

# 5. Las comunicaciones de la villa de Bilbao

En la Prehistoria y la Edad Antigua las Erutas de trashumancia ponían en relación los pastos de altura con los del fondo de los valles, sirviendo de nexo de unión de los distintos territorios. Estas rutas no eran pavimentadas, sino que surgían por el repetido paso por ellas de los pastores con sus ganados. Debido a ello, carecían de una trazado fijo<sup>1</sup>.

En Vizcaya, la depresión litoral se interna profundamente en el territorio continuándose por el valle del Ibaizábal-Nervión, con lo que los desplazamientos de los pastores en esta zona no debían ser muy amplios, al gozar todas los pastos de una altura similar. Este escaso margen favorecía la sedentariedad de los rebaños, por lo que las rutas que pudieran usar los pastores no han perdurado sobre el territorio.

## 5.1. Las comunicaciones en Vizcaya en época romana

En el tiempo de la dominación romana las vías de comunicación alcanzaron un nuevo estadio de desarrollo. El motivo por el que los romanos se decidían a construir una calzada era poner en relación lugares con interés económico, político o militar, obteniendo un provecho de ello. La pobreza del País Vasco Septentrional en aquellos productos que gozaban del mayor aprecio de los roma-

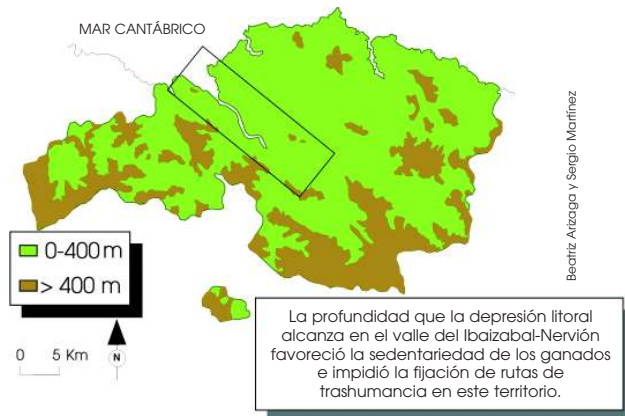
nos debió ser un elemento clave en el escaso desarrollo viario de este espacio, pues no incentivaba la inversión en obras de comunicación sólidas. Realmente, las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, desprovistas casi totalmente de trazados importantes en su interior, quedaron enmarcadas entre tres vías de comunicación de gran relieve.

Por el Oeste, la ruta Pisorica-Flaviobriga (Herrera de Pisuerga-Castro Urdiales) ponía en relación las tierras meseteñas con uno de los puertos de la costa cantábrica. Por el

Oriente, la ruta Tarraco-Oiasso (Tarragona-Irún), estructuraba el cuadrante nororiental de la Península. Por el Sur, está documentada la ruta Asturica-Burduliga (Astorga-Burdeos), que entre aquellos dos puntos recorría el territorio de Álava y Baja Navarra. Las

rutas Pisorica-Flaviobriga y Asturica-Burduliga son las que nos interesan para el estudio de los antecedentes en las comunicaciones del espacio bilbaíno.

De la ruta Pisorica-Flaviobriga se han encontrado miliarios en Herrera de Pisuerga, Valle de Mena, Encartaciones y Otañes. El puente medieval de Valmaseda sigue fielmente el trazado de la vía romana que, desde este lugar continuaba por los municipios de Zalla y Sopuerta hacia el puerto de las Muñecas. Desde este puerto descendía a Otañes y, finalmente, acababa en



Castro Urdiales. Dada la proximidad de esta ruta al área del Ibaizábal-Nerviión es natural que produjese sobre ese espacio una cierta influencia. Probablemente esta ruta

desde ella alcanzarían la costa del mar Cantábrico, función que también cumplía la ruta Pisorica-Flaviobriga, como será visto a continuación.



RUTAS DE COMUNICACIÓN ROMANAS ALREDEDOR DEL PAÍS VASCO

facilitó la apertura de los caminos que posteriormente comunicarían Burgos y Álava con el Cantábrico a través del Cadagua y del Nerviión hacia Bilbao, a la vez que estimuló la creación de fondeaderos en el tramo costero entre la ría del Bilbao y la de Somorrostro.

La fuerte presión humana que soporta el área de la ría de Bilbao es un impedimento notable para el mejor conocimiento arqueológico de este espacio.

Además, las principales actividades en este área debieron estar en relación a la explotación del mineral de hierro, actividad incapaz de producir alteraciones apreciables sobre el territorio por la escasez de asentamientos estables que generaba a su alrededor.

