Dans la société humaine, les chemins constituent l'élément principal de l'intégration spatiale. Il n'est donc pas surprenant que les Incas aient été de grands bâtisseurs de chemins, qu'ils ont doués de l'infrastructure nécessaire à leur bon fonctionnement (refuges, ponts, relais etc.). La route principale allait du Sud au Nord, et d'elle se détachaient des ramifications ou chemins secondaires vers le littoral et la forêt orientale. Dans le sud du pays, l'ancienne ville de Tomebamaba comptait d'un vaste réseau routier, dont nous mettons en valeur le chemin vers le littoral, partiellement étudié par l'auteur et Miguel Fonseca, dans le cadre de l'Atelier d'Archéologie dirigé par le Professeur Ernesto Salazar.

Este camino costero salía de Tomebamba hacia Occidente, cruzando el macizo del Cajas y tomando luego la llanura costera hasta llegar a un punto de la costa ubicado frente a la isla de Puná, y conocido en la Colonia como Puerto de Bola, utilizado para traficar las mercaderías entre Cuenca y Guayaquil. En la época republicana, se trazó también por la misma zona el llamado “camino de García Moreno”. Finalmente, hace pocos años se pudo terminar la construcción de la moderna carretera que permite un acceso rápido a la costa y a Guayaquil. La vía inca ha sido ya parcialmente explorada por el arqueólogo Jaime Idrovo, de modo que nos concentramos en el tramo menos conocido, que va desde Paredones de Molleturo, al filo occidental del Cajas, hasta el legendario Puerto de Bola. El tambo real de Paredones consta aproximadamente de diez recintos y capacñan de entrada y salida, restaurado recientemente, el cual nos permitió tomar con seguridad la ruta inca de la Costa. La estrategia de trabajo consistió en tomar lecturas de GPS en puntos claves del camino (curvas principalmente), para luego ubicarlas en las cartas topográficas, y trazar el camino explorado, registrando en libretas de campo las características de la vía y del entorno. En la primera fase del trabajo logramos ubicar el tramo que va desde Paredones de Molleturo hasta la ciudad de Naranjal, donde el camino desaparece destruido casi en su totalidad por el urbanismo. La segunda fase fue dedicada a buscar los puertos antiguos de la costa, incluyendo el de Bola, con sus respectivas salidas al mar, y sus probables conexiones con el camino inca.
A partir de Paredones de Molleturo (3.500 m. de altura), el camino desciende rápidamente hasta el pueblo de Hierba Buena, donde se puede apreciar una vía de 2 m. de ancho, no empedrada. Sin embargo, la gran cantidad de piedras desplazadas que se ven a orillas del camino, sugiere que el mismo debió haber estado empedrado; es muy probable, además, que la abrupta pendiente por la que cruza el camino haya contribuido a la destrucción del empedrado. Al final de este descenso, a 1.800 m. de altura, encontramos una estructura circular construida con un muro de piedra de 1.05 m. de alto y 90 cm. de ancho. La estructura tiene aproximadamente 10 m. de diámetro, con una entrada de 1 m. de ancho, y por su tamaño, parece tratarse de un chasquiwasi o un pequeño puesto de descanso, ya que de ordinario, el tramo de Molleturo a Naranjal se hacía en una sola jornada de viaje.
Desde aquí, el descenso es mucho menos pronunciado, y se entra en los llanos costeros por

un camino bien conservado y empedrado en su mayor parte. La vía alcanza los 6 m. de ancho y, en el descenso a los ríos, adopta la forma de culunco, a veces con escalinatas. La cultura material es escasa, pero se han observado metates precolombinos sirviendo de recipientes de comida y agua para los animales domésticos del sector. A la altura del río Pescado y de la hacienda homónima, el camino inca se une al construido en la época republicana por García Moreno, y aquí la vía recibe intenso trafico de los negociantes de ganado, que inclusive se han organizado para mantenerla en óptimas condiciones. Este camino llega hasta la ciudad de Naranjal, donde desaparece totalmente a causa de la expansión urbana y la superposición de la carretera principal, construida hace pocos años.
Alrededor de Naranjal, nos encontramos con varios puertos, entre los que se destacan Santa Rosa de Flandes (a orillas del río Naranjal), utilizado en la época de la colonia y hoy abandonado. Posteriormente, en la época republicana, se estableció el puerto Baquerizo Moreno, que también fue abandonado por la fuerte sedimentación de los cauces de los ríos. El puerto de Bola es el más antiguo de la zona. Se encuentra a orillas del río Agua Prieta, al interior de la hacienda Bola de Oro. Se halla en medio de un manglar, y no se observa cultura material, aunque la información oral da cuenta de restos de barcos y muros de arena que fueron destruidos por los programas ecológicos de restablecimiento del manglar. A 500 metros del lugar donde se presume que se encuentra el puerto de Bola, el río Agua Prieta se une con el San Pablo o Cañayacu, y juntos desembocan, 5 Km. más adelante, en el canal de Jambelí. Al frente de la desembocadura, se divisa la isla Puná, con la que el Puerto de Bola debió haber mantenido intenso comercio desde tiempos precolombinos. Hoy el tráfico se hace por los puertos comerciales modernos, quedando estos viejos puertos de la historia como embarcaderos de las camaroneras y de los pìratas contemporáneos.