

Estudio arqueológico y documental del camino viejo Bilbao-Gernika (Ruta Juradera). Nuevos hallazgos y reconstrucción del trazado

(Archaeological and documental study of the ancient road from Bilbao to Gernika (the "Ruta Juradera" or Route of the Oath). New remains and reconstruction of path)

Fernández, M^a Jesús

Prado, Ana Isabel

Eusko Ikaskuntza

M.^a Díaz de Haro, 11-1^o

48013 Bilbao

BIBLID [1137-4489 (2001), 11; 285-303]

El siguiente trabajo forma parte de una amplia investigación que las autoras llevan años realizando en torno al camino de Santiago en Bizkaia, y que en base a la combinación de métodos arqueológicos y fuentes documentales, pretende restituir el trazado de uno de los caminos más importantes para la historia de la villa de Bilbao y su Hinterland, el camino viejo Bilbao-Gernika, también conocido como Ruta Juradera, camino de santiago litoral o camino de Castilla (Orduña) a Bermeo.

Palabras Clave: Camino Bilbao-Gernika. Ruta Juradera. Camino de Santiago litoral. Camino Orduña-Bermeo. Zamudio. Lezama. Larrabetzu. Vías romanas.

Ondoko lana, Bizkaiko Santiago bidearen inguruan egileek urtetan zehar egiten ari diren ikerketa zabal baten atala da. Arkeologia metodoen eta dokumentazio iturrien konbinazioa oinarri harturik, Bilbo hiriaren eta bere Hinterlanden historian bide garrantzitsuetako bat izan zena-ren ibilbidea berrosatzeko saioa da hau, hots, Bilbo-Gernika bide zaharra, Ruta Juradera izenez ere ezaguna, itsasbaterreko Santiago bidea edo Gaztelatik (Orduña) Bermeorako bidea.

Giltz-Hitzak: Bilbo-Gernika bidea. Ruta Juradera. Itsasbaterreko Santiago bidea. Orduña-Bermeo bidea. Zamudio. Lezama. Larrabetzu. Erromatar bideak.

Le travail suivant fait partie d'une vaste investigation que les auteurs réalisent depuis des années sur le chemin de Santiago en Bizkaia et qui, sur la base de la combinaison de méthodes archéologiques et de sources documentales, tente de rétablir le tracé de l'un des chemins les plus importants pour l'histoire de la ville de Bilbao et de son Hinterland, le vieux chemin Bilbao-Gernika, également connu sous le nom de Ruta Juradera, chemin de santiago littoral ou chemin de Castille (Orduña) à Bermeo.

Mots Clés: Chemin Bilbao-Gernika. Ruta Juradera. Chemin de Santiago littoral. Chemin Orduña-Bermeo. Zamudio. Lezama. Larrabetzu. Voies romaines.

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente estudio es el análisis del desarrollo y trazado de uno de los caminos que más trascendencia ha tenido en el tejido viario vizcaíno, la Ruta Juradera, camino por el cual se procedía a jurar los Fueros por parte de los Señores de Bizkaia.

Este camino compartió parte de su trazado con otros dos caminos medievales: el Camino de Santiago litoral y el Camino de Castilla a Bermeo por Bilbao.

Asimismo, es comúnmente aceptado que su origen podría retrotraerse a época romana, a juzgar por la existencia de restos romanos en las zonas por las que discurre su trazado.

En Época Moderna pasó a llamarse Camino Real Bilbao-Gernika y a finales del siglo XIX, se le empieza a denominar “Camino Viejo Bilbao-Gernika”. El uso ininterrumpido de este vial hasta el siglo XX ha dejado huella en la memoria de los lugareños de los pueblos por los que pasaba, incluso a pesar de que el desuso y el deterioro por las inclemencias y el paso del tiempo, hayan borrado algunas partes de su trazado.

Este camino ha dejado restos de Época Moderna y abundante huellas en la documentación de esa misma época, con menciones detalladas del recorrido. Sin embargo para Época Medieval, como veremos en su momento, los testimonios son más escasos y menos precisos.

Nuestro propósito es analizar las evidencias de las que disponemos sobre la Ruta Juradera, en la zona que va desde Bilbao a Gernika, camino al que aludiremos como “Camino Viejo Bilbao-Gernika”, o Camino Real Bilbao-Gernika, dejando claro qué partes del recorrido comparte con los demás trazados antiguos e intentando precisar su trazado, para lo que nos centraremos en un análisis exhaustivo de los dos tramos que presentaban más lagunas en su recorrido, y que coinciden en torno al área Zamudio-Larrabetzu. En esta zona la aparición de nuevos restos arqueológicos por un lado, y el hallazgo de evidencias documentales antiguas por otro, ha posibilitado completar con seguridad una parte del trazado que, hasta ahora, era objeto de polémica entre la historiografía.

2. METODOLOGÍA

El estudio de los caminos antiguos es una tarea compleja por cuanto se comportan como “entes vivos” atravesando fases “biológicas” de nacimiento, desarrollo-auge, y de “muerte” o desaparición, por desuso, debido a coyunturas históricas o climatológicas. Dichas coyunturas son las responsables, en ocasiones, de que en lugar de la desaparición, se produzcan cambios o mutaciones en la estructura y andamento del camino, que se adaptará con ello a las necesidades de los nuevos tiempos.

La consecuencia lógica de todo este proceso es que, a lo largo de la vida de un camino, se producen infinidad de intervenciones antrópicas que pueden alterar tanto la estructura arqueológica del camino, como su trazado. En numerosas ocasiones, estos cambios apenas dejan huellas, ya que suelen reproducir el patrón original, salvo para una minuciosa cata estratigráfica, o salvo que quede constancia documental de las obras efectuadas. La experiencia demuestra que ninguno de ambos casos son lo habitual.

Para estudiar una estructura cambiante, hay que proceder a analizar tanto el estado en el que llega a nuestros días, y las diversas huellas que indirectamente ha producido a través de otros objetos, como aquellos rasgos que se mantienen a lo largo del tiempo: el paisaje y el entorno geográfico.

En general se puede afirmar que las vías históricas, son vías que se ajustan fielmente a las posibilidades que ofrece el paisaje, teniendo en cuenta aspectos como la visibilidad, cercanía a cursos de agua, seguridad, pendientes o economía de costes de transporte.

"(...) toda red viaria, planificada de antemano o no, está conformada por un numeroso grupo de caminos que, bajo una óptica simplificadora, podemos sistematizar en dos categorías: las líneas de comunicación constantes a través del tiempo o caminos intemporales y los caminos coyunturales o caminos surgidos por el imperativo de circunstancias de índole económica, religiosa, militar, etc., demandantes de unas necesidades viarias básicas"¹.

"Los caminos intemporales son, generalmente de largo recorrido y aprovechan las rutas y corredores naturales para establecer los contactos. No actúan como organizadores directos de las estructuras agrícolas, que siempre están alejadas de ellos y a las que dan acceso por medio de ramales"².

El caso que nos ocupa, se ajusta fielmente al modelo de vía intemporal, aprovechando los corredores naturales.

Estos corredores naturales, son las vías lógicas, por lo cual a lo largo del tiempo se enlaza el poblamiento, superponiéndose el trazado romano al prerromano, y luego el medieval, utilizando castillos, humilladeros, o torres para reemplazar a las ventas (*mansiones*) o a los miliarios anteriores⁴.

Por tanto, los caminos organizan el poblamiento a su alrededor, lo cual a su vez es foco de nuevas vías y nuevos asentamientos⁵. Sin embargo, son

1. J.M. Iglesias y J.M. Muñiz, 1992, *Las comunicaciones en la Cantabria romana*, p. 189.

2. J.M. Iglesias y J.M. Muñiz, 1992, *op. cit.*, p. 190.

3. *Ibidem*.

4. M.J. Fernández Fonseca, 1996a, Nuevos restos viarios romanos en el Norte de Burgos. Vía Flauioibriga-luliobriga. Intento de reconstrucción del trazado por medio de los Sistemas de Información Geográfica, *Veleia*, 13. p. 148.

5. A., Beltrán, 1990, La red viaria en la Hispania romana: Introducción, *Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana*, pp. 45-53.

tanto causa como efecto de las nuevas fundaciones. En opinión de B.P. Hindle, las carreteras no surgieron originariamente, sino que aparecieron junto a otros elementos de la economía y del paisaje, permitiéndoles desarrollarse, lo cual induce a pensar en el ejemplo del huevo y la gallina:

“(...) roads did not come first; they developed alongside other features in the economy and landscape in a classic “chicken and egg” relationship. Roads and tracks are important in that they have allowed virtually every other feature in the landscape to develop, and have themselves developed because of those features. Individual elements of the landscape, such as forts and castles, towns and villages, monasteries and churches, estates and parks, in sand mills, woods and fields (...) all required roads in order to be created and to function effectively⁶.

Respecto a las huellas que una vía deja en derredor, hay que analizar los edificios o hallazgos históricos de variada cronología: la existencia de yacimientos de la Edad del Hierro, romanos, miliarios, restos epigráficos o numismáticos, despoblados medievales, monasterios, ermitas, iglesias, crueros, etc...

“(...) estos caminos han ido acompañados a lo largo del tiempo por series escalonadas de monumentos arqueológicos que van desde el calcolítico hasta etapas modernas: megalitos, menhires, cromlechs, túmulos funerarios, habitats castreños, ciudades romanas, necrópolis, asentamientos medievales, torres, motas, monasterios de órdenes hospitalarias y los más específicos de mansiones, ventas, postas y albergues³.

Por este motivo a la hora de emprender el análisis del camino viejo Bilbao-Gernika nos hemos apoyado por un lado en el estudio de la cartografía antigua y moderna, localizando los diversos caminos, su evolución histórica y su articulación en los parcelarios.

Por otro lado, hemos procedido a efectuar una investigación de archivo de la documentación presente en el Archivo del Señorío, y en otros archivos municipales, para rastrear los avatares del camino y sus reconstrucciones o modificaciones a lo largo de los últimos siglos documentados.

Asimismo hemos tenido presentes los estudios de los expertos sobre los caminos que tradicionalmente se hacen pasar por la misma: el camino de Santiago y la Ruta Juradera, y los indicios que pueden aludir a un camino de peregrinación: presencia de peregrinos, noticias de hospitales, advocaciones jacobeanas, ermitas o iglesias de origen románico, y la tradición oral.

Respecto a las advocaciones jacobeanas, las más comunes son: Santiago, Santo Domingo de la Calzada, S. Martín de Tours, Santa Marina, San Cristóbal, San Salvador, San Roque o el Santo Cristo. Esta última advocación es la más común en Bizkaia y está muy relacionada con el entramado viario medieval:

6. B.P. Hindle, 1993, *Roads, tracks and their interpretation*, p. 11.

*A tales ermitas sustituyeron a las primitivas cruces que se hallaban en la entrada de los poblamientos medievales y posteriormente quedaron convertidas en humilladeros. El Cristo del humilladero es una advocación eminentemente viaria y medieval, su origen bien puede situarse en la Edad Media*⁷.

Aunque la existencia de ermitas o iglesias dedicadas a estos santos se suele utilizar como indicador para seguir las rutas de peregrinación, hay que precisar que muchas de las mismas se encuentran esparcidas por todo el territorio vizcaíno, fuera de las rutas de peregrinación.

Más fiable como indicador es la existencia de hospitales de acogida. En este sentido, existen noticias de los mismos en: Markina, Zenarruza, Gernika, Artea, Zeanuri, Garai, San Martín de Morga, San Antolín de Irauregi, Bermeo, Balmaseda y Bilbao⁸.

Y en último extremo, hemos contrastado los datos a través de prospecciones arqueológicas en torno a diversos puntos del área Zamudio-Lezama-Larrabetzu, que han permitido localizar restos del empedrado, obras de fábrica, y fijar el trazado del camino con exactitud.

3. LOS ORÍGENES DEL CAMINO

3.1. Los orígenes del camino: época romana

Entre los pueblos que en la Antigüedad habitaron la Península Ibérica, uno de los que más huellas materiales ha dejado ha sido el romano. La principal razón estriba, no sólo en la amplitud de su extensión colonizadora, sino en su activa política de obras públicas que tejió el organigrama de unas comunicaciones a lo largo y ancho de su Imperio, que pervivieron durante muchos siglos.

De esa gran capacidad de los ingenieros romanos nacieron los grandes sistemas hidráulicos que abastecían de aguas puntos distantes muchos Km. entre sí, los magníficos puentes de sillería y la gran red de caminos públicos que alcanzaba todos los extremos del Imperio. Esta red de caminos nació y se mantuvo no sólo como método de conquista y colonización, sino también con fines fiscales, administrativos, y comerciales, para la óptima gestión de los territorios gobernados por Roma.

De esta época se conservan restos materiales de los lugares de población, ya sea en alto o en llano, de sus necrópolis, de sus industrias así

7. G. Arregi, 1996, Ermitas, devociones y santos de la Ruta Jacobea, *Etniker*, p. 145.

8. B. Molero, 1996, *Los caminos de Santiago en Bizkaia*, Bilbao: Asociación de Amigos del Camino de Santiago en Bizkaia, P. 12.

como de las rutas de comunicación, ya sea a través de restos de firme, de obras de fábrica, de miliarios, o de los establecimientos situados a intervalos cortos, para aprovisionarse en cada ruta.

