



VÍAS DE COMUNICACIÓN EN TERRITORIO AUTRIGÓN, CARISTIO Y VÁRDULO*

Markel Gorbea Pérez¹

El conocimiento de la red viaria romana que albergó nuestro suelo está yendo en aumento gracias a que todos los trabajos de investigación que tratan

* Trabajo realizado dentro del Proyecto de Investigación de la UPV/EHU 00106. 130-H-14043/2001

¹ Becario F. P. I. del Gobierno Vasco y miembro del Departamento de Estudios Clásicos de la Facultad de Filosofía, Geografía e Historia de la UPV/EHU de Vitoria-Gasteiz.

sobre el País Vasco y alrededores en época romana, incluyen un estudio sobre vías de comunicación, lo cual resalta por un lado la importancia de dichas vías para el territorio y para los propios investigadores y, por otro, contribuye a un conocimiento progresivo del panorama viario vasco en época romana.

Entorno al cambio de era las tierras del cantábrico oriental fueron el escenario de profundas e importantes transformaciones derivadas de la presencia del mundo romano. Los datos materiales que atestiguan los primeros contactos se remontan a época julio-claudia. Valga como ejemplo los yacimientos de *Oiasso* (irún), *Portus Amanum* (Castro Urdiales) o el campo de batalla de *Andagoste* (Cuartango, Álava) más hacia el interior.

Es por lo tanto en este periodo también cuando se va configurando la red viaria en nuestro territorio sobre unos grandes ejes vertebradores de los que se derivan ramales secundarios. Estamos hablando de las vías 32, 34 y 1 del Itinerario de Antonino al Sur, la vía de *Tarraco* a *Oiasso* por el Este, la *Pisoraca–Portus Amanum* al Oeste y la vía maris del cantábrico basada en la navegación de cabotaje. Estas vías forman entorno al País Vasco una especie de cuadrado que lo enmarca y lo define como zona de clara influencia militar primero, y comercial después, en el mundo romano.

Destaca por su importancia la denominada *Iter XXXIV De Hispania in Aquitania ab Asturica Burdigalam*. Es la vía situada más al Norte de las que atraviesan Hispania en sentido transversal, con el claro propósito de acercar el Norte Peninsular con el Arco Atlántico. Es muy probable que su origen sea militar, en el comienzo de las Guerras Cántabras (29–19 a. C.) por la necesidad de traslado de tropas desde los campamentos militares situados más al Oeste en *Segisamon* (Sasamón, Palencia) y parece que posteriormente, en el año 12 a. C Solana Sainz (1988, p. 81), *Pisoraca* (Herrera de Pisuerga).

El trazado de la vía no ofrece ninguna dificultad desde que comienza en Astorga (*Asturica Augusta*) y va atravesando las provincias de León, Palencia y

Burgos. Llegada a este punto está claro que pasa por Briviesca (*Virovesca*) y se acerca hasta Pancorbo; pero desde aquí, ya muy cerca de adentrarse en territorio alavés, surgen las dudas acerca de su trazado.

Tradicionalmente autores como L. de Prestamero (1900) y J. Colas (1921) defendían que la *iter* 34 desde Pancorbo bajaba a Miranda de Ebro y Arce Mirapérez, donde ubicaban *Deobriga*. Sin embargo autores como A. Blázquez (1930, p. 12), C. Sánchez Albornoz (1974, pp. 56-57) y A. R. de Miguel (1986, p. 19), defienden Puentelarrá como posible ubicación de la *civitas* autrigona de *Deobriga*. I. Filloy y E. Gil (2000, p. 39) estiman, por último, que hay que situarla en Cabriana (Comunión), ubicación que parece la más correcta por la entidad de los restos arqueológicos encontrados en este yacimiento, de entre los que destaca su conjunto termal.

Por lo demás, una vez salvado el obstáculo de la entrada por *Deobriga* y, según qué trazado se elija, hasta su llegada a Iruña – Veleia, el itinerario de la vía dentro del territorio alavés no presenta mayores complicaciones². Desde Iruña pasa por Lermenda, Zuazo de Vitoria, Armentia, el barrio de Mendizorroza³, Arcaya, Ascarza, Argandoña, Alegría-Dulantzi, zona en la que se ubica *Tullonium*, Ezquerecocha, Gaceo, Salvatierra y San Román de San Millán donde estaba la *mansio* de Alba. Una vez pasado este punto, la calzada ya se adentra en tierras navarras a través de la Burunda en su discurrir hacia *Pompaelo* y finalmente hasta Burdeos.

