

XILOCA 29
págs. 175-183
2002
ISSN: 0214-1175

LUIS GUTIÉRREZ SOTO Y LA ESTACIÓN NUEVA DE CAMINREAL

Francisco Lázaro Polo*

Resumen.— *Arquitecto madrileño de técnica racionalista que, entre otras obras suyas, destacan las del actual Cuartel del Ejército del Aire, la terminal del aeropuerto de Málaga o el Palau March en Palma de Mallorca, así como numerosos edificios clasistas, principalmente en Valencia y Madrid.*

Presentó y consiguió en 1928, en concursos, los proyectos de las estaciones de Soria, Caminreal y Zaragoza. La nueva estación de Caminreal, sin duda, actual patrimonio cultural aragonés, se inauguró en 1933, fue un proyecto que resaltó por su originalidad y adaptación al entorno, así como por su estética, composición y modernidad de la fachada.

Abstract.— *Architect from Madrid of the rationalist technique underlining between his works the ones of the present Air Army Quarters, the Malaga terminal airport, the Palay Marcha in Palma de Mallorca, as well as many buildings for the different classes mainly in Valencia and Madrid.*

In 1928 he made the projects of the train stations of Soria, Caminreal and Zaragoza. The new Caminreal train station, Aragon present cultural patrimony without any doubt, was inaugurated in 1933. It was a project that outlined for its originality and adaptation to the environment as well as for its aesthetic, composition and facade modernity.

* Profesor de Enseñanza Secundaria.

LA ESTACIÓN VIEJA: UN VESTIGIO DE ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL

Un Taller de Empleo, promovido por el Ayuntamiento de la localidad y en el que participa el Instituto Nacional de Empleo, está llevando a cabo, entre el 2001 y el 2002, la tarea de restaurar la Estación Vieja de Caminreal. Resultaba necesaria y conveniente la restauración de este patrimonio, como será necesario restaurar pronto la Estación Nueva del mismo lugar debido al estado de abandono y deterioro en el que se encuentra.

La Estación Vieja es un edificio de principios del siglo XX y su construcción venía a formar parte del entramado de la línea que unía Calatayud con Sagunto, línea que llegaría a funcionar plenamente en 1903, dos años después de construida la estación, y tramo ferroviario que pretendía conectar con la línea Madrid-Zaragoza y, a través de Soria y de Burgos, llegar hasta el Cantábrico, concretamente hasta Santander.

Ni que decir tiene que el fascinante mundo de las estaciones de ferrocarril, tan arraigado a la educación sentimental de tantos aragoneses y españoles, ha sido uno de los primeros temas abordados por los investigadores de nuestro país dentro de una disciplina reciente que ha dado en llamarse “arqueología industrial”.

El término “arqueología industrial” empezó a utilizarse en torno a 1950. En el nuevo campo, como en el de tantas otras cosas, Inglaterra habría de ser pionera. El marchamo pronto hizo fortuna. Y eso porque, en los años setenta, el novedoso marbete con su campo de estudio e investigación se generalizó en el resto de Europa.

La arqueología industrial o patrimonio industrial, que también así se llama, estudia las huellas físicas del pasado tecnológico y productivo industrial. Andrea Caranduri ha dicho que es el sistema dominante de producción capitalista. En última instancia, la arqueología industrial se preocupa de conservar restos de industrialización. Dos expertos en la materia, Kenneth Hudson y A. Buchanan, afirman que la finalidad de esta disciplina es el descubrimiento, catalogación, análisis y preservación de los restos físicos de la revolución industrial. Por otra parte, estudiosos franceses amplían el campo de esta materia al señalar que la arqueología industrial se ocupa de lo fabricado por el hombre sin limitación de lugar, época, valor estético o grado de conservación.

Los pioneros españoles en patrimonio industrial han sido Salvador Forner y Rafael Aracil. Ambos siguieron la filosofía de los primeros investigadores ingleses y definieron la ciencia como algo para registrar, investigar, analizar y preservar los restos de industrialización. Para Forner y Aracil el objetivo de esta materia no era otro sino el hombre surgido de la revolución industrial. Por esta razón, a esta nueva disciplina le interesan restos físicos, pero también la vida del obrero y del burgués, las innovaciones tecnológicas y, en último término, lo que Antonello Negri califica como “cultura del industrialismo”.