Las principales rutas terrestres que atravesaban el norte peninsular, y que aparecen recogidas en Itinerarios romanos como el de Antonino o cuentan con testimonios epigráficos son:

El *Iter I. De Italia in Hispanias. A Mediolano Vapinco trans Alpes Cotias ad Legio VII Geminam*⁹. Esta vía comunicaba Italia con la Península atravesando tierras de Palencia, Burgos y la Rioja para llegar a León.

El *Iter XXXIV. Ab Asturica Burdigalam*¹⁰. Este camino comunicaba el norte peninsular desde Astorga (León) con Francia a través de Burgos, Alava y Navarra.

Vía Pisoraca-Flauiooriga. Conocemos la vía a partir de los hallazgos epigráficos miliarios efectuados en territorio cántabro, burgalés y palentino¹¹. La calzada unía la costa cantábrica a la altura de Castro Urdiales con el campamento romano de Herrera de Pisuerga¹², dejando restos de su trazado en territorio vizcaíno y burgalés.

Vía Flauiooriga-luliooriga. Esta vía comparte con la anterior parte del trazado, desgajándose en tierras burgalesas (probablemente en Gijano) para llegar a la ciudad de Luliooriga a través de las merindades de Montija y Sotoscueva¹³.

A partir de estas vías se articularon una serie de ramales secundarios que conectaban la meseta con la costa a través del territorio vizcaíno. Del *Iter 34*, se desgajaba a la altura de la ciudad de *Deoriga* (Arce-Mirapérez) un camino¹⁴ que siguiendo el curso de los ríos Omecillo y Nervión llegaba a la

9. (It. Ant.: 448,2-452,5) J. M., Roldán Hervás, 1975. *Itineraria Hispana. Fuentes para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, pp. 38-43.

10. (It. Ant.: 453,4-457,2) J. M., Roldán Hervás, *op. cit.*, pp. 99-101..

11. Las dos inscripciones aparecidas en territorio vizcaino son puestas en tela de juicio por los especialistas. Catálogo de miliarios de la vía y análisis en: M.J. Fernández Fonseca, 1996b, *La red viaria romana en el norte de Burgos. Valles de Mena, Losa y Sotoscueva. Vía Pisoraca-Flauiooriga, Vía Flauiooriga-luliooriga, Vías secundarias*. Tesis de Licenciatura Inédita, pp. 161-181.

12. Estudio del trazado y nuevos hallazgos en M.J. Fernández Fonseca, 1996b, *op. cit.*, pp. 57-98.

13. Estudio detallado e hipótesis del trazado en M.J. Fernández Fonseca, 1996b, *op. cit.*, pp. 99-105; 117-143; y nuevos hallazgos en M.J. Fernández Fonseca, 1996a, *op. cit.*

14. J.M., Solana Sainz, 1978. *Autrigonia Romana. Zona de contacto Castilla-Vasconia*, pp. 302-303.

capital bilbaína, deducible a partir de asentamientos como la ciudad de Uxama Barca (Osma de Valdegobía¹⁵), Aloria¹⁶, Berberana, etc.

Según algunos autores¹⁷, más adelante en el Iter 34 se producirían nuevos desvíos a partir de la ciudad de *Veleia*, que a través de los principales puertos vizcaínos y alaveses (Altube, Barazar o Urkiola) alcanzarían respectivamente terrenos de Bilbao, Larrabetzu y Gernika, enlazando con los principales puertos marítimos de la época así como con dos vías de comunicación: una marítima, basada en la navegación de cabotaje a lo largo del cantábrico, y otro terrestre, que uniría esos mismos puntos con zonas estratégicas cercanas al litoral: la llamada vía de Agrippa.

Respecto a la vía marítima de cabotaje, la historiografía constata la presencia de la flota romana en el cantábrico en la época de las Guerras Cántabras. A partir de la pacificación del norte, durante el período julio-claudio y sobre todo en época Flavia, se potencia la integración del territorio a través de la creación de asentamientos a lo largo del cantábrico y de una amplia red de comunicaciones marítimas y terrestres.

Así surgen asentamientos importantes como *Flauium Brigantium* (La Coruña), *Gigia* (Gijón), *Portus Victoriae Iuliobrigensium* (Santander), *Flauiobriga* (Castro Urdiales), Forua¹⁸, Oiasso (Irún¹⁹), y *Burdigala* (Burdeos), todos ellos en bahías naturales conectadas con vías terrestres hacia el interior.

Además de estos asentamientos se han localizado hallazgos que sugieren asentamientos costeros secundarios a lo largo del cantábrico (Bares, Rodiles, Suances, San Vicente de la Barquera, Isla, Oriñón, Laredo, Somorrostro, Ciérvana, Portugalete, Sopelana, Plencia, Bermeo, Portuondo, Donostia, Zarauz, Pasajes, etc...) que constituirían *stationes* o fondeaderos para avituallamiento de las naves romanas, que practicaban el cabotaje, conectando con las rutas de navegación de altura que unían el Mediterráneo con el Atlántico Norte²⁰.

15. J. Santos Yanguas et al., 1992, Reconstrucción Paleogeográfica de autrigones, caristios y várdulos. *Paleoetnología de la Península Ibérica. Complutum*, 2-3, p. 459.

16. Ver las Diferentes campañas de excavación efectuadas por J.J. Cepeda en los *Arkeoikuskas* de 1990 en adelante.

17. M. Esteban Delgado, 1990. *El País Vasco Atlántico en época romana*, p. 99; J. Santos Yanguas, 1989. Aspectos de la presencia romana en el territorio de Autrigones, Caristios y Várdulos. *VII Cursos de Verano en San Sebastián. El Solar Vascón en la Antigüedad.*, p. 164.

18. A. Azkarate, M. Unzueta, 1987, La huella de Roma en Bizkaia, *Historia de Bizkaia, I*, Donostia, pp. 118-121.

19. J., Santos Yanguas, 1988, Identificación de las ciudades antiguas de Alava, Guipúzcoa y Bizkaia, *Studia Historica, Historia Antigua VI*, pp. 127; V.V.A.A., 1996, Nuevos hallazgos arqueológicos en Irún-Oiasso, *Arkeolan*, n.º 1, p. 7; V.V.A.A., 1996, El puerto romano de la C/ Santiago (Irún). Aproximación a la ciudad vascona de Oiasso, *Arkeolan*, n.º 1, pp. 26-27.

20. C. Fernández Ochoa, A. Morillo Cerdán, 1993, La ruta marítima del cantábrico en época romana, *Zephyrus*, n.º 46, p. 230.

“La funcionalidad comercial de estos puertos debió girar en torno a cuatro actividades básicas 1) Salida de productos mineros en dirección a otros puntos del Imperio. 2) Comercio de productos de la meseta y del interior hacia Aquitania, Galia, Britania y Roma; este comercio se complementaría con comunicaciones fluviales a lo largo del Ebro y por medio de vías terrestres. 3) En tercer lugar la llegada de productos manufacturados, fundamentalmente de la Galia y 4) La pesca y marisqueo tanto para el consumo interior como para un pululante comercio con el resto de Hispania²¹”

Como vemos, el potencial comercial de la zona costera cantábrica, y en concreto la vizcaína, sus recursos minerales y su comunicabilidad con el interior a través de las citadas vías terrestres favorecieron la implantación de asentamientos de variado signo, que siempre se localizan en función de las vías de comunicación sean éstas costeras o interiores.

“La existencia de nuevos mercados y el aprovechamiento y transformación de las materias primas –minas, canteras, recursos agropecuarios y pesqueros–, fueron los principales motores de la integración del cantábrico oriental en el mundo romano. La Vía Maris como ruta de penetración de elementos culturales y humanos debió desempeñar un papel de primer orden en los momentos iniciales de los contactos de Roma con nuestro territorio. No en vano los asentamientos romanos más antiguos son costeros, condicionados por su carácter portuario²²”.

En el caso vizcaíno, además de constatarse huellas de asentamientos en los citados puntos costeros, éstos potenciaron la existencia de una ruta terrestre litoral de la cual formaría parte el camino Bilbao-Gernika²³. A lo largo del recorrido de la Ruta Juradera, se han localizado restos de época romana en Bilbao, en la zona de Lezama (del castro de Berreaga), en Larrabetzu²⁴, Morga²⁵, en Gernika²⁶, en Forua²⁷, Mundaka (Portuondo) y

21. C. Pérez, E. Illarregui, 1992, *Ideas sobre la romanización del mar cantábrico*, p. 10.

22. A. Martínez Salcedo, 1997, La cultura material de época romana en Bizkaia: testimonios en torno a la actividad económica, *Primer Coloquio Internacional sobre la Romanización en Euskal Herria, Donostia, 1996*, p. 577.

23. M.Esteban, 1990, *El País Vasco Atlántico en época romana*, San Sebastián: Mundaiz, p. 138.

24. Ybarra y Bergé, *Catálogo de Monumentos Históricos y Artísticos de Bizkaia*, Bilbao, pp. 61-67; B. Taracena y A. Fernández de Avilés, 1945, *Memoria sobre las Excavaciones en el Castro de Navárniz (Bizkaia)*, Bilbao, pp. 22-24.

25. J.A. Barrio Loza, 1990, *Bizkaia. Arqueología, Urbanismo y Arquitectura Histórica*, Vol. II, pp.429-430.

26. J.A. Barrio Loza, 1990, *op. cit.*, vol. II, p. 393.

27. M. Unzueta y A. Martínez, 1989, Forua. Un asentamiento romano altoimperial en la franja cantábrica del País Vasco, en J. Santos Yanguas (ed.), *VII Cursos de Verano en San Sebastián., El solar vascón en la Antigüedad. Cuestiones de Arqueología, Epigrafía, Lengua e Historia*, Donostia, pp. 40-45; M. Unzueta y A. Martínez, 1988. *Estudio del material romano de la cueva de Peña Forua(Forua-Bizkaia)*. Bilbao.

Bermeo²⁸. Todos estos restos y la tipología del camino conservado son prueba inequívoca de que la vía de comunicación documentada a partir de la Edad Media retrotrae su trazado a época romana.

3.2. El camino en época medieval. El camino de Santiago

En la Edad Media los antiguos caminos o rutas naturales se siguieron aprovechando, recuperándose con nuevos fines; a los administrativos y comerciales se unieron las peregrinaciones de carácter religioso que se producen torno a los siglos XII y XIII. Debido a la inseguridad de la zona meseteña, en origen este camino, procedente de Francia, penetraba en la península por Gipuzkoa y atravesaba toda la cornisa cantábrica para llegar al sepulcro del Apóstol en Compostela.

Con el tiempo, al consolidarse los avances de la reconquista, la vía de peregrinación va basculando más hacia el sur. Se populariza el camino francés que por Roncesvalles cruzaba tierras navarras, riojanas y burgalesas rumbo a Galicia. Sin embargo la vía litoral no se abandona, puesto que además combinaba ventajosas posibilidades de tramos marítimos (Francia-Bermeo, Southampton-Bermeo, Bermeo-Gijón, etc..).

La ruta costera principal, desde Francia entraba por Irún, Donostia, Orio, Zarauz, Guetaria, Iciar, Mendaro²⁹, y ya en Bizkaia recorría: Bolívar, Zenarruza, Arbaltzegi, Arratzua, Gernika, Morga, Larrabetzu, Lezama y Bilbao³⁰.

Allí, por el corredor del Cadagua (camino de origen romano), seguía por el alto de Castrejana y Zalla rumbo a Valmaseda y El Berrón, entrando en la provincia de Burgos en donde retomaba la *Pisoraca-Flauiobrigá* para, por el noroeste del valle de Mena subir a Montija y de allí por Sotoscueva llegaría a Reinosa, uniéndose al camino francés en Carrión de los Condes³¹.

Las referencias documentales sobre el inicio de la ruta de Santiago por Bizkaia son escasas, y hasta el S.XV no aparecen menciones explícitas, como la visita en 1491 de un peregrino importante, Mártir, el obispo de Arzendjan, que recorre en ambos sentidos el camino de la costa, mencionando su estancia en la villa de Portugaete³².

28. A. Erkoreka, 1997, Albónica. Un nuevo asentamiento romano en Urdaibay, *Isturitz*, 8, Eusko Ikaskuntza, pp. 309-313; A. Rotaetxe, D.Cantón, 1995, Tribisburu. Un nuevo asentamiento romano en el monte Sollube (Bizkaia), *KOBIE, Paleoantropología*, 22, pp. 137-149; J.A. Barrio Loza, 1990, *op. cit.*, vol. II, pp. 329-330.

29. L. Vázquez de Parga, J.M.Lacarra, J.Uría, 1949, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, L. pp. 499-508).

30. M.J. Torrecilla *et alii*, 1991, *op. cit.* pp. 27-32.

31. L. Vázquez de Parga *et alii*, 1949, *op. cit.*, vol. II, p. 481.

32. Vázquez de Parga *et alii*, 1949, *op. cit.*, II, I, pp. 241-242.

Otras menciones que aluden a la existencia de peregrinos en Bizkaia son documentos como el del Archivo Municipal de Orduña que en el año 1506 regulaba las condiciones por las que se regía el derecho de paso por la Peña, especificando que no se le cobrara a ningún fraile ni romero o clérigo que fuera en peregrinación a Santiago³³.