² Tenemos el miliario de Errekaleor encontrado en las cercanías de Arcaya y que está dedicado al emperador Póstumo (258-260 d.C.). Estudio realizado por J. A. Abásolo, R. Loza y J. A. Sáez de Buruaga (1983, pp. 427 y ss.)

³ Ubicación del yacimiento arqueológico de Salbaterrabide, propuesto por I. Filloy y E. Gil (2000, p. 64) como la posible ubicación de *Suessatium*. Considero que esta afirmación es un poco arriesgada ya que el yacimiento se encuentra arrasado y los datos que tenemos son de 1918 de una campaña sistemática de intervenciones dirigida por los HH. Marianistas, pero muy mal acometidas dichas labores. De todas formas se trata de una necrópolis de hoyos de incineración de la Segunda Edad del Hierro y con una secuencia de ocupación romana desde el siglo I d.C. al V, pero a la que hoy en día no se puede sacar más información porque se encuentra completamente arrasada, levantándose sobre ella una urbanización de viviendas.

La numerosa documentación⁴ para esta vía nos permite conocer en territorio alavés las *mansios* citadas de *Deobriga*, *Veleia*, *Suessatio*, *Tullonio* y *Alba*. Tradicionalmente estos enclaves se han identificado con Puentelarrá, Iruña, Arcaya, zona de Alegría y Albéniz respectivamente. La polémica sobre la correcta ubicación de estas *mansios* es ya todo un clásico en la historiografía. Siendo más precisos, esta polémica tiene su razón de ser en las diferentes propuestas existentes para situar *Deobriga*, una vez atravesado el enclave estratégico de *Virovesca* (Briviesca)⁵, y pasar por *Vindeleia* (Cubo de Bureba), la calzada penetraba en el actual territorio alavés por *Deobriga*. Las diferentes posturas son Puentelarrá, Cabriana (Comunión) y las cercanías de Miranda de Ebro. La correcta a mi modo de ver es Cabriana (Comunión)⁶, tal y como afirman I. Filloy, E. Gil (2000, p. 63) debido a la importancia de sus restos arqueológicos y sobre todo por su conjunto termal, elemento imprescindible en toda *mansio* del cual carecen Puentelarrá y Arce Mirapérez (Miranda de Ebro).

Pero al margen de polémicas, lo que hay que destacar sobre todo es la importancia vital que este eje tiene sobre el territorio alavés para su desarrollo e integración en la órbita romana; importancia que hay que trasladarla a sus actuales vecinas Guipúzcoa y Vizcaya como punto de arranque de otros ramales secundarios y caminos (que no calzadas probablemente), que alcanzaron estos territorios propiciando así también el desarrollo de estas dos provincias.

⁴ Hablamos sobre todo de Plinio, (NH III. 3. 26), Ptolomeo (II, 6, 52) para las *mansios*, Itinerario de Antonino (453. 8.) y el Anónimo de Ravenna (IV. 45. 320) para la propia vía. Pero sobre todo hay que tener presente la obra de J. M. Roldán Hervás (1973): *Itineraria Hispana*. Valladolid

⁵ Punto donde se bifurca la *Iter I* en la *Iter XXXII*, por un lado, que sigue más o menos el curso del Ebro más hacia el sur de la provincia de Álava; y en la *Iter XXXIV*, por otro lado, que sube por *Deobriga* para adentrarse en plena provincia de Álava y atravesarla transversalmente.

⁶ Puentelarrá se descarta por sí sola, puesto que no hay ningún yacimiento romano. Arce-Mirapérez (Miranda de Ebro) plantea más dudas razonables, ya que sí se constata la existencia de materiales romanos pero tan sólo en prospección. Pero la orografía del terreno, en altura, no es la apropiada para el establecimiento de una *mansio* y hace pensar más en un asentamiento de la Edad del Hierro tipo castro, que se mantuvo con ocupación hasta el Altoimperio.

Otro aspecto a destacar es que la vía a su paso por el actual territorio alavés, va uniendo enclaves poblacionales de distintos pueblos o etnias, es decir, *Virovesca*, *Vindeleia* y *Deobriga* son *civitates* autrigonas; *Veleia* y *Suestatium* son caristias, mientras que *Tullonium* y *Alba* son várdulas. Esto supone una mayor permeabilidad entre estos pueblos, ya que disponen de una calzada que une sus territorios y que a través de la cual pueden discurrir todo tipo de mercancías, personas o ideas.