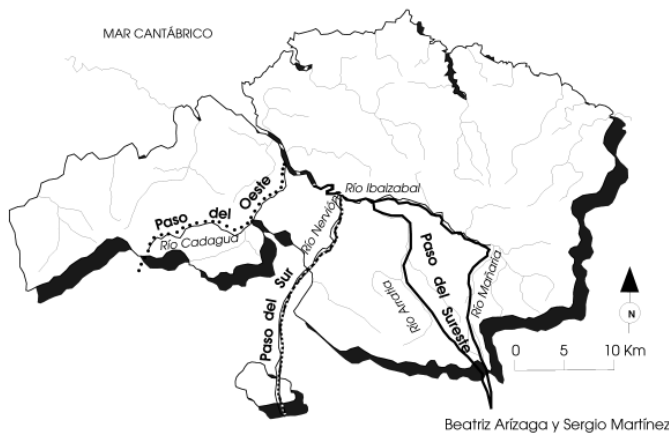
La ruta Asturica-Burduliga no interesa tanto por su trazado como por ser punto de partida para las presumibles rutas que

La difícil topografía vizcaína debió suponer un freno de consideración al enlace de este territorio con el interior peninsular. Debido a ello, estas presumibles rutas de comunicación debieron seguir preferentemente las direcciones marcadas por los valles. Aunque los restos son inexistentes el trazado de las mismas puede exponerse con cierta seguridad por la coherencia con el medio físico sobre el que se asientan y por su reiterado uso posterior en época medieval y moderna.

La mayor parte de las vías romanas que enlazarían la ruta Asturica-Burduliga y la Pisorica-Flaviobriga con el Cantábrico en territorio vizcaíno debían discurrir a media ladera, salvando las dificultades de las cumbres (viento, nieve) y de los fondos de los valles (corrientes de agua y lodozales). A pesar de las dificultades orográficas señaladas, lo cierto es que la comunicación entre

aquellas rutas y el Cantábrico por territorio vizcaíno debía ser mucho más sencilla que por territorio guipuzcoano. En el primero, la apertura de los valles, la amplitud de la depresión litoral, los pasos naturales que el Cadagua y el Nervión dibujan hacia Burgos y Álava y el hecho de que la ruta Pisorica-Flaviobriga incidiese en cierta medida en el Oeste de la provincia debieron facilitar notablemente el trazado de las rutas, las cuales, gracias a ello, podemos ahora reconstruir con cierta exactitud.

Por el Sureste, el paso hacia Vizcaya es practicable a través del río Urkiola, afluente del Zadorra. A partir de este río podían ser utilizados el Mañaria y la cuenca del Arratia hasta el Ibaizábal, alcanzándose así la comarca del Duranguesado y, siguiéndose el curso del río, la ría de Bilbao.



PASOS A VIZCAYA DESDE EL INTERIOR EN ÉPOCA ROMANA

El paso Sur es practicable a través del curso del Nervión, el cual, en cierto modo, introduce la costa cantábrica hasta el reborde de la meseta. Desde Orduña el camino descendería hasta Zarátamo y de ahí hasta la ría. Esta fue la ruta preferida para la comunicación de Bilbao con el interior peninsular en la Edad Media.

Por último, la vía Pisorica-Flaviobriga generaba un acceso al interior de Vizcaya

desde el Oeste a través del río Cadagua. El punto en que esta ruta presumible abandonaría la principal debía estar situado en Valmaseda. Desde este punto se dirigiría a Zalla, Güeñes y por el Cadagua hacia el fondón de Zorroza, en las inmediaciones de Bilbao.

Además de estas rutas terrestres que enlazaban Vizcaya con la meseta existían otras dos rutas de comunicación que deben ser descritas por su importancia en la estructuración del espacio vizcaíno en época romana y posteriormente en la Edad Media. Se trata de la ruta marítima de cabotaje y la ruta terrestre costera.

Tanto las fuentes arqueológicas como los documentos escritos atestiguan la existencia en el Golfo de Vizcaya de una ruta marítima costera de cabotaje. En los primeros tiempos de la dominación romana fueron surgiendo en la costa del Golfo de Vizcaya una serie de pequeños enclaves portuarios donde los barcos recalaban para cargar o descargar mercancías. Alrededor de estos pequeños puertos se fueron desarrollando con posterioridad una serie de infraestructuras mínimas destinadas a facilitar la navegación y el comercio.

Ciertamente, la navegación costera y fluvial fue para los romanos un medio de comunicación principal y, aunque los ríos del Golfo de Vizcaya no gozaban de un caudal adecuado para la navegación, sí que contaban con amplios estuarios por los que las embarcaciones podían adentrarse en el interior.

Sabemos con certeza que los tres puntos principales de la ruta eran Burduliga, Flaviobriga y el estuario del Bidasoa, pero el resto de los fondeaderos son de más difícil localización. Probablemente en la desembocadura de los ríos principales se encontrasen estos fondeaderos de apoyo a la ruta de cabotaje.