En el curso de nuestros trabajos hemos encontrado nuevas menciones sobre peregrinos en los archivos vizcaínos. En Bermeo, en 1659, se recoge el fallecimiento de un hombre de Burdeos en el Hospital del Espíritu Santo, que era el que acogía a los peregrinos³⁴. En 1734, otro natural de Burdeos, de 56 años, fallece en Bermeo a su regreso de Santiago de Compostela³⁵.

Otras referencias a peregrinos extranjeros aparecen en Deusto, en donde en 1726 se ahoga un peregrino que iba acompañado de otros cuatro, que “hablaban en lengua extranjera” y portaban “esclavinas y a forma de peregrinos”³⁶.

La última noticia sobre peregrinos que hemos hallado se refiere a uno francés, Miguel de Igao, que de camino a San Sebastián, en el 1685, es asaltado en el monte de Gumucio (Galdakao)³⁷. Esta zona era un camino de Santiago secundario, que de Gipuzkoa alcanzaba Bilbao por el interior (por Zeanuri o por Durango)³⁸.

3.3. La Ruta Juradera

El camino de Santiago litoral vizcaíno decayó con los siglos, a favor de la nueva ruta por Navarra y el centro de la meseta, pero pervivió convirtiéndose en la Ruta Juradera de finales de la Edad Media:

“El acceso a Gernika permite empalmar con el viejo camino de tradición romana (...) que tuvo una gran aceptación en la Edad Media conociéndose como ruta juradera. Por ella y por los enclaves que en ella se sitúan, los señores de Bizkaia y luego los reyes castellanos, cuando recayó en ellos el Señorío, daban plena satisfacción a los preceptos del Fuero de jurar su aceptación y defensa para ser recibidos como tales señores”³⁹.

Según reza el Fuero de Bizkaia, primeramente se juraba ante las puertas de Bilbao, luego en la Iglesia de San Emeterio y San Celedonio de

33. M.J. Torrecilla *et al.*, 1991, *op. cit.*, pp. 24-25.

34. AHEB, Santa M.^a de la Asunción de la Atalaya, Libro de Defunciones, 9-078.

35. *Ibidem*.

36. AHDB, Corregimiento, L616, 19, 1726.

37. AHDB, Corregimiento, I545, 11, 1685.

38. M.A. Larrea, 1974, Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII, Bilbao, p. 111.

39. M.J. Torrecilla *et alii*, 1991, *op. cit.*, p. 29.

Larrabetzu, después se juraba bajo el árbol de Gernika, y por último se repetía el ritual en la Iglesia de Santa Eufemia de Bermeo.

3.4. El camino Orduña-Bermeo

Este camino será una de las pocas rutas vizcaínas que sí tenga fecha de origen. Aunque no sepamos con precisión a partir de que momento se establece la comunicación directa entre Orduña y Bermeo, lo que sí está claro es que a partir de 1300, esta comunicación se hace pasar a través de la villa de Bilbao, con lo cual se consiguió favorecer el poder al desarrollo de la recién fundada villa, en detrimento de la de Bermeo. Esta inclusión de Bilbao es ordenada por el rey Alfonso XI, y queda recogida en la Carta Puebla de la villa de don Diego⁴⁰.

Por tanto, el trayecto desde Gernika a Bermeo sería recorrido por tres vías coincidentes: la Ruta Juradera, un ramal del Camino de Santiago litoral y el Camino Orduña-Bermeo.

3.5. Problemas del trazado

El trazado de esta ruta, que fue vital para la vida de la Villa de Bilbao y la del Señorío, se conoce a grandes rasgos, aunque a la hora de individualizar su andamento, presenta bastantes lagunas. Una de las más importantes se refiere a su último tramo al llegar a la villa de don Diego, dado que al caer en desuso el camino, se perdieron en bastantes áreas las huellas del mismo, lo que generó discusiones historiográficas sobre las diferentes posibilidades del recorrido, destacando sobre todo el caso de las áreas de Zamudio-Lezama y la de Larrabetzu-Morga.

Básicamente la historiografía presenta posturas comunes a la hora de delimitar el recorrido entre Gernika y Larrabetzu, que pasaba por Luno, Ugarte de Muxika, Alto de Gerekiz, Aretxabalgana, desde donde entraba en terreno de Larrabetzu, en donde el principal problema estriba en si el camino cruzaba por el centro del pueblo, o lo bordeaba por el alto hasta Lezama. En cualquier caso desde Larrabetzu surgen las discrepancias. Algunos coinciden en que la ruta proseguía desde Larrabetzu hacia Artxanda⁴¹, otros opinan que el camino subía desde Lezama a Begoña por Santa Marina⁴², y otros creen que cruzaba terrenos de Zamudio hasta Santo Domingo⁴³.

40. Labayru, 1897 (ed.1968), *Historia General de Bizkaia*, vol. II, La Gran Enciclopedia Vasca, p. 296.

41. C.Echegaray, *Geografía del País Vasco-Navarro*, Navarro, p. 347; L.Vázquez de Parga et alii, 1949, *op. cit.*, vol. II, p. 509.

42. G. Balparda, 1924, *Historia crítica de Bizkaia y sus fueros*, Madrid, p. 68; G.Arregi, 1996, Ermitas, devociones y santos de la Ruta Jacobea, *Etniker*, p.141; M.J. Torrecilla et alii, 1991, *op. cit.*, p. 30.

43. C.González Echegaray, 1963, Un camino de Santiago en Bizkaia, *Revista Bizkaia*, n.º 20.

Como se verá en el siguiente apartado, a partir del hallazgo de una serie de obras de fábrica en el barrio Arenalza de Zamudio⁴⁴, podemos afirmar con rotundidad que el Camino Viejo Bilbao-Gernika proseguía desde Lezama por terrenos de Zamudio, bordeando la Torre Larragoiti y el actual caserío Uxinas, para ascender hacia Artxanda por el Alto de Santo Domingo y alcanzar así Begoña y Bilbao por la Puerta de Zamudio.

4. NUEVOS HALLAZGOS DEL ÁREA DE ZAMUDIO

4.1. Los restos de Uxinas

El caserío Uxinas se encuentra situado en el término de Zamudio, en el Barrio de Arenalza. En el transcurso del verano de 1997, tras efectuarse unas labores de desbroce de la finca perteneciente al caserío, se hallaron restos de losas de piedra que despertaron la curiosidad de sus propietarios.

Una inspección visual del lugar reveló que existían tres fragmentos intermitentes de calzada de piedra sobre un aterrazamiento, formada a base de una caja delimitada por una hilera lateral de sillares, rellenos con piedra menuda, a los lados de una hilera central.



Foto 1. Panorama de un fragmento del camino

Continuando con una pequeña prospección superficial de la zona se localizaron asimismo dos puentes de piedra, habiendo testimonio de un tercero, contiguo, que desapareció durante la riada de 1983.

44. A.I. Prado Antúñez, M.J. Fernández Fonseca, 1998, *Caserío Uxinas (Zamudio). Informe sobre Patrimonio Histórico*. Informe presentado en Diputación Foral de Bizkaia. Debido a que la zona de Uxinas en donde han aparecido los restos, se halla afectada por la ejecución de las obras del Corredor del Txorierrri, ya que el trazado previsto destruiría todos los restos, elaboramos un estudio arqueológico y documental sobre los mismos, que se entregó en Diputación Foral, con el fin de que se tuvieran en cuenta y se incoara un expediente sobre su Calificación y Protección. A pesar de fallarse negativamente la incoación del Expediente de protección, y tras varios recursos (y dos años de batalla), Diputación se avino a negociar, elaborando un trazado alternativo que finalmente respeta la zona de los hallazgos, evitando la destrucción del patrimonio.

Como se puede ver en las fotos, el primero de los puentes se encuentra a unos 100 metros de los restos de empedrado. Es un ejemplar de un solo vano, conformado a base de sillarejo irregular, unido por arcilla, que se encuentra gravemente dañado.

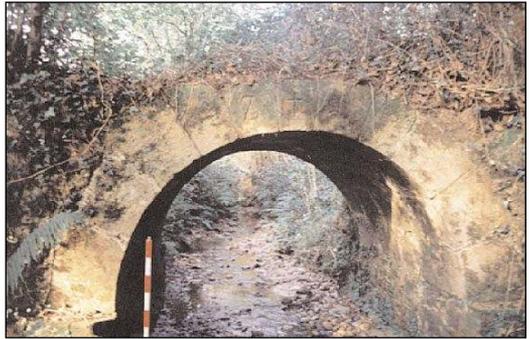


Foto 2. Vista del Puente de Sillería.

Siguiendo la ribera del río, y en las cercanías de la divisoria territorial entre Zamudio y Lezama, a unos 300 metros aparece nuevamente un puente esta vez de factura cuidada.

Lo más destacado de este ejemplar es, no sólo su perfección técnica y grado de conservación (como se aprecia en las fotografías), sino la existencia de unas marcas de cantero en la cara frontal de la clave y las dos dovelas adyacentes: una cruz en la clave, y las letras L y Z

4.2. Análisis arqueológico de los restos

A) Descripción del puente de sillería

Está constituido por un solo vano con arco de medio punto y amplia luz (2,22 metros). La anchura total del puente es de 3'10 metros y su flecha es de 2'40 m. No conserva restos del tímpano ni del pretil, sin que el estado de la vegetación que cubre el puente permita ver la factura de la vía.

La embocadura del arco está constituida por dovelas lisas, bien escuadradas y de buena factura, con medidas en torno a los 36,5x26x75 cm.

El extradós está ligeramente dentado, y la clave y las contraclaves presentan marcas de cantero: una cruz y dos letras capitales, que serán objeto de análisis más adelante.

El intradós de la bóveda está realizado a base de mampuesto concertado o sillarejo.

El basamento está compuesto por piedras soleras de cuidada factura y grandes dimensiones (60 x 64 x 90 cm), y se asienta directamente sobre el

lecho del río. Esta sillería sobresale respecto a la boquilla del arco a modo de estribo.

De los estribos sólo se conservan los de la parte inferior, que arrancan del basamento, en uno de cuyos lados completa la vuelta, a modo de muro de contención del camino. Están realizados a base de mampuesto.

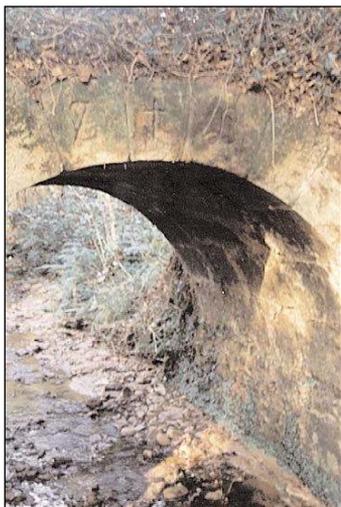


Foto 3. Detalle del intradós.

B) Descripción del Puente de Sillarejo

Por lo que respecta al segundo puente, presenta un aparejo y factura mucho menos trabajados. También se compone de un solo vano con un arco de medio punto con una luz de 2,3 metros. La embocadura está constituida por rajuela y los estribos y el resto de la fábrica son de mampuesto tosco.

C) Cronología de los puentes

El estudio de las obras de fábrica antiguas es una labor difícil por cuanto suelen llegar a nuestros días muy dañadas y a menudo reconstruidas con posterioridad. Por otro lado, la continuidad tipológica es la norma dominante, y más en zonas rurales, en donde se tiende a un fuerte conservadurismo por parte de los artífices, mayoritariamente maestros canteros con escasa formación teórica, imposibilitados para incorporar las directrices de los tratadistas.

Este panorama es común a lo largo de toda la cuenca cantábrica, por lo cual podemos comparar la situación de la zona que nos ocupa con la de ciertas zonas de Alava.

En palabras de Azkarate y Palacios:



Foto 4. Puente de sillarejo.

"(...) el tracista de puentes, todavía a comienzos del siglo XVIII –y en zonas rurales como la nuestra, durante buena parte de la centuria siguiente–, no percibía las relaciones entre la concepción de su obra y las implicaciones hidráulicas que entrañaban".

"(...) el estudio de los puentes alaveses refleja la aplicación sistemática de criterios empíricos y un fuerte conserva-

*durismo constructivo que obliga al estudioso a la máxima prudencia a la hora de aventurarse a adscripciones cronológicas guiado únicamente por las "tendencias dominantes" de tal o cual período*⁴⁵.

*"(...) la construcción de los puentes será monopolio de artesanos con escasa formación teórica -no son raros, como hemos podido comprobar los maestros que ni siquiera saben firmar los pliegos de condiciones que regularán la obra que se les ha adjudicado- y que encaraban su trabajo pertrechados únicamente por la experiencia acumulada tras largos años en el oficio"*⁴⁶.

En principio, los puentes típicos de la zona montañosa cantábrica, que tiene ríos de poca anchura pero caudalosos, son puentes de un solo vano, de fragilidad constructiva y perfil alomado por la altura que alcanzan las claves⁴⁷.

El material constructivo por excelencia fue la madera, que a partir del siglo XVIII empezará a ser sustituida por obras "de cal y canto".