La siguiente vía a tratar es la *Pisoraca – Portus (S)amanun – Flaviobriga*, calzada de gran importancia geoestratégica y comercial, ya que une la meseta con el mar cantábrico atravesando una pequeña zona en Vizcaya, marcando un eje Norte-Sur. Esta vía destaca por su parquedad en hallazgos arqueológicos, aunque su recorrido se sigue por los restos epigráficos⁷ que se conservan en Burgos y en Cantabria, extrañamente concentrados éstos últimos en el Valle de Otañes.

Sea como fuere, la existencia de esta vía supone obligatoriamente el paso por la zona de las Encartaciones vizcaínas, y más concretamente su recorrido sería: la vía a su paso por la provincia de Burgos transcurriría por Burceña, Nava de Ordunte*, Gijano*, Santecilla* y El Berrón⁸, límite geográfico con Vizcaya. Ya en zona vizcaína atravesaría Balmaseda, Malabrigo, Ocharan, Avellaneda, Beci, Carral, Mercadillo, Capetillo, Jarralta y el puerto de las Muñecas que corresponde ya a Cantabria. Desde allí pasaría por el Valle de Otañes, Guriezo y Valtezana, todas ellas con restos de miliarios, para llegar finalmente a *Portus Samanum* y a Flaviobriga, actual Castro-Urdiales.

⁷ Los primeros restos epigráficos encontrados a propósito de esta vía son los miliarios de Ocharan y Avellaneda, sitios en la zona de las Encartaciones en Vizcaya, y el de El Berrón, hallado en la misma localidad y que determina la dirección y recorrido de la vía. Los dos primeros son objeto de polémica entre sus descubridores A. Rodríguez Colmenero y M. López Rojo, (1979, pp. 209-216), y J. M. Solana Sainz y T. Mañares (1985) pp. 175-176, quienes defienden que este miliario es falso, precisamente por su similitud con el de El Berrón. Este dato también lo recogen sus descubridores para proponer todo lo contrario y defender que precisamente por sus similitudes, se constatan como auténticos los miliarios de Avellaneda y Ocharan.

⁸ Los lugares señalados con un asterisco poseen restos de miliarios.

De esta vía hay que destacar que no es citada en el Itinerario de Antonino, lo cual tampoco supone un dato fundamental para determinar su existencia o no, ya que el Itinerario no es un compendio mandado hacer por la administración romana, sino más bien una recopilación privada, a modo de libro para viajeros del Imperio romano. De hecho, se conocen muchos tramos por arqueología y epigrafía que no se citan en el Itinerario. Por otro lado, parece evidente la necesidad de unir la costa con el interior, más si cabe hablando de este asentamiento tan prontamente afín a los intereses romanos como es *Portus (S)amanum*, ya que se conoce que entabló relaciones con los romanos en época de las Guerras Cántabras en 19 a.C., atestiguado por las fuentes, Plinio, NH. (IV, 110-111) y las recientes excavaciones en Peña Sámano – Castro Urdiales (dirigidas por R. Bohigas y M. Unzueta)⁹, lugar de asentamiento de este pueblo prerromano. El estatuto de colonia, citada como tal por Ptolomeo (II, VI, 7), ya con el nombre de Flaviobriga, no lo obtuvo probablemente hasta el año 74 d.C., fecha de la concesión del *Ius Latti* por Vespasiano¹⁰.

Además hay que destacar las condiciones favorables para la existencia de esta vía, un territorio abierto al mar por un lado y con montes a sus espaldas para defenderlo, un lugar pacificado a finales del siglo I a.C. y que pronto adopta las formas de vida romanas. Además en el año 70 d.C. tras las Guerras en el Rin muchos soldados son licenciados y se les asignan tierras en esta zona, por lo que parece lógico su estatuto de colonia en el 74 d.C., y una

⁹ Bohigas Roldán, R; Unzueta Portilla, M; Molinero Arroyabe, J. T. y Fernández Palacios, F. (1999). El Castro de la Peña de Sámano: Oppidum (S)amanorum. En Iglesias Gil, J.M. y Muñiz Castro, J.A. (eds.) *Regio Cantabrorum*, pp. 79-90. También recogido en Molinero Arroyabe, J.T. (2000). *Carta arqueológica de Castro-Urdiales (Cantabria). Paleolítico-Edad del Hierro*. pp. 187-199.