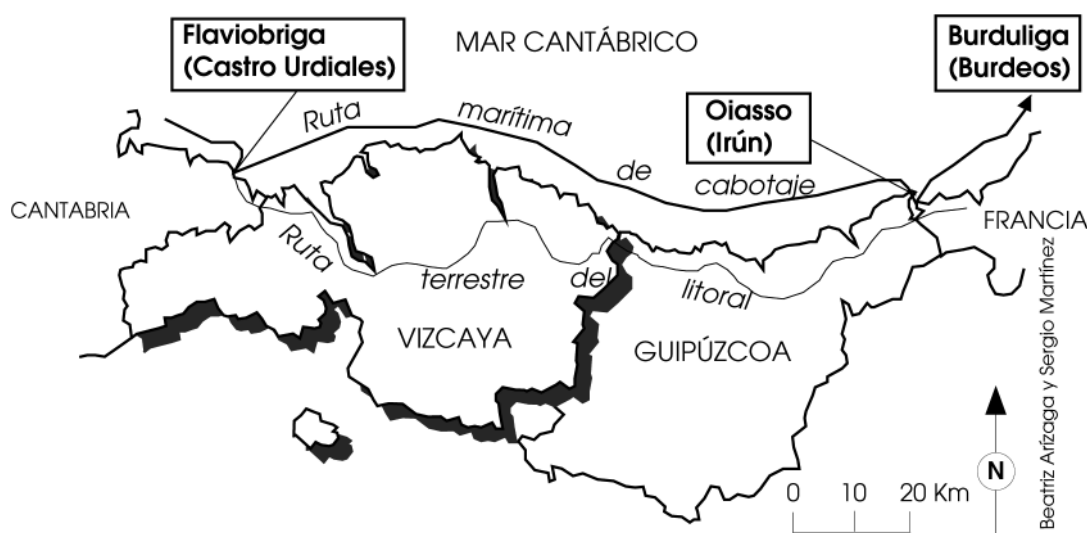
En cuanto a la ruta terrestre costera, ésta debió nacer como resultado de la implan-

tación en la costa de los tres puertos anteriormente citados y de la ruta marítima de cabotaje. Los distintos recorridos terrestres que comunicaban los núcleos principales y secundarios de atraque de los barcos debieron confluir con el tiempo en una ruta más o menos estable. Desde Irún la ruta presumiblemente discurriría en territorio guipuzcoano por Hernani, Andoain y cercanías de Cestona para entrar en Vizcaya muy próxima a la línea de costa. En esta provincia la ruta discurriría algo más al interior que en territorio guipuzcoano. Desde el Sur de Ondárroa se dirigiría a Cenarruza, de aquí a Guernica, Rigoitia, Larrabezúa, Bilbao y Portugalete para, finalmente, desembocar en Castro Urdiales.

## 5.2. Las comunicaciones de Bilbao en la Edad Media

Frente al desarrollo de las vías de comunicación y de los viajes en época romana, la Edad Media supone un periodo de escasez en las primeras y dificultades en los segundos. En la Edad Media viajar no era una tarea fácil ni segura. Al mal estado general de los caminos se unía la presencia de delincuentes que aprovechaban el tránsito de viajeros para realizar sus fechorías. Además, el pago de impuestos por el tránsito y la escasez de alojamientos suponían problemas añadidos a los que decidieran recorrer los caminos<sup>2</sup>.

En el caso de Vizcaya, las dificultades anteriores se veían notablemente aumentadas por las impuestas por la orografía, que



RUTA MARÍTIMA DE CABOTAJE Y RUTA TERRESTRE DEL LITORAL EN ÉPOCA ROMANA

Así pues, la ruta Pisorica-Flaviobriga y su derivación, las dos rutas presumibles que desde la ruta Asturica-Burduliga se dirigían al interior vizcaíno, la ruta marítima de cabotaje y la ruta terrestre costera fueron la base de la comunicación en época romana en el territorio de Vizcaya. La Edad Media fue, ciertamente, una fiel heredera de este esquema.

hacía más penoso aún el tránsito de viajeros, comerciantes, peregrinos o cualesquier personas en circulación.

Las vías principales de circulación por el Norte de la Península hasta el siglo XIII discurrían bastante al Sur de Bilbao. La ruta más importante era la que tras atravesar los Pirineos por Irún o Roncesvalles se dirigía posteriormente, ya fuera por Vitoria o por

Pamplona, al interior peninsular, enlazando con el eje que seguía la depresión del Ebro hacia el Mediterráneo en Mirando de Ebro o Logroño. Esta vía coincide en parte con la del Camino de Santiago que, por el Sur de la Cordillera Cantábrica, articulaba todo el espacio comprendido entre ésta y el valle del Duero. Las rutas que desde el Camino de Santiago enlazaban con el Cantábrico eran de carácter secundario: la costa era, por completo, un lugar marginal.

Sin embargo, el siglo XIII supone la toma en consideración del espacio costero como punto de arranque para las exportaciones de una Castilla en pleno auge comercial. Las villas cantábricas salen de su posición marginal para situarse en el centro de un eje que tendría sus extremos en Castilla y en los puertos atlánticos de Francia, Flandes e Inglaterra. El entorno de Bilbao era pobre y la franja inmediata a la divisoria de aguas también. Por ello, para Bilbao era imprescindible contar con unas comunicaciones adecuadas con aquellas tierras que debían ser su verdadero traspaís: La Bureba, La Rioja y la Cuenca del Duero.

Estas áreas llanas con gran producción agrícola y ganadera, con un movimiento comercial de primer orden y sede de algunas de las más destacadas ciudades del reino de Castilla eran las que podían asegurar tanto a Bilbao como a otros puertos del Cantábrico su desarrollo comercial y urbano<sup>3</sup>.