La arqueología industrial se ocupa de fábricas –harineras, papeleras, azucareras, químicas...– mercados, mataderos, puentes, canales, metropolitanos, comunicaciones, conducciones de agua, suministros de gas y de electricidad, vivienda obrera, ferrocarriles y, como antes señalamos, estaciones de tren. Por lo tanto, no cabe duda de que las estaciones de Caminreal, tanto la vieja como la nueva, pertenecen a nues-



tro más valioso patrimonio cultural aragonés, al formar parte de éste, de acuerdo con el artículo segundo de la vigente Ley de Patrimonio Cultural de nuestra Comunidad Autónoma. Y esto por ser bienes materiales de interés técnico al que se agregan bienes inmateriales que tienen que ver con la manera de vivir, de pensar y de soñar de ciertas personas que estuvieron vinculadas a estos monumentos industriales. En suma, dos vestigios de arqueología industrial.

LA LLEGADA DEL TREN

El ferrocarril llegó a Caminreal en los primeros años del siglo XX. En algunos planes ferroviarios del segundo tercio del siglo XIX había quedado definida la comunicación Calatayud-Teruel. En la última década del siglo citado se trabajaba con tesón y sin descanso en la construcción de la línea férrea que uniera Valencia y Teruel, saliendo de Calatayud, con la línea Madrid-Zaragoza. La idea, como hemos señalado, fue muy temprana y desde la capital de Teruel siempre se vio con buenos ojos la conexión con Calatayud.

Sería el político Francisco Santa Cruz Pacheco quien fuera uno de los más encarnizados defensores de este proyecto aprobado por Real Orden del 14 de febrero de 1871. Para desarrollarlo se crean una serie de comisiones integradas, entre otros colectivos, por facultativos y por exploradores. La Junta Gestora de Teruel nombra una comisión de propaganda para que visite los diversos pueblos por los que atravesará la línea férrea. La Comisión de Propaganda llegó también a Caminreal.

Estamos en 1885, el fatídico año de la epidemia de cólera. Caminreal es uno de los pueblos más pobres de entre los que la línea ferroviaria debía de atravesar. El pri-

mer contribuyente pagaba seis duros, al menos así nos lo hace saber el cronista J. Garcés, de *El Ferro-Carril: Periódico de Interés de la Provincia*. La citada comisión de propaganda será recibida por una comitiva entre la que se encuentra el párroco de la localidad, don Víctor Peñaranda López, un anciano de setenta años. El pueblo está ilusionado por las nuevas iniciativas que auguran progreso y bienestar, por eso concede facilidades a la empresa constructora, cediendo terrenos en secano, aunque no se compromete a transportar traviesas por falta de carros.

La construcción de la línea, además de defensores, había tenido detractores. José Torán y Garzarán, defiende la tesis de Rodríguez de Ruy, otro político, y se opone al ya citado Santa Cruz. Piensan éstos últimos que la línea Teruel-Sagunto sería más beneficiosa y más rentable, pues aduce Torán que, prácticamente, no hay comercio con Zaragoza. Sin embargo, el tres de agosto de 1887 se celebra la subasta de su concesión, sin resultado alguno. Cuando el ferrocarril de Valencia llegó a Sagunto, el momento parecía más oportuno. El trayecto Calatayud-Sagunto fue adjudicado a un grupo de capitalistas belgas que constituyeron el Central de Aragón, una compañía que construyó la línea que pasaba por Teruel y por Caminreal.

La empresa acometió primero el tramo Barracas-Puerto de Escandón, para continuar luego hasta Teruel, la última capital de España que se conectó a la red general, y continuar después hasta Calatayud, adonde llegaba en 1901. La línea entró en funcionamiento en 1903. Dos años antes, el 28 de junio de 1901 se había inaugurado la estación de Caminreal, conocida hoy día como la Estación Vieja.

El tendido ferroviario sigue el curso del Jiloca desde Calatayud a Caminreal, sin grandes pendientes, en terreno llano, alcanzaba Teruel. El itinerario hasta Valencia resultaba más dificultoso por tener que sortear las rampas del Puerto de Escandón. El Central de Aragón tenía su sede en Valencia y fue la única compañía que utilizó en España la locomotora “Garratt”, compuesta por dos cuerpos y cuyas numerosas ruedas proporcionaban a la máquina gran fuerza adherente. Estos ingenios estuvieron en uso hasta tiempos recientes.

