

LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL ZARAGOZA-CAMINREAL, VISTAS POR SUS AUTORES, LOS ARQUITECTOS LUIS GUTIÉRREZ SOTO Y SECUNDINO ZUAZO UGALDE

IGNACIO M.^a MARTÍNEZ RAMÍREZ *

Resumen

En 1933 se inaugura el ferrocarril Zaragoza-Caminreal, de la Compañía del Central de Aragón, y sus nuevas estaciones. Sus autores, Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde explicaron las directrices de sus proyectos, en las que buscaron la originalidad y la adecuación al entorno.

The Zaragoza-Caminreal Railway —which belonged to Central de Aragon Railway Company— was inaugurated in 1933, with its railway stations. Their authors, Luis Gutiérrez Soto and Secundino Zuazo Ugalde explained the layout of their projects, in which they looked for originality and suitability for the environment.

* * * * *

La llegada del ferrocarril a las grandes ciudades a mediados del siglo XIX supuso una importante transformación en el diseño urbano de las mismas, y la ciudad de Zaragoza no fue una excepción. El nuevo medio de comunicación exigía unas instalaciones específicas con unas determinadas características: las estaciones. Obligadas por las necesidades técnicas del ferrocarril, dieron lugar a diversas tipologías, según fueran estaciones terminales, de paso, etc.¹ y con soluciones comunes con fábricas y puertos. Además, la explotación de los ferrocarriles en España en manos de compañías privadas, que construían sus propias estaciones para sus líneas férreas, multiplicó el número de estaciones en las ciudades, como fue el caso de Zaragoza. Estas compañías, por lo general en manos de capitales privados y en muchos casos extranjeros —franceses, ingleses y belgas—, además de intervenir en la explotación de la línea, también aportaron sus propios ingenieros y arquitectos, que trasladan formas y soluciones propias de los paisajes

* Licenciado en Historia. Investiga en Patrimonio Histórico Industrial.

¹Una introducción al tema se puede encontrar en el catálogo de la exposición *La Arquitectura de las Estaciones Españolas*, incluido en: ABASCUÉS, Pedro y AGUILAR, Inmaculada, «El mundo de las estaciones», Ministerio de Cultura. Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, Madrid, 1981.

ferroviarios de otros países. A partir del último tercio del siglo XIX se aprecia una mayor presencia de ingenieros y arquitectos españoles, y con ello la incorporación de elementos propios de la arquitectura local, que culminan con la construcción de monumentales estaciones historicistas, por lo general de inspiración mudéjar, como las estaciones de Huelva (1880), Sevilla (1901) o Toledo (1917).

En 1861 llegó a Zaragoza por primera vez el ferrocarril² inaugurándose la primera estación, de la Compañía Zaragoza-Barcelona por Lérida —luego adquirida por la Compañía del Norte— a la que se sumaron en años sucesivos otras pertenecientes a las diversas compañías, como la de Zaragoza a La Puebla de Híjar, o estación de los *directos* o estación de Cappa, usada posteriormente por el ferrocarril de Utrillas, o la estación de Campo Sepulcro, de la línea a Madrid, o la del ferrocarril de Cariñena. La última estación que construyó una Compañía privada de ferrocarriles en Zaragoza fue la de Delicias. En 1941 se constituyó RENFE, desapareciendo las compañías privadas, y en 1967 se construyó la estación del Portillo, en el solar ocupado por la antigua estación de Campo Sepulcro, de la Compañía M.Z.A. —*Madrid-Zaragoza-Alicante*—. Todas estas estaciones, así como sus enlaces —Miraflores, la Química, etc.—, fueron determinantes en el proceso de construcción urbana de Zaragoza durante más de cien años.

La estación de Zaragoza del Central de Aragón, o como se la conoce popularmente *Estación de las Delicias*, al ubicarse en dicho barrio, se encuentra situada al final de la Avenida de Navarra de Zaragoza. En un próximo futuro, la estación de Delicias se incorporará al gran proyecto de estación, que acogerá la llegada del AVE a Zaragoza, en el año 2002, cuyo diseño ha sido elaborado por los arquitectos José María Valero y Carlos Ferrater, que incluye la rehabilitación del edificio, así como su uso, posiblemente como puesto de mando del tráfico ferroviario, y también como Museo, exponiéndose el material histórico que custodia la Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y los Tranvías.

