histórico. Esta vía aún mantiene su traza. En la actualidad, parte del jirón Huánuco representaría la trayectoria del camino en la propuesta de Regal, el cual viene sien-

do transitado constantemente; en cambio, el camino del lado oeste ya ha sido ocupado por viviendas en la mayor parte de su trayectoria, no obstante, en sus inicios había sido flanqueado por campos de cultivo y posteriormente por viviendas³⁸, hasta desaparecer grandes secciones del mismo.

Desconocemos los motivos por los cuales esta vía quedó en desuso, aspecto que no abordaremos en este estudio pues debido a su amplitud requiere una mayor búsqueda de información, así como consulta de fuentes históricas; no obstante es posible que cuando el puente de “Crisnejas” dejó de funcionar hubiera marcado el inicio para que el camino asociado del centro histórico empezara a abandonarse hasta desaparecer.

Si tomamos en cuenta el razonamiento de Regal, de que este camino pertenecería a tiempos coloniales, entonces habría tenido un corto periodo de funcionamiento en el centro histórico, de aproximadamente 50 a 150 años; esto puede constatarse en el plano de Bernardo Clemente Príncipe de 1673, donde la vía aparece por primera vez, en el de Amédée Frezier de 1716, donde van registrándose afectaciones, y después en el de José Barbagelata de 1821, donde solo se muestra el actual jirón Rufino Torrico. Todo esto nos indica que este camino, de ser colonial, no prosperó en el tiempo; no obstante, Regal manifiesta que esta vía fue empleada en lugar del camino que se ubica cerca del Cercado, naturalmente Regal se refiere al camino que va hacia el sur, fuera de los extramuros de la muralla de Lima, ya que el camino del centro histórico estaba en franco proceso de desaparición.

La distinta duración de ambos caminos en el centro histórico nos lleva a preguntarnos a qué

³⁷ Al respecto los planos de: Pedro Nolasco Mere (1685), Amédée Frezier (1716) y Jacobo Nicolás Bellin (1756) muestran la colindancia con terrenos de cultivo.

³⁸ De la misma manera los planos de: Pedro Nolasco Mere (1685), Amédée Frezier (1716) y Jacobo Nicolás Bellin (1756) muestra terrenos de cultivo en los alrededores del camino. No obstante los planos de José Barbagelata. Lima en 1821 (1944), Manuel Atanasio Fuentes (1858), Antonio María Dupard 1859), Mariano Bolognesi (1862) y P. V. Jouanny (1880), muestran la presencia paulatina de viviendas.

habría respondido esta diferencia, quizás al ser una ruta antigua fue más conocida y perduró en el tiempo, asociada a la presencia de la Iglesia de Santa Ana que estaría sobrepuesta en un espacio religioso prehispánico.

Algo que tiene que ver en estricto con las murallas de Lima es la ubicación de las portadas; como ha sido señalado, los caminos del lado este y oeste no ingresan o pasan, respectivamente, por las portadas norteñas de Martinetti y Monserrate. En la propuesta de Regal, el camino proyectado hacia el norte recorrería todo jirón Huánuco directamente hacia uno de los baluartes de la muralla de Lima, la portada de Martinetti, localizada 60 metros al este.³⁹ En el caso del camino en la propuesta de Gunther, la proyección de este lo hace también hacia uno de los baluartes y no hacia la portada de Monserrate, dicha portada yacería a 100 metros aproximadamente al este del camino.⁴⁰ En cambio las salidas de dichos caminos en el centro histórico si están definidas con sus respectivas portadas: Cocharcas para el caso del camino del lado este y Guadalupe para la del lado oeste. Esto significa que el camino, en el caso de la propuesta de Gunther, no habría estado en uso al momento de la construcción de la muralla de Lima pues de lo contrario, se habría mantenido y hasta respetado el acceso y paso del camino por esta zona. De igual manera, en el caso del camino del lado este, no se observa que la vía provenga de Martinetti, más bien lo haría posiblemente desde la parte posterior de Palacio de Gobierno. En cambio, es claro que se mantiene la traza del camino a su salida de la Lima amurallada, es decir en Cocharcas y Guadalupe respectivamente, que están en sintonía con el uso del camino por esta zona.

Una comparación que merece efectuarse entre el puente de “Crisnejas” y el puente de la parte posterior del palacio de Gobierno, puede darse en como el abandono del puente de “Crisnejas” condicionó la paulatina desaparición del camino del lado oeste en el centro histórico; no obstante, en algún momento el ingreso al damero de Pizarro se habría realizado por el puente de Los Desamparados al cual se vincula el jirón Trujillo. En ese sentido, desde aquí se habría permitido el ingreso a la Lima de Pizarro, siguiendo en dirección a la portada de Cocharcas por el camino del lado este o hacia la portada de Guadalupe según lo evidencian los rezagos del camino del lado oeste. En el caso del puente localizado detrás de Palacio de Gobierno, si se hace una proyección hacia el sureste notamos que podría empalmar con el de Santa Ana en una línea más recta, sin embargo, no se observan restos de caminos debido a la presencia de las manzanas del centro histórico.

Esto nos lleva a cuestionarnos, ¿qué tan sólida habría sido la construcción del puente de “Crisnejas” o finalmente el puente de “horcones” en el lugar señalado por Gunther?, ya que, al parecer, pasó al olvido rápidamente, olvido que quizás estuvo asociado a un empleo muy temporal, a diferencia del Puente de Piedra de Los Desamparados ubicado en una parte considerablemente más adecuada y que, a pesar de ello, recibió constantes refacciones para resistir las temporadas de lluvias.⁴¹ Posiblemente el puente aludido por Gunther fue de empleo temporal para épocas en las que el río hablador poseía un cauce bajo, pudiéndose cruzar en vez de ampliar el trayecto para llegar al otro puente de la parte posterior de Palacio de Gobierno, lo que implicaba tener que desviarse en vez de

³⁹Según el plano de Lima elaborado por José Barbagelata en 1821 (1944).

⁴⁰Según el plano de Manuel Atanasio Fuentes (1858).

⁴¹Se señala la continua reparación del puente ante el crecimiento del río Rímac, según los *Libros de Cabildos de Lima*.

realizar un recorrido más directo, por eso la traza recta del camino en el centro histórico antes de dirigirse a Pachacamac o a Armatambo. Esto quizás explicaría porqué se optó por construir un puente en el cauce más amplio del río, a pesar de tener un espacio mucho más angosto en la parte posterior del Palacio de Gobierno.