Por lo que respecta al dovelaje, tipo de arco y factura, el puente de sillería encaja con la tipología de los puentes del siglo XVIII, en la cuenca cantábrica: único arco que voltea en medio punto, dovelas de buen tamaño bien escuadradas, luces amplias, aparejo de sillería para la bóveda y mampostería para los estribos⁴⁸; aunque debemos precisar que los modelos constructivos de esta zona son bastante similares de los siglos XVI al XVIII.

Por lo tanto, a la luz de las comparaciones tipológicas con puentes de la cuenca cantábrica, desde el punto de vista arqueológico, el puente puede estar datado entre finales del siglo XVII y el siglo XVIII.

Por lo que respecta al otro puente, el de sillarejo, la factura de su aparejo lo equiparan a ejemplares muy frecuentes en zonas rurales desde finales del XVIII y sobre todo típicos del XIX⁴⁹.

En cualquier caso, y ya para terminar, queremos hacer hincapié a que la vida de los puentes está estrechamente ligada al desarrollo del camino en el que surgen y se ubican, y por tanto, cronología y función dependen asimismo de la de la ruta a la que pertenecen.

En palabras de Azkarate y Palacios:

45. A.Azkarate Garai-Olaun, V. Palacios Mendoza, 1996, *Puentes de Alava*. Gobierno Vasco, p. 22.

46. A.Azkarate, V.Palacios, 1996, *op. cit.*, p. 24.

47. A.Azkarate, V.Palacios, 1996, *op. cit.*, p. 42.

48. A.Azkarate, V.Palacios, 1996, *op. cit.*, pp. 42 y 104.

49. A.Azkarate, V.Palacios, 1996, *op. cit.*, (Vid. ejemplares n.º 18, 70 de las págs. 154 y 182 respectivamente, y otros ejemplares del mismo catálogo).

“la contextualización histórica de un puente ha de partir de una consideración tan simple como obvia: la existencia de un puente sólo encuentra sentido dentro de una vía de comunicación. Se construye porque existía previamente una ruta cuya creciente importancia aconsejó, en algún momento, que el inevitable cruce de un río no dependiera tanto de los vados o de las variantes estacionales del cauce. El puente, por lo tanto se subordina al camino pero, por otra parte, lo perpetua garantizando su continuidad en el tiempo”⁵⁰.

D) Análisis Paleográfico

Un aspecto destacable del puente de sillería es, como mencionábamos al principio de nuestra exposición, la existencia de una serie de marcas grabadas en las dovelas centrales del arco.

En principio, podemos establecer claramente que las letras de dichas marcas corresponden a la L de Lezama y la Z de Zamudio, y por lo tanto, son el símbolo del límite territorial entre ambos pueblos. Gráficamente la Z se dispone a la izd de la cruz y la L a su dcha, que es donde se encuentran ambos pueblos.



Foto 5. Vista de la clave y dovelas adyacentes.

Las evidencias documentales y los resultados del análisis paleográfico de los restos epigráficos grabados en sus dovelas nos llevan a datar su obra en piedra a partir de la segunda mitad del siglo XVII, y más posiblemente hacia el siglo XVIII.

E) El camino. Descripción del firme

Como ya mencionábamos al analizar las circunstancias del hallazgo, se trata de tres fragmentos intermitentes de calzada de piedra sobre un aterramiento, formada a base de una caja delimitada por una hilera lateral de sillares más o menos escuadrados, de dimensiones entre los 60x50 cm y 65x110 cm. El interior se dispone a base de guijarros dispuestos a ambos lados de una espina central.

50. A.Azkarate, V.Palacios, 1996, *op. cit.*, p. 81.

La anchura de los fragmentos llega a alcanzar 2,70 metros, aunque oscila debido a la pérdida del otro lateral del camino. Si calculamos que para uno de los fragmentos, la espina se sitúa a 1,60 cm del lateral de la caja, podemos suponerle una anchura media de 3'20 metros.

F) Adscripción cronológica

Por lo que se refiere a la cronología del camino, podemos decir que su tipología, en general, se asemeja a la de los caminos medievales:

“En ocasiones se asentaban dos hileras enlosadas en los márgenes, partiendo de ellos, de cuando en cuando, otras hileras transversales, que reticulaban el camino, llenándose los huecos con cascajo, también fueron frecuentes los caminos engorronados, pero siempre la característica medieval fue la falta de un firme profundo”⁵¹.



Foto 6. Detalle.

Sin embargo, esta tipología se mantiene en Época Moderna, a juzgar por las descripciones de caminos que conservamos en los archivos: Por ejemplo, en la Ruta Juradera, al planearse la refacción del fragmento que va de la Puebla de Bolibar a Cenarruza en 1786, se instruye que la obra se haga siguiendo la siguiente tipología: 12 pies de ancho, sillaría de arenisca para los márgenes, de 9 pulgadas de grosor, relleno de cantos bien trabados colocado flanqueando una espina central, y asentándose toda la fábrica a base de cal y arena⁵².

En nuestra opinión, a partir de la tipología y de los datos de la documentación (como se verá más adelante) la tipología de los restos encaja mayormente con una cronología de la Edad Moderna.

4.3. Análisis Documental

A partir del rastreo documental en los archivos vizcaínos, y en concreto en el Archivo Foral, el Archivo del Señorío, el Archivo Eclesiástico de Derio y varios archivos municipales, hemos encontrado documentación sobre varias zonas del camino, retro trayéndonos hasta el siglo XVII, momento a partir del cual la documentación es muy escasa.

51. J.A. García de Cortázar *et alii*, 1985, Bizkaia en la Edad Media, vol. II, Donostia, p. 194; asimismo un ejemplo lo tenemos en los datos procedentes de la Prospección de la calzada medieval Durango-Lekeitio (*Arkeoikuska*, 1985, p. 103).

52. Archivo Eclesiástico de Cenarruza. Registro 14, Legajo 22 Bis.

A lo largo de los siglos este fragmento del Camino Real Bilbao-Gernika-Bermeo a su paso por Zamudio aparece con diversas denominaciones, pero siempre manteniéndose los mismos topónimos. En general, la denominación más frecuente es la de **Camino Real de Gastañazabalaga o Castaña-zabalaga**, mencionándose con frecuencia que es el camino de Bilbao a Gernika. Este mismo camino pasará a denominarse en el siglo XIX “camino viejo de Bilbao a Gernika”.

La documentación nos ofrece una serie de topónimos, hitos de este camino.

El primer documento que encontramos es un Apeo de Montes entre las anteiglesias de Lezama y Zamudio para dirimir a cuál de las anteiglesias pertenecía la jurisdicción de la ermita de San Martín de Azuricamendi (actualmente desaparecida), y corresponde a 1617. En el documento especifican los límites jurisdiccionales entre Lezama y Zamudio tras efectuar un reconocimiento de mojones.

“la jurisdición e termino de entre las dhas dos anteyglesias de Çamudio y Leçama dibidia desde donde se juntan los dhos dos rregatos de AZURICAMENDI y HERENOÇAGA donde se ha puesto el ultimo monjon asta el camino rreal que passa desde Çamudio para Leçama y Humilladero della Cruz della= El Regato e água que passa desde el dho pueblo y monjon por la herraría vieja de Leçama y sigue y ba a dar a la presa de la ferrería de OLABONAGA y desde la dha pressa asta el dho camino la madre del Río y rregato con que corresponde con un monjon de piedra questa sobre el dho camino entre el valladero de la losa y xaro de la cassa de LARRAGOITI al pie del dho Valladar= el queal dixieron que tambien corresponde hazia la dha losa y xaro de la puentecilla del regato de LARRAGOITIBURU y dibide el termino delas dhas dos anteyglesias el dho regato desde el dho monjon a la dha puentecilla quedando como queda la cassa de LARRAGOITI por de la dha anteyglesia de Çamudio”⁵³

Aquí se menciona como uno de los mojones se sitúa cercano a la Torre de Larragoiti, en el camino entre el valladero de la losa y jaro de la casa de Larragoiti, que además está junto a la puentecilla de Larragoiti. Pocas líneas arriba identifica este camino⁵⁴ con el Camino Real que va de Zamudio a Lezama (y concretamente al Humilladero de la Cruz).

Los siguientes testimonios los hallamos en los Libros de Cuentas Municipales de Zamudio (1647-1667). El único Camino Real presente en el libro, es el Camino Real Bilbao-Gernika, al que se suele aludir como Camino Real de Gastañazabalaga⁵⁵. En las partidas de descargo en las que se detalla en qué caminos se han hecho gastos de arreglo o construcción, encontramos una partida del año 1653 en la que se nos detalla como:

53. AHDB, Municipal, A.A.M.M. de Lezama, L-069. 1617.

54. “dho camino”= dicho camino. El único camino citado con anterioridad es el Camino Real Zamudio-Lezama por el humilladero de la Cruz.

55. Una de las canteras del área de Artxanda, vinculada al camino.

"[...] se ocuparon en hacer el Camino Real de Gastañazabalaga en virtud de mandamiento del Señor Corregidor"⁵⁶.

Dos años más tarde, 1655, encontramos una refacción del camino, algo muy común en las obras públicas. En este caso, el tramo a componer es el de Osinaga (Uxinás)⁵⁷

"[...] se aderezaron los caminos de Oxinaga a Bilbao"⁵⁸

En la década de los sesenta hallamos otra partida dedicada al arreglo de este tramo y se nos vuelve a señalar como el tramo de camino de Oxinaga tiene como dirección Bilbao y, concretamente, la ermita de Santo Domingo de Begoña.

"[...] Ytem çiento y doçe reales que costaron los rreparos que se hicieron en los caminos que estan desde Oxinaga asta la ermyta de Santo Domingo"⁵⁹

Estas pruebas documentales aportadas hasta el momento no dejen de ser sino pinceladas, nada extraño dada la parquedad de las fuentes consultadas, los Libros de Cuentas. Sin embargo, son de una antigüedad y especificidad suficiente como para demostrar:

1.- El paso de un camino por Oxinaga (Uxinás, Zamudio) y que ese camino tenía como destino Bilbao.

2.- La existencia de un Camino Real denominado de Gastañazabalaga, zona de las canteras de Zamudio.

3.- Que es más que factible la identificación de este Camino Real de Gastañezabalaga con el Camino Real Bilbao-Gernika, así como el paso del mismo por la zona de Oxinaga.

4.- Que ese Camino real de Bilbao con paso por Zamudio y Lezama, y concretamente por la zona de Oxinaga y las canteras de Gastañazabalaga existía ya a comienzos del siglo XVII.

El número de pruebas documentales se multiplica y hace más sólido a medida que avanzamos en el tiempo. Así, en el reconocimiento de mojones

56. AHEB, Libro de Cuentas municipales de Zamudio, Parroquia de San Martín Obispo, 05-03, A-676, fol.49 vuelta.

57. Topónimo antiguo con el que se designaba al caserío Uxinás y al puente situado en sus inmediaciones. Otras variantes que aparecen en la documentación son "Osinaga" u "Ojinaga".

58. AHEB, Libro de Cuentas municipales de Zamudio, Parroquia de San Martín Obispo, 05-03, A-676, fol.74 vuelta.

59. AHEB, Libro de Cuentas municipales de Zamudio, Parroquia de San Martín Obispo, 05-03, A-676, fol.110

del Monte de Ganguren hecho entre las anteiglesias de Begoña y la de Zamudio en 1669 se nos ofrece el trazado del Camino Real que, según los Peritajes de Caminos Reales hechos a finales del siglo XVIII, bajaba desde Begoña a Lezama:

“[...] y porque la jurisdicción y territorio de dha. Anteiglesia de Zamudio ba de dho como de UDUBIOLANDA (actual Curbiolanda⁶⁰) en derechura por las piedras que llaman arianystas y de allí se endereça en la cruz que está en lo alto que llaman de Mendigana”.

“[...] y porque assi bien an echo y rreparado las calzadas que están en dho termino asta lo alto de Mendigana⁶¹ donde esta dha Cruz cerca de la ermita de Santo Domingo de Begoña”⁶²

Ya en el siglo XVIII, 1727, en los Libros de Cuentas Municipales se nos ofrece otra prueba más de la conexión de Oxinaga con el Camino Real de Gastañazabalaga (no olvidemos que son Gastañazabalaga y Mendigana las zona de canteras del municipio):

“Se compone el Camino de Ojinaga hasta las canteras”⁶³

Será en el arreglo de Caminos Reales mandado hacer por el Corregidor del Señorío en 1774 cuando se nos den datos más exhaustivos sobre por donde transcurría el Camino Real Bilbao-Gernika-Bermeo. La referencias tanto para Zamudio como para las otras villas y anteiglesias integradas en el trazado son abundantes en los reconocimientos de los peritos.

El Camino Real atravesaría Begoña, Zamudio, Lezama, Larrabetzu, Morga, Ugarte de Muxika y Luno, siendo las zonas de más necesario reparo las de Lezama y Zamudio.

Dentro del mismo documento, ya para 1775, se presenta un informe de como van las obras en la anteiglesia de Zamudio y se nos relata como:

“[...] para perfeccionar los Caminos desde la Venta de Castañasabalaga hasta la Cima del monte llamado Mendigana por ser montuoso y costoso, y por los tiempos importunos se les concediese cierto termino para su hebacuacion y(...)havian continuado en la perfección de dhos Caminos y los havian executado (...) desde la casa que llaman Sendicuenta hasta Mendigana de Santo Domingo mil ciento quarenta y seis estados tirantes: desde el puente de Oxinaga hasta la cima de

60. Término situado más arriba de las canteras de Gastañazabalaga, en donde se ubicaba el mojón divisorio entre la jurisdicción de Zamudio, Begoña y Galdakao.

