

# 5. Bilbo hiriko komunikabideak

Historiaurrean eta Antzin Aroan transhumantzia-bideek mendiko larreak haranetakoekin elkartzen zituzten; beraz, lurralde desberdinak lotzen zituzten. Bide horiek ez ziren zolatutakoak, artzainak ganaduarekin behin eta berriz igarotzearen poderioz sortutakoak baizik. Arrazoi horregatik, ez zuten ibilbide finkorik<sup>1</sup>.

Bizkaian, kostaldeko sakonune handia barnealderantz sartzen da Ibaizabal eta Nerbioi ibaien haranean zehar. Ondorioz, larreek garaiera bertsua zutenez, hango artzainek ez zuten joan-etorri handirik egin behar izaten. Hain alde txikia egoteak abereen egonkortasunaren alde egiten zuen, eta ondorioz, artzainek erabilitako bideek ez dute gaur egunera arte iraun.

## 5.1. Bizkaiko komunikabideak erromatarren garaian

Erromatarrek nagusi zirela, izugarri garatu ziren bideak. Interes ekonomiko, politiko edo militarra zuten lekuak elkartzeko nahiak eraginda erabakitzen zuten erromatarrek galtzadak non egin, gero probetxua ateratzeko asmoz. Badirudi erromatarrek gehien estimatzen zituzten produktua aurkitu ez zituztelako garatu zirela hain gutxi Euskal Herriaren iparraldeko

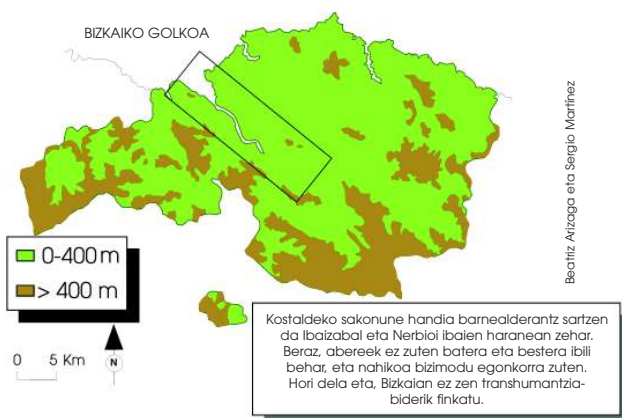
bideak, hau da, ez zuelako merezi azpiegitura sendoetan inbertitzea. Egia esan, Gipuzkoak eta Bizkaiak ez zuten kasik bide garrantzitsurik, eta hiru komunikabide nagusiren artean geratu ziren.

Mendebaldetik, *Pisorica-Flaviobriga* bideak (Herrera de Pisuerga-Urdializ) Kantabriar kostaldeko portu batekin lotzen zituen Mesetako lurak. Ekialdetik, *Tarraco-Oiasso* (Tarragona-Irun) bideak penintsularen ipar-ekialdea egituratzen zuen. Hegoaldetik, bestalde, *Asturica-Burduliga* (Astorga-Bordele)

bideak Arabako eta Nafarroa Behereko lurrak zeharkatzen zituen. *Pisorica-Flaviobriga* eta *Asturica-Burduliga* bideak interesatzen zaizkigu guri Bilbo aldeko komunikabideen aurrerakinak aztertzeko.

*Pisorica-Flaviobriga* bidean milia-harriak aurkitu di-

tuzte Herrera de Pisuergan, Mena Haranean, Enkarterrietan eta Otañesen. Balmasedako Erdi Aroko zubiak antzina bezala jarraitzen dio erromatarren garaiko bideari. Izan ere, bide horrek Muñecas mendaterantz jotzen zuen Zalla eta Garape udalerriak zeharkatuz. Muñecas mendatetik Otañesera jaisten zen, eta azkenik, Urdializen amaitzen zen. Bidea Ibaizabal-Nerbioi ingurutik hurbil zegoenez, normala da bertan nolabaiteko eragina izatea: seguruenik horregatik eraikiko zituzten gero Burgos



eta Araba Kadagoa eta Nerbioi haranetan zehar Bizkaiko Golkoko kostaldearekin lotu zituzten bideak, eta horregatik egingo zituzten ainguratokiak ere Bilboko itsasa-

penintsulako barnealdearekin lotzeko. Horregatik, bideek haranen noranzkoari jarraituko zioten ahal izanez gero. Arrastorik ez dagoen arren, ia segurtasun osoz



ERROMATAR KOMUNIKABIDEAK EUSKAL HERRIAN

darraren eta Somorrostrokoaren arteko kostaldean.

Bilboko itsasadarraren inguruan bizi den jendetza ikaragarria eragozpen nabarmena da bertako arkeologia hobeto ezagutzeko.

Gainera, jarduera nagusiak burdinamearen ustiaketari lotuta egongo ziren ziu-rrenik, eta jarduera horrek ez zuen lurraldean aldaketa nabarmenik eragiten bere inguruan asentamendu egonkor gutxi sortzen zituelako.

