

## DE LOS FORTINES DE CASTEJON

Los edificios de un pueblo son algo más que simples construcciones urbanas, son lugares comunes donde la gente se reconoce como miembro de una comunidad y construye su identidad de grupo. Pronto se cumplirán 150 años de la construcción del fortín fusilero de la Estación, uno de nuestros inmuebles más icónico y reconocibles. Este artículo pretende dar a conocer quiénes y por qué lo construyeron. Pero también su influencia en la transformación económica y social que sufrió Castejón las dos décadas siguientes.

Retrocedamos primero hasta verano del año 1874. La Ribera de Navarra se encuentra asolada por la guerra civil. No se trata evidentemente de la guerra civil del 36, es otra guerra civil, también trágica para Navarra pero más lejana en el tiempo. En la actualidad la conocemos como Tercera Guerra Carlista (aunque los coetáneos se referían siempre a ella como guerra civil)

Como decíamos en el año 1874 esta guerra no iba nada bien para los intereses de La República (se trata obviamente de la I República, en aquel momento aún no había habido ninguna otra que hiciera necesario distinguirlas). Teóricamente la ribera del Ebro era la línea natural de defensa del ejército republicano. Pero durante todo el año 1873 esta línea había demostrado ser una frontera muy poco segura.

Al empezar la rebelión en abril de 1872 uno de los primeros objetivos de las partidas carlistas habían sido las estaciones de los caminos del hierro de la línea Zaragoza-Sangüesa, siendo Castejón la última de las estaciones de esta línea en manos republicanas.

La Esperanza, martes 16 de septiembre de 1873: ***“la línea férrea esta interrumpida hace meses desde Alsua a Pamplona, y desde esta ciudad hasta Tafalla; dentro de poco, cuando quieran los carlistas, los trenes no podrán circular más que desde la estación de Castejón, que ya está a la derecha del Ebro; La empresa tendrá que retirar sus empleados y materiales, porque de lo contrario volarán los puentes y quemarán las estaciones y wagones (...) El Gobierno en rigor no es más que dueño de Pamplona, Tafalla, Olite y Tudela y media docena de poblaciones pequeñas de la orilla***

***derecha. La República no es dueña más que del terreno material que pisan sus soldados (...)***

La Esperanza, 19 de diciembre 1873: ***“el jefe de la estación de Caparroso ha tenido que abandonarla, pues parece que una partida carlista que vaga por aquellos contornos ha apresado a su guarda-vía, un celador de alambres y un mozo, enviando a éste con un oficio en el que amenaza fusilar a los detenidos y demás empleados que coja si continúan circulando los trenes. Si la amenaza ha de cumplirse, es lo probable que se suspenda la marcha de los trenes mas allá de Castejón y como por otra parte los puentes de barcas es casi seguro que se dismantelarán, y los de piedra serán bien guardado, el Ebro será la línea divisoria y quedaremos incomunicados con el resto de la provincia.***

Castejón, esta pues, en el ojo del huracán y será por ello un constante objetivo militar. Durante todo el año 1873 en las proximidades de Castejón se produjeron constantes ataques e intentos de destrucción.

El Imparcial Español, Diario Liberal, sábado 6 de febrero de 1873 ***“a las 8 de la mañana del día 3 de febrero de 1873 se encontraban en Valtierra 40 caballos de Pavía y 40 infantes del regimiento de Sevilla que de Tudela habían salido a proteger la estación de Castejón. Las Facciones de Rada y Pérula, reunidas en número de 300 hombres, intentando sorprenderlos, y al efecto hicieron entrar a galope su caballería dentro del pueblo; trabado combate, nuestros soldados batieron completamente a los rebeldes, (...)***

La Correspondencia de España, viernes 19 de febrero de 1873 ***“(…) la Guardia Civil y carabineros.(…) Ha tenido que habilitar la inutilizada barca para pasar el Ebro y evitar que la importante estación de Castejón fuese incendiada por las partidas carlistas como lo han sido las de Caparroso y Villafranca”.***