61. Alto situado en la cima del monte, cercano a la ermita de Santo Domingo de Begoña, y también zona de canteras.

62. AHDB, Fondo Judicial, Corregimiento, L1580, n.º4, año 1669

63. AHEB, Libro de Cuentas municipales de Zamudio, Parroquia de San Martín Obispo, 06-01, A-676, fol.65.

Castañasabalaga mil quatro cientos catorce y medio estados tirantes con la misma anchura de cinco a seis pies:[...]⁶⁴

Asimismo se nos señala que estos tramos se han de:

*“[...] renchir con piedra menuda de escorias para que de este modo esten más fortificados con trancito suficiente de los biandantes de a pie y caballería [...]”*⁶⁵

En 1792, y dado el tránsito de carretas que tenía el camino, tanto los Fieles de ese año, Diego de Vidaurrazaga y Juan de Echeandia, en connivencia con Joseph de Iruretagoiena, Cuidador de la susodicha Calzada, establecen que se pongan multas de 60 reales a cada persona del pueblo de Zamudio que pase con bueyes y carro por “[...] **el Camino Calzada de su jurisdicción que se halla desde el Puente titulado Alicondo, siguiendo hasta el confin de la Anteiglesia de Begoña por la vereda del termino de Gastañazabalaga**[...]”⁶⁶ y, asimismo, se grave con 30 reales a cada forastero que transite por allí. Esta práctica abusiva y monopolística del camino deja bien a las claras de cuáles serían las verdaderas causas del declive en el uso del camino: la privatización de los bienes comunes. Una privatización que causó numerosos conflictos durante las primeras décadas del siglo XIX. Así, en Ayuntamiento de vecinos reunido el 29 de Noviembre de 1801 en el cementerio de la Iglesia Parroquial de Zamudio se trata de dirimir el conflicto surgido entre el Celador de las Calzadas, Joseph de Iruretagoiena y diferentes carreteros en razón de haberles cobrado multas por el uso de las Calzadas de la anteiglesia. Concretamente se nos dice que la sesión:

*“[...] trata en razón de que por esta dha Anteiglesia se señalen los Parages y por donde deberian cruzar los carros en las Calzadas de la Bereda de Gastañazabalaga Jurisdicción de ella empezando desde el Puente de Alicondo hasta el mojón que se halla en el alto de Begoña”*⁶⁷.

Como vemos, se menciona que el puente Aricondo es un puente situado en el límite de la anteiglesia, y por los datos recogidos en éste y otros documentos, podemos identificarlo como el Puente de Larragoiti del siglo XVII. Razones:

– El único puente que en las cercanías del topónimo Puente Aricondo que aparece en los actuales mapas y que, por su ubicación, puede pertenecer a las anteiglesias de Lezama y Zamudio es el puente objeto de este estudio.

64. AHDB, Administrativo, Caminos, T-21, leg. 57

65. *Ibidem*

66. AHDB, Fondo Judicial, Corregimiento, L-3391, n.º1, 1819.

67. AHEB, Libro de Actas Municipales de Zamudio, Parroquia de San Martín de Zamudio, 05-02, A-676, fol. 150-151.

– Que puente Aricondo era propiedad y límite jurisdiccional de ambas anteiglesias lo demuestra el hecho de que los arreglos realizados se comparten a medias, así en los Libros de Cuentas Municipales de ambos pueblos aparecen partidas de composición del puente Aricondo en los mismos años. La primera que hemos hallado está fechada en 1738 y ambos libros aparece reflejado el gasto hecho en la composición del mismo:

*“Ytem noventa rr que costaron las composiciones de las Puentes de Anguitua, Alicondo y Tejera”(Libro de Cuentas municipales de Lezama, 1738)*⁶⁸

*“Ytem la composición del Puente de Alicondo”(Libro de Cuentas municipales de Zamudio, 1738)*⁶⁹

– Otras referencias más claras si cabe: la certificación que el Ayuntamiento de Lezama remite a la Diputación General de Vizcaya refiriendo cómo han acudido a la composición de Caminos:

*“Cumpliendo con lo que se previene y manda en la circular expedida por los Señores de la Diputación General de este N. Señorío de Vizcaya su fecha veinte y tres de Junio ultimo Certifico que esta dha Anteiglesia de Lezama ha ejecutado la reposición de sus Caminos a excepcion de algunas faltas que tienen en sus escuelas los Puentes nombrados de Anguetua y Adicondo que los reparos de este corresponden hacerse por mitad por resta dha Anteiglesia y la de Zamudio segun se me ha asegurado por los Fieles Regidores de dho Lezama y algunos vecinos; sin que pueda manifestar con verdad serán o no estables las tales reposiciones[...]*⁷⁰

– Que difícilmente puente Aricondo puede ser el denominado Puente Oxinaga cuando ambos puentes van apareciendo como elementos distintos en los Libros de Cuentas Municipales de Zamudio y el Puente de Oxinaga se ubica enteramente en jurisdicción de Zamudio.

– Que tanto uno como otro se ubicaban en el trazado del denominado Camino Real de Gastañazabalaga, camino Bilbao-Gernika, tal y como hemos demostrado documentalmente en apartados anteriores.

Que sí la factura en piedra del Puente Oxinaga la hemos podido datar con documentos para 1727, creemos que dada la similitud estilística de ambos (según los testimonios orales recogidos en la zona), la fecha del Puente de Aricondo no puede ser muy lejana de la de éste. Concretamente, la obra en piedra del Puente de Oxinaga la remató Juan de Echevarria el 24 de Febrero de 1727. En 1728 se compone el Camino de Ojinaga u Oxinaga a

68. AHDB, Fondo Municipal, Archivo Municipal de Lezama, Libro de Cuentas del siglo XVIII, L /80, 1738

69. AHEB, Parroquia de San Martín Obispo, Libro de Cuentas municipales de Zamudio, 06-01, A-676, 1738, fol. 109 vuelta.

70. AHDB, fondo Administrativo, Caminos Vecinales, Reg.2, 1815

las Canteras (Gastañazabalaga) y en 1738 se está recomponiendo el Puente de Aricondo⁷¹.

Prosiguiendo el rastreo documental del camino, vemos cómo en la primera década del siglo XIX continúan los problemas con Joseph de Iruretagoiena, encargado de cuidar la Calzada de Gastañazabalaga, debido a su actitud frente a los carreteros y “[...] por razón de los daños que causan los carros en el Camino Calzada que se dirige **desde el Punto de Aricondo hasta la Jurisdicción de la anteiglesia de Begoña**”⁷². Para zanjar el caso la Anteiglesia decide el 21 de Marzo de 1819:

*“[...] enterados todos los Señores comunmente dijeron que atento a que les es indispensable tener corriente dcho camino y no se pueda verificar sin embargo de que la reponen a cada paso pues pierden la carretería de esta dha Anteiglesia y pueblos inmediatos transitando por dha calzada, teniendo un camino por el pue-den transitar con comodidad, pero de lo cual hacen conocidos perjuicios que quasi son incalculables y por lo mismo disponen que a cada vecino que pase por el camino expresado con su carro se le exija la multa de quatro reales de vellón y a los forasteros 20 reales bien entendido que a unos ni a otros no se les podrá impedir el cruzar en los sitios en que se hallan de costumbre y aun en otros para-jes, siempre que lo exija la necesidad a cuyo fin se acudira al Tribunal de Justicia para que apruebe este decreto que firman algunos de los saben de lo que certifi-co”*Escribano: Francisco de Madariaga⁷³.

Como podemos apreciar el mismo Ayuntamiento ampara, rebajando las excesivas cuotas de las multas, la privatización del Camino; en este caso favoreciendo el uso del mismo por los naturales de Zamudio, pero dejando patente las dificultades y carestía que conllevaba el mantenimiento del Camino.

4.4. Reconstrucción del trazado Artxanda-Lezama

A partir de la documentación, de los restos arqueológicos, la cartografía, y la prospección in situ, se puede reconstruir el trazado del camino entre Bilbao y Zamudio, pudiéndose recorrer ciertas zonas del mismo en la actualidad. Indicaremos a continuación tan sólo los principales hitos del trazado en la zona en que se había perdido.

Desde la cima del monte Abril en Artxanda, en el punto límite territorial entre Zamudio y Bilbao (donde se halla el mojón lindero), existen restos identificables del camino, compuesto por un firme de gujarros dispuestos a los lados de una espina o cordón central.

71. AHEB, Parroquia de San Martín Obispo, Libro de Cuentas Municipales de Zamudio, 06-01, A.-676, fol. 59 vuelta y 65.

72. AHEB, Libro de Actas Municipales de Zamudio, Parroquia de San Martín de Zamudio, 05-02, A.-676, fol. 303.

73. *Ibidem*

Esta es la calzada que aparece en las fichas del Inventario de Deiker como “calzada medieval Bilbao-Gernika”⁷⁴. En su entorno inmediato se localizan los túmulos de Hirimugarrieta. Las arqueólogas que los excavaban, en 1989 procedieron asimismo a efectuar labores de limpieza de la calzada. En sus observaciones se constata cuál era el excelente estado del empedrado en aquella época:

“El tramo de vía recuperado tiene una longitud de unos 70 metros aproximadamente y su anchura es de unos 25 cm.

(...) La vía consta en sus laterales de grandes losas planas de gran tamaño, en cuyas curvaturas y buzamientos se notan antiguas huellas de carro. Interiormente la calzada se encuentra dividida en dos carriles mediante alargados cantos de río colocados longitudinalmente en el centro del camino. El resto del espacio está relleno con ordenados cantos dispuestos transversalmente al eje de la calzada”⁷⁵.

Hoy en día, apenas quedan 20 metros de firme, y la vegetación cubre los márgenes de la caja, ocultando parte de la misma. Lamentablemente, su estado está bastante deteriorado.

La tipología de esta calzada es la misma que la de los restos de Uxinas, y por tanto, podemos datarla igualmente en torno al siglo XVIII (aunque se presupone con seguridad su continua refacción hasta incluso el siglo XX)

El camino desciende hasta llegar a la carretera que va a Santa Marina, la cruza, y sale al otro lado, a una pista pavimentada en parte, que pasa junto a los caseríos Txosna, Gastañezabala Olareakoetxebarri. Desde allí continúa hasta las canteras de Gasteñazabalaga, desde donde desciende suavemente hasta Uxinas, cruzando por el desaparecido puente de Osinaga (durante la riada de Bilbao), vuelve a cruzar el arroyo por el puente de lajas, y llega hasta Puente Aricondo, punto tras el cual alcanza la jurisdicción de Lezama.

5. EL ÁREA DE LEZAMA-LARRABETZU

5.1. De Lezama a Larrabetzu. Los diversos trazados

Desde el confín de Lezama la documentación habla de dos caminos: uno que, cruzando la carretera actual, se internaría en el monte rumbo a Gernika, y otro que siguiendo la ruta más llana proseguiría bajo la actual carretera hasta Larrabetzu. Ambos coexistirán, pero con el paso de los

74. Ficha n.º 042 del Estudio de Información de las Variables: “PATRIMONIO Urbanístico, Histórico, Arqueológico, Artístico y Etnográfico de Bizkaia”. Instituto DEIKER, Universidad de Deusto. Zamudio (304).

75. I.Martín, I., A. Zubizarreta, 1989, Actuaciones arqueológicas en el municipio de Bilbao, *Cuadernos de Sección*, n.º 4, Eusko Ikaskuntza, pp. 191-192.

siglos se impondrá la comodidad y ganará predicamento el camino por el centro de ambos pueblos. Examinaremos a continuación el trazado de los mismos, comenzando por el que creemos es el más antiguo.

Desde el punto de vista arqueológico, el camino que desde Zamudio pasa por delante del caserío Matsa, cruzaría la carretera actual y continuaría hacia lo alto, ganando progresivamente altura.

El trazado de este camino se sigue bastante bien entre Lezama y Gernika, salvo en algunas zonas, a través de pistas mayoritariamente de hierba o tierra, que en ocasiones han sido asfaltadas. Este camino que ha sido señalizado por la Asociación de Amigos del Camino de Santiago⁷⁶, correspondería al que nosotros identificamos como el más antiguo, como camino romano, camino de Santiago y Ruta Juradera.

Los primeros 200 metros han perecido de la mano de la remoción de tierra que supuso el estadio del Athletic y el proceso urbanizador de su entorno.

La ruta a seguir bordearía el campo de entrenamiento, pasando por las cercanías de la ermita de San Vicente Mártir, de época renacentista⁷⁷, atravesando el Barrio Garaiolza. Por las inmediaciones de Alkerri, tomaría rumbo hacia la zona del caserío Xustine, desde zona continuaría hasta la zona de Gandorta. En ella se cree que se ubicó en su tiempo la desaparecida ermita de los Santos Emeterio y Celedonio, y que documentalmente se remontaría por lo menos al siglo XVII⁷⁸. Las identificaciones parecen situarla cercana al actual caserío Bazabale⁷⁹.

Todo este tramo hemos mantenido pendientes suaves, no superando los 75 metros de altura sobre el nivel del mar.