*Asturica-Burduliga*, ibilbideagatik baino gehiago, Bizkaiko Golkoaren kostalderaino iristen ziren bideen abiapuntu zelako da interesgarria. Gero ikusiko dugunez, *Pisorica-Flaviobriga* bideak ere zeregin horixe bera betetzen zuen.

Bizkaiko topografia malkartsua eragozpen garrantzitsua izango zen lurralde hori

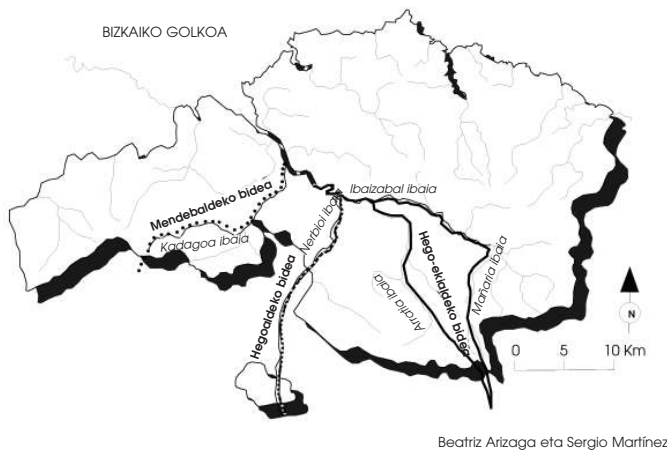
esan daiteke zein zen bide horien ibilbidea, lekuan lekuko ingurune fisikoarekin bat zetozelako eta Erdi Aroan eta Aro Modernoan berriro erabiltzen hasi zirelako.

Bizkaian, *Asturica-Burduliga* eta *Pisorica-Flaviobriga* bideak Bizkaiko Golkoko kostaldearekin lotzen zituzten bide erromatar gehienak mendi-hegaletan zehar joango ziren seguruenik, gailurretako eragozpenak (haizea eta elurra) eta haranetakoak (ur-lasterak eta lokaztiak) saihesteko. Aipaturiko eragozpen orografikoak gorabehera, bide haien eta Bizkaiko Golkoko kostaldearen arteko komunikazioa askoz errazagoa izango zen Bizkaiko lurraldetik Gipuzkoakotik baino. Lehenengoan, haran zabalek, kostaldeko sakonune handiek, Kadagoa eta Nerbioi ibaiek Burgoserantz eta Arabarantz eratzen dituzten pasabide naturalek eta *Pisorica-Flaviobriga* bideak lurraldearen

mendebaldean nolabaiteko eragina izateak nabarmen erraztuko zuten ibilbidea. Horri esker, gaur egun dezenteko zehaztasunez berregin ditzakegu bideok.

Hego-ekialdetik, Zadorraren adarra den Urkiola ibaian zehar igaro zitekeen Bizkaira. Hortik aurrera, Mañaria ibaia eta Arratia ibaia erabil zitezkeen Ibaizabaleraino. Horrela, Durangaldera heltzen ziren, eta azkenik, ibaia noranzkoari jarraituz, Bilboko itsasadarrera.

Hegoalderantz Nerbioi ibaian zehar igaro zitekeen, nolabait esateko, Nerbioi ibaiak Bizkaiko Golkoko kostaldea Mesetaren muturreraino eramaten du eta. Urduñatik Zaratamora jaisten zen bidea, eta handik itsasadarrera. Erdi Aroan horixe zen Bilboaren eta penintsularen barnealdearen arteko joan-etorrietarako gehien erabiltzen zuten bidea.



Beatriz Arizaga eta Sergio Martínez

#### BARRUALDETIK BIZKAIRA HELTZEN ZIREN BIDEAK ERROMATARREN GARAIAN

Azkenik, *Pisorica-Flaviobriga* bideak mendebaldetik ahalbidetzen zuen Bizkaiko barnealderako sarbidea, Kadagoa ibaian zehar. Badirudi Balmasedan utzi egin behar izaten zutela bide nagusia, Zallara, Gueñesera eta Kadagoan zehar Bilbotik hurbil zegoen Zorrotzako ainguratokira joateko.

Bizkaia Mesetarekin lotzen zuten lehorreko bide horiez gain, beste bi ere bazeu-

den, eta merezi du bie buruzko xehetasunak ematea, erromatarren garaian eta Erdi Aroan Bizkaiko espazioaren berregituraketan izan zuten garrantziagatik. Bata kabotaiako itsas bidea da eta bestea kostaldeko bidea.

Bai iturri arkeologikoez bai idatzitako dokumentuek Bizkaiko Golkoko kabotaiako itsas bidea zegoela baieztatzen dute. Erromatarren nagusigoaren lehen urteetan, portu txikiak sortu zituzten Bizkaiko Golkoko. Itsasontziak portu horietan geratzen ziren salgaiak zamatzeko. Portu txiki horien inguruan, nabigazioa eta merkataritza erraztera bideratutako azpiegitura minimoak garatu ziren gero.