La Época. Febrero 1873: ***“(…) la noche del 1 de febrero se presentó la facción de Rada con unos 400 hombres en la estación de Caparroso, prendió fuego al edificio y al tinglado de muelles de mercancías (...)***

*Hicieron pesquisas para buscar al jefe, a quien querían fusilar, y que debió su salvación a haberse podido ocultar anticipadamente en una casa de las cercanías. (...)A las cuatro de la tarde del 2 aparecieron en Villafranca, cuya estación incendiaron también, y a cuyo jefe buscaron para fusilarlo, sin poder conseguirlo por hallarse oculto en la habitación de un vecino del pueblo. Después de estos hechos bajaron a Valtierra donde fueron rechazados (...)*”

El 28 de junio de 1874 un batallón de ingenieros sale de Madrid con orden de fortificar la línea del Ebro. La fuerza, al mando del brigadier Verdú, estaba compuesta por cinco compañías, con 16 jefes y oficiales de ingenieros entre los que se encuentran los tenientes Martí y Ortiz. El teniente Ortiz será enviado en un primer momento a fortificar el puente de Lodosa, mientras que Martí lo será a Castejón.

A finales de agosto todo parecía controlado cuando inesperadamente el día 24, el cabecilla Pérula, (Jose Pérula y de la Parra, natural de Sesma y notario de Corella) al frente de casi 3000 hombres, atraviesa de nuevo el Ebro por Sartaguda y ataca Calahorra, saqueando la ciudad y quemando la estación del camino del hierro.



Pérula consiguió infiltrarse entre tres ejércitos en una marcha y contramarcha de más de 100 kilómetros en un solo día. Desde Calahorra amenazó con atacar Alfaro y Corella y quemar la estación de Castejón, algo que al final no hizo.

El ejército republicano no podía permitirse que la estación de Castejón fuera quemada como lo había sido la de Calahorra. Por ello, el 28 de agosto de 1874, el Brigadier Verdú se dirige de nuevo a Castejón y deja para la posteridad esta descripción de Castejón, de su estación y la idea de defensas que al final diseñaría:

*“La estación de Castejón, es muy extensa: ocupa un espacio de 700 metros de longitud por 500 de ancho, y pertenece por mitad a las líneas de Zaragoza y Bilbas (...) El aspillero y tambores flanqueantes del edificio de viajeros estaban casi terminados por el Capitán Martí, y ya en estado de*

*defensa; pero se veía claramente que para proteger el numeroso material encerrado en esta estación, era preciso cercarla con muro defensivo y foso, pudiendo servir como reducto interior el edificio expresado.*

*Tan extenso perímetro hacía difícil la solución del problema. El detenido estudio de la localidad hizo comprender que construyendo dos torres defensivas de dos pisos, situada la una a la salida de la estación y la otra a la entrada y, adicionándole dos caponeras sobre los frentes mayores; de este modo, el Comandante militar y los carabineros podían situarse en el edificio central ya fortificado, y encargarse de las torres y caponeras la compañía de guarnición, sirviéndoles a la vez de alojamiento permanente.(...)”*

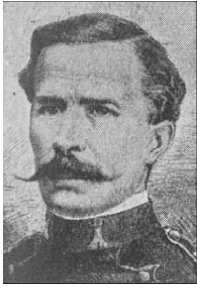
El 30 de septiembre de 1874, el proyecto de la fortificación ya está aprobado por el Cuartel General del Ejército del Norte y las obras ya han comenzado. Desde el 11 de septiembre estas obras están a cargo del teniente Ortiz que, finalizado su trabajo en Lodosa, ha relevado a Martí.

El día 20 de enero de 1875, finalizadas las obras de fortificación, el teniente Ortiz ordena al sargento Huertas copiar el plano que él mismo ha realizado con la descripción de la obra ya terminada. Este plano es el que se conserva en el Archivo Histórico del Ejército, en Madrid, y que Alberto García Paredes rescató del olvido para el 75 aniversario de Castejón.

Tan solo unos meses después, **el 25 de mayo de 1875**, el cronista del periódico de ámbito nacional *La Correspondencia de España* escribe su crónica desde Castejón:

*“(...) la visita de los cuartelillos-fortines que he hecho. Colocados simétricamente en las dos entradas de la estación, que está guardada por un recinto y un foso, los dos cuarteles son prismas hexagonales rematados con una cornisa almenada que les da buena forma. Construidos de ladrillo y rematados interiormente de yeso, tienen los camastros adosados a los lados del hexágono y en el centro una escalera de caracol sirve de comunicación a los dos pisos entarimados. Pueden acuartelar 120 hombres desahogadamente y la limpieza que se observa hace resaltar la elegancia de su construcción. Sirviendo los camastros de*

***banqueta, se hace la defensa por las  
aspilleras de los dos pisos, (...)***”.



El hombre que diseñó los fortines de Castejón es pues el Brigadier jefe del Cuerpo de Ingenieros don Gregorio Verdú y Verdú, nacido en Jaén en 1818. Ya en 1847 dirigió una comisión científica en el extranjero, para el estudio de la Física, la Química y la Historia Natural. En París se relacionó con los hombres más eminentes y con los centros de instrucción más notables del momento. Domina el francés y el inglés. Es autor de múltiples trabajos y traducciones en el ámbito de la ingeniería, la física y la química. Es, en definitiva, un erudito admirado y respetado en todos los ejércitos europeos de la época.

El 30 de enero de 1876, yacerá moribundo en los alrededores del pequeño pueblo de Dima en Vizcaya. Pérdida irreparable para un ejército y una época en la que estos militares intelectuales e ilustrados no abundaban lo suficiente.

El teniente Ortiz es D. Antonio Ortiz Puertas. Es el hombre que llevara a cabo los diseños de Verdú. Nacido en Guadix en 1846 ya no regresará a Granada. Antonio conocerá, quién sabe si en Castejón, a María Dolores hija del teniente coronel Joaquín Echagüe comandante militar de Alfaro y Castejón. En 1877 Antonio Ortiz Puerta se casa con María Dolores Echagüe Santoyo. Tuvo seis hijos entre los que destacan: Antonio Ortiz Echagüe, pintor que junto con Sorolla y Zuloaga, representan la cima de la pintura costumbrista española de principios del XX. José Ortiz Echagüe, ingeniero, pionero de la aviación, fundador de CASA (Construcciones Aeronáuticas SA) y de SEAT (de la que fue presidente honorífico hasta su muerte), y afamado pionero de la fotografía (su trabajo fotográfico dispone hoy de una sala propia en el museo de la Universidad de Navarra).

Estos son los personajes históricos que realizaron la construcción de los fortines de Castejón y las circunstancias personales que rodearon sus vidas. Pero ¿qué paso después? Castejón, antes exclusivamente ferroviario, es a partir de ahora también un pueblo bien defendido además de un lugar bien comunicado. Este hecho pudo animara a

comerciantes y empresarios a instalarse aquí. Algo que prácticamente no había sucedido en los casi 15 años anteriores desde que se construyó la estación. Es ahora cuando las primeras familias no ferroviarias comienzan a instalarse en Castejón. Son restauradores, hosteleros, ganaderos, tejeros y madereros a los que después seguirían otras actividades empresariales. Estas familias se integrarán en el pueblo, junto a las familias tradicionales de ferroviarios, con las que irán uniendo sus apellidos. Algunos de los nombres de estas primeras familias se pierden en el recuerdo de Castejón y otros permanecen a duras penas. Son los Cans, Marco, Ruiz, González, Hualde, Las-Santas, por citar algunas. Pero esta es ya historia para otro artículo. En las dos décadas siguientes Castejón se consolida.

*“Castejón, pueblo famoso que tiene gran  
estación, está contento y gozoso, es un  
pueblo muy dichoso, el pueblo de Castejón”  
Copla anónima, 1902*

**Santos García Trigo**