LUIS GUTIÉRREZ SOTO

Conforme iba concluyéndose el Canfranc, se concebía la idea de unir directamente Teruel con Zaragoza. El viaje entre las dos capitales aragonesas quedaría reducido en cincuenta kilómetros. Casi treinta años después se empezaba a construir el tramo de vía que unía Caminreal con Zaragoza. La inauguración de esta última línea de 129 kilómetros, cuyos derechos habían sido transferidos por la Compañía Central de Aragón a la Compañía del Norte, tuvo lugar el dos de abril de 1933. Y ello trajo consigo que todo el tramo se dotase de estaciones y de apeaderos, gran parte de ellos, hoy día, pura arqueología industrial. La nueva línea pretendía facilitar el transporte de productos levantinos hacia Francia, por Canfranc.

De esas estaciones que contemplaban el nuevo tramo ferroviario, la de Caminreal –junto con su gemela la de Delicias en Zaragoza– es sin duda alguna la más singular y la de más valor arquitectónico-artístico. El proyecto de la Estación Nueva de Caminreal se debe al arquitecto Luis Gutiérrez Soto. Este personaje había nacido en

Madrid, en 1901, en el seno de una familia burguesa y moriría en el mismo sitio setenta y seis años después, dejando tras de sí una de las obras artísticas, en el campo de la arquitectura, de las más relevantes del siglo XX.

Las primeras obras de este arquitecto se inscriben dentro de un eclecticismo que alberga unas cuantas tendencias presentes en los felices años veinte de la dictadura de Primo de Rivera. A partir de 1928 y hasta que finaliza la guerra civil española, Gutiérrez Soto rendirá culto al racionalismo, vanguardia de moda y estilo que pretende asfixiar a los historicismos regionales, neoplateresco y neomudéjar, que habían predominado hasta los años finales de la dictadura primorriverista y del que tantos ejemplos, a base de combinados de piedra y ladrillos, tenemos en la capital y en la provincia de Teruel y del que la misma Estación Vieja de Caminreal resulta tímido exponente.

El estilo racionalista empezó a desarrollarse, como decimos, en los últimos años de la década de los veinte. Ejemplos significativos los encontramos en la capital turo-lense, sirve el mismo Viaducto Viejo del ingeniero Fernando Hué. El estilo continuó desarrollándose en la inmediata posguerra y eso a pesar de que el racionalismo se identificara con la arquitectura judeo-masónica –uno de los fantasmas o demonios franquistas–, tipología, según algunos ideólogos del régimen, sin alma ni espíritu, lo mismo que no los tenían el cubismo y el cemento. Incluso, el ensayista Camón Aznar llegó a afirmar que el racionalismo estaba desasistido de la gracia al no vincular ningún primor, ninguna llama emotiva y personal a las exigencias estructurales. Eso explicaría, en parte, que la filosofía de este movimiento sirviese de sustentáculo a manifestaciones castrenses e ingenieriles asociadas a lo apolíneo, a lo imprescindible y a lo útil. Un ejemplo lo encontramos en la misma Universidad Laboral de Gijón, promovida por José Antonio Girón de Velasco, un ministro falangista que se apropió del pensamiento de Lenin al pronunciar aquello de que “también los obreros tienen derecho a las columnatas”.

La técnica racionalista, puesto que se había formado en ella, la aplicó Gutiérrez Soto al Ministerio del Aire, en Madrid. El proyecto del edificio le había sido encargado, en 1939, por el general Juan Vigón Suero-Díaz, un monárquico entonces ministro del Aire de la era azul franquista. Vigón le recomendó al arquitecto madrileño que visitara países amigos de España como Alemania e Italia para conocer edificios similares y estudiar su organización. En 1942, Gutiérrez Soto realiza el proyecto definitivo del citado monumento en el que adopta el conocido estilo herreriano, el más acorde para un edificio que, como dice Badellou, ha de marcar el camino de una arquitectura estatal netamente española, expresión exacta del pensamiento espiritual y político de la nación.

La primera piedra del actual Cuartel General del Ejército del Aire se colocó el diez de diciembre, festividad de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la Aviación, de 1943. Hacia 1950 comenzaron a ocuparse sus dependencias, aunque las obras no concluyeron hasta 1958. El presupuesto inicial, con el que Gutiérrez Soto contaba, fue de cien millones de pesetas que terminaron por convertirse en 246.