La estación de Delicias era la principal de la línea que unía Zaragoza con Caminreal y de allí con Teruel y Valencia. La conexión ferroviaria entre Zaragoza y Valencia estaba constituida hasta 1933 por la línea de la Compañía del Central de Aragón, fundada en 1888, y que desde Calatayud unía Teruel y Valencia con Zaragoza desde 1903. El tramo Calatayud-Zaragoza estaba explotado por MZA, pero es evidente que suponía un rodeo de más de 40 kilómetros entre Zaragoza

²FAUS PUJOL, M.^a Carmen, «El ferrocarril y la evolución urbana de Zaragoza», Ayuntamiento de Zaragoza, Comisión de Cultura, Zaragoza, 1978.

y Valencia. La inauguración del ferrocarril de Canfranc en 1928 y la necesidad de establecer una conexión más rápida desde Valencia con Zaragoza —y de allí a Francia—, animaron a la Compañía del Central de Aragón a comprar el pequeño ferrocarril de vía estrecha Zaragoza-Cariñena y trazar la línea entre Zaragoza y Caminreal —123 km.—, donde se uniría con la línea de Teruel, y su antiguo ramal a Calatayud. Su construcción se finalizó en marzo de 1933, y se inauguró el 2 de abril de ese año, con la presencia de autoridades aragonesas y valencianas, así como del Midí francés, que veían en la línea la mejor conexión entre el Mediterráneo y el sudoeste francés, especialmente en lo referente a la exportación de cítricos valencianos. Mientras, la Compañía del Central de Aragón había sido adquirida por la Compañía del Norte —que también explotaba la línea a Canfranc—, pero había respetado su propia configuración³. Con el tráfico se inauguraron las estaciones de la línea, entre ellas la de Delicias de Zaragoza y la de Caminreal. Desde el principio se procuró dar a todo el conjunto de la línea una concepción moderna y cómoda, que se reflejó tanto en el trazado —eliminando los pasos a nivel—, como en las instalaciones y edificios, así como en el material rodante: las locomotoras más potentes de España y los coches de viajeros, de moderno diseño y contruidos totalmente metálicos por Carde y Escoriaza, de Zaragoza, todo un avance en su momento.

En el caso de las estaciones se seleccionaron los proyectos de dos arquitectos: Luis Gutiérrez Soto y Secundino de Zuazo Ugalde⁴. Al primero se le encargaron los edificios de Zaragoza y Caminreal, y al segundo las estaciones y apeaderos intermedios, que se construyeron entre 1928 y 1932.

Luis Gutiérrez Soto (Madrid 1901-1977), fue uno de los grandes arquitectos españoles de este siglo. Sus primeras obras pertenecen a un racionalismo característico, que se plasma en construcciones de todo tipo, desde interiores de comercios, salas de fiestas, bares —como Perico Chicote— o cines —como el cine Barceló—, a grandes estaciones o aeropuertos —como Barajas—, siendo la piscina La Isla, su obra más propia. Tras la Guerra Civil evoluciona hacia obras monumentalistas e historicistas, mas adecuadas al gusto —y al concepto político— del momento, como es el Ministerio del Aire de Madrid, de clara influencia herreriana, proyectado en 1942. Fue decano del Cole-

³La evolución de las comunicaciones ferroviarias entre Zaragoza y Teruel se pueden seguir en FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy, «Historia del ferrocarril turolense», Instituto de Estudios Turolense, Teruel, 1987.

⁴Ver «Enciclopedia GG de la arquitectura del siglo XX», Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1989.

gio de Arquitectos de Madrid y miembro de la Academia de Bellas Artes de San Fernando. Por su parte, Secundino Zuazo Ugalde (Bilbao, 1887-Madrid, 1971) destacó no sólo como arquitecto, sino también como urbanista, especialmente a partir de 1923. Preocupado por los problemas de vivienda en las grandes ciudades, colabora durante la Segunda República en los proyectos de engrandecimiento de Madrid —y no sólo de Madrid, también de Zaragoza, en colaboración con M. A. Navarro y J. M. Ribas dentro de la Sociedad Zaragozana de Urbanización y Construcción, que elaboran un proyecto de urbanización con viviendas tipo *ciudad jardín*—. Conocedor de las experiencias de urbanistas alemanes, proyecta en 1930 la *Casa de las Flores*, en Madrid, teniendo presentes los principios de racionalidad e higiene. Tras la Guerra Civil, y como consecuencia de su colaboración en las obras públicas de la República, fue exiliado a Canarias, regresando a Madrid en 1942.