En lo que respecta al camino del lado este, sobre la base de nuestro registro de campo hemos consignado que el jirón Huánuco en el Cercado tiene más de 6 metros de ancho en promedio, en cambio, el camino del lado oeste en lo que sería el jirón Rufino Torrico llega a medir hasta 5 metros.⁴²

De los sitios

De corroborarse la propuesta de Harth Terré y Gunther respecto a la importancia del palacio de Taulichusco y sus demás componentes alrededor de la plaza, estaría en sintonía con la presencia inca basada en los caminos, ya que los caminos incas evitaban muchas veces a la población local; en el caso del camino de lado oeste, pasando a unos 900 metros de la plaza mayor. Sin embargo, en el caso del camino del lado este, el camino pasaba por el mismo asentamiento de Taulichusco.

Naturalmente esta supuesta contradicción abre nuevas interrogantes, ya que desconocemos si en este lugar existió algún componente inca; no obstante, es muy posible que hubiera existido, sobre todo si consideramos su asociación al camino del lado este y la importancia que significaba el paso del camino costero por instalaciones asociadas, como habría sido el caso de Tambo Inca y Armatambo.

En esta punto podemos hacer una comparación de las primeras ciudades españolas fundadas para el propósito de servir de capitales, como lo fue en una primera instancia Jauja, Sangalla (Lima La Vieja) y la propia ciudad de Lima, en ellas observamos un común denominador, y es que se habrían fundamentado sobre edificaciones previamente existentes: Jauja sobre el centro administrativo inca de Hatun Xauxa, en el Camino Longitudinal de la Sierra; Lima La Vieja sobre otro establecimiento con presencia inca, en la ruta del camino que proviene de Chincha hacia Vilcashuamán⁴³, y siguiendo esta lógica, Lima lo habría sido sobre otro asiento anterior que fue sede de Taulichusco y estuvo asociado al Camino de los Llanos o costero (figura 36). Con estas consideraciones podemos manifestar que Lima se habría asentado sobre una edificación previa como lo fueron sus dos antecesoras ciudades.

Hasta aquí el caso de la Lima de Pizarro ahora veremos el caso de Armatambo, un punto de interés a ser discutido.

El caso Armatambo

La aseveración de que en Armatambo los hispanos descansaron en su recorrido hacia Pachacamac aparece por vez primera en la crónica de Fernández de Oviedo (1549), a partir de esta información diversos autores, entre ellos Del Busto, han identificado categóricamente a Armatambo como el punto de parada obligada de Hernando Pizarro y sus acompañantes, asumiéndose también de manera indirecta que el Camino de los Llanos pasaba por Armatambo antes de llegar a Pachacamac. Sin embargo, de acuerdo a la revisión de los mapas

⁴² Lamentablemente la mayor parte de la traza de camino ha desaparecido tan solo un segmento de la traza se mantiene en la jirón Rufino Torrico.

⁴³ En el año 2002 el Proyecto Qhapaq Ñan realizó excavaciones de Lima La Vieja identificando material inca en grandes cantidades. Pese a la gran afectación que el sitio presenta actualmente, algunas fotografías aéreas de Shippee y Johnson (Hyslop 1984: 235) permiten observar características de un probable centro administrativo inca.

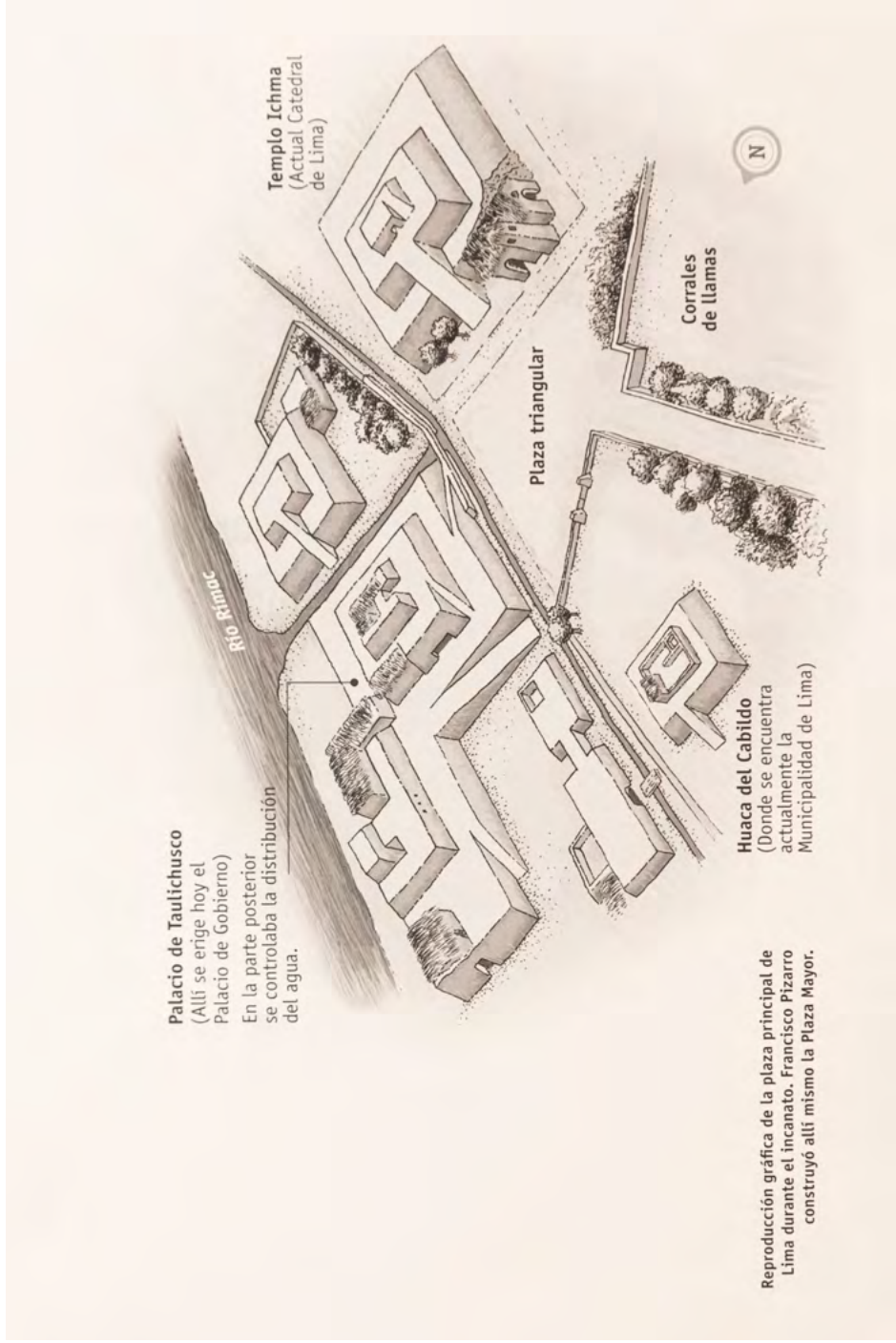


Figura 36. Imagen representativa de los monumentos de la Plaza Mayor de Lima (tomado de Gunther y Mitrani 2013a: 42).