Egia esan, itsasoko eta ibaietako nabigazioa funtsezkoa izan zen erromatarrentzat. Ildo horretan, Bizkaiko Golkoko ibaiak ez zuten nabigatzeko emari egokirik, bai ordea, itsasontziak barnealderantz eramateko moduko estuarioak.

Ziur dakigu bideko hiru puntu nagusiak *Burduliga*, *Flaviobriga* eta Bidasoako estuarioa zirela, baina gainerako ainguratokiak kokatzea zailagoa da. Kabotaiako bide horri laguntzeko ainguratokiak ibai nagusien bokaleetan egongo ziren seguruenik.

Kostaldeko bideak lehen aipatutako hiru portuak eta kabotaiako itsas bidea ezartzearen ondorioz sortuko zituzten seguruenik. Itsasontziak atrakatzeko gune nagusiak eta bigarren mailakoak lotzen zituzten lehorreko ibilbideak, denboraren poderioz, bide egonkor bilakatuko ziren. Irundik abiatuz, ibilbidea Hernani, Andoain eta Zestoa ingurutik igaroko zen, eta kostatik oso hurbil zegoen lekuren batera helduko zen Bizkaian. Badirudi probintzia horretan ibilbidea Gipuzkoan baino barrurago heltzen zela: ziur aski, Ondarroaren hegoaldetik Ziortzara, eta handik Gernika, Errigoiti, Larrabetzu, Bilbo eta Portugaletera, Urdializen amaitzeko.

Beraz, *Pisorica-Flaviobriga* bideak eta bere adarrak, *Asturica-Burduliga* bidetik Bizkaiko barnealderantz zihoazen bi bideek, kabotaiako itsas bideak eta kostaldekoak osatzen zuten Bizkaiko lurraldeko komunikabideen oinarria erromatarren garaian. Erdi Aroan berdin-berdin jarraitu zioten eskema horri.

## 5.2. Bilboko komunikabideak Erdi Aroan

Komunikabideek eta bidaiek garapen handia izan zuten erromatarren garaian. Baina Erdi Aroak eskasia ekarri zien lehengoei eta eragozpenak bigarrenei. Erdi Aroan bidaiatzea ez zen erraza, ezta segurua ere. Bideen egoera orokor txarraz gain, bidaiarien joan-etorriak lapurretak-eta egiteko aprobeztatzen zituzten gaizkileak zeu-

Penintsularen iparraldeko bide nagusiak Bilbo baino dezente hegoalderago egon ziren XIII. mendera arte. Pirinioak Irundik nahiz Orreagatik zeharkatu ondoren, Gas-teitik edo Iruñetik penintsularen barneal-dera zihoan bidea zen garrantzitsua. Gero, Mirandan edo Logroñon bat egiten zuen Ebroren sakonuneari Mediterraneo-rantz jarraitzen zion ardatzarekin. Bide horren tarte bat Santiago-bidean zegoen. Izan ere, Santiago-bidea Kantabriar mendikatearen hegoaldetik zihoan, Dueroko haranera arteko eremu osoa taxutuz. Santiago-bidea Bizkaiko Golkoko kostaldearekin lotzen zuten bideak bigarren mailakoak ziren, kostaldea erabat baztertutako lekua zen eta.



KABOTAIAKO ITSAS BIDEA ETA KOSTALDEKO LEHORREKO BIDEA ERROMATARREN GARAIAN

den. Gainera, igarotzeagatik zergak ordaindu beharrak eta ostatu gutxi egoteak arazo gehiago sortarazten zizkieten bidaiatzea erabakitzen zutenei<sup>2</sup>.

Bizkaian, lehen aipatutako eragozpenei orografia gehitzen zitzaion, eta merkataria, erromes edo beste edozein bidaiarientzat benetan latza zen bertatik igarotzea.

Baina XIII. mendean kostaldea aintzat hartzen hasi ziren. Gaztelako merkataritza gorantz zihoan eta esportazioen abiapuntutzat hartu zuten. Kostaldeko hiribilduek baztertuta egoteari utzi zioten eta Gaztelak eta Frantziako, Flandeseko eta Ingalaterrako Atlantikoko portuek osatutako ardatzaren erdian kokatu ziren. Bilbo

ingurua pobrea zen, eta isurialdeen banaleroaren ondoan zegoen. Horregatik, bilbotarrentzat funtsezkoa zen barruko lurraldeekin, Bureba, Errioxa eta Duero ibaiaren arroarekin, komunikabide onak izatea.

Lurralde lau horietan, nekazaritza- eta abeltzaintza-produkzioa handia zen oso, eta merkataritza oparoa. Bertan zeuden Gaztelako erreinuko hiririk garrantzitsuenetako batzuk ere. Beraz, oinarri-oinarrizkoak ziren Bilboko eta kostaldeko beste portu batzuetako merkataritza- eta hirigintza-garapena ziurtatzeko<sup>3</sup>.

Egoera berri horretan, Gaztelako produktuak (batez ere artilea) esportatzeko abiapuntutzat hartzeko moduko zenbait ezaugarri zituen Bilbok, baina abantaila horiek ez ziren erabakigarriak, ezta gutxiagorik ere. Bilbo babestutako portua zen, baina ez bakarra. Santander, Laredo eta Gernikako portuek Bilbokoaren antzeko baldintzak edo agian hobeak eskaintzen zituzten.