La revista *Ferrocarriles y Tranvías*, que informaba de la actualidad del sector, dedicó un número extraordinario, en marzo de 1933, a la nueva línea⁵, describiendo sus principales características técnicas y entre ellas el diseño de sus estaciones, encargando a los autores un resumen de sus proyectos, con gran profusión de planos y fotografías. Los ingenieros que elaboraron el trazado, Garre y García Reyes, explican:

Todos los proyectos de edificios estaciones, excepto Caminreal y Zaragoza, los de los apartaderos y pabellones de retretes, y el de los apeaderos y casillas de guardavía fueron elegidos de bocetos y esquemas presentados por el arquitecto don Secundino de Zuazo Ugalde, quien completó los proyectos de ejecución y colaboró en la dirección de la obra con el depurado gusto y acierto en él característicos.

Los proyectos de edificios para Caminreal y Zaragoza fueron adjudicados, también aceptando bocetos y esquemas por él presentados, al arquitecto don Luis Gutiérrez Soto, quien ha desarrollado los proyectos definitivos y colaborado en la dirección de las obras con un gran sentido moderno y utilitario, unido a un gran acierto de estilo y composición.

En su artículo, Gutiérrez Soto se lamenta de la escasa importancia que tradicionalmente se le había dado a la arquitectura de las estaciones. Se quejaba de que, en general, los edificios que albergaban los servicios ferroviarios eran tristes, monótonos y oscuros, cuando eran precisamente los edificios que aportaban al viajero su primera impresión del viaje, por la que estos edificios deberían presentar una imagen amable, alegre y limpia:

⁵ «Ferrocarriles y Tranvías», vol. 3, n.º 25, Marzo, Madrid, 1933. Sus directores eran los Ingenieros de Caminos D. R. Sánchez-Moreno y D. Vicente Olmo.

Hasta hace pocos años, en España no se ha dado la debida importancia a la construcción de estaciones de ferrocarril. Por el contrario, esta construcción constituía el detalle de menos interés de las obras y aunque en realidad sea un problema de dificultad mucho menor que el trazado y construcción de toda la línea, no por eso debe dejarse relegado a un segundo plano y limitarse a seguir unos viejos y deplorables patrones de estaciones, que por desgracia abundan en casi todas las líneas españolas; la estación es la fisonomía, la alegría del ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad del público y del viajero.

El arquitecto se alegra de la decisión de la Compañía del Central de Aragón por cambiar estos esquemas y ofrecer una serie de instalaciones desde Zaragoza a Caminreal, para él un bello conjunto que será difícil de encontrar en ninguna otra línea española. Efectivamente, el conjunto de estaciones conforman un paisaje ferroviario característico y hermoso, en el que, como dicen sus autores, ha predominado la adaptación al medio, en armonía con las construcciones propias y materiales del país, además de la sensación de comodidad y confort para el usuario.

En cuanto a la descripción de las estaciones, explica Gutiérrez Soto:

En las dos estaciones por mí proyectadas, Caminreal y Zaragoza, aparte de los aciertos estéticos que la composición de sus fachadas puedan tener, por la modernidad de sus líneas, dentro de unos moldes ajustados a la arquitectura y materiales del país, lo más interesante es la resolución de sus plantas. Hecho el programa por los técnicos del servicio de construcción del ferrocarril, el arquitecto tuvo que estudiar con detalle todos los servicios, relación de estos entre sí y con el público, equipajes, cantina y las partes de vivienda destinadas a empleados de la Compañía. A mi parecer, en ambas estaciones están perfectamente resueltos estos puntos; los accesos y salidas de viajeros y equipajes, las partes de oficinas, jefes, factores, etc. los accesos a viviendas y cantina, son todos independientes, no existen cruces en las circulaciones; todo es claro, fácil y diáfano y la relación de unos servicios con otros está completamente resuelta y lograda. La tranquilidad y claridad de su fachada, la amplitud de líneas, el empleo de ventanas y puertas metálicas, aseguran al empleado y al público la máxima luz y alegría, el blanco de sus fachadas encaladas, en contraste con el rojo ladrillo aragonés y el sepia tostado de sus tejas, el verde de su carpintería y el alegre y variado colorido de su interior causarán al viajero esa sensación de limpieza, esmero y confort que en todo edificio de este genero el arquitecto debe perseguir.