¹⁰ Aunque hay que señalar que en este punto tampoco se ponen de acuerdo los autores. Por cuanto aceptan que se produjo en época Flavia, discrepan en el tipo de *deductio* que conformó su población. Para García Bellido (1959, pp. 505-506) la citada *deductio* se realizó con veteranos de las Guerras Judaicas en torno al 71 d. C. Yo acepto la versión de Solana Sainz que defiende que se hizo con veteranos del frente del Rin en el 74 d. C., coincidiendo con la concesión del *Ius Latti*.

colonia no puede carecer de unas buenas vías de comunicación, más si cabe, si es una colonia con eminente carácter comercial como en este caso.

Por último y más importante, tenemos la existencia de un miliario de época del Emperador Tiberio aparecido en Otañes¹¹ que se remonta al 33 d.C., y otros dos del Emperador Nerón del 61 d.C. aparecidos en *Pisoraca*¹² (Herrera de Pisuerga) y que marcan la milla I entre las ciudades de *Pisoraca* y Flaviobriga. Además y para confirmar estos datos tenemos otro miliario aparecido en Otañes de época del Emperador Domiciano¹³ correspondiente al 85 d.C. en el que cita la reforma de las vías y los puentes deteriorados por el tiempo, lo que implica una existencia anterior de dicha vía de forma irrevocable.

Deobriga-Flaviobriga es la vía que posibilita la comunicación entre el valle del Ebro y la costa Cantábrica. Por Deobriga, el actual yacimiento de Cabriana, sabemos que pasa la *iter* XXXIV ya explicada con anterioridad, y parece lógico pensar que desde allí salga un ramal hacia el Norte que busque la costa subiendo de manera transversal en un eje Sur-Norte hasta alcanzar el Cantábrico. Deobriga se convertiría así en un punto estratégico fundamental, con un flujo bidireccional continuo de mercancías.

Por lo tanto, partiendo desde este punto, el trazado de la calzada sube hacia el Norte coincidiendo su recorrido casi por completo con la actual carretera A-2122 hasta Puentelarrá, lugar donde empieza a transcurrir de forma

¹¹ BRAH.LIII.454-468. [TI(berius) CAESAR DIVI AV(gusti) F(ilius) / DIVI IV [LI N(epos) AVG(ustus) PONT(ifex) MAX(imus) / CO(n)S(ulatu) [V IMP(erio) IIX TRIB(unicia) / POTE[ST(ate) XXXVI / A PIS(oraca) M(illia) [CLXXXV(...)] /

¹² CIL II.4888. NERO CLAUDIVS DIVI / CLAVDI(i) F(ilius) CAESAR AVG(ustus) / GER(manicus) PONT(ifex) MAX(imus) TRIB(unicia) / POTES(tate) VIII / IMP(erio) IX CO(n)S(ulatu) IIII / A PISORACA M(illia) CLXXX
BRAH LII, 543-564 y BRAH LIII, 454-468. [NERO CL AUDIVS [DIVI / [CLAVD I F(ilius) CA[ES(ar) AVG(ustus) / [GER(manicus) PO NT(ifex) M[AX(imus) TRIB(unicia) / [POTESTA TE VI[II IMP(erio) IX CO(n)S(ulatu) IIII / [A PISORACA M(illia) / CLXXXVII /

¹³ DVRIVS IV 1974. CAESAR DIVI VESP(asiani) F(ilius) / DOMITIANVS AVG(ustus) GER(manicus) / PONT(ifex) MAX(imus) TRIB(unicia) POTES(tate) / P(ater) P(atriciae) CO(n)S(ulatu) XI DESIG(natus) XII / CENSORIAE POTES(tatis) / [VIAS VETVS TATE CORRVP(tas) / ATQVE PONTES REF(ecit) /

paralela al río Omecillo hasta llegar a la siguiente *mansio* del camino, *Vxama Barca*, donde de nuevo nos encontramos con serias controversias en su localización¹⁴. Sube entonces por el valle del Omecillo-Tumecillo hasta Orduña y, desde allí, por el valle del Cadagua, alcanza el Cantábrico en Flaviobriga, enclave de gran importancia comercial por su puerto de mar y que supone además una terminación lógica de esta vía que parte desde Deobriga, porque así quedan unidas la *Vía Maris* y la vía terrestre De Hispania in Aquitania ab *Asturica Burdigalam*.