En esta nueva situación creada, Bilbao tenía ciertas características que lo hacían deseable como punto de exportación de los productos castellanos (fundamentalmente la lana) pero sus ventajas no eran, ni con mucho, determinantes. Aunque Bilbao era un puerto protegido, no era el único. Al menos Santander, Laredo y Guernica ofrecían condiciones en sus puertos similares o mejores a las de Bilbao.

Por otra parte, las alturas que debían superarse para acceder a Bilbao eran algo menores que las necesarias para acceder a

Cantabria (salvo por el puerto de los Tornos) pero el camino era quizá más tortuoso. Y, por fin, la situación de confluencia de los valles del Ibaizábal, del Nervión y del Cadagua en torno a Bilbao no deja de ser un factor de ventaja creado por el propio Bilbao.

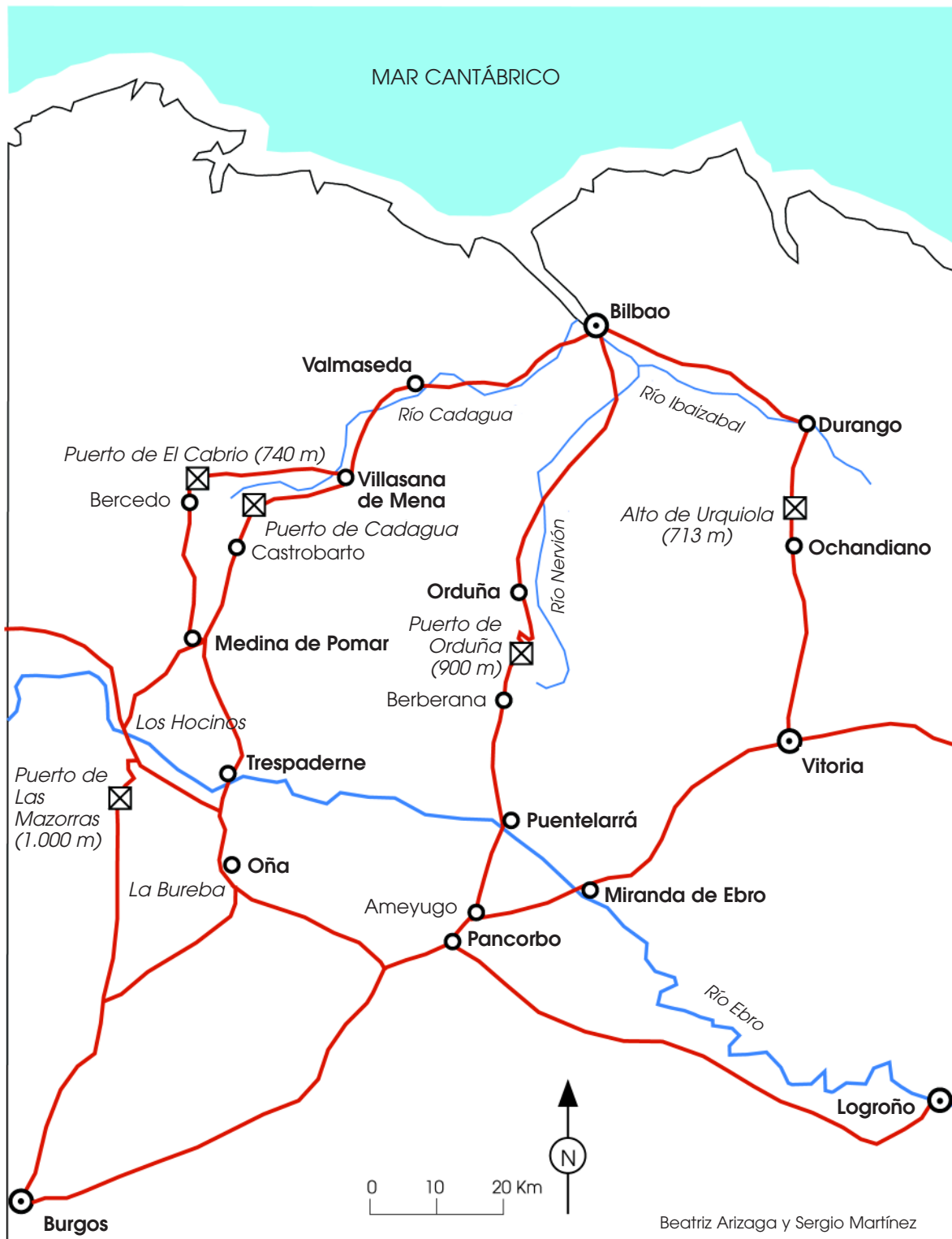
Si Bilbao acabó siendo el punto de confluencia de las rutas que discurrían por estos valles es porque las atrajo, ya fuera por decreto (como ocurrió con el privilegio de 1310) o por su propia fuerza económica (el Cadagua desemboca en Zorroza, no en Bilbao; es la villa la que hace tornar la dirección natural de la ruta).