En el caso de la estación de Delicias de Zaragoza, la fachada del lado del andén es rectilínea, por el contrario, la fachada del lado exterior, que da al llamado patio de carruajes, es asimétrica, con volú-

menes dispuestos irregularmente pero con armonía, significándose la torre y las arcadas de acceso al vestíbulo. El conjunto mezcla con suma habilidad trazos del racionalismo propio de la época con soluciones y materiales de la tradición rústica aragonesa. En ambas estaciones —Zaragoza y Caminreal—, destaca su torre, de tres cuerpos, a modo de campanario, de planta cuadrada, y con unos característicos óculos circulares en ladrillo. En estas torres podemos encontrar una sutil reinterpretación de las torres mudéjares, tan frecuentes en la historia de la arquitectura aragonesa.

Los contratistas de la obra fueron los señores Manuel García, Antonio García y Juan Urriti, que trabajaban normalmente para la Compañía del Norte, y que habían construido gran parte del ferrocarril de Canfranc.

Previamente, la llegada de la línea había suscitado un debate acerca del modelo de estación, así como para las conexiones ferroviarias zaragozanas. Se establecieron tres posibilidades: la ampliación de la estación del Norte (Arrabal), la construcción de una nueva estación junto a la carretera de Huesca, para la Compañía del Norte y para la Compañía del Central de Aragón, y una nueva estación a la orilla derecha del Ebro, cercana a la estación de la Almozara, de M.Z.A., opción que finalmente fue llevada a cabo. En este último caso las posibilidades también eran triples: una estación sólo para la línea a Caminreal, una estación común para Norte y Central, o una estación para las tres compañías de vía ancha: Norte, Central de Aragón y M.Z.A. —esta última recordamos que disponía de la estación de Campo Sepulcro—. Al final, se optó por una estación común sólo para Norte y Central de Aragón, pues la estación de Norte-Arrabal estaba quedándose insuficiente para su tráfico, proyectándose una gran estación, de la sólo se elaboró el proyecto inicial, en el que se incluye el edificio de Gutiérrez Soto. Puede explicarse así la ausencia de marquesina o andenes cubiertos, o la inexistencia de pasos subterráneos entre los andenes, pues éstos se realizarían en su segunda fase, que nunca se inició. En realidad el tráfico de viajeros se fue desviando hacia la estación del Arrabal, ya desaparecidas las Compañías, y administrada la explotación ferroviaria por RENFE.

Al desafectarse completamente al tráfico de viajeros, quedó como estación de clasificación de mercancías. En general, el edificio se ha conservado con dignidad. El hecho de que se mantuviera habitado por familias ferroviarias, así como haber sido lugar de reuniones sindicales, sede de la Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y los Tranvías y su propio uso como estación de mercancías lo ha preservado sin graves deterioros ni transformaciones. Hoy encontramos

su amplio vestíbulo interior compartimentado —convertido en aula y sala de reuniones— con un pequeño pasillo de acceso a los andenes, pero muchos elementos decorativos, aún muy pequeños, como la colorista cerámica del pavimento se mantienen. En 1980, y por iniciativa del Colegio de Arquitectos, se solicita la incoación como Monumento Histórico Artístico. Está declarada de Protección de Interés Monumental por el Ayuntamiento de Zaragoza, entendiéndose esta estación de Delicias como uno de los mejores y originales ejemplos de arquitectura ferroviaria española.