Bestalde, Bilbora joateko Kantabriara iristeko baino garaiera txikiagoak gainditu behar ziren (Tornos mendatekoa izan ezik), baina bidea bihurriagoa zen. Azkenik, Ibaizabal, Nerbioi eta Kadagoa haranen elkargune izatea Bilbok berak sortutako aldeko faktorea zen.

Azkenik, haran horietan zehar igarotzen ziren bideen elkargune bihurtu zen Bilbo, berak erakarri zituelako bai dekretu bidez (1310ean gertatu zen bezala) edota bere indar ekonomikoaren eraginez (Kadagoa Zorrotzan ibairatzen da, ez Bilbon; hiriak aldarazi zuen bidearen norabide naturala).

Beraz, baztertu egin behar da Bilbo Gaztelako produktuak esportatzeko portu baldintza naturalengatik bihurtu zela dioen ikuspegia; Bilbok ekinaren ekinez eta etengabe saiaturaz lortu zuen aldarrikatzen duena.

#### *Lehorreko bideak*

Erromatarren garaian bezala, Bilbok hiru bide zituen penintsularen barnealdera iristeko: mendebaldekoa (Balmasedatik), ekialdekoa (Durango eta Gasteiztik) eta erdikoa (Urduñatik)<sup>4</sup>.

Mendebaldeko bidea Kadagoa haranean hasten zen. Kadagoa harana oso estua zen eta Balmasedara eramaten zuen, 1199 edo 1200. urtean fundatutako Enkarterrietako hirira. Handik hego-ekialderantz jarraitzen zuen Mena haranean zehar, eta 740 metroko garaierako El Cabrio mendatea gainditu ondoren, Bercedora iristen zen. Gero, iparraldetik hegoalderako noranzkoari jarraituz, Medina de Pomarrera heltzen zen. Tesla mendizerra Hocinostik zeharkatu eta Villaltako paramoak igo eta gero, 1.000 metrotik gorako garaieran, Burebaren mendebaldeko muturrera iristen zen. Medina de Pomarrera joateko hurbileko beste bide bat Kadagoa mendatea gainditu eta Castrobarro herritik igarotzen zuena zen. Gero, Medinatik aurrera Trespaderne eta Oña herrietatik jarraitzen zuen, La Horadada haizpitartean zehar, Burebaraino. Behin Burebara iritsi eta gero, Burgoserainoko bideak ez zuen zailtasun berezirik.

Bide horrek abantaila bat zuen Burgostik abiatu behar zutenentzat: Bilbora nahiz Santanderrera edo Laredora joateko balio zuela Tornos mendatetik (920 m), Bercedotik, edo Espinosa de los Monteros eta Las Estacas de Truebatik (1.154 m). Esanak esan, makina bat arazo sortu ohi ziren bide horretan: hasierako ibilbidean, Hocinosko pasabidean, Ebro ibaiaren urek gainezka egiten zuten maiz eta Villaltako paramoak, berriz, hain leku garaiak izanik, elurrez estalita egoten ziren ia negu osoan. Bazen beste aukera bat ere: Trespaderne eta Oñatik zihoan bidea hartu eta, Villaltara joan behar izan gabe, zuzenean Burebako erdigunera iristea. Baina eragozpen nagusia La Horadada haizpitarte ikusgarria igarotzea



Erdi Aroan Bilbo eta barrualdeko lurak lotzen zituzten bideak

zen, askotan itxita egoten baitzen hormak amiltzen zirelako.

Beraz, mendebaldeko bideak Burebara bizkor iristeko aukera eskaintzen zuen arren, zailtasun ugari ere bazituen, eta beraz, hobe zen Mesetarako joan-etorrietan bide nagusizat ez erabiltzea.

Hiru bide nagusi horien artean ekialdekoa zen Bilboko portuko merkataritza-trafikoarekin zerikusia zuten merkataria eta salgaien joan-etorrietarako gutxien erabiltzen zutena. Bilbotik ekialdeko bidera iristeko bi modu zeuden. Lehenengoa Ibeni errebaletik igarotzen zen, eta handik ekialderantz egiten zen Ibaizabal haranean zehar, bai itsasadarra eskuinaldetik bai Uribarri zeharkatuz. Bilboko bigarren abiapuntua San Anton zubia zen. Urduñako bidetik Goiko Bentaraino zihoan, eta han Basaurirantz egiten zuen, Ibaizabalen ibilbideari jarraituz. Bi bideak elkartu ondoren, ibai ondokoak bizkor asko eramaten zituen bidaiariak Durango hiribilduraino. Handik aurrerako bidea zailagoa zen, Urkiolakako mendatea (713 m), oso malkartsua izateaz gain galtzada erabat eskasa zuena, gainditu behar baitzuten. Mendate ikusgarri hura pasatu eta gero, bidea Otxandioraino jaisten zen pixkanaka-pixkanaka. Otxandio aldean bihurturak zeudenez, bidea nekezagoa zen berriro. Handik Legutianora eta, azkenik, Gasteizera joaten zen.