Al acabar esta obra, Luis Gutiérrez Soto muestra la acomodación total a la nueva situación del arte ideal del franquismo. El edificio se ha convertido en símbolo del his-

toricismo herreriano y de la ortodoxia de la época. En él confluyen, además de la tradición escurialense, el monumentalismo alemán y la idiosincrasia particular de un artista que se está haciendo. Su parecido con el Monasterio de San Lorenzo del Escorial le ha valido el sobrenombre de “Monasterio del Aire”. La monumentalidad fue también plasmada en el interior del edificio en el que destacan su decoración y su mobiliario, formado por valiosas antigüedades elegidas por el propio arquitecto. Dichas antigüedades son esculturas de finales de los siglos XVII y principios del XVIII y son tapices de este último siglo. No conviene olvidar que los ideólogos de la estética oficial del franquismo, personas de la talla de Agustín de Foxá o de Eugenio D’Ors, eran fervientes partidarios del culto y erudito clasicismo plasmado en las casas sudistas norteamericanas de *Lo que el viento se llevó*. Otros ideólogos, en la misma línea que los anteriores, como Sánchez Mazas o Camón Aznar llegarán a conectar, dentro de los valores historicistas de lo escurialense, la identificación de la severidad del dórico con la virilidad y la rotundidad de formulaciones de conceptos morales de la arquitectura, y todo ello con la estética del nuevo orden franquista.

Asimismo, en el Ministerio del Aire, en ese edificio levantado sobre el mismo solar en el que a finales del siglo XIX se había ubicado la Cárcel Modelo de Madrid, en la plaza de La Moncloa, destacan hermosos mosaicos en el suelo y resaltan las paredes del vestíbulo, así como una rosa de los vientos, también en el suelo, realizada a base de teselas y que sirve de acceso al Patio de Honor.

Todo, en aquella España franquista de la inmediata posguerra en la que trabajaba Luis Gutiérrez Soto, iba encaminado a construir el Imperio. La misma capital de la provincia, Teruel, destruida durante la guerra, fue adoptada por decreto por el Caudillo. Incluso se le llegó a conceder el título de “abnegada y mártir”. Por todas estas razones la Dirección General de Regiones Devastadas sería la encargada de la reconstrucción de la ciudad masacrada por la guerra civil. Una reconstrucción que se llevó a cabo a pesar de la oposición de ciertos ideólogos del Movimiento que pensaban que las ruinas generadas por la contienda debían de formar parte del paisaje de posguerra y convertirse en memoria eterna del régimen que nacía y que se constituía en Cruzada. Esa es la razón que explicaría por qué se dejaron las ruinas de Belchite para pasto del tiempo y por qué el Alcázar de Toledo tardó tanto tiempo en restaurarse. Y es que el morbo arqueológico por las ruinas se convertía, para los ideólogos de la estética del franquismo, en poema eterno de la violencia, alejado, sin embargo, del tópico literario del “tempus irreparabile fugit” de la lírica barroca.

El mismo año en el que se le encarga a Gutiérrez Soto el proyecto del Ministerio del Aire, en 1939, también se le encarga al arquitecto madrileño la primera terminal de pasajeros del aeropuerto de Málaga, actualmente destinada a la Aviación General. Y por esas mismas fechas también recibe el encargo de diseñar, en Palma de Mallorca, el Palau March, edificio construido entre 1940 y 1945, en el que destaca, reforzando el historicismo, la ventana renacentista con la efigie de Carlos V, que procede de Can Juny, en la calle de Can Savellá.

Pasados los años, ya en la década de los cincuenta, cuando España sale de su autarquía y de su aislamiento político, Luis Gutiérrez Soto diseña en la Valencia del vanguardista Arte Vivo, grupo intelectual que se agrupa en torno a la revista del

mismo nombre, el edificio Bacharrach y las viviendas del Botánico Cabanilles, preámbulos de la Torre de Valencia en la Gran Vía Marqués de Turia, prototipo todo ello del desarrollismo de los años cincuenta que dirige sus miradas al mítico rascacielos, amparado también en la necesidad de obtener mayor rendimiento del suelo y amparado por la permisividad de las ordenanzas. Nos encontramos ahora ante un Gutiérrez Soto que propone en esta década los modelos para la arquitectura de lujo: las grandes terrazas con jardineras, las solanas, el empleo del ladrillo rojo visto en fachadas combinado con superficies de gresite, y unas hábiles distribuciones en planta en donde se diferencian claramente los núcleos de servicio –que asumen un gran desarrollo en superficie– de las zonas nobles, que adquieren un valor simbólico por su extensión y ubicación.