La calzada *Oiasso-Tarraco* recorre *Tarraco* (Tarragona), *Caesaraugusta* (Zaragoza), *Pompaelo* (Pamplona) y finalmente *Oiasso* (Irún), (Estrabón III, 4, 10). La importancia de esta vía está en que une el Mediterráneo y el Cantábrico de forma terrestre, salvando el imponente escollo que suponen los Pirineos. Sin duda esto se hace para, en un primer momento, facilitar la llegada de tropas romanas a la zona, y después conformarse como una vía comercial. A este planteamiento le avala el hecho de que desde muy pronto conocemos, gracias a las fuentes, la existencia de la vía y el hecho de que los principales enclaves que va uniendo están todos ellos en la órbita romana para el siglo I a.C. La primera referencia a la vía se encuentra en Estrabón (III, 4, 10) donde nos dice que la calzada que parte de *Tarraco* llega hasta los vascones (separados por 2.400 estadios) situados al borde del Océano, citando a *Oiasouña* como ciudad alzada sobre el mismo Océano y muy próxima a la frontera entre Aquitania e Iberia.

La siguiente mención es de Plinio (III, 3, 39) donde aporta el dato de la distancia que separa *Tarraco* de *Oiasso* (307.000 pasos), aunque sin citar expresamente la vía. Con estos datos y sin entrar más profundamente en ellos,

¹⁴ Este núcleo de población autrigón siempre ha estado relacionado con Osma de Valdegovía; destacar entre otros a Henao (1689, p. 306), Llorente (1806, p. 16), Cean Bermúdez (1832, p. 179) o Sánchez Albornoz (1929, p. 357); pero otros autores han propuesto emplazamientos cercanos como El Manzanal M^a. L. Albertos (1978, pp. 288 ss.) o Las Ermitas (Espejo) Sáenz de Urturi (1975 y 1977), apreciación esta última que cobra más fuerza a medida que se van conociendo los resultados de las excavaciones realizadas en este yacimiento.

ya se observa la importancia que esta vía tuvo desde bien temprano. De este modo, el trazado de esta vía a su efímero paso por Guipúzcoa se puede reducir a que la calzada, una vez superado el puerto de *Velate* (Navarra), alcanza el valle del Bidasoa que le lleva hasta *Oiasso*. Pero más relevante para este estudio es la influencia que las vías pueden ejercer sobre las poblaciones várdulas y caristias que se encuentran cercanas a ellas.

Partiendo de la *De Hispania in Aquitania ab Asturica Burdigalam* en su tramo desde *Veleia* a *Pompaelo*, se observan una serie de accesos naturales a la zona del País Vasco Atlántico que se pueden considerar como caminos (no calzadas) de origen romano. Sitios en donde además es frecuente encontrar restos romanos: son el puerto de Lizarrusti, el puerto de Echegárate, El túnel de San Adrián y el puerto de Arlabán¹⁵.

Tomando como referencia estos pasos, se comunicaría la actual provincia de Guipúzcoa con una o varias *mansios* de la *iter* XXXIV como pueden ser *Alba* (Albéniz) o *Tullonium* (zona de Alegría-Dulantzi). Se observa además que sobre el mismo eje Noreste-Suroeste hay una continuidad de 6 castros de la Edad Hierro¹⁶ y que además, este eje se iniciaría en el propio *Oiasso*. Se vislumbra, por tanto, una vía de comunicación que parece pudiera existir ya como camino en la II Edad del Hierro. Destacar además que pondría también en comunicación 4 importantes núcleos mineros con el puerto de *Oiasso*, minas de *Listormendi* y *Otañes*, *Arditurri*, *Peñas de Aia* y las propias minas de *Oiasso*¹⁷.

Por último y para cerrar el cuadro de comunicaciones que enmarca a la actual Comunidad Autónoma del País Vasco, tenemos la *Vía Maris*, compuesta de una serie de puertos o fondeaderos por los que saldrían y entrarían

¹⁵ Esteban Delgado. (1990, pp. 92-98)

¹⁶ Boluntxo, Santiagomendi, Buruntza, Basagain, Intxur y Murumendi.

¹⁷ Ver mapa al final del documento.

mercancías para el comercio. La existencia de estos centros la conocemos gracias a las fuentes y a hallazgos arqueológicos que así lo atestiguan.

El *Portus Samanum*, o Flaviobriga, bien documentado¹⁸ y desde el cual se establecería una red comercial de navegación de cabotaje con la costa vasca y que desde ésta, a su vez, se establecería una red de navegación fluvial para comunicarse con el interior. Sabemos por documentación medieval que la práctica totalidad de las desembocaduras de los ríos vizcaínos eran navegables, algo que ahora es inviable debido a que la erosión de los montes cercanos y su posterior deposición en las cuencas han cambiado por completo la hidrografía vizcaína actual con respecto a época medieval y por supuesto romana. Estos centros serían Forua, Portuondo, Lekeitio, Guetaria, Zarauz y el propio *Oiasso*.

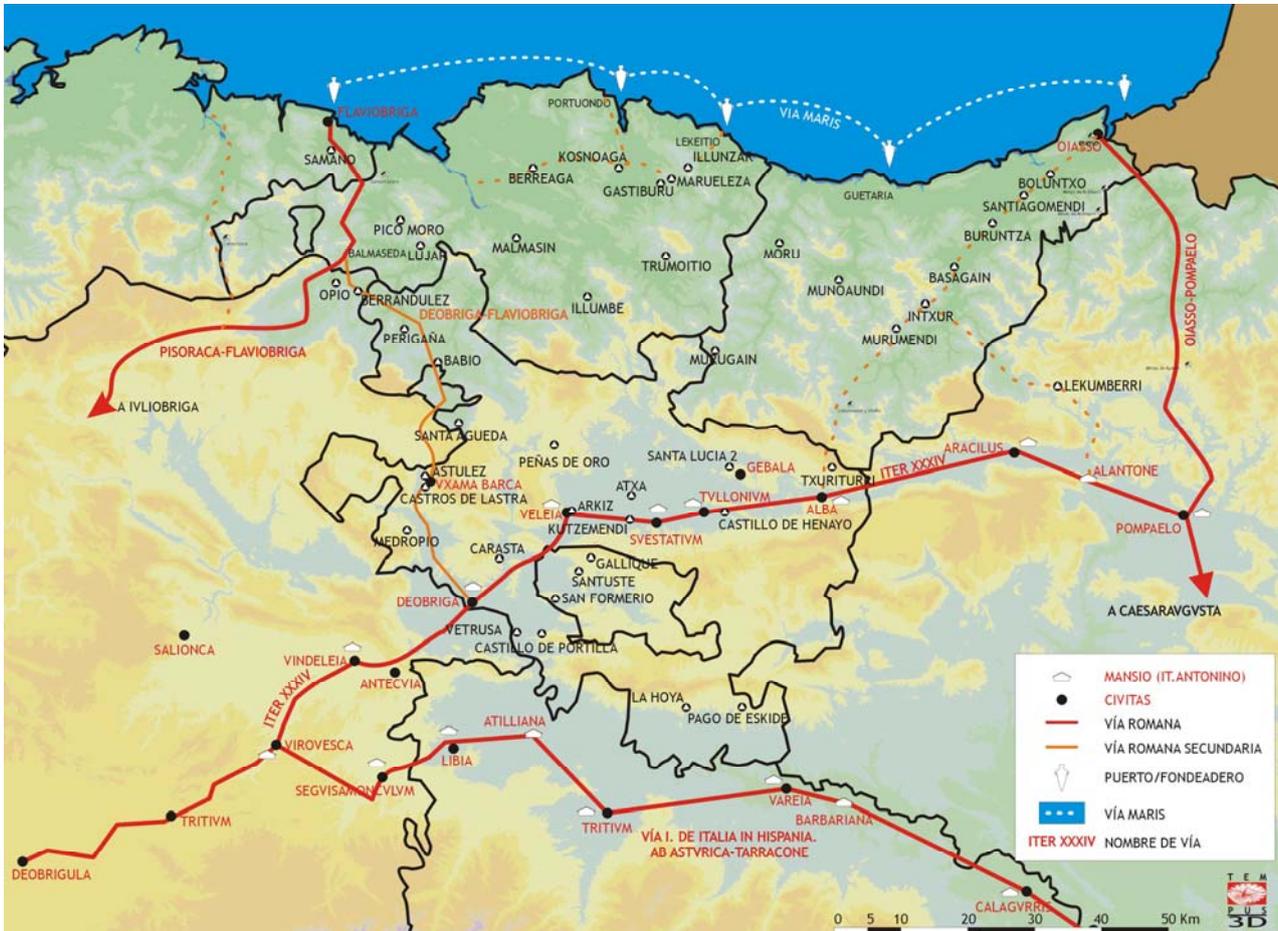
En lo que respecta a las fuentes clásicas, la mejor descripción de las unidades de población costeras nos la da Plinio¹⁹, NH. (IV, 20, 110-111), y después Ptolomeo (II, VI, 7-10) aunque es menos descriptivo y cita menos núcleos de población costera. Con ello nuevamente se plantea una polémica, la identificación de *Oiasso* y Flaviobriga es clara, pero no sabemos aún donde se situaban *Morogi*, *Menosca* Y *Vesperies* que cita Plinio. Los intentos han sido numerosos y todos ellos fallidos, por lo que la excavación arqueológica de los núcleos costeros actuales anteriormente citados tiene la última palabra al respecto.

A la vista de los yacimientos y restos que tenemos en la costa vasca parece lógico pensar que era una zona de tránsito entre el Adour francés y el

¹⁸ Desde el punto de vista de la arqueología caben destacar los estudios de A. Azcárate y M. Unzueta (1987, pp. 129, 138-144); C. Fernández Ochoa y A. Morillo (1993, pp. 225-231) y M. J. Fernández Fonseca (1996, pp. 41-105). En lo que respecta a las fuentes literarias, es sobre todo Plinio el que da la clave NH (IV, 20, 110) en la ya comentada frase "(...) y el puerto de los amanos, donde está la colonia de Flaviobriga."

¹⁹ Desde el Pirineo por el Océano se encuentran los bosques de los vascones, Oyarsón, las poblaciones de los várdulos, los morogos, Menosca, Vesperies y el Puerto Amano, donde ahora está la colonia Flaviobriga. Sigue la región de los cántabros con nueve pueblos (...)

importante puerto comercial de Flaviobriga. Esto implica la existencia de una vía comercial por mar, además de la terrestre, y cuyos restos son casi más importantes, o más numerosos, que los de calzada.



REFLEXIONES

A modo de conclusión y para recapitular brevemente lo expuesto hasta ahora debemos fijarnos en el recuadro geográfico que enmarca en forma de vías de comunicación, bien conocidas, a la Comunidad Autónoma del País Vasco. Este recuadro produjo una serie de caminos de menor entidad, secundarios, que unían las zonas portuarias con los enclaves poblaciones de interior. Es probable que esta red secundaria no fuera completa, y simplemente fueran caminos que unían núcleos puntuales, de ahí que no hayan perdurado en el tiempo. También es probable que la navegación fluvial estuviera mucho más desarrollada de lo que sabemos o podemos suponer por los restos arqueológicos, y que por tanto, la costa y el interior estuvieran comunicados por transporte fluvial mayoritariamente y no terrestre.

Como contrapunto a esta idea tenemos la clara alineación de 6 yacimientos conocidos de la II Edad del Hierro en Guipúzcoa, que se unirían a su vez con dos enclaves de transporte y mercancías, *Oiasso* por el Norte y Alba o *Tullonium* por el Sur, algo que parece lógico y que se atestigua en todos los rincones del Imperio, la unión de una arteria importante marítima con otra de similares características terrestre a través de una vía secundaria. Además a este respecto destacar la probable existencia de ese camino antes de la llegada de Roma, por lo que se puede intuir un comercio prerromano para el siglo II y I a. C. probablemente relacionado con la minería del hierro y plomo de las cercanas minas ya citadas y que conocieron su mayor intensidad de explotación en el Alto imperio.

Si damos validez a esta hipótesis, se podría trasladar a otras zonas de similares características en el ámbito vasco, como una posible vía que uniera los enclaves de la ría de Guernica, Bilbao y Balmaseda, para enlazar con la que llega hasta Flaviobriga. Además en época medieval este mismo trazado se afirma como el "camino de santiago vasco", y aunque carecemos de

argumentos de peso para afirmarlo, sí que puede funcionar como hipótesis de trabajo para una nueva investigación de las vías de comunicación y el poblamiento en la Comunidad Autónoma Vasca en época romana.

BIBLIOGRAFÍA

ABÁSULO, J. A, LOZA, R. y SAÉZ de BURUAGA, J. A. (1983): "Columna Miliaria de Errekaleor (Vitoria-Álava)." E.A.A. 11, pp. 427 ss.

BOHIGAS ROLDÁN, R; UNZUETA PORTILLA, M; MOLINERO ARROYABE, J. T. Y FERNÁNDEZ PALACIOS, F. (1999): "El Castro de la Peña de Sámano: Oppidum (S)amanorum". En Iglesias Gil, J. M. y Muñiz Castro, J. A. (Eds.) Regio Cantabrorum, pp. 79-90. Santander.

CEPEDA OCAMPO, J. J. (2001): La romanización en los valles cantábricos alaveses. El yacimiento arqueológico de Aloria. Museo de Arqueología de Álava. Exposiciones. Vitoria.

ESTEBAN DELGADO, M. (1990): El País Vasco Atlántico en época romana, San Sebastián.

ESTEBAN DELGADO, M.; IZQUIERDO MARCULETA M. (1995): "La cerámica de paredes finas engobada como síntoma de las relaciones del Bajo Bidasoa con el Valle medio del Ebro". Munibe 47. pp. 221-226.

FERNÁNDEZ FONSECA, M. J. (1996): La red viaria romana en el Norte de Burgos. Valles de Mena, Losa y Sotoscueva. Vitoria. (Memoria de licenciatura presentada en la U.P.V / E.H.U)

FERNÁNDEZ OCHOA, C. Y MORILLO CERDÁN, A. (1993): "La ruta marítima del Cantábrico en época romana", Zephyrus 46, pp. 225-231.

FERNÁNDEZ PALACIOS, F. (2001): "De Situ Morogiae: una investigación parcialmente fallida y nuevas propuestas." En Hispania Antiqua 25, pp. 35-46. Madrid.

FILLOY NIEVA, I. y GIL DE ZUBILLAGA, E. (2000): La romanización en Álava. Catálogo de la exposición permanente sobre Álava en época romana del Museo de Arqueología de Álava, Vitoria.

IGLESIAS GIL, J. M. y MUÑIZ CASTRO, J. A. (1992): Las comunicaciones en la Cantabria romana. Servicio de Publicaciones Universidad de Cantabria. Santander.

IGLESIAS GIL, J. M. (1994): Intercambio de bienes en el cantábrico oriental en el Alto Imperio romano. Servicio de Publicaciones Universidad de Cantabria. Santander.

IZQUIERDO MARCULETA, M. T. (1997): "La cultura material como indicador de relaciones económicas. Aportaciones desde el mobiliario cerámico de época romana recuperado en Gipuzkoa." En *Isturitz* 8, pp. 385-414.

MARTÍNEZ SALCEDO, A. (1997a): "Redes de distribución y comercio en época romana en Bizkaia a través de los testimonios proporcionados por el ajuar cerámico". En *I Coloquio internacional sobre la romanización en Euskal Herria*. *Isturitz* 8, pp. 359-384.

MARTÍNEZ SALCEDO, A. (1997b): "La cultura material de época romana en Bizkaia: testimonios en torno a la actividad económica". En *I Coloquio internacional sobre la romanización en Euskal Herria*. *Isturitz* 8, pp. 565-578.

MARTÍNEZ SALCEDO, A.; UNZUETA PORTILLA, M. (1995): "El asentamiento romano de la ensenada de Portuondo (Pedernales-Mundaka, Bizkaia)". *Kobie* 22, pp. 107-136.

MIGUEL, A. R. de (1986): "Caminos y comunicaciones en Euskal Herria durante época romana". *Ernaroa*, 3, Universidad de Deusto, pp. 7-47.

PEÑALVER IRIBARREN, X. (2001): *El hábitat en la vertiente atlántica de Euskal Herria. El Bronce Final y la Edad de Hierro*. Bilbao.

PÉREZ GONZÁLEZ, C. e ILLARREGUI GÓMEZ, E. (1992): *Ideas sobre la romanización del mar Cantábrico*. Universidad Internacional SEK, Santiago de Chile.

UNZUETA, M. (1994): "Indigenismo prerromano en la vertiente cantábrica del País Vasco: fuentes documentales y contexto arqueológico." *Illuntzar*, 94, pp. 101-112.

UNZUETA, M. (1996): "El periodo romano en la vertiente atlántica de la Comunidad Autónoma Vasca: las evidencias arqueológicas del proceso romanizador (siglos I a. C. a II d. C.). En C. Fernández Ochoa (Coor.) *Finisterres Atlánticos en la antigüedad. Época prerromana y romana. Homenaje a M. Fernández Miranda*, Gijón-Madrid.

UNZUETA, M. y OCHARÁN, J. A. (1999): "Aproximación a la conquista romana del cantábrico oriental: el campamento y/o campo de batalla de Andagoste (Cuartango, Álava)" En Iglesias Gil, J. M. y Muñiz Castro, J. A. (Eds.) *Regio Cantabrorum*, pp. 125-142. Santander.