Bukatzeko, erdiko bidea zegoen, Erdi Aroan bilbotarren artean estimaziorik handiena zuena. Baina era berean, hantxe zegoen oztoporik handiena ere: Urduñako mendatea. San Anton zubia zeharkatu ondoren, bideak Ollargandik egiten zuen aurrera. Nerbioi ibaiaren ibilbideari jarraitzen zion, baina uholdeen arriskua saihesteko moduko garaieran, badaezpada ere. Ibai horren haranean zehar Urduñara iristen zen, eta han, 600 metroko desnibela zuen kareharritzko horma ikusgarriari egin behar izaten zioten aurre bidaiariak. Urduñatik gailurre-

raino 7 kilometroko bidezidorra zegoen, eta bihurturak kontaezinak nahiz etengabeko aldapak igaro ondoren, piztiak eta gizakiak leher eginda iristen ziren. Mendatearen amaieran, 900 metroko garaieran, bidaiako oztoporik handiena gaindituta zegoen, jadanik. Mendatetik mesetara jaitea oso erraza zen, eta bizkor iristen ziren Losa haranean 600 bat metrora zegoen Berberana herrira. Bideak hegoalderantz jarraitzen zuen Puentelarráraino. Han Ebro ibaia zeharkatu eta Pancorboko zintzuraren sarreran zegoen Ameyugora iristen zen. Pancorboko zintzurra igaro ondoren, Gaztelarako bide nagusiarekin egiten zuen bat, Bureba zeharkatuz, eta Errioxako bidearekin ere bai.

Urduñako mendatea joan-etorrietarako oztopo ikaragarria zen arren, huraxe zuten bidaiako ia zailtasun bakarra, gainontzeko ibilbidea inolako arriskurik gabeko malda leunek osatzen zuten eta. Dena den, Urduñako mendatea aukeratzea bilbotarren setakeriaren emaitza besterik ez zen izan, biderik zuzenena aurkitu nahi baitzuten kosta ahala kosta. 10 kilometroko itzuligurua eginez, askoz irtenbide errazagoak zituzten: esate baterako, Untzako pasabidea.

Gaztelarako ez gain, Bilbok bazituen bide gehiago ere Bizkaiko beste hiribildu batzuetara eta mendebaldeko nahiz ekialdeko lurralde mugakideetara heltzeko. Bilbotik Bermeora, Balmaseda-Bilbo-Bermeo eta Urduña-Bilbo-Bermeo errege-bideen azken atala zegoen. Kontrako noranzkoan, Otxandio-Durango-Bermeo-Bilbo errege-bidearen azken atala zen.

Plentziarekin lotzen zuten bi bide ere abiatzen ziren Bilbotik: batek Urduña-Bilbo-Bermeo bideari jarraitzen zion Mungiaraino, eta handik Plentziara heltzen zen. Bestea mendebalderago zegoen, itsasadarreko eskuin ertzetik oso hurbil. Azkenik, beste bide batek Nerbioiko hiria eta Portugalete lotzen zituen.

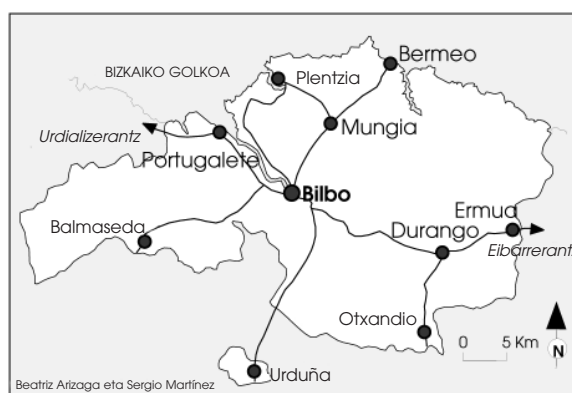
Mendebaldeko eta ekialdeko lurralde mugakideei zegokienez, bi bide nagusi zuden. Horietako bat azken aipatu duguna zen, eta Barakaldotik eta Portugaletetik Urdializeraino (Kantabria) zihoan. Bigarrena, Bilbotik atera eta Durangotik eta Ermutik igaro ondoren, Eibarrera (Gipuzkoa) iristen zen.

Bideen ibilbidea ez zen ia batere aldatu Erdi Aroan, baina hori ulertzekoa da. Bideek hiriak lotzen zituzten, eta hirietatik salgaiak igarotzen zirenez, diru-iturri ziren zubi-sari eta bide-sariak kobratzen zituztenez. Dena den, aldaketak ohikoak ez ziren arren, badira hainbat salbuespen ere<sup>5</sup>. Hiribilduak sortu bezain laster, inguruetan bideak eratzen zituzten. Halaxe gertatu zen, besteak beste, Areatzan, Bilbotik eta Bermeotik Gasteizera eraman beharreko salgaiak handik igarotzea lortu baitzuten. Baina adibiderik adierazgarriena Bilboko birfundazioa dugu, 1310ean. Bigarren hiri-gutun horrek zioenez, Urduñatik Bermeorako bideak Bilbotik igaro behar zuten, eta ez beste inondik. Horrela, salgaiak Bilbon zamatuz aurreratzen ziren bidaia-egunek Bermeoren gainbehera eta Bilboren goraldia eragin zuten, azkar asko eragin ere.