A partir del área de Basobalza, el camino va tomando altura progresivamente, y bordea las faldas del monte Gaztelumendi, atravesando el Barrio Gaztelu, para alcanzar Amari Goikoa hasta llegar a la ermita de San Salvador de Zarandoas.

Esta ermita, cuenta con restos de cronología altomedieval, a juzgar por su ventana monolítica de tradición mozárabe⁸⁰ y en ella se encontró una

76. El trazado detallado para seguir la ruta a pie (3 ó 4 horas) se encuentra en: Begoña e Ibai Molero, 1996, *Guía para andar por los caminos de Santiago en Bizkaia*, pp. 14 a 19.

77. J.A. Barrio Loza, 1990, Bizkaia. *Op. cit.*, vol. III, p. 247.

78. G.Arregi, 1987, *Ermitas de Bizkaia*, vol II, pp. 200-202.

79. *Ibidem*.

80. Ficha n.º 061, Estudio de Información de las Variables Patrimonio Urbanístico, Histórico, Arqueológico, Artístico y Etnográfico de Bizkaia. Larrabetzu (052), Instituto DEIKER, Universidad de Deusto.

estela discoidea procedente de una posible necrópolis altomedieval que estaría situada en las inmediaciones⁸¹.

Otros indicios arqueológicos en la zona serían el tesoro de monedas encontrado en el Monte Lejarza a finales del siglo XVIII, y un reciente hallazgo epigráfico.

El primero consistía en un tesoro compuesto por joyería de plata y más de un centenar de denarios ibéricos de la serie del jinete.

El problema estriba no sólo en la pronta desaparición del numerario, sino en el desconocimiento de la situación exacta del hallazgo. Conocemos el nombre del propietario de los terrenos en los que apareció en 1777, el señor Manuel Antonio Zugasti⁸², pero la identificación del monte Lejarza con topónimos actuales se ha revelado infructuosa.

La familia Zugasti fue la familia más importante de Larrabetzu, y tenían una casa torre (entre otras muchas propiedades) en la propia Ruta Juradera, en el monte de Arechabalgana, documentada por lo menos entre los siglos XV y XVIII. También fueron los patronos de la Iglesia de Goikoleja desde 1386, y uno de ellos llegó a ser alcalde de la villa en 1447⁸³.

Sin entrar en valoraciones sobre la significación del hallazgo monetario, éste fundamentalmente prueba la existencia de contactos comerciales entre los pueblos del norte en un momento tan temprano como el siglo I a.C., y con ello la existencia de una ruta de comunicación por la que se distribuyeron tales bienes materiales.

“La posibilidad que vislumbramos para explicar su presencia estaría en relación con los grupos pastoriles indígenas que, en su recorrido estacional desde la zona meridional al litoral, habrían hecho llegar estos objetos tan al norte por las vías de transhumancia de amplio recorrido

(...) El período de ocultación de los tesorillos estaría en relación con las campañas por el dominio del Valle del Ebro y la Celtiberia (76 a.C.), así como con la posterior derrota de Sertorio y la desmembración de su ejército tras su muerte en el 73-72 a.C.”⁸⁴

De la misma época podría ser otro hallazgo, también desaparecido en la actualidad. Según referencias orales de un testigo, conocedor de la zona,

81. Ficha n.º 077, Estudio de Información de las Variables Patrimonio Urbanístico, Histórico, Arqueológico, Artístico y Etnográfico de Bizkaia. Larrabetzu (052), Instituto DEIKER, Universidad de Deusto.

82. B. Taracena, et al, 1945, *Memoria sobre las Excavaciones en el Castro de Navárniz (Vizcaya)*, pp. 22-24. Transcripción de las inscripciones de las monedas en J. Ybarra y Bergé, 1958, *Catálogo de Monumentos Históricos y Artísticos de Vizcaya*, pp. 61-67.

83. J. Barturen, 1993, Larrabetzu: *Historia y Patrimonio Monumental*, pp. 28, 29 y 185.

84. M. Esteban, 1990, *op. cit.*, p. 163.

hace unos 10 años apareció una estela anepigráfica con una cruz inscrita junto a un chalet en Alayo, junto a la ermita de San Juan. Pocos días después cuando el testigo volvió para examinarla con detenimiento, ésta había desaparecido.

Haciendo un balance general, la tipología de su trazado, manteniendo una tipología de camino a media ladera propia de los caminos romanos, aunque no conserve firme antiguo, la existencia de ermitas antiguas a lo largo del mismo y los hallazgos arqueológicos cercanos al cambio de Era, nos inducen a pensar que, de los dos caminos que enlazaban Lezama y Larrabetzu, este es el más antiguo y el que, como mínimo, podría tener un origen romano.

El segundo camino en discusión uniría el casco antiguo de Lezama y Larrabetzu por un trayecto que discurriría por la carretera actual, atravesando el Barrio Leguina.

La Iglesia, muy modificada por los siglos, presenta una cronología entre el XV y el XVII, aunque existen algunos elementos arquitectónicos que “se puede aventurar que sea un reaprovechamiento de un edificio de cronología anterior al actual, tal vez románico⁸⁶”. Otros elementos de interés son la celosía gótica del cementerio, y las lápidas sepulcrales con motivos ajedrezados, románicos, del exterior del templo⁸⁷, que también confirman la antigüedad del poblamiento en los barrios altos de Larrabetzu.

“Conforme avanzaba la Edad Media la población bajaba hacia el Valle a la par que la agricultura tomaba cada vez más importancia y presumiblemente se daba un aumento demográfico. Evidencia de ello sería la construcción de un nuevo templo en Goikolejea en el siglo XII. En este proceso debió jugar un papel decisivo el hecho de que el camino de Santiago pasase por Larrabetzu pues esto tuvo que actuar como un dinamizador económico y de aculturación, esta vez proveniente de Francia⁸⁸”.

“Este proceso tendría como punto culminante la fundación de la Villa a fines del siglo XIV⁸⁹”.

Cercano a la Iglesia se alza un crucero del siglo XVI a modo de humilladero y que para algunos autores es un testimonio de religiosidad popular:

“No conocemos aún bien el significado de las cruces que aparecen a la vera de los caminos, a las afueras de las poblaciones, o en la cercanía de las ermitas.

85. G., Arregi, 1987, *op. cit.*, vol. II, p. 196.

86. A. Zabala et al., 1987, *Monumentos de Bizkaia. Uribe, Busturialdea, Lea-Artibai*, p. 157.

87. A. Zabala et al., 1987, *op. cit.*, p. 159; Ficha n.º 078, Estudio de Información de las Variables Patrimonio Urbanístico, Histórico, Arqueológico, Artístico y Etnográfico de Bizkaia. Larrabetzu (052), Instituto DEIKER, Universidad de Deusto.

88. J. Barturen, 1993, *op. cit.*, p. 27.

89. J. Barturen, 1993, *op. cit.*, p. 128.

*Lo que sí sabemos es que ese tipo de elementos, que por lo general presentan un anverso con el Crucifijo y un reverso con la Piedad o Andra Mari con el Niño, son obras hispanoflamencas o renacentistas. Deben de tener relación con el gran fervor popular que se observa al cambio de siglo XV-XVI o, si se quiere, en los últimos compases de la Edad Media*⁹⁰.

De la importancia simbólica del lugar no sólo dan fe el crucero y el ritual de los fueros, sino que la propia comunidad se reunía en el pórtico de la Iglesia y dirimía sus cuestiones, conservando los textos de sus acuerdos en el interior del mismo templo.

Haciendo un balance de la antigüedad del poblamiento en Larrabetzu, predomina el poblamiento en altura, como atestiguan las ermitas altomedievales:

*“La ermita de San Miguel es la más alta (305 m.), como es sabido, la advocación a San Miguel viene a sustituir a antiguos ritos paganos dándose la circunstancia de ocupar siempre los lugares más altos, las divisorias de aguas. Por su parte la ermita de San Salvador de Zarandona (223 m.) ocupa un lugar excepcional, dominando la Ruta Juradera. Esta ermita tiene como decimos restos prerrománicos que avalan su antigüedad, sin embargo otras ermitas situadas a menor altura, San Bartolomé (170 m.) y San Juan (127 m.) tienen restos góticos más tardíos. Se puede objetar que la iglesia de los Santos Emeterio y Celedonio también de advocación altomedieval está situada más abajo, en el valle. Sin embargo en este caso, los restos más antiguos son románicos del siglo XII. No se puede descartar que en este período se trasladase allí desde un lugar más alto, aunque no tenemos pruebas de ello”*⁹¹.

A partir de Goikolejea, el camino ascendía hacia Astoreka pasando por delante de los caseríos Kalzada, Ugalde, Aranguren o Atxike hasta la casa más alta de Astoreka. En esa zona se unía al camino precedente de Zarandoas, para subir hacia Morga por el Alto de Arechabalgana.

5.2. De Lezama a Larrabetzu. La documentación

La documentación conservada en los archivos vizcaínos nos muestra la existencia de ambos caminos desde tiempo antiguo, pero, sobre todo evidencia la existencia de una pugna territorial por el predominio de uno u otro.

De este modo en el siglo XVIII Lezama y Larrabetzu tendrán disputas sobre las reparaciones de los caminos reales de ambas jurisdicciones, momento en el que Larrabetzu incidirá para favorecer la conservación del camino llano, en detrimento de la ruta por Garay.

Sin embargo, la documentación de siglos anteriores identificará este último camino como el camino real Bilbao-Gernika.

90. M.J. Torrecilla et alii, 1991, *Bizkaia: Guía del camino de Santiago*, p. 111.

91. J. Barturen, 1993, *op. cit.*, p. 27.

A) SIGLO XV

En el caso de los caminos y obras de fábrica antiguas, es muy difícil contar con fuentes documentales anteriores al siglo XVIII, momento en el que se impulsó notablemente la infraestructura de comunicaciones en todo el país, y especialmente en Vizcaya, cuyos Síndicos Generales penalizaron gravemente los incumplimientos en materia de refacciones.

Sin embargo, en este caso existen referencias documentales más antiguas. Debido al carácter excepcional de esta vía, y a su papel “político” en el desempeño de la “función pública” del Señor, encontramos una mención a los lugares que atraviesa el camino en los propios Fueros, al especificar el procedimiento para la Jura del mismo:

“Fuero Nuevo, título 1.º, ley 2.ª

Otrosi el dicho rey e sennor de Uizcaya, quando ueniere a Uizcaya para fazer el dicho juramento a las puertas de la villa de Bilbao, a de fazer prometimiento en las manos de algunos d ellos buenos de Bilbao, que el promete como rey e sennor de tener e guardar a las villas e tierras llanas de Uizaya e durangueses e de las Encartaciones e a los moradores en ellas e cada vna de ellas todas sus preuilegios e franquezas e liuertades e fueros e usos e costumbres e tierras e merçedes que del han, segund que los ouieron en los tiempos pasados e les fueron goardados; e despues a de venir a Arechualga (sic) e los vizcaynos an lo de reçiuir e besarle las manos por sennor; e despues a de tornar a San Miter e Çeledon que es yglesia e alli a de fazer juramento sobre el cuerpo de Dios consagrado e teniendolo el clerigo en las manos e estando rebes tido qual que bien e uerdaderamente guardara e terna e fara tener e guardar a los vizcaynos e a las Encartaciones e durangueses asi caualleros como escuderos, fijosdalgo e labradores, todas las franquezas e liuertades e fueros e usos e costumbres que ellos han e ouieron en los tiempos pasados fasta aquí, en las tierras e merçedes que del rey su padre, asi como sennor de Uizcaya, e de el e de los otros sennores touieron en la manera e forma que de ellos touieron e de ellas vsaron; e despues uerna a Gernika, so el arbol donde se acostumbra a fazer la Junta; las çinco bozinas tannidas e alli, con acuerdo de los vizcaynos, si algunos fueros son buenos de quitar e otros de enmendar, alli los a de quitar e dar otros de nueuo, si menester feziere, con el dicho acuerdo e confirmar todas las liuertades e franquezas e fueros y usos y costumbres que los dichos vizcaynos han e tierras e merçedes que los dichos vizcainos ouieron e han de el rey e de los sennores pasados, en manera que de las dichas tierras y merçedes vsaron fasta aquí: e des pues a de yr a Uermeo e a de yr a Santa Vfemia e ante el altar (signo)// (Fol.31 v.º) de Santa Eufemia a de poner la mano sobre el cuerpo de Dios con sagrado, estando el clerigo reuestido, touienlo en las manos, que bien e uerdaderamente guardaran las libertades e franquezas e preuilegios e usos e costumbres de los vizcaynos e asi de las villas como de las tierras llanas de Vizcaya e de las Encartaciones e de Durango ouieron fasta aquí en la manera que los ouieron”⁹².

92. C. Hidalgo de Cisneros, 1986, *Fuentes Jurídicas Medievales del Señorío de Vizcaya. Cuadernos legales. Capítulos de la Hermandad y Fuero Viejo (1342-1506)*, p. 84.

De la lectura del texto se evidencia que el itinerario del señor discurría entre Bilbao y Arechabalgana, en donde se le recibía para dirigirse a continuación a la Iglesia de Goikolejea para jurar los fueros, y desde donde proseguía viaje rumbo a Gernika y Bermeo.

