

DATOS PARA EL ESTUDIO DE LAS COMUNICACIONES EN BIZKAIA DURANTE LA ÉPOCA ROMANA

AMAIA BASTERRETXEA MORENO*

RESUMEN

El estudio de las vías de comunicación en Bizkaia, no sólo de las referentes a la época romana sino incluso de aquellas que se desarrollan durante las épocas medieval y moderna, resulta complejo esencialmente por la escasez de fuentes (tanto bibliográficas como documentales) y por la falta de comprobación sobre el terreno.

Atendiendo a la época romana, tan solo una vía ha podido ser denominada como tal y comprobado, al menos en parte, su trazado: la vía PISORACA-FLAVIOBRIGA.

En cuanto al resto de la provincia se refiere, debemos hablar no ya de vías, sino de caminos secundarios, caminos que supondrían una comunicación terrestre entre esta zona "marginal" y el sistema viario romano general.

Junto a ello, constatar una comunicación marítima común a toda la costa cantábrica, fundamentalmente en base a una navegación de cabotaje.

1. INTRODUCCIÓN

Si bien la provincia de Bizkaia queda al margen de las principales vías de comunicación de la Hispania Romana, tal hecho no significa que se mantenga aislada de aquellas.

Es significativo que Ptolomeo, refiriéndose a estas regiones septentrionales, indique la existencia de "dos zonas claramente diferenciadas. Una costera, de montes a mar, peor comunicada aunque no aislada, ya que las entradas marítimas de sus vías y puertos conectan con tierra con el sistema viario romano". La comunicación tendría por tanto una doble vertiente, la terrestre y la marítima, complementadas entre sí.

* Becada Diputación Foral de Bizkaia.

Respecto a las comunicaciones terrestres, la primera cuestión a tratar sería su propia denominación, pues cabe más hablar de caminos secundarios que de vías.

Estos caminos secundarios empalmarían con una vía principal, en este caso la más próxima, la vía 34 del Itinerario de Antonino (Burdeos-Astorga) que atraviesa el vecino territorio de Alava.

Junto a ellas y basándonos en que, efectivamente, la tradición marinera no solo en las costas vascas, sino en toda la cornisa cantábrica data de muy antiguo, la navegación de cabotaje, tanto la de los puertos de la costa cantábrica entre sí como la de éstos con los puertos de la zona aquitana, es consecuencia de aquella que supone una toma de contacto de la zona septentrional peninsular con el litoral galo occidental.

2. VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES

2.1. VÍA PISORACA-FLAVIOBRIGA

Denominada así por Solana, es aquella vía que partiendo de Pisoraca (Herrera de Pisuerga, Palencia) llega, atravesando el valle de Mena y las Encartaciones vizcaínas a Flaviobriga (Castro Urdiales, Santander). Es considerada como parte de la red viaria complementaria del Itinerario de Antonino por Mañanes y el propio Solana denominándola Ramal II de las vías 1, 32, 34.

La configuración de esta vía como tal, basada en sus dos puntos de principio y fin de recorrido, viene atestiguada esencialmente por los miliarios de *Otañes* (Santander. TIBERIO, año 33 d. C. "Desde Pisoraca 185 millas") y *Herrera de Pisuerga* (Palencia. TIBERIO, año 33 d. C. "Desde Pisoraca 1 milla").

La primera mención de Pisoraca como principio del trayecto hacia la costa ha de situarse a partir del año 30 d. C., de modo que entre esta fecha y la de la fundación de Flaviobriga (69 d. C. aprox.) habría que hablar de una ruta Pisoraca-Puerto Samano (puerto cántabro de la misma bahía de Castro Urdiales), lo que supone la preexistencia de una ruta.

Se sitúa en este ámbito la cuestión de las guerras cántabras, manejándose la posibilidad de una columna oriental en la batalla del 25 a. C. que cerraría el cerco cántabro, utilizando una vía de penetración desde el campamento de Augusto (Segisama) y que bien puede corresponder con este trazado.

La cuestión, sin embargo, no radica en la existencia o no de la vía, constatada por la aparición de varios miliarios en su recorrido (dos de los cuales se sitúan en Bizkaia, miliarios de Ocharan y Avellaneda) sino en cuál fue el origen mismo de su existencia, cuál el punto de partida y cuál el de llegada, con las alteraciones de trazado que en ella se hayan producido.

Así mismo, la viabilidad de una explotación minera, tanto en Santander como en Bizkaia, la participación de una flota proveniente de Aquitania en el

período de las guerras cántabras y la pervivencia de unas relaciones comerciales posteriores costa-interior no excluye, sino que apoya, la existencia ya en esta época de unos contactos vía marítima con el mundo atlántico.

2.2. VÍAS HIPOTÉTICAS Y PROBABLES

Pudieran considerarse como tales las entradas naturales a Bizkaia desde el interior peninsular.

Tomando como punto de partida los pasos que se han venido considerando desde antaño como estratégicos en las comunicaciones vizcaínas, tres son los puntos principales por los que se accede a la provincia:

1. La Peña de Orduña.
2. Urkiola.
3. El camino de Balmaseda.

A ellos añadimos otro, el puerto de Altube y todos ellos con sus consiguientes desviaciones siguiendo el curso de los ríos que, a partir de esos puertos, van definiéndose. En este sentido, desde Orduña, el Nervión; desde Urkiola, el Ibaizabal; desde Altube, el Altube y ya en Llodio, el Nervión.