antiguos, observamos que Armatambo no estaría en la proyección del camino hacia Pachacamac; efectivamente, Armatambo se ubica a unos 5 kilómetros de la proyección de la propuesta de Gunther y a 8 kilómetros de la propuesta de Regal.⁴⁴ Por consiguiente, si aceptamos que Armatambo constituyó un punto de estación en dicha ruta, llegar a este asentamiento implicaría desviarse de la vía directa hacia Pachacamac. El camino hacia Armatambo debería estar presente en ambas propuestas; no obstante, la vía que conduce directamente hacia Armatambo solo se desprende de la propuesta de Gunther, estando ausente en los planos antiguos cualquier camino que desde aquel propuesto por Regal conduzca directamente hacia Armatambo. Al respecto, hemos visto que cerca a la localidad de Tebes (plano de 1881) hacia el sur de lo que sería el “río Surco”, se ubica un ramal de camino que va colindante y se proyecta hacia Armatambo. Lo que llama la atención es que este ramal se desprende de manera casi perpendicular del camino a diferencia del camino del lado oeste, cuyo ramal desde Lima tampu o Limatambo lo hace de forma más directa.

Es de interés también que los planos de 1879 registren caminos con trayectoria recta hacia Pachacamac que no presentan asociación con Armatambo. De otro lado, volviendo a la publicación de Gunther y Mitrani del año 2013, se manifiesta que el camino pasaba por Armatambo (Gunther y Mitrani 2013a: 39), pese a que en párrafos anteriores se menciona que el camino habría ido por la avenida Tomas Marsano (Ibíd.: 30). La mención de esta avenida está en sintonía con el camino que se dirige directamente a Pachacamac y no hacia Armatambo.

A pesar de estas aclaraciones, hemos podido establecer la proyección del o los caminos que se desprenderían de Armatambo rumbo a Pachacamac a fin de ensayar la distancia y el tiempo empleado. Es así, que se observa que el camino que se dirige hacia Armatambo está en proyección de las localidades de Miraflores, Barranco y Chorrillos, razón por la cual es muy probable que sobre la traza del camino prehispánico se hayan sobrepuesto vías modernas, considerando la propuesta del camino del lado oeste; en cambio, para el camino del lado este, el ramal que va desde Tebes lo hace rodeado de terrenos de cultivo, pasando por Surco, Barranco y Chorrillos.

Sin embargo, se puede observar que el camino del lado oeste y que va hacia Armatambo es más directo que el ramal que se desprende del camino del lado este.

Con respecto a las distancias recorridas, existen las siguientes estimaciones en las distintas secciones⁴⁵:

- Sección Lachay a Sukulakumbi 40 kilómetros aproximados.
- Sección Sukulakumbi a Tambo Inca 35 kilómetros aproximados.
- Sección Tambo Inca a Armatambo 33,56 kilómetros.
- Sección Tambo Inca a Pachacamac 52,98 o 49,92 kilómetros.
- Sección Armatambo a Pachacamac 19, 42 o 16,36 kilómetros.

Analizando la distancia recorrida, observamos que existe una distancia similar entre las secciones primera hasta la tercera; sin embargo, si

⁴⁴ Anteriormente, en el plano de Tello, ya se había señalado la existencia de un camino que se dirige hacia Pachacamac sin pasar por Armatambo.

⁴⁵ Las distancias nombradas en las dos primeras secciones son muy referenciales.

consideramos el recorrido desde el día que se va a Pachacamac desde Tambo Inca, esta aumentaría a 52,98 o 49,92 kilómetros en ese día y si consideramos como dato el tiempo empleado por el almuerzo de la comitiva española en Armatambo, probablemente no se habría llegado al promediar la tarde a Pachacamac cuya distancia era de 19,42 o 16,36 kilómetros, a no ser que se hubiera pernoctado en Armatambo o en su defecto el indicado “Tambo Inca” no haya correspondido a la estación que se menciona.

De otro lado, es importante considerar el factor distancia, por ejemplo, en el camino de Cajatambo a Pumpu, observamos cómo se mantiene la distancia promedio de 35 kilómetros por día de camino hacia cada una de las locaciones mencionadas por Xerez. No obstante, hay que considerar las condiciones medioambientales de puna y cordillera intercalada con la quechua, cuyas altitudes oscilarían entre los 3400 a los 4700 metros, a diferencia del Camino de los Llanos, que como su mismo nombre lo indica, presenta un terreno generalmente regular, aunque también advertimos esta recurrencia promedio de 35 kilómetros entre las localidades costeñas citadas.

Sin embargo, debemos tomar en cuenta que la comitiva pudo estar acompañada por emisarios del Inca, y bien podría sugerirse que se alojaron en establecimientos de factura inca y no en pueblos de menor jerarquía. Esto podría responder a la posibilidad del porque no se pernoctó en Plaza de Armas, y si a esto agregamos que el sistema caminero inca en esta parte aún se encontraba en pleno funcionamiento, tenemos razones para aseverar que evidentemente la comitiva se alojó en instalaciones que estaban asociadas a la red de caminos.

Al respecto, tenemos una escasez de sitios inca en Lima, la mayoría de ellos han desaparecido por el crecimiento urbano. El registro de Tello para Lima⁴⁶ permite observar sitios monumentales, muchos de ellos quizás del periodo Inca, como sería el caso del sitio Lima tampu o Limatambo que estaría asociado al camino costero que lleva hasta Armatambo en la propuesta de Gunther. De otro lado, se debe considerar que Lima tampu o Limatambo es omitido en los planos tempranos de Jacobo Nicolás Bellín de 1744 y de la Expedición de Alejandro Malaspina de 1811, sin embargo aparece mencionado en los planos posteriores desde 1879, posiblemente debido a que se encontraba en pleno proceso de abandono en los años posteriores a la presencia hispana.