De ello se deduce que, por tanto, el señor tomaba el camino de Garay, ya que la ruta por Lezama y Larrabetzu le habría llevado directamente a Goikolejea sin pasar por Arechabalgana, que habría sido el siguiente punto topográfico a continuación.

B) SIGLO XVI

Un siglo más tarde aparece mencionado explícitamente la existencia de un camino real en Larrabetzu que va hacia Gernika y Bermeo. En las Actas de las Juntas Generales del Señorío de Bizkaia de Mayo de 1576-1583, se ordena hacer reparaciones en varios caminos, entre ellos el camino Real Bilbao-Gernika en las zonas comprendidas entre Lezama y Morga

“E para ello nombraron por comisario executor a Gonçalo de Rotaeta, regidor del dicho Señorío, para la estrada y camino que esta en el distrito de la villa de Larrabeçua, desde el distrito de Leçama hasta acabar el distrito de la Anteiglesia de Meacaur de Morga”⁹³

Y concretamente se especifican ciertos puntos del camino a su paso por Larrabetzu:

“en otros regimientos pasados se abia decretado y mandado que reparasen las villas y anteiglesias del dicho Señorío, cada uno en su distrito (...) En espeçial se le mando al procurador que para el ultimo regimiento que se tubo en esta villa se bino por la villa de Larrabeçua hiziese la dicha villa el camino y estrada que esta mas aca de las casas de Gastelua, que es en la juridiçion de la dicha villa, y es camino real y pasajero desde esta villa para la villa de Gernika; y a la de Bermeo y Lequeytio y Guerricaez y Marquina y Hondarroa//(fol. 109v.º) y a otras muchas anteiglesias y villas; y aunque heran pasados mas de çinco meses no abian hecho reparar y adobar el dicho camino, y estaba todabia tal que syn mucho peligro no podian andar y pasar por el”⁹⁴

Como vemos, al especificar la zona por la que discurría el camino en términos de Larrabetzu se menciona el barrio de Gaztelu, que sólo se inserta en la ruta que desde Garay (Lezama) alcanzaría Arechabalgana por Zarandoas.

93. J. Enríquez Fernández et alii, 1994, *Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de Tierra Llana. (Mayo 1576-1583)*. Tomo III, p. 348.

94. *Ibidem*.

C) SIGLO XVIII

Es en el siglo XVIII cuando se da un fuerte impulso constructivo en todo el norte de la península, debido a los nuevos avances técnicos constructivos y en los transportes.

Se reorganizará el servicio de correos y postas, y se creará una nueva red de caminos organizada radialmente en torno a Madrid. Por lo que se refiere a la zona cantábrica, las diputaciones vascas impulsarán la transformación de los caminos mulateros en “caminos de ruedas”⁹⁵

Durante esta época se usan activamente los caminos y se deterioran gravemente, no sólo por el uso, sino también por las inclemencias del tiempo y el hecho de que atraviesen zonas montañosas. Por esa razón se encuentran numerosos testimonios que urgen a los ayuntamientos a la reparación de los mismos.

La documentación relativa a este Camino Real la hallamos en el Fondo Administrativo del Archivo Histórico de la Diputación de Bizkaia (Caminos), cuyo registro T-21 contiene las órdenes dadas en Diputación General para el arreglo y composición de los Caminos Reales del Señorío en Enero de 1774, con arreglo a las Leyes 2.^a, 3.^a y 1.^a del título 27 y la 10.^a del título 35 del Fuero.

Sin embargo, a fecha de 25 de Agosto de 1774, Don Marcos Manuel de Aguirre, Procurador Síndico denuncia ante el Corregidor que caminos principales como el Camino Real de Bilbao a Gernika y a Bermeo no han sido reparados, quejándose virulentamente sobre el estado del camino en las Anteiglesias de Lezama y Zamudio, Larrabetzu, Morga, Luno, y Ugarte de Muxika⁹⁶.

En virtud de ello se les notifica a las citas anteiglesias la obligación de la composición del camino real bajo fuertes multas, lo cual generará un sinnúmero de quejas por parte de los mismos para la anulación de las penas, o para el cambio de trazado de la vía.

A tal respecto en noviembre de ese mismo año 1774 Lezama, entre los fragmentos de camino de cuyas reparaciones da cuentas, especifica uno entre la casa de Larrínaga y el puente frente a la Ermita del Santo Cristo, así como el camino hacia Gernika:

“se sacaron a público remate en el camino que era para hacer calzada desde la Venta nombrada de Garay en nuestra Anteiglesia para la Villa de Gernika hasta el confín con la Anteiglesia de Larrabetzu y su villa quinientos doce estados de los cuales se hallan executados trescientos y ochenta y nueve”

95. A. Azkarate Garai-Olaun et alii, 1996, *Puentes de Alava*, p. 100-104.

96. AHDB, Administrativo, Caminos, T-21, n.º 17, año 1774.

Sin embargo, completar la labor les llevó más tiempo y mucho dinero. En Julio de 1776 es cuando la anteiglesia comunica que ya ha reparado los caminos reales que hay en su jurisdicción y que son dos:

“La Republica de Lezama entre otros caminos carretilos ha tenido que componer dos reales de mucha longitud que se comprenden dentro del recinto de su Jurisdiccion: el primero es el que tira desde el confin de la Anteiglesia de Zamudio por la Hermita del santisimo Christo, y se dirige a la Villa de Larrabezua (...) es necesaria su composicion para el grande transito de vena que conducen desde el Puerto de Asua a las Merindades de Zornoza, Durango y otras partes”

“El segundo es el que desde en frente de la casa llamada de Lubarrieta, donde es la Jurisdiccion de Zamudio y pasa por la venta de Garay dirigiendo para la villa de Gernika hasta el confin de la Anteiglesia de Larrabezua y su villa”⁹⁷.

El presente documento es la prueba irrefutable, si no lo fueran los dos documentos de siglos anteriores, de la existencia de dos caminos reales en términos de Lezama y Larrabetzu. Pero tan sólo uno de ellos, el que desde Zamudio cruza por la Venta de Garay, es el que conduce a Gernika. El otro, el de la carretera actual, que pasa por la Santa Cruz, queda muy claro que se dirige a Asúa y Durango, pasando por Larrabetzu. Por tanto Ruta Juradera o camino de Santiago sólo puede ser el camino que secularmente unía Bilbao con Gernika, a través de Garay y Arechabalgana.

Dicho camino de Asúa fue adquiriendo en el siglo XVIII gran relevancia de la mano del tráfico de vena de hierro, y de la importancia del puerto de Asúa. El volumen de tráfico era tal que se decretó que el transporte se hiciera por las noches, para no entorpecer el tráfico diurno⁹⁸.

Sin embargo, tras la requisitoria y antes de que nadie empiece las obras, Larrabetzu eleva un escrito en el que se pide que el Camino Real a reparar sea el que va por el centro de ambos pueblos y no el del monte, al que se le califica como mero atajo.

“Expone tambien a V.I. el Sindico de la Villa de Larrabezua que ha llegado a noticia suya se quiere e intenta que dha villa haya de egecutar la composición de el camino por la vía de la taberna de Garay de la anteiglesia de Lezama, dejando el único Camino Real, que desde esta se halla para la Villa de Gernika por el Centro de la de Larrabezua, queriendo preferir dha vía que no es Camino Real sino atajo introducido por los viandantes, y que corre por parajes solitarios, montuosos y cenagosos, ocasionando por lo mismo a Latrocinios, Insultos y otros trabajos y respecto de que lo ordenado por V.I. en conformidad a las leyes del Fuero es que se compongan y pongan transitables los caminos Reales y carretilos, y el que iria por la expresada taberna de Garay no es de esta calidad, no puede ni podra convenir la villa de Larrabezua en que la composicion mandada sea y se entienda por este paraje que es atajo y no camino real y por lo mismo las providencias tomadas que lleva referidas son para el Camino Real que tira desde Lezama al centro de la

97. AHDB, Administrativo, Caminos, T-21, n.º 65.

98. J. Barturen, 1993, *op. cit.*, p. 100.

*expresada villa de Larrabezua, por ser este mas llano mas poblado de casas, proximo a las dos iglesias de Lezama y Larrabezua y no se encuentra mas cuesta que el espacio de un tiro de bala, que se facilitara, ni tiene mas latitud que medio quarto de legua del otro camino atajo introducido, cuio defecto se compesa con ventajas por la llanura de la población [...]*⁹⁹

El Síndico finaliza pidiendo que se les libre de la penalización por no haber compuesto todos los caminos reales y que se consigne la obligación de la anteiglesia de componer únicamente el camino del centro del pueblo.

Como vemos las declaraciones de ambos pueblos se contradicen por cuanto siendo de parecidas fechas (1774-1776), mientras Lezama admite la existencia de ambos caminos como Reales, y los repara (quejándose del gran costo), Larrabetzu se limita a negarle la categoría de camino Real al que va por el alto. Lo que subyace en el fondo son razones económicas: primeramente librarse de una fuerte multa por no haber arreglado ambos caminos, y seguidamente el ahorro en las arcas municipales al estar obligados a reparar tan sólo uno de los caminos.

De hecho el propio pueblo reconoce que quiere componer los caminos y pasarlos por las zonas topográficamente más suaves:

*“le era indispensable provenir la primera con la proyeccion de los parajes mas comodios por ser dilatada su jurisdiccion y largos los caminos que deben componerse, evitando las cuestas o proporcionando estas para hacerlas mas suaves”*¹⁰⁰.

El éxito de sus peticiones aparece confirmado en 1775, en el que se certifica el progreso en la ejecución de obras en la villa. En este se especifica que el camino Real de Bilbao a Gernika ahora pasa por el centro de la villa:

*“Certifico que (...) cumplimiento a lo acordado acerca de composición de Caminos Reales de cada pueblo han tomado las debidas providencias para construir las calzadas en los parajes que lo pedia la necesidad y en efecto ha construido en el camino que tira desde la Villa de Bilbao para la de Gernika por el centro de esta referida”*¹⁰¹.

Y se señalan entonces como tramos pertenecientes a este Camino Real desde el confín con la anteiglesia de Lezama hasta el casco de la Villa, de allí hasta la Torre de Goicolea; desde la Torre hacia la Iglesia de San Emeterio y Celedonio, de allí hacia la casa de Astoreca Ugaldegoicoa y, por último, desde Astoreca hasta Arechabalgana, en dirección a Morga¹⁰².

99. AHDB, Administrativo, Caminos, T-21, leg.26

100. *Ibidem*.

101. AHDB, Administrativo, Caminos, T-21, leg.38.

102. *Ibidem*

Con todo ello la villa consigue modificar de acuerdo a sus conveniencias económicas y políticas un trazado secular, bajándolo al llano, para favorecer el desarrollo de la zona que les interesa, condenando al deterioro el viejo camino juradero. Los conflictos bélicos, el declive de las herrerías, y el gran endeudamiento del ayuntamiento de Larrabetzu fueron causas importantes¹⁰³.

Por tanto, en resumen, vemos cómo el camino atravesaba la jurisdicción de Lezama por la parte alta, a través de la venta de Garay y del barrio de Gaztelu, entrando en Larrabetzu por Zarandoas y el alto de Arechabalgana; desde donde se dirigía hacia Morga por la hondonada de la casa de Duo rumbo a la taberna de Flores. Desde allí alcanzaría la casa Lekerika Echabarría y Morga Echabarría, desde donde por la cuesta de Arriandietabarriena, cruzaría el regato de Roteta, en donde planeaban construir un puente, y por la casa de Gerekiz que está frente al paraje de Gardoakoiturria alcanzarían el límite con Muxika¹⁰⁴. Sobre el resto de este periplo hasta Gernika también tenemos información documental antigua, pero dado que su trazado no planea problemas no será objeto de este artículo.

6. CONCLUSIONES

“los caminos constituyen una secuencia continuada de nuestra historia, son la mejor imagen de la misma”¹⁰⁵.

En nuestra opinión el camino viejo Bilbao a Gernika es un ejemplo claro de la pervivencia de una vía de comunicación natural a lo largo de los tiempos. Aunque su origen sea impreciso, es muy posible, que como tal ruta natural fuera usada desde época prerromana (tesorillo de Lejarza, castros en la zona).

Lo que sí parece claro es su pertenencia al organigrama de comunicaciones altoimperial, uniendo las vías meseteñas con la zona litoral marítima. La tipología de su trazado a media altura, y los restos romanos dispersos a lo largo de los diversos puntos que componen la vía (Bermeo, Mundaka, Forua, Gernika, Morga, Bilbao, etc.) así parecen atestiguarlo.

El inicio de una ruta de peregrinación religiosa en la Edad Media, de fácil acceso por vía marítima y alejada de los peligros de la ocupación árabe, combinada con las necesidades coyunturales de los señores vizcaínos, contribuyó a consolidar su uso. A ese respecto en la propia fundación de Bilbao se especifica que el camino a Bermeo se haga pasar por la villa de don Diego.

103. J. Barturen, 1993, *op. cit.*, p. 27.

104. AHBD, Administrativo, Caminos, T-21, leg.55. Año 1775.

105. J.M. Iglesias y J.M. Muñiz, 1992,, *op. cit.*, p. 190.

La proliferación de fundaciones de villas y anteiglesias durante los siglos XIV y XV introdujo nuevas necesidades de comunicación, multiplicándose los caminos internos para comunicar las diversas poblaciones. En ese sentido entendemos la aparición del segundo camino Real entre Larrabetzu a Lezama que surgiría coyunturalmente a partir de la fundación de la Larrabetzu en el siglo XIV, dado que con el desplazamiento de la población hacia tierras más llanas, la ubicación favorecería un acortamiento de las distancias con Lezama, y por tanto, con Bilbao.