Bideak egoera onean zaintzea eraikitzea bezain garrantzitsua zen. Zoruaren baldintza txarreatatik joan-etorrietarako eragozpen ziren bideak baztertuta uzten zituzten batzuetan. Erdi Aroko Bizkaiko bide gehienak lurrezkoak ziren, eta euria egiten zuenean maiz hondatzen ziren uholdeengatik. Dударik gabe, euria zen bidaia-rien etsai nagusia, ibilbidea oztopatzen zuten zulo handiak sortzen baitziren lurrean. Zubietan ere urek maiz egiten zuten gainezka, eta ondorioz, konpondu arte bidea itxita egoten zen hainbatetan. XV. mendera arte zubiak egurrezkoak zirenez, arazoak handitu baino ez ziren egiten. Askotan, bidaiariak ibi naturalak erabili behar izaten zituzten ibaiak zeharkatzeko,

eta horrela, izugarri aurretzen zuten materialetan eta lanean. XV. mendean merkataritza-fluxua handitu zenean, zorrotzago egin zitzaion aurre ibaiak igarotzeko arazari, eta azterlanak ere gauzatu zituzten leku jakin batzuetan zubiak eraikitzea komeni zen ikusteko<sup>6</sup>.

Batzuetan, bi harri-ilara ezartzen zituzten bide-ertzetan, eta bideari sare-itxura ematen zioten zeharkako beste batzuk ateratzen ziren haietatik. Tarteko eremua harkoskorrez betetzen zuten, eta



**BILBO ETA INGURUKO HIRIBILDUAK  
LOTZEN ZITUZTEN BIDEAK**

lurra sendoagoa eta iraunkorragoa izan zedin. Dena den, ondo zolatutako bideak gehiago izan ziren salbuespena araua baino<sup>7</sup>. Bizkaiko Foru Zaharreko CCX. atalaren (1452) bidez, bideen materialen inguruko ezaugarriak eta mantentze-lanak arautu zituzten. Errege-bideek, oro har, hamabi oineko zabalera izan behar zutela, eta bihurguneetan hogeit hamar oinekoa, agintzen zuen arauak. Era berean, Foru Zaharrak debekatu egiten zuen norbanakoek bideak estutzea espazio publiko horiez jabetu eta komeni zitzaienterako erabiltzeko.

Foru Berriak (1526) bideen egoerak sortzen zuen kezka jaso eta indar handiagoa



eman zion: “*en Vizcaya hay extrema necesidad del reparo de caminos, por ser muy fragosos, y la tierra muy lluviosa, y muy fragosa de andar...*”. Dirudienez, Foru Zaharrak ezarritako hamabi oineko zabalera orokorraren orde, hogeitau oinekoa finkatu zuten. Horrek zerikusituz zuzena zuen, nonbait, XV. mendean merkataritzako joan-etorriak ugaritu eta gurdiak gero eta gehiago erabiltzen hasi izanarekin. Foru Berriak honakoa ere agintzen zuen: bideak egoki egon zitezen, herri bakoitzeko eliztarrek beren jurisdikzioko errege-bideak ikuskatu behar zituztela kasuan kasuko konponketak egiteko eta konponketa horien gutxi gorabeherako kostua zehazteko.

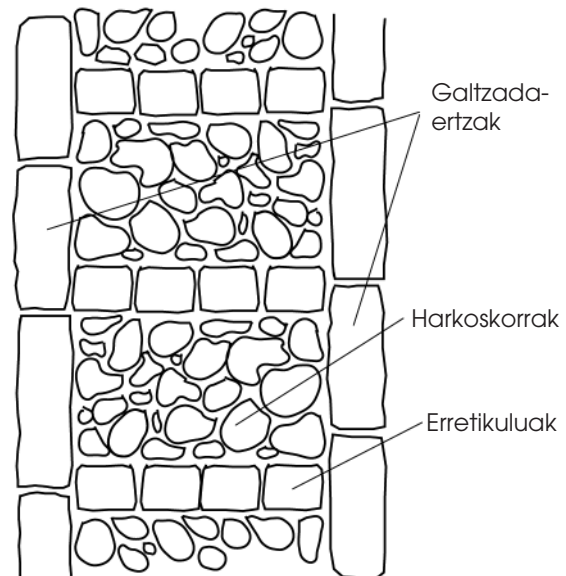
XV. mendearen amaieran, Urduñako bidea (Mesetarako bide nagusia), Balmasedakoa (bigarren garrantzitsua) eta Urkiolako mendatea zeharkatzen zuten Durangoko bidea konpontzeari ekin zioten. Hiru bideak goitik behera konpondu zituzten, eta azterketa tekniko ugari eginenez eta behar beste diru ordainduz. Jaurreriko bizimodurako bideak egoera onean mantentzeak zuten garrantzia ikusirik, merezi zuten halako dirutza handia gastatzea.