Nos enfrentamos ante una dificultad a tomar en cuenta. Primero, si fue el sitio de Tambo Inca o el de Armatambo el que efectivamente visitó la comitiva; por nuestra parte nos inclinamos por Tambo Inca que por sus características demuestra un patrón inca definido, además de ubicarse en el lado norte del valle de Carabayllo al igual que otros sitios como Cerro Colorado en la margen sur del valle de Huaura, Paredones de Asia y Tambo del Collao, estos dos últimos ubicados en los límites de sus valles con Mala e Ingenio, respectivamente.

Analizando nuevamente a Armatambo como punto de estación, este encajaría dentro de la propuesta de Gunther entre Tambo Inca y Pachacamac, vale decir como un desvío que se habría tomado la comitiva. Sin embargo, observamos datos que no concuerdan con la crónica de Xerez, ya que la distancia de recorrido sería de casi 50 kilómetros y si a esto añadimos el tiempo que habría durado el almuerzo, probablemente el recorrido habría tomado más de un día (Cuadro 5).

⁴⁶Tello registró una veintena de sitios arqueológicos en Lima Metropolitana la mayoría de ellos ya desaparecidos, no obstante el registro fotográfico y planimétrico así como la toponimia permite sugerir una significativa presencia inca, que incluye sitios como Makatampu y Chacrapuente, con un patrón ortogonal.

Es decir, si tomamos en cuenta la variación de camino hacia Armatambo, veremos que la distancia aumenta desde Tambo Inca con la inflexión hacia Armatambo y de allí hacia Pachacamac. En cambio, si consideramos el camino del lado este en la propuesta de Regal, aquel que iba directo a Pachacamac, entonces la distancia disminuye a 46 kilómetros (Cuadro 4), sucede lo mismo con el camino del lado oeste que va directo hacia Pachacamac sin entrar a Armatambo (Cuadro 6), una distancia considerable para ser recorrida en un día, y si a este tramo le agregamos el ramal de camino y su proyección a Armatambo a la altura de Tebes, la distancia aumentaría más que el ramal en la propuesta de Gunther, a 51 o 54 kilómetros aproximadamente hasta Pachacamac.⁴⁷

Los siguientes cuadros presentan unas estimaciones sobre el factor distancia entre los monumentos nombrados. En todos ellos se observa que el desvío hacia Armatambo habría implicado una mayor distancia y consecuentemente una mayor inversión de tiempo en su recorrido (figura 37). Además, es importante notar, que no habría obstáculos significativos como para variar la dirección del camino y dirigirse hacia Armatambo. Según las imágenes aéreas, el camino que saldría

de la portada de Cocharcas o de Pisco y se proyectaría a Pachacamac, se emplazaría sobre un terreno árido y desértico, mucho más recto, evitaría los pantanos de Villa, que en su defecto deberían sortearse en el camino que sale de Armatambo a Pachacamac, en la propuesta de Gunther.

Una observación que merece el plano de 1881 de la Campaña de Lima durante la Guerra del Pacífico, es que deja ver dos ramales de camino que se desprenden hacia Pachacamac (figura 37). Como se indicó, uno lo hace por los pantanos de Villa y otro por el desierto, es difícil definir por cuál de ellos transito la comitiva de Hernando Pizarro, no obstante se tiene la impresión que yendo de Pachacamac hacia el norte, el camino que se pudo tomar es aquel que se dirige hacia Armatambo y pasa antes por los pantanos de Villa, mientras que el otro camino que se encuentra un poco más al norte, yendo por el cerro Zigzag, habría sido recorrido desde Armatambo hacia Pachacamac. Naturalmente, desconocemos las características climáticas vinculadas a uno y otro camino que posiblemente condicionaban su recorrido en tiempos prehispánicos e incluso históricos, puesto que existe una diferencia significativa de distancias.

Cuadro 4. Distancia entre los sitios. Propuesta de Regal (Ruta 1).

Sitios arqueológicos	En km. aprox.		
	Tambo Inca	Plaza mayor	Pachacamac
Tambo Inca	---	18,66	46,29
Plaza mayor	18,66	---	27,63
Pachacamac	46,29	27,63	---

⁴⁷ Cálculo basado en la sumatoria de distancias referenciales que hay desde Plaza de Armas hacia la localidad de Tebes de 8 kilómetros, y desde Tebes hacia Armatambo otros 8 kilómetros, sumados con los 18,66 kilómetros que median entre Plaza de Armas y Tambo Inca, más la distancia entre Pachacamac y Armatambo que sería de 19,42 kilómetros para el Ramal 1 y de 16,36 kilómetros para el Ramal 2.

Además, un detalle que no se puede pasar por alto, es que el camino que en Pachacamac conecta la llamada Calle Norte-Sur con la Portada de la Costa, al ser proyectado de manera recta se alinea

más con el camino que provendría directamente del centro histórico de Lima que con aquel procedente de Armatambo.

Cuadro 5. Distancia entre los sitios. Propuesta de Gunther (Ruta 2).

Sitios arqueológicos	En km. aprox.				
	Tambo Inca	Plaza mayor	Lima tampu o Limatambo	Armatambo	Pachacamac
Tambo Inca	---	17,88	22,54	33,56	52,98 o 49,92
Plaza mayor	17,88	---	4,66	15,67	35,09 o 32,03
Lima tampu o Limatambo	22,54	4,66	---	11,01	30,43 o 27,38
Armatambo	33,56	15,67	11,01	---	19,42 (R1) 16,36 (R2)
Pachacamac	52,98 o 49,92	35,09 o 32,03	30,43 o 27,38	19,42 (R1) 16,36 (R2)	---

Ramal 1 = (R1)

Ramal 2 = (R2)

Cuadro 6. Distancia entre los sitios. Sin considerar Armatambo (Ruta 3).

Sitios arqueológicos	En kilómetros aproximados			
	Tambo Inca	Plaza mayor	Lima tampu o Limatambo	Pachacamac
Tambo Inca	---	17,88	21,72	45,75
Plaza mayor	17,88	---	3,84	27,87
Lima tampu o Limatambo*	21,72	3,84	---	24,03
Pachacamac	45,75	27,87	24,03	---

*Se considera la inflexión antes de Limatambo.