Posiblemente al amparo de la creación de este último camino pudo fundarse la ermita del Santo Cristo, confluyendo ambos caminos, el que iría hacia la Venta de Garay y éste, en la zona situada entre la casa de Matsa y la de Lubarrieta, en el límite entre Lezama y Zamudio.

El desarrollo urbano de la zona llana conllevó la reorganización del poblamiento disperso en Larrabetzu y su reubicación en los fondos de valle.

Consecuentemente en cada caso se potenciará el camino que reúna más ventajas, o se pedirá un traslado del mismo.

En este sentido se aprecian distintas mentalidades ya se trate el caso de una Villa o una anteiglesia. Estas últimas (caso de Lezama) serán las más reacias al cambio, siendo para ellas el camino real más una vía de salida de mercancías (piedra de cantera, productos agrícolas,...), que una vía que genere riqueza por el paso y parada constante de viajeros. Así, Zamudio se opondrá durante el XIX, a variar el trazado de la Ruta Juradera por la Calzada de Gastañabalaga frente a la propuesta de traslado hacia la zona de la iglesia de San Martín por medio de caminos secundarios más llanos¹⁰⁶.

Sin embargo para las villas (caso de Larrabetzu o Morga) la actitud de cambio de una ruta tan frecuentada hacia el centro de los pueblos deja patente el interés que despertaba entre los éstos hacer de este flujo de gente un negocio, atrayéndolos hacia tabernas y tiendas en nombre de la comodidad y seguridad del camino por terreno llano.

En conclusión, podemos resumir que los datos arqueológicos y documentales de distintas épocas permiten confirmar, que el trazado del camino Bilbao-Gernika transcurría por Artxanda, Zamudio (Uxinás), la parte alta de Lezama, entrando en Larrabetzu por Zarandoas y el alto de Arechabalgana; desde donde se dirigía hacia Morga, verificando un pequeño desvío hacia Goikolejea, ruta que la villa conseguirá modificar en el XVIII, consiguiendo que se califique como camino real hacia Gernika el de Lezama por el centro de Larrabetzu y Goikolejea, y que será la razón del trazado propuesto por la historiografía moderna.

106. AHDB, Administrativo, Caminos Vecinales, reg.2, 1843.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ABÁSULO ALVAREZ, J.A., 1975, Comunicaciones de época romana en la provincia de Burgos, Burgos.
- ABÁSULO ALVAREZ, J.A., 1990, El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico, *Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana*, Zaragoza: Institución Fernando El Católico, pp. 7-20.
- ARREGI, G., 1996, Ermitas, devociones y santos de la Ruta Jacobea, *Etniker*, pp. 131-146.
- ARREGI, G., 1987, *Ermitas de Bizkaia*, vols I-III. Diputación Foral de Bizkaia. Instituto Labayru.
- ASTUY, Alberto K, 1986-87, San Migeleko Ilarriak eta Santiago Bidea, *BERMEO* 6, pp. 137-156.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, A., 1988, Arqueología cristiana de la Antigüedad Tardía en Alava, Guipúzcoa y Vizcaya. Vitoria-Gasteiz.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, A., 1984, Elementos de arqueología cristiana en la Vizcaya altomedieval, *Cuadernos de Sección: Prehistoria-Arqueología*, 2, pp. 7-135.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, A., PALACIOS MENDOZA, V., 1996, *Puentes de Alava*. Gobierno Vasco.
- AZKARATE, A., UNZUETA, M., 1987, La huella de Roma en Vizcaya, *Historia de Vizcaya*, I, Donostia, pp. 91-147.
- BALPARDA, G., 1924, Historia crítica de Vizcaya y sus fueros, Madrid.
- BARTUREN, J., 1993, *Larrabetzu: Historia y Patrimonio Monumental*, Bilbao: Diputación Foral de Vizcaya.
- BARRIO LOZA, J.A. (dir.), 1990, *Bizkaia. Arqueología, Urbanismo y Arquitectura Histórica*, Vol. II. Marquina-Ondárroa, Gernika-Bermeo, Plentzia-Munguía, Bilbao.
- BASTERRETxea, Amaia, 1995, Los Caminos en la anteiglesia de Fruiz: A Aproximación a un estudio de análisis local, *KOBIE*, N.º 22, pp. 324-328.
- BELTRÁN, A., 1990, La red viaria en la Hispania romana: Introducción, *Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana*, Zaragoza: Institución Fernando El Católico, pp. 45-53.
- BILBAO ACEDOS, Amaia, 1997, *Monografías de pueblos de Bizkaia. Derio, Zamudio y Lezama*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- CAPELASTEGUI, Gabriel de, 1786, Plan del nuevo camino intentado confluir desde la Puebla de Bolibar hacia la Colegiata de Cenarruza (...), *Archivo Eclesiástico de Cenarruza*, Registro 14, Legajo 22 bis.
- CHEVALLIER, R., 1989 (1.ª ed. 1976), *The Roman Roads*, London: Batsford.
- ECHEGARAY, C., Geografía del País Vasco-Navarro. Provincia de Vizcaya.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J. et alii, 1994, Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de Tierra Llana. (Mayo 1576-1583). Tomo III.
- ESTEBAN, M., 1990, *El País Vasco Atlántico en época romana*, San Sebastián: Mundaiz.

- FERNÁNDEZ FONSECA, M.J., PRADO ANTÚNEZ, A.I., 1998, *Estudio arqueológico y documental del Camino Viejo Bilbao-Gernika (Ruta Juradera). Nuevos hallazgos y reconstrucción del trazado*, Trabajo presentado a Eusko Ikaskuntza.
- FERNÁNDEZ FONSECA, M.J., 1996a, Nuevos restos viarios romanos en el Norte de Burgos. Vía Flauioibriga-luliobriga. Intento de reconstrucción del trazado por medio de los Sistemas de Información Geográfica, *Veleia*, 13. Vitoria. Instituto de Ciencias de la Antigüedad, pp. 143-173.
- FERNÁNDEZ FONSECA, M.J., 1996b, *La red viaria romana en el norte de Burgos. Valles de Mena, Losa y Sotoscueva. Vía Pisoraca-Flauioibriga, Vía Flauioibriga-luliobriga, Vías secundarias*. Tesis de Licenciatura Inédita.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C., MORILLO CERDÁN, A., 1993, La ruta marítima del cantábrico en época romana, *Zephyrus*, n.º 46, pp. 225-231.
- GARCÍA CAMINO, I, 1992, El poblamiento en Bizkaia durante la Edad Media a través de los datos arqueológicos (siglos X-XIII), *Illuntzar* 92, pp. 18-28.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A. et alii, 1985, *Bizkaia en la Edad Media*, vol. II, Donostia,
- GIL ZUBILLAGA, E. (dir), 1997, *Primer Coloquio Internacional sobre la Romanización en Euskalherria*. Donostia, 1996, Isturitz. Cuadernos de Prehistoria-Arqueología, 8 y 9.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, C., 1963, Un camino de Santiago en Vizcaya, *Revista Vizcaya*, n.º 20.
- HIDALGO DE CISNEROS, Concepción et al., 1986, *Fuentes Jurídicas Medievales del Señorío de Vizcaya. Cuadernos legales. Capítulos de la Hermandad y Fuero Viejo (1342-1506)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.
- HINDLE, B.P., 1993, *Roads, tracks and their interpretation*, London: Batsford Book.
- IGLESIAS GIL, J.M., MUÑIZ CASTRO, J.M., 1992, *Las comunicaciones en la Cantabria romana*, Santander: Librería Estudio.
- ITURBE AMOREBIETA, J.A. et. al., 1994, 1994, Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de Tierra Llana. (1569-1576). Vol. II
- LABAYRU, 1897 (ed.1968), *Historia General de Bizkaia*, vol. II, La Gran Enciclopedia Vasca.
- LARREA SAGARMINAGA, M.A., 1974, Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII, Apéndice 2.º a la Historia General del Señorío de Vizcaya, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca.
- MARTÍN, I., ZUBIZARRETA, A., 1989, Actuaciones arqueológicas en el municipio de Bilbao, *Cuadernos de Sección*, n.º 4, Eusko Ikaskuntza, pp. 157-195.
- MARTÍNEZ SALCEDO, A., 1997, La cultura material de época romana en Bizkaia: testimonios en torno a la actividad económica, *Primer Coloquio Internacional sobre la Romanización en Euskal Herria, Donostia, 1996, Isturitz*, 9, Eusko Ikaskuntza, pp. 565-578.
- Mapa Topográfico de Vizcaya, escala 1/25.000 de la Diputación de Vizcaya. Año 1921. Hojas 4 y 5.
- MOLERO, BEGOÑA e IBAI, 1996, *Guía para andar por los caminos de Santiago en Bizkaia*, Bilbao: Asociación de Amigos del Camino de Santiago en Bizkaia.
- MOLERO, BEGOÑA, 1996, *Los caminos de Santiago en Bizkaia*, Bilbao: Asociación de Amigos del Camino de Santiago en Bizkaia.

- MUGARTEGUI, Juan de, 1930, *La Colegiata de Santa María de Cenarruza*. Monografía Histórica, Bilbao
- PÉREZ, C., ILLARREGUI, E. 1992, *Ideas sobre la romanización del mar cantábrico*, Santiago de Chile: Universidad Internacional SEK.
- PRADO ANTÚÑEZ, A.I. 1997, Monografía histórico artística de Forua y Murueta, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao.
- PRADO ANTÚÑEZ, A.I. y FERNÁNDEZ FONSECA, M.J., 1998, *Caserío Uxinas (Zamudio). Informe sobre Patrimonio Histórico*. Bilbao.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M., 1975. *Itineraria Hispana. Fuentes para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid-Granada: Universidad de Valladolid y Granada.
- SANTOS YANGUAS, J., 1989. Aspectos de la presencia romana en el territorio de Autrigones, Caristios y Várdulos. *VII Cursos de Verano en San Sebastian. El Solar Vascón en la Antigüedad. Cuestiones de Arqueología, Epigrafía, Lengua e Historia*. Donostia: U.PV, pp. 149-174.
- SANTOS YANGUAS, J., 1988, Identificación de las ciudades antiguas de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, *Studia Historica, Historia Antigua VI*, pp. 121-130.
- SANTOS YANGUAS, J., EMBORUJO, A., ORTIZ DE URBINA, E., 1992, Reconstrucción Paleogeográfica de autrigones, caristios y várdulos. En: Almagro Gorbea, M & Ruiz Zapatero, G., 1992. *Paleoetnología de la Península Ibérica. Complutum*, 2-3. Madrid, pp. 449-468.
- SOLANA SAINZ, J.M., 1978. *Autrigonia Romana. Zona de contacto Castilla-Vasconia*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- TARACENA, B.; FERNÁNDEZ DE AVILÉS, A., 1945, Memoria sobre las Excavaciones en el Castro de Navárniz (Vizcaya), Bilbao.
- TORRECILLA, M.J.; AGIRRE, I.; BARRIO, J.A., 1991, *Bizkaia: Guía del camino de Santiago*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- UNZUETA, M.; MARTÍNEZ, A., 1989, Forua. Un asentamiento romano altoimperial en la franja cantábrica del País Vasco, en J. Santos Yanguas (ed.), *VII Cursos de Verano en San Sebastián., El solar vascón en la Antigüedad. Cuestiones de Arqueología, Epigrafía, Lengua e Historia*, Donostia, pp. 37-47
- UNZUETA, M.; MARTÍNEZ, A., 1988, Estudio del material romano de la cueva de Peña Forua (Forua, Bizkaia), Bilbao.
- VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA; J.M.; URÍA, J., 1949, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, vols. I-III.
- V.V.A.A., 1996, Nuevos hallazgos arqueológicos en Irún-Oiasso, *Arkeolan*, n.º 1, p.7.
- V.V.A.A., 1996, El puerto romano de la C/ Santiago (Irún). Aproximación a la ciudad vascona de Oiasso, *Arkeolan*, n.º 1, pp. 26-27.
- YBARRA Y BERGÉ, J., 1958, Catálogo de Monumentos Históricos y Artísticos de Vizcaya, Bilbao.
- ZABALA, A.; González, D. (dir.), 1987, *Monumentos de Bizkaia. Uribe-Busturialdea, Lea-Artibai*, Diputación Foral de Vizcaya.
- ZABALA ETA OTZAMIZ TREMOYA, 1929, *Historia de Bermeo*, Tomo I, Imprenta Gaubeca, Bermeo.

ARCHIVOS CONSULTADOS

A.H.D.B., Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia, Fondos: Corregimiento, Administrativo, Judicial, Obras Públicas, Notarial.

En el mismo Archivo se consultaron:

A.M.L, Archivo Municipal de Lezama

A.M.Z, Archivo Municipal de Zamudio

A.H.PV, Archivo Histórico Provincial de Vizcaya.

Archivo Eclesiástico de Cenarruza.

C.O.A.V.N., Colegio Oficial de Arquitectos Vasconavarro. Archivo Histórico.

Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia

