

## LA SITUACIÓN DE LA ANTIGUA OIASSO

---

En el número 3.º de la «Revista internacional de los estudios vascos», se publicó un interesante artículo del Sr. Campión, titulado «Sobre los nombres de la antigua Baskonia».

Al examinar el distinguido filólogo la etimología del nombre Oyarzun, dice lo siguiente.

«Á juicio de M. Jullian hay que distinguir entra la villa de Oyarzun (antigua Oiasso) y su puerto, el actual Pasages, que se llamó, según documentos citados por el P. Risco en La Vasconia (págs 152-153) puerto de Oyarzo y Oyarzun. De esta manera se concilian el aserto de Strabon de que Oiasso, ciudad, estaba situada sobre el mar Oceano, y el hecho de que entre Oyarzun y el mar median varios kilómetros». Y añade en nota el Sr Campión «11 kilómetros 481 metros; Véase el Estado N° 2 de los Estados indicadores de las distancias existentes por carreteras entre pueblos y puntos importantes de la Provincia de Guipúzcoa».

Hace ya bastante tiempo que resido la mayor parte del año en Rentería. Conozco por tanto, la comarca de Pasages, Rentería, Lezo y Oyarzun y nada tiene de particular que al leer la distancia que apunta el Sr Campión, comprendiese yo desde luego que había en ella un error material de medida ó bien un error de imprenta.

Así era en efecto, y lo demuestra la Nota inserta en la página 283 de la misma Revista citada, entrega de Mayo-Junio del corriente año. Según dicha Nota, el texto del Sr. Campión, troncado en la imprenta, dice que la distancia desde Oyarzun à Fuenterrabía es la citada de 11 kilómetros y 481 metros, mientras que la existente entre Oyarzun y Pasages de San Juan es de 6,778 metros.

Desde Fuenterrabía hasta la desembocadura del Bidasoa habrá unos 2,500 m. y desde Pasages de San Juan á la entrada del puerto, 1,000 m.

Las distancias respectivas totales de Oyarzun al mar, son por tanto, de unos 14 kms y de unos 7 1/2 kms.

Ese punto de mero detalle está, por tanto aclarado, pero, me induce á hacer algunas observaciones que quizás sean pertinentes al caso.

Ocurre desde el primer momento una duda. Al decir Strabon que desde Oyarzun al mar media una distancia que representa, referida á las actuales unidades de longitud, varios kilómetros ¿se refiere á la distancia mínima horizontal, en línea recta desde Oyarzun hasta la línea de costa en alta mar, fuera de puertos y barras?, ó bien ¿habla Strabon de la distancia entre Oyarzun y la orilla más próxima adecuada para operaciones de embarque y desembarque, es decir, en condiciones, idóneas para el tráfico marítimo?

Si, á falta de las coordenadas de longitud y latitud, quiso Strabon establecer una medida que, en unión de otras, permitiese fijar con cierta seguridad aproximada la situación de Oyarzun, entonces, posible es que se refiriese á la línea horizontal mas corta desde el pueblo citado hasta la orilla de alla mar. No conozco el texto de Strabon y nada puedo afirmar en uno ú otro sentido, pero me inclino á creer que la distancia en cuestión es la de dicha línea de recorrido mínimo, por lo que adelante apunto. Midiéndola sobre el mapa con la escala, resulta ser de unos 5 1/2 kilómetros.

En cambio cuando algún géografo ó viagero se propone hacer una reseña del emplazamiento de una población determinada, en relación con sus medios de defensa militares, sus condiciones estratégicas, mercantiles, etc., etc., no se preocupa de la distancia á que puede estar dicho emplazamiento de la mar fuera de bahías y puertos, sino de la distancia desde dicha población á los muelles mas próximos, por los cuales le es posible recibir y expedir hombres, armas, vituallas, municiones, etc. Y tampoco cita en este caso la distancia medida horizontalmente y en línea recta, sino la longitud del recorrido por un camino de tránsito suficientemente fácil y exento de demasiadas vueltas, revueltas, subidas y bajadas que lo alarguen inútilmente.

Los habitantes de Oiasso podían ponerse en relacion con el mar, ó bien siguiendo un trazado sensiblemente igual que el de las carreteras actuales que por Rentería y Lezo conducen á Pasajes de San Juan, ó bien siguiendo aproximadamente el recorrido de la carretera que conduce á Fuenterrabía, pasando por Irún. Ambas líneas de comunicación se dirigen casi sin rodeos á los puertos citados, y dada la orografía de la comarca, es lo mas probable que en la época romana, hubiese caminos que, salvo variantes de detalle, tuviesen el trazado de nuestras carreteras, independientemente de las vías militares que, por razones

inútiles de aducir, se construían siguiendo mas bien las crestas de las montañas, que los thalwegs de los valles.

Adóptese el recorrido que se desée, siempre resulta de las cifras apuntadas, que la distancia desde Oyarzun al, mar, está comprendida dentro de la vaga designacion de *varios* kilómetros. Repito que desconozco el texto de Strabon, como desconozco tantísimos otros.

El caso es, que en la época romana, el mar llegaba á muy corta distancia de Oyarzun. Quizás, desde el pié de la colina sobre la cual está edificada la villa actual no hubiese 2 kms de recorrido valle abajo, hasta la orilla del mar, ó sea hasta un sitio en el cual se hiciese sentir el movimiento de flujo y reflujo de las mareas.

Si se quiere, ceñir el asunto, habría que determinar previamente el sitio ocupado por Oiasso. No he oido decir á nadie que se hayan encontrado restos ni vestigios de ella. Lo probable es que estuviese con corta diferencia en el mismo emplazamiento que nuestro Oyarzun. No cabe en efecto suponer que los antiguos fuesen á edificar en laderas muy inclinadas, y como el terreno presenta declives fuertes á la salida de la villa; cualquiera que sea la dirección que se tome, es de creer que Oiasso ocupaba casi forzosamente la actual situación de Oyarzun, porque tampoco se puede admitir la construcción de un poblado en la cresta del monte Urcabe, azotada por todos los vientos, y que no presenta explanación adecuada al caso.

Siento una vez más no ser erudito para dilucidar ese punto, pero, salvo demostración en contra, opino que la antigua Oiasso no debía en todo caso, distar mucho de la presente Oyarzun.

Vuelvo al punto principal de este breve escrito, que es la gran proximidad de Oiasso al mar dentro de puerto, en tiempos de la dominación romana.

Las areniscas cretáceas ó supra-cretáceas que, en potentes bancos forman la costa desde Oria al cabo Jaizquibel, presentan en su recorrido diferencias de dirección, sensibles á la simpla vista y que han determinado fallas ó quebraduras en las mismas. Una de esas grietas forma la boca de la bahía de San Sebastián y merced á ella, las olas y las corrientes marinas pudieron excavar en las calizas arcillosas blandas y margas sub-yacentes á las areniscas, la hermosa Concha, orgullo legítimo de la capital de Guipúzcoa.

El Urumea aprovecha para su desembocadura en la Zurriola, otra falla, sin la cual, ó hubiera venido á la Concha, ó de no haber existido ésta, hubiera formado con sus aguas un lago en las vegas de Loyola.

Por último, otra falla bien acentuada es lo que se llama el canal, el *fjord* del puerto de Pasages. Aquí no bastan los fenómenos de erosión

para explicar la formación de la bahía, con sus grandes fondos ó cotas de marea. No tengo noticias de que se haya medido el grueso de las arenas finas de la Concha, pero estimo, que debe ser pequeño, fijándome en las colinas del barrio de Gros que se consideraban como verdaderas dunas, hasta tanto que su desmante para rellenar la Zurriola y Amara, demostró que su esqueleto estaba constituido por las mismas calizas arcillosas y margas, recubiertas en pequeño espesor con arenas que los vientos echaron sobre ellas. En cambio los sondeos de Pasages que acusan 13, 15 y 20 metros de materiales de acarreo, demuestran que el fondo primitivo estaba á esas profundidades. Allí ni hay oleaje ni la marea con su flujo y reflujo puede ejercer sobre las rocas blandas la misma enérgica acción que en San Sebastián. Para explicar la formación de la larga y estrecha bahía de Pasages, es preciso recurrir á la hipótesis racional de una línea de hundimiento en la misma, coetánea probablemente con la apertura de las fallas citadas. No está tampoco demostrado que en la Concha no haya habido un fenómeno análogo de hundimiento, de esos que como Suess ha demostrado, explican la formación de muchos mares y lagos.

La falla del canal de Pasages no se prolonga mas acá de las areniscas porque las calizas y margas, rocas maleables y elásticas se plegaron ante el empuje de compresión que determinó la quebradura de las areniscas. Estas, rebeldes, fueron rotas; aquellas, acomodaticias, se doblaron. Pueden verse perfectamente sus pliegues en las canteras y desmontes de la carretera, en el recorrido desde Pasages-Ancho á Rentería.

Pero, en la pequeña península de Capuchinos, sea par una ú otra causa, las rocas son mas duras y resistieron algo á la compresión. De ahí, á mí juicio que el recorrido actual del río Oyarzun desde el extremo de la citada península hacia el Sur, en un trayecto de unos 500 ms, indique también, otra línea de quebradura, probablemente sincrónica con la que originó el fjord de Pasages. Pasado el sitio crítico, las aguas marinas y las corrientes fluviales formaron por erosión el brazo de mar, ocupado hoy en términos de Rentería y de Oyarzun mismo, por las fértiles vegas de aquellos municipios.

No se necesita consultar documento histórico alguno, sino simplemente observar la configuración del terreno, para convencerse de que el mar se extendía hasta muy cerca de Oyarzun en tiempos no tan remoto.

Si la mano del hombre no hubiera intervenido construyendo los diques de las vegas del término de Rentería, los muros de las 2 alamedas de dicha villa, etc., etc., hoy todavía las mareas cubrirían los

terrenos, subiendo mas allá del casco de población. Lo comprueba el hecho de que los terrenos de las vegas referidas, que han ido subiendo siempre algo con el aumento del humus, de los abonos sólidos etc., están todavía al presente mas bajos que el nivel de la pleamar, la cual llega á las casas del pueblo por el canal de Zubicho, en vías ahora de saneamiento y relleno.

Y vamos ya al caso, después de lo manifestarlo, un poco á modo de digresión.

El efecto de la corrosión de las rocas blandas, está contrabalanceado por los acarreo de los ríos, producto de los fenómenos de denudación originados por los agentes atmosféricos. Los barrancos formados por los movimientos de la corteza terrestre y exagerados, digámoslo así, por el empuje de las olas y la corrosión de las corrientes, se están rellenando en toda la costa Cantábrica con materiales de detricción de la tierra emergida. En el momento geológico actual, y hasta que nuevas presiones y contracciones de la corteza de nuestra planeta no originen otras depresiones ó desniveles, los fenómenos de acarreo son los dominantes, y van borrando poco á poco las desigualdades que en el trazado general de la costa señalan las bahías, ensenadas, puertos y brazos de mal.

Las contracciones terrestres producen las montañas y dan variedad al paisaje, mientras la denudación y acarreo de materiales sueltos, constituyen una fuerza niveladora que borra diferencias y tiende á la monotonía.

Veo que vuelvo á la digresiones, sin quererlo y hago punto final en ellas.

El relleno de la bahía de Pasages, es tan intenso, que, para sostener la cota de marea apetecida, es preciso dragar con actividad los canales de acceso á los muelles.

He tenido ocasión de observar durante 11 años, el avance del fango y gravas en la pequeña ensenada de Lezo y enfrente de la fábrica de Capuchinos. Examinando lo que ocurre en los desembarcaderos de personas de Lezo y de las tierras de Alzate, los cuales cada vez son de mas difícil acceso en aguas medias, creo poder afirmar que, en bajar, la línea de tierra emergida, avanza cerca de medio metro por año. Se trata de puntos en que la marea alcanza poca altura, pero este mismo es seguramente el caso en todo el antiguo brazo de mar que se extendía mas allá del pueblo de Rentería. Los fenómenos de relleno se debieron hacer sentir de modo mas visible á medida del alejamiento de la boca del puerto; es decir, el retroceso del mar por año debió allí ser mayor, según todas probabilidades, que hacia Capuchinos, ya que el río

Oyarzun, desde el barrio de Alcibar hacia abajo, tenía espacio ancho en que extenderse, perdiendo así velocidad sus aguas, y haciendo fácil la deposición de los materiales por ellas arrastrados.

Si, en la imposibilidad de un cálculo exacto, y á falta de otro dato, tomamos el antes indicado de medio metro de retroceso anual del mar, llegaremos á la consecuencia de que en 2,000 años, el retroceso total ha sido de 1,000 metros en números redondos.

Como antes he dicho, sin la intervención del hombre, las mareas aun hoy, subirían mas allá de Rentería, cubriendo sus vegas ó buena parte de ellas. Por tanto, como desde dicha villa á la de Oyarzun hay 3 ó 3 1/2 kilómetros, cabe afirmar que, en la época romana, los colonos de Oiasso tenían el mar á una distancia de 2 kilómetros y probablemente menos. Dos kilómetros no son *varios* kilómetros, así es que cuanto dejo apuntado, con excesiva latitud, parece indicar que la distancia de Strabon se refiere á la que mediaba entre Oiasso y la costa de alta mar, medida ó no, en todo caso, en línea recta.

La posición de Oiasso era verdaderamente magnífica como colonia militar é industrial. Estaba al borde de la calzada que conducía á las Galias, resguardada de los vientos fríos y duros del Norte por la montaña, en sitio saneado, con las posiciones de Urcabe y Arcale que dominan todo el trayecto desde San Sebastián á Behobia, muy cerca de la orilla del mar, con excelente puerto á proximidad, con minas de plomo argentífero, de las que en otra nota me ocupó y con grandes bosques que no solo suministraban maderas de construcción, sino tambien leña y carbon para las operaciones metalúrgicas.

No he apuntado las anteriores observaciones por estimarlas precisamente de verdadero interés para el caso, sino más bien como demostración de la ayuda que la geología práctica puede ofrecer en la resolución de algunos problemas históricos.

San Sebastián, Mayo 1908.

F. GÁSCUE.