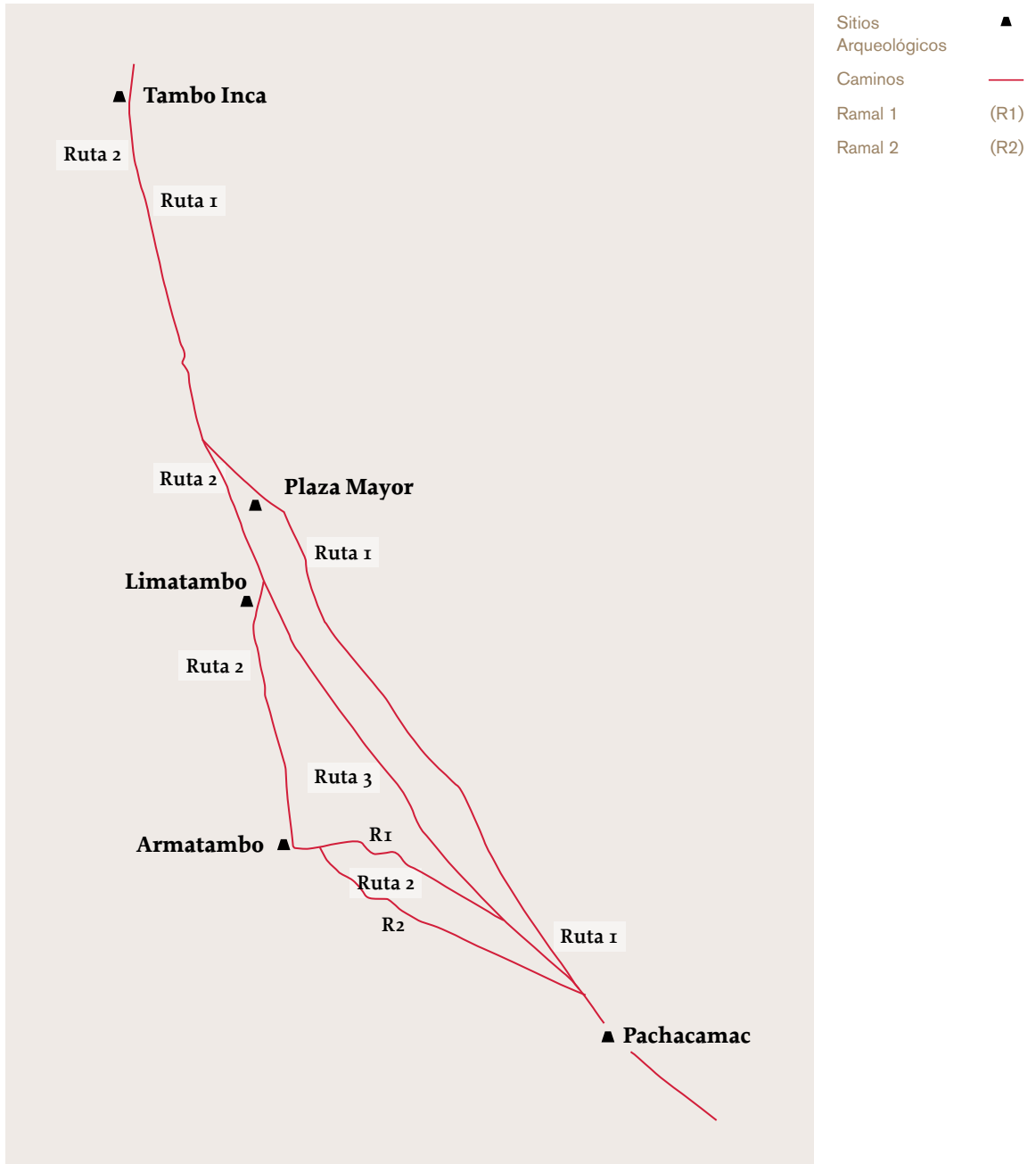


Figura 37. Rutas y las propuestas del Camino de los Llanos.

Conclusiones preliminares

En este estudio hemos querido analizar el Camino Inca tratándolo justamente como lo que fue, es decir asumiendo sus características incaicas; su rectitud, la forma en que el camino evita población local, la preponderancia de sitios de factura inca que habrían servido como puntos de estación, etcétera. Esta información, una vez confrontada con la documentación histórica de los primeros años de conquista, nos ha permitido generar una hipótesis respecto de la ubicación y trayectoria de los caminos en el centro histórico, a raíz de ello podemos indicar lo siguiente:

Tenemos dos propuestas sobre la trayectoria del Camino Inca en el centro histórico de Lima, y en el estado actual de la información es difícil afirmar cuál de las propuestas refleja realmente el Camino Inca. No obstante podemos resumir las limitaciones y aportes de cada una de ellas de la siguiente manera:

El camino según Regal:

- Habría cruzado el río Rímac a la altura de la parte posterior de Palacio de Gobierno cerca de jirón Trujillo.
- El acceso hacia esta parte estaría relacionado a la ubicación del antiguo curacazgo de Taulichusco.
- La traza de este camino en el centro histórico se mantiene hasta la actualidad en una mayor proporción en el jirón Huánuco.
- Este camino es el más directo para llegar hacia Pachacamac.
- En ese sentido, no se ha podido identificar una variante que de manera directa se desvíe hacia Armatambo. La posible variante cercana a la localidad de Tebes se desprende de manera casi perpendicular del camino.
- El camino desde la portada de Cocharcas

ha sido conocido con el devenir del tiempo como el camino a Pisco, en alusión directa al Camino de los Llanos.

El camino de Gunther:

- El acceso al centro histórico se realizaría a través del puente de “Crisnejas”, aun cuando a unos 1500 metros hacia el este existe un paso más seguro y más corto, aquel de la parte posterior del Palacio de Gobierno.
- El puente de “Crisnejas” que sería el puente Horcones se habría ubicado en un cauce amplio del río Rímac, asociado a un camino recto en el centro histórico.
- La traza de este camino en el centro histórico fue rápidamente abandonado quedando simples rezagos como el jirón Rufino Torrico.
- Sin considerar a Armatambo como lugar de pernocte este camino también lleva directo a Pachacamac.
- Considerando el desvío del camino hacia Armatambo, el recorrido varía significativamente del camino de los Llanos y consecuentemente aumenta la distancia.
- Existe la interrogante de ¿Por qué si el camino pasaba a un lado de la sede de Taulichusco, no fue este lugar usado para alojarse o merendar y más bien se optó por incrementar la caminata para llegar a Armatambo?