En los 123 kilómetros de trayecto entre Caminreal y Zaragoza se construyeron 21 estaciones y apeaderos, situándose en Calamocha, Navarrete, Lechago, Cuencabuena, Ferrerueta, Villahermosa, Badules, Villadoz, Villarreal, Puerto del Alto, Encinacorba, Cariñena, Longares, Torrubia, Arañales, Muel, Botorrita, María, Cadrete, Santa Fe y Cuarte. Se trata de una serie de edificios, algunos de ellos simples apeaderos, de una o dos alturas, pero todos ellos respetan un vínculo común en sus elementos constructivos y decorativos, similares a los presentados en las estaciones de Caminreal y Zaragoza de Luis Gutiérrez. Los ingenieros de la línea, Garre y García Reyes explican:

Con objeto de evitar en este ferrocarril la falta de variedad y estética, de que adolecen las estaciones de la mayor parte de los ferrocarriles de nuestro país, y pensando en la carencia absoluta de ventajas de que todos los edificios fuesen absolutamente iguales, puesto que por sus alejamiento y por muchas otras circunstancias no era posible en ellos la construcción en serie, se observó que bastaba con que los elementos principales, columnas, vigas, puertas, ventanas, etc. fuesen iguales, para conseguir la máxima ventaja en los precios unitarios, y se acordó hacer diferentes todos los edificios de las estaciones y apartaderos.

Por su parte, el propio autor de los proyectos, Secundino Zuazo comenta:

El carácter de todas las estaciones del ferrocarril que une Zaragoza con Caminreal es el de la arquitectura rural de Aragón, en armonía con la construcción corriente de los pueblos respectivos, y utilizando en lo posible los materiales del país.

Con el fin de adaptarse mejor a la silueta del paisaje, y a la vez para cumplir mejor su función, la forma es marcadamente horizontal, alargándose paralelamente a las vías.

Ciertamente los edificios, tanto los que disponen de cuerpos de dos plantas —Calamocha, Encinacorba o Cariñena— como los de una sola altura presentan un aspecto característico, acentuado por la disposición de porches, con arcos de medio punto y gran diámetro en su

vano, proporcionando una imagen longitudinal a las construcciones. La intención del arquitecto, además de aplicar recursos propios de la arquitectura popular, es la de ofrecer un nuevo espacio de reunión y paseo, tanto para los usuarios y viajeros como para los vecinos de las localidades por donde discurre la línea:

Se ha tenido en cuenta también la marcada tendencia en estos pueblos a hacer de la estación un lugar de paseo, distribuyéndose bancos y porches que la hagan más agradable al público y en particular a los viajeros.

Estos edificios constan en su distribución de una parte destinada al público, otra a los servicios ferroviarios y, por último, una destinada a viviendas de empleados...

Las viviendas son dos en cada estación. Constan de tres dormitorios, cocina, comedor, vestíbulo y W.C., en las estaciones más importantes, fundiéndose en las más modestas la cocina con el comedor y quedando reducido el vestíbulo a un pequeño porche.

Esta reinterpretación de los modelos locales ya tenía antecedentes en la línea del ferrocarril del Urola, en Guipúzcoa⁶, en la que el arquitecto Daniel Cortázar, en 1924, reflejó en sus estaciones los elementos propios de los caseríos vascos, como en Azpeitia o Cestona, y el propio Zuazo lo planteó en la línea Cuenca-Utiel.

Como resumen podemos indicar que todas las estaciones de la línea, desde las más importantes como Zaragoza o Caminreal, a las más sencillas, presentaron un cuidado aspecto y una concordancia en los elementos y estilo de su arquitectura, orientada hacia la comodidad del viajero, así como su incorporación al paisaje, en un ejemplo de lo que podríamos denominar, no sin humor, *arquitectura mínimamente invasiva*. Es por ello que, una vez revalorizada la arquitectura ferroviaria, dentro de lo que llamamos Patrimonio Histórico Industrial, con la práctica garantía de preservación de la Estación de las Delicias de Zaragoza, no lo sea sólo de sus estaciones más significadas o monumentales, y se extienda a otros ejemplos, como la totalidad de edificios de la línea de Caminreal a Zaragoza, que deben protegerse de la desidia y el abandono.

⁶ ABASCUÉS, Pedro y AGUILAR, Inmaculada, «El mundo ...», op. cit., pp. 179-184.



Estado actual de la estación. (Foto: Carlos Colás).