Por tanto, el auge de Bilbao como puerto de exportación de Castilla debe abandonarse un tanto la visión determinista de las condiciones naturales y tomar en consideración las propias ventajas que la villa bilbaína supo procurarse a través de un esfuerzo y empeño continuos.

#### *Las rutas terrestres*

Los caminos por los que Bilbao podía acceder al interior de la Península eran, como en época romana, tres: el occidental (por Valmaseda), el oriental (por Durango y Vitoria) y el central (por Orduña)<sup>4</sup>.

El camino occidental tenía su comienzo en el valle del Cadagua, de extraordinaria estrechez, el cual conducía a Valmaseda, villa de las Encartaciones fundada en 1199-1200. Desde aquí la ruta continuaba hacia el Suroeste por el Valle de Mena hasta Bercedo, salvando el puerto de El Cabrio de 740 m. de altitud, desde donde en dirección Norte-Sur se llegaba a Medina de Pomar. Cruzando la Sierra de Tesla por los Hocinos y ascendiendo a la paramera de Villalta, con alturas de más de 1.000 m., se accedía por fin al extremo occidental de La Bureba. Otro itinerario cercano para llegar a Medina de Pomar era sobrepasar el puerto de Cadagua y la localidad de Castrobarco y seguir desde Medina a continuación por Trespaderne y



Caminos de comunicación de Bilbao con el interior en la Edad Media

Oña para alcanzar La Bureba a través del desfiladero de La Horadada. Una vez en La Bureba el camino a Burgos no ofrecía ya especiales dificultades.

Este camino contaba con la ventaja para Burgos de servir tanto a sus destinos a Bilbao como a Santander o Laredo a través de los puertos de Los Tornos (920 m.), desde Bercedo, o bien por Espinosa de los Monteros y Las Estacas de Trueba (1.154 m.). Sin embargo, las dificultades de esta vía de comunicación eran muchas: el paso por los Hocinos en el primero de los itinerarios estaba frecuentemente afectado por las crecidas del Ebro y la paramera de Villalta, con sus imponentes alturas, estaba cubierta de nieve en buena parte del invierno. El camino alternativo que discurría por Trespaderne y Oña contaba con la ventaja de desembocar directamente en el centro de La Bureba y no alcanzar las altitudes de Villalta, pero su inconveniente principal era el paso por La Horadada, impresionante desfiladero frecuentemente obstruido por los derrumbes de sus paredes.

Así pues, en su conjunto, el camino occidental, a pesar de la rapidez de enlace con La Bureba, contaba con muchísimas dificultades para el tránsito las cuales desaconsejaron su uso como vía principal de comunicación con la Meseta.

El camino oriental fue de los tres caminos principales el que soportó un menor tráfico de personas y mercancías en relación a la actividad comercial del puerto de Bilbao. Existían dos formas de acceder a él desde Bilbao. La primera de ellas atravesaba el arrabal de Ibeni para desde aquí dirigirse en dirección Este por el valle del Ibaizábal, ya fuera por la orilla derecha de la ría o cruzándola por Urribarri. El segundo punto de partida desde Bilbao era el puente de San Antón, desde el cual el camino discurría hasta la Venta-Alta por el camino de Orduña, para separarse en este punto hacia Basauri donde se cogía el curso del

Ibaizábal. Una vez agrupadas las dos rutas el camino junto al río llevaba con rapidez a la villa de Durango. A partir de esta villa el camino se tornaba más difícil pues debía superarse el murallón del Alto de Urquiola (713 m.), muy escarpado y con una calzada en pésimas condiciones. Una vez superado el imponente puerto, el camino descendía suavemente hasta Ochandiano, donde algunas curvas dificultaban de nuevo el trayecto, y de allí hasta Villarreal y, finalmente, Vitoria.

El camino central, por último, fue durante la Edad Media el que disfrutó de mayor aprecio por parte de los bilbaínos pero también el que contaba con el impedimento de mayor entidad: la Peña de Orduña. Este camino, tras cruzar el puente de San Antón, seguía por Ollargan para tomar el curso del Nervión a una altura prudencial, evitando así el peligro de la crecida de las aguas. Por el valle de este río se accedía hasta la localidad de Orduña, donde al viajero se enfrentaba a una imponente pared caliza con un desnivel de 600 metros. Un sendero de mulas conducía desde Orduña hasta lo alto de la cresta tras innumerables revueltas que terminaban con las fuerzas de las bestias y los hombres tras 7 kilómetros de continua subida. Al final del puerto, a 900 metros de altitud, la principal dificultad del viaje había sido vencida. El descenso del puerto hacia la Meseta era muy sencillo alcanzándose rápidamente la localidad de Berberana en el Valle de Losa a unos 600 m. de altitud. La ruta continuaba en dirección Sur hasta Puentelarrá, donde se cruzaba el Ebro y llegaba hasta Ameyugo, a la entrada de la hoz de Pancorbo. Desde este punto la ruta enlazaba con el camino principal a Castilla a través de la Bureba, tras cruzar la hoz de Pancorbo, y también con el camino a La Rioja.