Observamos que al parecer, Armatambo no estuvo asociado al Camino de los Llanos o costero, sino que estaba asociado a una especie de ramal, ya que el Camino de los Llanos llevaría de manera mucho más directa hacia Pachacamac.

Es posible que la Plaza de Armas, en cualquiera de las propuestas, hubiera servido de estación ya que se encontraba asociada a los caminos.

El camino de la propuesta de Regal plantea serios cuestionamientos sobre el camino en la pro-

puesta de Gunther. Primero porque indica categóricamente la naturaleza tardía de dicho camino y, segundo, porque respalda su propuesta en un mapa de 1625, argumentos válidos si consideramos el manejo de información y de datos históricos que este especialista realizaba.

Al reconocer que la propuesta de Regal carece de la relación del camino con alguna variante que permitiera una conexión directa con Armatambo, estaríamos considerando dos implicancias que van en sintonía con la presencia de una red de caminos en el área. Primero, el recorrido de la comitiva de Hernando Pizarro podría haberse realizado en el camino propuesto por Gunther, ya sea por su asociación a Armatambo, donde pudo alimentarse y significó no recorrer el camino del este que, no obstante de ser más directo, implicaba no disponer de una locación para alimentos.

En segundo lugar, si no consideramos lo señalado por Regal respecto al origen tardío del camino propuesto por Gunther, estaríamos frente a una red del Camino de los Llanos, con dos caminos que se bifurcan antes de su ingreso al centro histórico y que luego se dirigirían de manera directa hacia Pachacamac. De ellos, el del oeste tendría una variante más adecuada que se desviaría y llegaría hasta Armatambo y desde aquí a Pachacamac, mientras que el del lado este sería más difícil de vincular con Armatambo. Quizá esto explicaría la inflexión en el recorrido que realiza la comitiva de Hernando Pizarro y su registro histórico de Armatambo.

Esta red debió presentar una coetaneidad de funcionamiento en el tiempo. En ese sentido, la propuesta de dos caminos costeros desde el centro histórico hacia Pachacamac es válida, si consideramos estrategias de movilidad del camino, el cual tuvo que tomar en cuenta las variables medioambientales como el cruce de los ríos costeros en la época seca y en invierno. Probablemente esto explique la presencia de un camino recto y directo a Pachacamac con un puente no de crisne-

jas sino de horcones para la época seca en Lima, mientras que el otro camino era utilizado para el periodo en que el río Rímac aumentaba su caudal.

Esperamos que el presente estudio, de carácter preliminar, permita plantearnos nuevas interrogantes, considerando sobre todo la importancia del estudio de redes de camino para ir entendiendo la movilidad en el proceso histórico de una región.

Este estudio no se hubiese concluido sin la colaboración de Joseph Bernabé, Alfredo Bar, Miguel Cabrera, Sonia Ríos, Julio Fernández y Jesús Bocanegra, a todos ellos mis sinceros agradecimientos.

Bibliografía

- Agurto Calvo, Santiago
1984 *Lima Prehispánica*. Lima: Municipalidad de Lima Metropolitana – FINANPRO Empresa Financiera – Perugraph Editores.
- Cieza de León, Pedro de
2005 [1553] *Crónica del Perú. El Señorío de los Incas*. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho (Colección Clásica, 226).
- Cobo, Bernabé
1882 [1653] *Historia de la fundación de Lima*. Edición de Manuel González de la Rosa. Lima: Imprenta Liberal (Colección de Historiadores del Perú).
- Del Busto Duthurburu, José Antonio
1967 “La expedición de Hernando Pizarro a Pachacamac”, *Humanidades* [Lima], 1, pp. 63-86.
- Fernández de Oviedo y Valdez, Gonzalo
1855 [1549] *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océa-*

- no Tercera Parte, tomo IV. Madrid: Imprenta de la Real Academia de La Historia.
- Gunther Doering, Juan
1983 Planos de Lima 1613 -1983. Lima: Editorial Milla Batres.
- Gunther Doering, Juan y Henry Mitrani Reaño
2013a *Memorias de Lima*. Tomo 2: Los orígenes de la ciudad. Lima: Empresa Editora El Comercio.
- Gunther Doering, Juan y Henry Mitrani Reaño
2013b *Memorias de Lima*. Tomo 3: La ciudad durante la República. Lima: Empresa Editora El Comercio.
- Harth-Terré, Emilio
1960 “El asiento arqueológico de Lima”, *El Comercio*, Lima, 18 de enero de 1960, p. 1.
- Lizárraga, Reginaldo de
1968 [1605] *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de La Plata y Chile*. Madrid: Ediciones Atlas (Biblioteca de Autores Españoles, 216).
- Lohmann Villena, Guillermo y Juan Gunther Doering
1992 *Lima*. Madrid: Editorial Mapfre.
- Regal Matienzo, Alberto
1936 Los Caminos del Inca en el antiguo Perú. Lima: Sanmartí y Cía.
1954 “Caminos incaicos y coloniales de Lima y Callao”, *El Dominical. Suplemento del diario El Comercio*. Lima, 10 de enero de 1954, p. 2.
- Squier, George E.
1974 [1877] *Un viaje por tierras incas: crónica de una expedición arqueológica (1863-1865)*. La Paz: Los Amigos del Libro.
- Tello Rojas, Julio César
1999 [1929-1946] “Walla marka”, *Cuadernos de Investigación del Archivo Tello* [Lima], 1, pp. 67-79 (número temático: *Arqueología del valle de Lima*, editado por Pedro Novoa Bellota).
- Tello Rojas, Julio César
1999 [1935-1945] “Watika marka”, *Cuadernos de Investigación del Archivo Tello* [Lima], 1, pp. 81-125 (número temático: *Arqueología del valle de Lima*, editado por Pedro Novoa Bellota).
- Tello Rojas, Julio César
1999 [c. 1946] “Nomenclatura de las ruinas principales del valle de Lima o Rima”, *Cuadernos de Investigación del Archivo Tello* [Lima], 1, pp. 51-53 (número temático: *Arqueología del valle de Lima*, editado por Pedro Novoa Bellota).
- Vargas Ugarte, Rubén
1970 *Guerra con Chile: La Campaña de Tacna y de Lima (documentos inéditos)*. Lima: Editor Carlos Milla Batres.
- Xerez, Francisco de
1891 [1534] *Verdadera relación de la conquista del Perú*. Madrid: Establecimiento tipográfico de Juan Cayetano García.