También, en la década de los cincuenta, Luis Gutiérrez Soto se suma a la nómina de arquitectos que diseñan proyectos de cines o de otros edificios de diversión, edificios, en suma, que proliferan una vez superada la autarquía franquista y el tiempo del estraperlo, como consecuencia de cierto bienestar y de un tímido acceso al ocio por parte de los españoles. Si Secundino Suazo, arquitecto vasco también vinculado a tierras aragonesas por la proyección de apeaderos en la línea Cariñena-Zaragoza, diseña los cines Consulado y Olimpia de Bilbao, si otros arquitectos, como Sanz de Magallón, proyectan el cine Princesa en la capital de España, Gutiérrez Soto será el arquitecto más permeable a la variación del mismo tema y al estudio de diferentes tipologías. Buena muestra de esto serán los cines Narváy y Rex en Madrid y el cine Fraga en Vigo, proyectados por el arquitecto madrileño. En todos estos proyectos persiste la huella del racionalismo académico y el lenguaje clasicista en la decoración.

A Gutiérrez Soto se debe también la primera terminal del Aeropuerto de Barajas, de 1930 y el primer edificio del Corte Inglés, de 1943, así como el edificio de la Once, en 1962. Proyectó piscinas, hoteles, torres... Pero lo que aquí nos importa de la obra de este arquitecto madrileño es la Estación Nueva de Caminreal.

LA ESTACIÓN NUEVA

Fue, en 1928, cuando Luis Gutiérrez Soto ganó los concursos para diseñar los proyectos de las estaciones de Soria, Caminreal y Zaragoza. Al final, sólo realizó el diseño de las dos últimas, de ahí su parecido. Como ya señalamos, las estaciones de Caminreal y de Zaragoza, comenzaban y terminaban la línea ferroviaria que entró en funcionamiento en 1933 y que unía el Mediterráneo con Francia. La línea tenía un trazado moderno, sin pasos a nivel. Las locomotoras que la atravesaban eran también las más modernas de España, eran locomotoras de vapor, las míticas “Garratt”, ya utilizadas por la Compañía Central de Aragón. Los coches de viajeros eran de estructura metálica y poseían un moderno diseño. Eran contruidos, como decimos totalmente metálicos, por Carde y Escoriaza, de Zaragoza.

En el trayecto Caminreal-Zaragoza también encontramos apeaderos y otras estaciones. Estos apeaderos fueron diseñados, principalmente y en su mayoría, por el arquitecto vasco Segundo Zuazo Ugalde, un personaje que moriría el mismo año que Luis Gutiérrez Soto, aunque fuese catorce años más viejo que el arquitecto madrileño.

ño. Este bilbaino, además de arquitecto, era urbanista y había colaborado en el proyecto de ensanchar la ciudad de Zaragoza con viviendas “ciudad jardín”. También había estado exiliado en Canarias por haber colaborado con la República, pero regresó a la Península en 1942.

Tanto Gutiérrez Soto como Zuazo buscaron en sus proyectos la originalidad y la adaptación al entorno. En un artículo publicado en el número 25 de la *Revista Ferrocarriles y Tranvías*, revista publicada en Madrid en 1933, el mismo año en el que se inaugura la Estación Nueva de Caminreal, el arquitecto madrileño y el arquitecto vasco explican sus proyectos de estaciones y de apeaderos.

Gutiérrez Soto se queja de la poca importancia que se le daba hasta entonces, en España, a las estaciones de ferrocarril. Comenta este arquitecto que los edificios que albergan los servicios ferroviarios son tristes, monótonos y oscuros, cuando deberían ser todo lo contrario por venir a ser los edificios que aportan al viajero su primera impresión del viaje. Esa es la razón por la que piensa Gutiérrez Soto que esas construcciones deben de presentar una imagen amable, alegre y limpia. Y escribe textualmente: “... la estación es la fisonomía, la alegría del ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad del público y del viajero”.

Se alegra el arquitecto madrileño de la decisión de la Compañía del Central de Aragón de cambiar esquemas vigentes en la España de la época y por apostar por instalaciones dignas en el tramo que va de Caminreal a Zaragoza, bello conjunto difícil de encontrar en otra línea del país. Las estaciones de este tramo son una amalgama que conforma un paisaje ferroviario característico y hermoso en el que 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.