A pesar del formidable obstáculo que para la circulación suponía el paso de la Peña de Orduña el camino central contaba con la ventaja de que ésta era, prácticamente, la

única dificultad real del viaje, pues el resto del trayecto discurría por pendientes suaves y sin peligro. En cualquier caso, la elección de la Peña de Orduña como paso del trayecto no deja de responder a una obcecación de los bilbaínos en buscar la vía más directa, pues con un simple rodeo de 10 kilómetros se podían haber optado por soluciones mucho más sencillas, como el paso por Unzá.

Además de estas rutas de unión con Castilla, Bilbao se relacionaba con otras villas vizcaínas y con las tierras limítrofes a Oeste y Este. Así, desde Bilbao a Bermeo existía un trazado viario que formaba parte del final de los caminos reales Valmaseda-Bilbao-Bermeo y Orduña-Bilbao-Bermeo y que, en sentido contrario, constituía la parte final del camino real Ochandiano-Durango-Bermeo-Bilbao.

Desde Bilbao nacían también dos caminos que lo enlazaban con Plencia: uno siguiendo el camino Orduña-Bilbao-Bermeo hasta Munguía y de aquí a Plencia y el otro más al Oeste, muy cercano al borde derecho de la ría. Por fin, otro camino unía la villa del Nervión con Portugalete.

Por lo que respecta a la unión con los territorios limítrofes a Oeste y Este, hay que señalar la existencia de dos caminos principales. El primero de ellos es el último señalado, el cual se dirigía desde Baracaldo y Portugalete hacia la villa cántabra de Castro Urdiales. El segundo era el camino real que desde Bilbao pasaba por Durango y Ermua para enlazar con Eibar, ya en Guipúzcoa.

El trazado de los caminos permaneció durante la Edad Media prácticamente inalterado, lo cual es comprensible: los caminos comunican las villas entre sí, por ellos pasan las mercancías y son fuente de ingresos para quienes tengan la concesión de cobrar pontazgo, portazgo o peaje. Sin embargo, a pesar de que los cambios eran inusuales, existen ejemplos que ilustran de lo contrario<sup>5</sup>. Así, la constitución de una

villa solía atraer los caminos en torno a sí, como ocurrió con Villaro, la cual atrajo el paso de mercancías que desde Bilbao y Bermeo se dirigían a Vitoria. Pero el caso más ilustrativo al respecto es el que se produjo tras la refundación de Bilbao en 1310 en cuya carta se contemplaba que el camino que se dirigía a Bermeo desde Orduña pasase por la villa de Bilbao y no por otro lugar. La jornada de viaje que se evitaba al cargar las mercancías en Bilbao y no en Bermeo hizo decaer aceleradamente a la segunda villa y desarrollarse a la primera.



VÍAS DE COMUNICACIÓN ENTRE BILBAO Y OTRAS VILLAS CERCANAS

El mantenimiento en buen estado de los caminos era un labor tan importante como su construcción pues, en algunos casos, la dificultad para la circulación por el mal estado del firme podía llevar incluso al abandono de la ruta. La mayor parte de los caminos vizcaínos en la Edad Media eran de tierra, con lo cual a la llegada de las lluvias era frecuente que fueran arruinados por las riadas. Sin duda, fue la lluvia la principal enemiga de los viajeros pues producía en el firme profundos baches y agujeros que dificultaban notablemente la circulación. Incluso los puentes eran frecuentemente víctimas de la crecida de las aguas, con lo que la circulación no sólo se dificultaba sino que podía incluso suspenderse



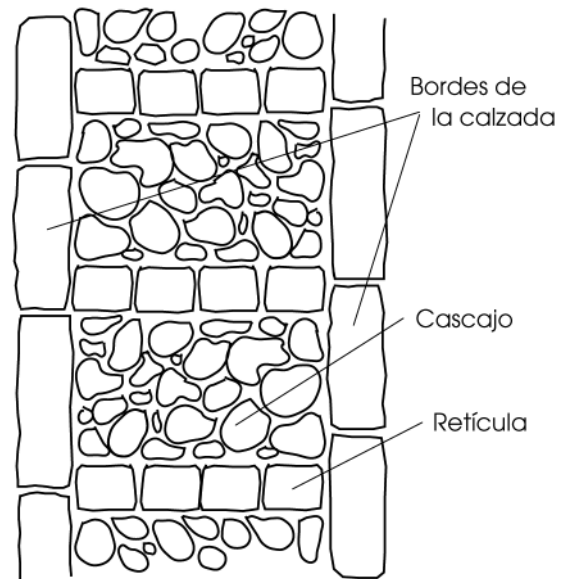
hasta la reparación. El hecho de que la mayor parte de los puentes fueran de madera hasta mediados del siglo XV no hacía sino aumentar el problema. Por ello, muy frecuentemente los viajeros debían utilizar los pasos por vados naturales lo cual, además, suponía un gran ahorro en material y trabajo. Sólo con el crecimiento del flujo comercial desde el siglo XV se afrontó con mayor seriedad el problema del paso de los ríos, realizándose estudios sobre la conveniencia de construir puentes en determinados puntos<sup>6</sup>.