Anexo fotográfico



Foto 1. Traza del camino al costado de Cerro Soledad en Puente Piedra.



Foto 2. Traza del camino, hoy parte de la panamericana antigua.



Foto 3. Trayectoria del camino hacia Tambo Inca.



Foto 4. Arquitectura de Tambo Inca.



Foto 5. Pasajes de Tambo Inca.



Foto 6. Hacia el cerro Soledad, obsérvese la depresión de los cerros donde se instalaba el camino.



Foto 7. Traza del camino hacia la Escuela Técnico Superior de la Policía Nacional del Perú (E.T.S).



Foto 8. Panamericana Norte. La proyección del camino iba desde aquí pasando al oeste del cerro Chillón.



Foto 9. Proyección del camino en el cauce del río Carabayllo.



Foto 10: Puente moderno sobre el cauce del río Carabayllo, a poca distancia del cruce del camino.



Foto 11. longitud del cauce actual del río Carabayllo. En esta parte se habría instalado un puente.



Foto 12. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 13. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 14. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 15. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 16. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 17. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 18. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 19. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger al lado de las avenidas Industrial o Rosa de América.



Foto 20. Traza del camino, donde se habría dado la bifurcación del camino, uno hacia Canta y el otro hacia el norte Chancay.



Foto 21. Traza del camino, hoy calle Gerardo Unger.



Foto 22. Traza del camino, en la avenida Tupac Amaru.



Foto 23. Traza del camino, en lo que sería la avenida Túpac Amaru, al costado la Huaca Aliaga.



Foto 24. Traza del camino, hoy avenida Túpac Amaru a la altura de la UNI



Foto 25. Puente de Piedra en Jr. Trujillo. Imagen tomada de: Peru Lima Puente de Piedra Rio Rimac 1900's Colord Postcard.



Foto 26. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco.



Foto 27. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco y comienzos de la Plaza Buenos Aires.



Foto 28. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco y la Plaza Buenos Aires.



Foto 29. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco y la Plazuela Buenos Aires.



Foto 30. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco.



Foto 31. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco.



Foto 32. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco, pasando la avenida Grau.



Foto 33. Trayectoria del camino en Jr. Huánuco, en el distrito de La Victoria.



Foto 34. Trayectoria del camino cruzando la calle Bazo.



Foto 35. Trayectoria del camino cruzando la calle Hipólito Unánue.



Foto 36. Trayectoria del camino por la Calle Agustín Gamarra para cruzar la calle Barranca.



Foto 37. Trayectoria del camino pasando por el Local de Agustín



Foto 38. Trayectoria del camino cruzando la calle Bélgica



Foto 39. Trayectoria del camino cruzando la calle Bélgica.



Foto 40. Trayectoria del camino cruzando la Av. México



Foto 41. Trayectoria del camino en la Calle Ignacio Cossio.

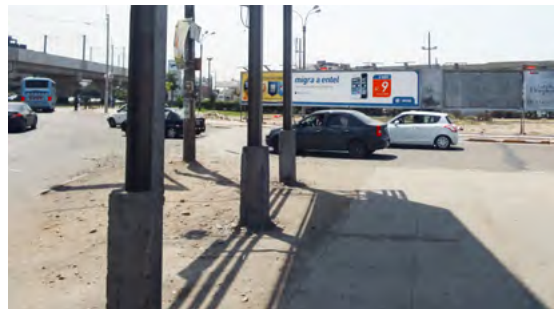


Foto 42. Proyección del camino en el Ovalo Arriola.



Foto 43. Proyección del camino en el Ovalo Arriola.



Foto 44. Trayectoria del camino en la Av. Guardia Civil con proyección hacia Av. México.



Foto 45. Trayectoria del camino en la Av. Guardia Civil con proyección hacia Av. San Borja Sur.



Foto 46. Trayectoria del camino cruzando la Av. Las Artes.



Foto 47. Trayectoria del camino cruzando la Av. Las Artes.



Foto 48. Trayectoria del camino cruzando la Av. San Borja Sur.



Foto 49. Trayectoria del camino en la Calle Géminis.



Foto 50. Trayectoria del camino en la Calle Géminis.



Foto 51. Trayectoria del camino en la Av. Camino Inca.



Foto 52. Trayectoria del camino en la Av. Camino Inca.



Foto 53. Trayectoria del camino en la Av. Camino Inca.



Foto 54. Trayectoria del camino en Jr. Batalla de San Juan.



Foto 55. Trayectoria del camino en Av. Allende.



Foto 56. Trayectoria del camino en Av. Allende, hacia el sur se observa una pequeña colina.



Foto 57. Trayectoria del camino en Av. Allende.



Foto 58. Trayectoria del camino en Av. Allende.



Foto 59. Superficie de una pequeña colina, hacia el noroeste la Av. Allende que va entre los cerros hoy ocupados por asentamientos.



Foto 60. Desde la pequeña colina, vista hacia el suroeste hacia Armatambo



Foto 61. Proyección del camino hacia La Campiña, lugar desde donde se bifurcaría el camino en la propuesta de Gunther.



Foto 62. Superficie de la pequeña colina, hacia el norte la Av. Allende.



Foto 63. Vista hacia el sureste, hacia Tablada.



Foto 64. Trayectoria del camino en Av. Allende.



Foto 65. Trayectoria del camino en Av. Allende.



Foto 66. Trayectoria del camino en Av. Allende.



Foto 67. Trayectoria del camino en la Av. Pachacutec.

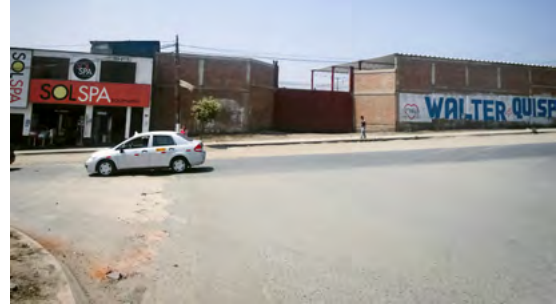


Foto 68. Trayectoria del camino en los alrededores del Jr. Solidaridad.