#### *Ibai-bideak*

Bizkaiko ibaien emari eskasak erabilgaitz egiten zituen nabigaziorako, bokaleetan eratzten ziren itsasadarretan izan ezik. Ez zuen merezi salgaiak ibai bizi estu haietan gora txalupa txikietan garraiatzen saiatzea, sekulako lana zen eta. Bizkaiko ibaiei egurraren garraioaren bidez atera zitzairen probetxurik handiena: basoetatik portuetara edo eskatzen zuten herrietara eramaten zuten. Dena den, ibaien emaria errotarriak edo burdinoletako hauspo eta mailuak mugiarazteko ere erabili behar zutenez, laster ezinezko bihurtu zen egurra garraiatzea ere.

Bizkaian erabil zitezkeen ibai-ibilgu bakarrak Bilboko eta Gernikako itsasada-

rrak ziren, eta horietan ere egokitzapenlanak egin behar izaten zituzten etengabe. Itsasadarren ertzetan zeuden hiribilduetako ordenantzek xedapen ugari ezarri zituzten ibilguak garbi edukitzeko eta nabigaziorako oztoporik ez izateko. Baina antza denez, araudiok ez ziren zuzen bete. 1490ean beste ordenantza bat ezarri zuten Bilbon. Kontzejuak itsasadarreko hondakinak garbitzea, eta behin garbitu eta gero, berriro pilatzen ez uzteko agindu zuen. Zigor gogorak jarri zituen ordenantzak betetzen ez zituztenentzat. Xedapen horren osagarri, ordenantza betearazteaz eta itsasadarra garbi egoteaz arduraturako ziren bi lagun kontratatu zituen kontzejuak<sup>8</sup>.



Beatriz Arizaga eta Sergio Martínez

#### ERDI AROKO GALTZADA

Hala eta guztiz ere, Bilboko itsasadarrean hondakinak pilatzen ziren, eta horrek izugarri oztopatzen zuen nabigazioa. Halako arazo handia zutenez, buiak jartzea erabaki zuten, itsasontziak bokalean errazago sar zitezen.

1502an, Bilboko itsasadarreko barra garbitzeko proiektua egin zuten, Gresalsu ibaiaren isurketen ondorioz gero eta zaila-goia zelako hura saihestea. Proposatzen irtenbidea ibaiaren ibilgua zuzenean itsasorantz bideratzea zen, eta horretarako, lan ikaragarriak egin behar ziren<sup>9</sup>. Kontua da, isurketa naturalengatik edo gizakien jarduerengatik, Bilboko itsasadarrean nabigatzeko oztopo handiak zeudela, eta oztopo horiek kontzejuaren etengabeko arreta eskatzen zutela.

#### *Itsas bideak*

Bizkaian, ibai-bideek ez bezala, itsas bideek lehen mailako komunikabide-sarea osatzen zuten.

XIV eta XV. Mendeetan, Bizkaiko Golkoa portu askoren garapenaren lekuko izan zen. Bizkaian Portugalete, Bilbo, Plentzia, Bermeo, Gernika, Lekeitio eta Ondarroako portuak zeuden. Bizkaiko Golkoaren kostalde gogorra egokitzeke zailtasunak ez ziren oztopo izan Bizkaiko herri txiki horietan itsasontzien sartu-irtenak eta salgaien zama-lanak errazteko kaiak, moilak eta harri-lubetak eraikitzeke. Itsasoak askotan hondatzen zuen hainbat urtetako lana, baina portuetako biztanleak berriro hasten ziren ekinean, inola ere etsi gabe<sup>10</sup>.

Bilbotarrek portua baldintza onetan mantentzeko egindako etengabeko ahalegi-nei esker, merkataritzan aukera guztiak garatu ahal izan zituzten, bestela muga handiak izango zituzten eta.

Bilboko portua oso segurua zen, eta itsasontziekin inolako arriskurik gabe eman zezaketen negua. Baina hara iristeko hainbat oztopo gainditu behar zituzten, hala nola, Portugaleteko barra, Axpeko bihurgunea eta Olabeagako "txurroak". Horrengatik, kaiak egokitzeke eta itsasadarra garbitzeko lanak behar-beharrezkoak izan ziren, eta ardo zuri, fruta, olio, gatz eta beste hainbat produkturen salmentaren eta

unean uneko beharren arabera ezarritako "matxura-zergen" bitartez ordaindu zituzten<sup>11</sup>.

Hasieran, Bilboko itsasadarreko kaietatik esparrurik hurbilenera jotzen zuten, hau da, kostaldera. Baina gero penintsula osora eta Europako Atlantikoko eta Mediterraneoko kostaldeetara zabaldu zuten jardueresparrua, eta XVI. mendetik aurrera kontinente berrira.