En ocasiones, los caminos eran preparados con dos hileras de piedras en los bordes de la calzada de las cuales partían otras transversales que reticulaban la vía, rellenándose el espacio intermedio con cascajo, con lo que el camino ganaba en solidez y durabilidad. Sin embargo, estas vías bien pavimentadas fueron más la excepción que la regla<sup>7</sup>. En el artículo CCX del Fuero Viejo de Vizcaya (1452) se regulan las características materiales de los caminos y su conservación. Así, se dispone que los caminos reales tengan una anchura general de doce pies, ensanchándose hasta los veinte pies en las coderas. También se recoge en el Fuero Viejo que los caminos no sean angostados por parte de particulares que quisieran de ese modo apropiarse de un espacio público para su uso personal.

El Fuero Nuevo (1526) recoge y amplía la preocupación por el estado de los caminos, señalando que “en Vizcaya hay extrema necesidad del reparo de caminos, por ser muy fragosos, y la tierra muy lluviosa, y muy fragosa de andar...”. La anchura general de doce pies del Fuero Viejo parece ampliarse hasta los veinte pies, lo cual debe ponerse en relación con el aumento del tráfico comercial en el siglo XV y con una mayor utilización de las carretas como medio de transporte. El Fuero Nuevo dispone también que, para el mantenimiento de los caminos, todos los años los fieles de

cada localidad inspeccionen los caminos reales de su jurisdicción, tomando nota de los arreglos necesarios y del coste aproximado que aquellos arreglos tendrían.

A finales del siglo XV se acomete el arreglo de los caminos de Orduña, camino principal a la Meseta, Valmaseda, segunda ruta en importancia, y el de Durango por el puerto de Urquiola. Las tres rutas fueron profundamente reparadas, empleando en ellas numerosos estudios técnicos y los medios económicos necesarios. La importancia del mantenimiento en buen estado de los caminos terrestres para la vida del Señorío compensaba, sin duda, las fuertes inversiones necesarias para su acondicionamiento.



Beatriz Arízaga y Sergio Martínez

#### CALZADA MEDIEVAL

#### *Las rutas fluviales*

El escaso caudal de los ríos vizcaínos los hacía inutilizables para la navegación salvo en las rías que se formaban en sus desembocaduras. Remontar las mercancías por aquellos pequeños ríos rápidos y angostos en pequeñas lanchas no compensaba ni con mucho el esfuerzo empleado ni la cantidad

de mercancías que se podían transportar. Por ello, el aprovechamiento fundamental que se le dio a los ríos vizcaínos fue el transporte por flotación de madera desde las zonas boscosas a los puertos o localidades donde fuera demandada. En cualquier caso, el aprovechamiento de parte del caudal de los ríos para mover ruedas de molino o los muelles y mazos de las herrerías terminó por hacer imposible incluso el transporte de la madera.

De este modo, los únicos cauces fluviales que podían ser utilizados en Vizcaya eran las rías de Bilbao y de Guernica, las cuales necesitaban también de continuas obras de acondicionamiento para su utilización. Las ordenanzas de las villas que bordeaban las rías establecieron numerosas disposiciones encaminadas a mantener limpios sus cauces y evitar la presencia de impedimentos a la navegación. Sin embargo, no parece que estas ordenanzas se cumplieran con rectitud, pues en 1490 se establece en Bilbao una nueva ordenanza que en la que el concejo dispone que se retiren las venas junto a la ría y que, una vez fueran retiradas, no se volvieran a acumular, estableciendo duras penas para los que lo incumpliesen. Para complementar esa disposición el concejo decidió contratar dos personas que vigilaran diariamente el cumplimiento de la ordenanza y la limpieza de la ría<sup>8</sup>.

A pesar de todo, la acumulación de residuos en la ría de Bilbao era notable, con lo que la navegación se dificultaba extraordinariamente. Hasta tal punto llegó la situación que se decidió colocar una serie de boyas para facilitar el paso a las embarcaciones por la embocadura.

En 1502 se documenta un proyecto para la limpieza de la barra de la ría de Bilbao que, a causa de los continuos vertidos del río Gresalsu, era cada vez más difícil de sortear. La solución propuesta suponía el desvío del curso del río directamente hacia el mar, para lo cual era necesaria una obra de gran enti-

dad<sup>9</sup>. Así pues, ya fuera por vertidos naturales o por actividades humanas, la navegación fluvial por la ría de Bilbao contaba con serios inconvenientes que requerían la atención continua del concejo.

#### *Las rutas marítimas*

Si las rutas fluviales en territorio vizcaíno no suponían un modo de comunicación especialmente desarrollado, no ocurría lo mismo con las rutas marítimas, las cuales constituían una red de comunicación de primer orden.

Durante los siglos XIV y XV el Cantábrico es testigo del desarrollo de numerosos puertos en la costa, estando representada Vizcaya por los de Portugalete, Bilbao, Plencia, Bermeo, Guernica, Lekeitio y Ondárroa. Las dificultades de acondicionamiento del litoral en la dura costa cantábrica no fue impedimento para que aquellas pequeñas villas vizcaínas aplicasen con éxito todos sus esfuerzos en la construcción de embarcaderos, muelles y escolleras para facilitar la entrada y salidas de las naves y la carga y descarga de mercancías. Aunque el mar arruinaba frecuentemente el trabajo de muchos años, los habitantes de los puertos emprendían de nuevo su trabajo con admirable perseverancia<sup>10</sup>.