Foto 69. Trayectoria del camino en los alrededores del Jr. Solidaridad



Foto 70. Trayectoria del camino en los alrededores del Jr. Solidaridad



Foto 71. Trayectoria del camino en Av. 6 de Agosto.



Foto 72. Trayectoria del camino en Av. 6 de Agosto.



Foto 73. Trayectoria del camino en Av. 6 de Agosto.



Foto 74. Trayectoria del camino en cruzando la Av. José Carlos Mariátegui.



Foto 75. Trayectoria del camino en Av. Pachacutec.



Foto 76. Vista de la superficie de una colina al lado de la Av. Pachacutec.



Foto 77. Vista de la superficie de una colina al lado de la Av. Pachacutec.



Foto 78. Trayectoria del camino al lado de la Av. Atocongo, al fondo Pachacamac.



Foto 79. Portada del camino de la costa, vista de sur a norte.



Foto 80. Portada del camino de la costa, y su proyección hacia la Calle Norte-Sur en Pachacamac.



Foto 81. Proyección del camino de la costa al lado de la Av. Atocongo. Por esta parte confluirán los caminos de la propuesta de Regal y de la propuesta de Gunther.



Foto 82. Portada del camino de la costa, por ella ingresaba el camino de los llanos.



Foto 83. Inicio del Jr. Rufino Torrico, por esta parte se proyectaba el camino en la propuesta de Gunther.



Foto 84. Proyección del camino en el Jr. Rufino Torrico a la altura de Plaza Francia.



Foto 85. Proyección del camino en el pasaje del Centro Comercial Centro Lima.

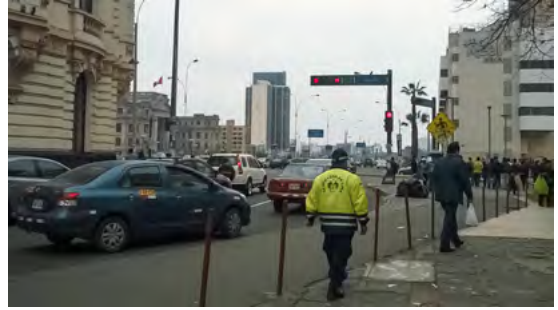


Foto 86. Proyección del camino hacia Vía Expresa.



Foto 87. Trayectoria del camino por la Vía Expresa.



Foto 88. Trayectoria del camino por la Vía Expresa.



Foto 89. Trayectoria del camino por la Av. República de Panamá.



Foto 90. Trayectoria del camino por la Av. Tomas Marsano.



Foto 91. Trayectoria del camino por la Av. Tomas Marsano.



Foto 92. Trayectoria del camino por la Av. Tomas Marsano, Intercepción con el Paseo La Castellana.



Foto 93. Trayectoria del camino por la Av. Tomas Marsano, siguiendo las vías del metro de Lima.



Foto 94. Trayectoria del camino por la Av. Tomas Marsano, siguiendo las vías del metro de Lima.



Foto 95. Trayectoria del camino por la Calle El Parque.



Foto 96. Traza del camino en Av. Prolongación Iquitos, proveniente de Vía Expresa, al costado Colegio Melitón Carbajal



Foto 97. Traza del camino en Av. Prolongación Iquitos, yendo hacia Av. Paseo Parodi



Foto 98. Colegio Melitón Carbajal, en el lugar de emplazamiento del sitio arqueológico Limatambo



Foto 99. Traza del camino en Av. Prolongación Iquitos.



Foto 100. Traza de camino en Av. Paseo Parodi. La traza continua de manera recta, hasta ser interrumpida por la calle Federico Villareal.



Foto 101. Traza de camino en Av. Arequipa.



Foto 102. Traza de camino en Av. Arequipa, llegando al Ovalo de Miraflores.



Foto 103. Traza de camino en la Av. La Paz.



Foto 104. Bajada de Armendáriz.



Foto 105. Av. El Libertador San Martín.



Foto 106. Traza de camino en Av. El Libertador San Martín.



Foto 107. Traza de camino en Av. El Libertador San Martín.



Foto 108. Traza de camino en Av. El Libertador San Martín, a la altura de Bajada de Baños



Foto 109. Traza de camino en Av. El Libertador San Martín, pasa al lado de la plaza de Barranco.



Foto 110. Traza de camino en Av. Fernando Terán.



Foto 111. Traza de camino en Av. Julio Calero. Este camino se unía con el camino que provenía de la ahora Av. Fernando Terán. En primer plano la Huaca La Lechuza.



Foto 112. Traza de camino en Av. Julio Calero. En primer plano la Huaca Cruz de Armatambo.



Foto 113. Detalle de la Huaca Cruz de Armatambo.



Foto 114. Av. Guardia Civil. Interceptándose con la Av. Huaylas. Que correspondería a las traza de camino que se dirigen a Pachacamac.



Foto 115. Av. Guardia Civil. Por una parte de esta avenida transitaba el camino que volteaba por la Campiña hacia Lomo de Corvina.



Foto 116. Traza de camino en la Av. Los Próceres. Desde esta parte provenía el otro camino de la localidad de Cocharcas rumbo a Pachacamac.



Foto 117. En las inmediaciones de Villa Venturo (Chorrillos), sobre la traza del camino.



Foto 118. Traza del camino en la Av. Huaylas.



Foto 119. Traza de camino en la Av. 12 de octubre. Al fondo se aprecia un pequeño cerro, por donde pasaba el camino.



Foto 120. Traza de camino en la Av. 12 de octubre.



Foto 121. Traza de camino en la Calle Cordillera Negra. Al fondo se observa Lomo de Corvina. Por esta parte uno de los caminos se dirigía por encima de Lomo de Corvina hacia Pachacamac.



Foto 122. Vista del muro con frisos de Limatambo tomada en la década de 1870 por William Gates (©Brigham Young University Library, Utah, Estados Unidos. Colecciones especiales L. Tom Perry).



Foto 123. Vista de muros con frisos de Armatambo, en Chorrillos, tomada por Max Uhle en 1900 (©Ibero-Amerikanisches Institut, Berlín, Alemania. Colección Max Uhle).








www.gob.pe/cultura


Av. Javier Prado Este n.º 2465, San Borja
Lima - Perú




 [mincu.pe](https://www.facebook.com/mincu.pe)

 [minculturape](https://twitter.com/minculturape)

 [minculturape](https://www.instagram.com/minculturape)

 [minculturape](https://www.youtube.com/minculturape)

 [minculturape](https://www.tiktok.com/minculturape)