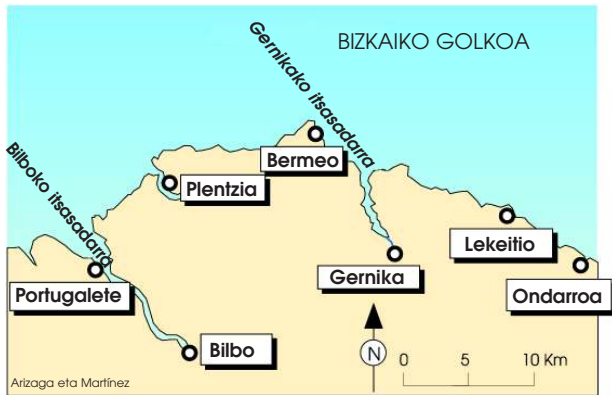
#### **5.3. Bilbo eta inguruko eremuak**

Komunikabide luzeak, batik bat Gaztelarako bideak, funtsezkoak ziren bilbotarrentzat, baina inguruetako joan-etorrietarako bideek ere berebiziko garrantzia zuten, kontuan hartu behar baita Bilbok, Erdi Aroko hiri guztiek bezala, harreman estua zuela harresiz kanpoko eremuarekin eta bere landa-barrutiarekin.

XV. mendearen erdia aldera, hiribilduaren inguruko bide-sarea oso ondo eratuta zegoen. Iparraldetik hasita, lehenengo bidea Askaora, San Nikolasera eta Areatzara eramaten zuena zen. Hain zuzen, Areatzan kokatu zuten hiribilduaren zabalguena 1483tik aurrera. Artekalera zuzen-zuzenean iristen zen Zamudioko atea zen bidearen abiapuntua. Ate horretatik abiatzen zen hiria Zamudiorekin lotzen zuen (eta handik Mungia, Bermeo, Plentzia eta Gernikarekin) eta ateari izena ematen zion Zamudiotarren bidea.

Ekialderantz bi bide zituen hiriak. Lehenengo San Anton elizaren ingurutik abiatzen zen, eta Zabalbidera eta Begoñara iristen zen. Bigarrena itsasadarren eskuinaldetik Durangora zihoan errege-bidearen atala zen, eta hiria Ibeni errebalarekin lotzen zuen.

Azkenik, hego-ekialderantz, San Anton zubiak harresiaren barnealdea "zubiaren beste aldean" zegoen errebalarekin lotzen zuen, hau da, gaur egungo Bilbo Zahararekin. Gune hori Urduñako bidearen hasiera eta Durangoko bidearen abiapuntua



**BIZKAIKO ITSASADAR NABIGAGARRIAK  
ETA PORTU NAGUSIAK ERDI AROAN**

tuetako bat ere bazen. Erdi Aroan egungo Bilbo Zaharra zen hiriko lekurik biziena, hiritar, animalia eta gurdi gehien biltzen zituena.

Horregatik, San Anton zubia baldintza onetan edukitzea Bilboko kontzejuaren etengabeko kezka izan zen, Ibaizabal ibaia-



**BILBO ETA INGURUKO EREMUAK  
LOTZEN ZITUZTEN BIDEAK**

ren uholde sarriek hondatzen zutenean hiriko ekonomia-jarduera guztietan sortzen baitziren gorabeherak.

#### Oharrak

1. Antzin Aroko Bizkaiko komunikabideak aztertzeko, ondorengo lanean oinarritu gara batez ere: Esteban Delgado, M.: *El País Vasco Atlántico en época romana*. Op. cit. 55-140 orr.
2. Ikus Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. II. liburukia. Op. cit. 193-218 orr.
3. García Merino, L.V.: *La formación de una ciudad industrial...* Op. cit. 206 or.
4. Bilbon Erdi Aroan zeuden lehorreko komunikabideen ibilbidea ezagutzeko bi lan hauetan oinarritu gara: Arizaga, García de Cortázar, Ríos eta Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. II. liburukia. Op. cit. 193-212 orr. eta García Merino, L.V.: *La formación de una ciudad industrial...* Op. cit. 207-220 orr.
5. Ikus Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. II. liburukia. Op. cit. 205-206 orr.
6. Horixe gertatu zen 1495ean, Errege-erregina Katolikoek Bizkaiko epaile egoiliar Loarte lizentziatuari gutuna bidali ziotenean Durangoko merindadean zubiak eraikitzeke beharrari buruzko azter-

keta egiteko aginduz. A.G.S.-R.G.S., 1495, I, 213 fol. Arizaga, García de Cortázar, Ríos eta Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. II. liburukia. Op. cit. 195 or.

7. Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. II. liburukia. Op. cit. 194 or.

8. Arizaga, García de Cortázar, Ríos, Del Val: *Vizcaya en la Edad Media*. II. liburukia. Op. cit. 212-214 orr.

9. Labayru, E.: *Historia General del Señorío de Vizcaya*. IV. liburukia. Op. cit. 634-635 orr.

10. Ciriuiain-Gaiztarro, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*. Op. cit. 6 or.

11. Guiard, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*. Lehen edizioaren faksimileko kopia. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbo, 1972. I. Sarrera, XCIII-XCIV orr.