Gracias al esfuerzo continuo de los vecinos bilbaínos en el mantenimiento de su puerto la villa pudo desarrollar todas sus potencialidades comerciales que, de otro modo, hubiesen quedado profundamente mermadas.

El puerto bilbaíno era muy seguro y permitía a las naos invernar en él sin peligro alguno. Pero para llegar hasta él había que superar diversas dificultades como la barra de Portugalete, la curva de Axpe o los Churros de Olaveaga. Por ello, las obras de acondicionamiento de los muelles y de limpieza de la ría fueron imprescindibles, costeándose a través de parte de las ventas de vino blanco, frutas, aceite, sal y otros pro-



RÍAS NAVEGABLES Y PRINCIPALES PUERTOS  
VIZCAÍNOS EN LA EDAD MEDIA

ductos, así como con las imposiciones de “avería” que se aplicaban según las necesidades del momento<sup>11</sup>.

Desde los muelles de la ría Bilbao se comunicó en un primer momento con su ámbito más inmediato, la Costa Cantábrica, para ir después ampliando su radio de acción al conjunto de la Península, a la Costa Europea Atlántica y Mediterránea y, ya desde el siglo XVI, al Nuevo Continente.

### 5.3. Bilbao y su entorno inmediato

Si la comunicación a larga distancia era fundamental para la villa de Bilbao, especialmente en las rutas que la enlazaban con las tierras castellanas, la comunicación con el espacio inmediato tenía también su importancia pues, al igual que todas las villas y ciudades medievales, Bilbao mantenía una estrecha relación con su espacio extramuros y con su término rural.

A mediados del siglo XV la red de caminos en las inmediaciones de la villa estaba ya perfectamente configurada. Comenzando por el Norte el primer camino era el que conducía a Ascao, San Nicolás y El Arenal, espacio que fue ocupado por el ensanche de la villa desde 1483. Su punto de partida era el Portal de Zamudio, al cual desembocaba directamente Artecalle. Desde este mismo portal partía el camino de los Zamudianos,



CAMINOS ENTRE BILBAO Y SU ENTORNO INMEDIATO

que comunicaba la villa con Zamudio (y desde aquí con Munguía, Bermeo, Plencia o Guernica) y daba nombre al dicho portal.

Hacia el Este la villa contaba con dos caminos. El primero de ellos enlazaba Bilbao con Zabalbide y Begoña partiendo desde las inmediaciones de la iglesia de San Antón. El segundo formaba parte del camino real que conducía a Durango por la orilla derecha de la ría y comunicaba la villa de Bilbao con el arrabal de Ibeni.

Por fin, en dirección Suroeste el puente de San Antón se encargaba de comunicar el recinto murado con el arrabal de Allende la Puente, actual Bilbao La Vieja. Este camino era el punto de partida de la ruta de Orduña y también de uno de los puntos de arranque del camino de Durango, por lo que debió soportar en la Edad Media el mayor tránsito de personas, animales y carros de toda la villa.

Debido a ello el mantenimiento del puente de San Antón fue una preocupación constante del concejo de Bilbao, pues cuando las frecuentes crecidas del Ibaizabal lo dañaban se resentía toda la vida económica de la villa.

#### Notas

1. El estudio de las vías de comunicación en Vizcaya en la Edad Antigua se ha llevado a cabo fundamentalmente a través de la obra de Esteban Delgado, M.: *El País Vasco Atlántico en época romana*. Op. cit. pp. 55-140.
2. Ver Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. t. II. Op. cit. pp. 193-218.
3. García Merino, L.V.: *La formación de una ciudad industrial...* Op. cit. p. 206.
4. El trazado de las vías de comunicación terrestres de Bilbao en la Edad Media ha sido elaborado a través de las obras Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. t. II. Op. cit. pp. 193-212. y García Merino, L.V.: *La formación de una ciudad industrial...* Op. cit. pp. 207-220.
5. Ver Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. t. II. Op. cit. pp. 205-206.
6. Así se produjo en 1495, cuando los Reyes Católicos envían una carta al licenciado Loarte, juez de residencia de Vizcaya, ordenándole realice una investigación sobre la necesidad de construir puentes en la merindad de Durango. A.G.S.-R.G.S., 1495, I, fol, 213. Recogido en Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. t. II. Op. cit. p. 195.
7. Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. t. II. Op. cit. p. 194.
8. Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. t. II. Op. cit. pp. 212-214.
9. Labayru, E.: *Historia General del Señorío de Vizcaya*. t. IV. Op. cit. pp. 634-635.
10. Ciriuiain-Gaiztarro, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*. Op. cit. p. 6.
11. Guiard, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*. Reproducción facsímil de la primera edición. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972. I. Introducción, pp. XCIII-XCIV.