Estos pasos, sobre todo los de Orduña y Urkiola, mantendrán su importancia incluso hasta nuestros días, como principales vías de incursión en nuestra provincia.

Un dato esencial a la hora de intentar clasificar estas comunicaciones, es la escasez por no decir ausencia, de documentación; sin embargo, la perduración de fragmentos de empedrados con variada tipología, su localización en puntos considerados de paso obligado y su complementación con restos de puentes e incluso construcciones que se remontan a los siglos XIV-XV e incluso anteriores, nos hacen pensar que esas supuestas vías de comunicación tienen una base en la que apoyarse aunque ésta sea sumamente pequeña.

Basándonos ahora en los puntos geográficos en los cuales se han detectado restos arqueológicos, vemos que los accesos de los caminos e incluso de sus trazados, no han variado tanto de unas épocas a otras. Ciertamente que los núcleos a los que se dirigen los intereses económicos en uno u otro momento histórico no son los mismos, pero ésta es la única diferencia pues los puntos de entrada en la provincia e incluso los inicios en ella de un trazado concreto, se mantienen invariablemente. Estas entradas tienen por su parte, puntos de referencia concretos tales como Otxandio-Orozko-Orduña (peña), desde los cuales se canaliza la ruta.

Otro punto sería la situación junto a estos caminos de núcleos indígenas (castros, cuevas, dólmenes...) y junto a ellos los restos concretos de la época que tratamos tales como:

1. Restos epigráficos.
2. Restos numismáticos.
3. Restos diversos.
4. Yacimientos: Forua.

3. CONCLUSIONES

El hallazgo de restos esencialmente epigráficos y numismáticos en zonas tan dispares de la geografía vizcaína, coincidiendo generalmente con la desembocadura de los ríos, nos pone de manifiesto la existencia de un tipo de relaciones entre la costa y el interior por medio de vías de comunicación terrestres.

El punto final de estas comunicaciones, en un sentido Norte-Sur hubo de ser la vía principal más cercana, esto es, la 34 del Itinerario de Antonino y que, sin embargo, no implica la ausencia de comunicaciones anteriores a menor nivel y entre otro tipo de poblaciones.

La localización de unos puntos de coincidencia tales como vías de entrada naturales en la provincia, establecimientos indígenas cerca del paso de los principales caminos y diversos tipos de hallazgos arqueológicos, hacen pensar en una perduración de las rutas que se mantendrán incluso hasta la época actual, al coincidir en la adecuación de los puntos de entrada en la provincia y cuya variación de trazado, más que a un sentido puramente estratégico y geográfico, se debería a un interés económico.

BIBLIOGRAFIA

- ABASOLO, J. A., *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975.
- ACTES DU COLLOQUE A PAU, 1980, *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*. Paris, 1981.
- BANUS AGUIRRE, J. L., "La llamada vía Pisoraca-Flaviobriga". Santander, 1983-1984. *Altamira* XLIV, pp. 87-111.
- BARANDIARÁN, I., "Irrún romano". San Sebastián, 1973. *Munibe*, año XXV, n.º 1.
- CARTA ARQUEOLÓGICA DE ÁLAVA, Vitoria-Gasteiz, 1987.
- CARTA ARQUEOLÓGICA DE VIZCAYA, Primera Parte: Yacimientos en cueva. Segunda Parte: Materiales de superficie. Bilbao, 1982 y 1984.
- COELLO DE QUESADA, F., *Noticias por provincias sobre las vías, poblaciones y ruinas antiguas, especialmente de la época romana. Provincia de Alava*, Madrid, 1874.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Vizcaya en el s. XV*. Bilbao, 1966.
- ITURRIZA, *Historia General de Vizcaya*. Bilbao, 1938.
- LABAYRU, *Historia General del Señorío de Vizcaya*. Bilbao, 1970.
- LARREA, M.ª A., *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1974.
- MAÑANES, T.; SOLANA, J. M.ª, *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*. Valladolid, 1985.
- MAÑARICUA, A. E., *Álava, Guipúzcoa y Vizcaya a la luz de su historia*. Bilbao, 1977.
- MENESES, A., *Repertorio de caminos*. Alcalá de Henares, 1576. Madrid, 1946.
- PÉREZ, C.; FERNÁNDEZ, C., *Relaciones entre tres importantes asentamientos del norte de España: Pisoraca-Julioibriga-Flaviobriga*. Teruel, 1985. *Arqueología Espacial* 5.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A.; CARREÑO, M.ª C., "Epigrafía vizcaína. Revisión, nuevas aportaciones e interpretación histórica". Bilbao, 1981. *KOBIE* n.º 11.
- SOLANA SÁINZ, J. M.ª, *Flaviobriga (Castro Urdiales)*. Santander, 1977.
- SYME, R., "The conquest of North-West Spain". León, 1970. *Legio VII Gemina*, pp. 83-107.
- VARIOS, *El hábitat en la Historia de Euskadi*. Bilbao, 1981.
- VILLUGA, J., *Repertorio de todos los caminos de España en el año de gracia de 1543*. Medina de Campo, 1546. New York, 1967.