Refiriéndose a las estaciones de Caminreal y de Delicias, en Zaragoza, Gutiérrez Soto destaca como aciertos estéticos, aparte de la composición de sus fachadas y de la modernidad de sus líneas, la resolución de sus plantas. El arquitecto estudia con detalle todos los servicios, relación de éstos entre sí y con el público, equipajes, cantina y las partes de viviendas destinadas a empleados de la Compañía.

Resalta la tranquilidad de sus fachadas, la amplitud de sus líneas, el empleo de ventanas y puertas metálicas. Todo ello viene a asegurar al empleado y al público la máxima luz y alegría. La policromía, por su parte, fascina. Combínanse el blanco de sus fachadas encaladas que contrasta con el rojo ladrillo aragonés y el sepia tostado de sus tejas, así como el verde de su carpitería y el variado y alegre colorido de su interior. Todo produce en el viajero una sensación de limpieza, esmero y confort que, según Gutiérrez Soto, el arquitecto debe de perseguir en todo edificio de este género.

En la estación, llevada a cabo por los contratistas Manuel García, Antonio García y Juan Urruti por un presupuesto de 950.000 pesetas de los noventa millones, aunque presupuestada en 31.202.347 pesetas, que costó la línea del Caminreal, destaca la torre de tres cuerpos, a modo de campanario, de planta cuadrada y con unos característicos óculos circulares en ladrillos. Siguiendo los planteamientos historicistas neomudéjares, la torre es una reinterpretación de las torres mudéjares tan abundantes en la arquitectura aragonesa y, sobre todo, turolense.

La estación es un edificio de dos plantas. En su interior encontramos cinco viviendas, oficinas, sala de espera, cantina, capilla... Esta estación fue inaugurada al mismo tiempo que la línea Caminreal-Zaragoza, el domingo, dos de abril de 1933. En la festiva ocasión se fletó un tren especial desde Valencia que llegó a Zaragoza cargado de alcaldes, representantes de diputaciones provinciales y de otros organismos oficiales y la nota folklórica la pusieron las falleras. En Zaragoza se unió a la comitiva el vizconde de Escoriaza, uno de los principales impulsores de la línea y persona vinculada a negocios ferroviarios. El tren continuó hasta el Pirineo. Existen secuencias filmadas de este viaje.

En torno a la Estación de Caminreal hay que hablar de transacciones comerciales, de casas de lenocinio, represiones y ajustes de cuentas como consecuencia de la guerra civil, de estraperlos, de poesía y de educaciones sentimentales. De la épica de la cotidianidad nos ha hablado Gonzalo Montón, aparte de suministrarnos materiales gráficos y defender desde la Asociación de Amigos de la Estación la revitalización de ésta.

El cierre del tramo, en 1985, que salía de Caminreal y que llegaba a Calatayud supone la carta de defunción de la Estación Nueva. Hoy, y siempre con la esperanza de que vuelva a resurgir como en sus mejores tiempos, la Estación Nueva de Caminreal es un lugar de parada, pero sin fonda, lugar por el que vagan los espíritus de todos aquellos que pasaron y fueron. Mientras, continúa la esperanza, el otro vestigio de arqueología industrial, la vieja estación, de más de un siglo de existencia puede llegar a convertirse en un interesante centro de interpretación de los restos arqueológicos que van apareciendo en el cercano yacimiento ibérico de La Caridad.

BIBLIOGRAFÍA

- BIEL IBÁÑEZ, MARÍA PILAR (1999):** "Una aproximación a la arquitectura industrial en Aragón", pp. 19-47, en *Artigrama, Revista del Departamento de Historia del Arte*, núm. 14, Zaragoza.
- El Ferro-carril. Periódico de interés de la provincia*, núm. 23, 1885.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, ELOY (1987):** *Historia del ferrocarril turolense*, Teruel, IET.
- LABORDA YNEVA, J.; BIEL IBÁÑEZ, PILAR y JIMÉNEZ ZORZO, F.J. (2000):** *Arqueología industrial en Aragón*, Zaragoza, CAI.
- LÁZARO POLO, F. (1991):** "Dos motivos significativos del Caminreal contemporáneo: el escudo y el ferrocarril" en *Xiloca*, núm. 8, pp. 63-70, Calamocha, CEJ.
- LÓPEZ GÓMEZ, JOSÉ MANUEL (1988):** *La arquitectura oficial en Teruel durante la era franquista (1940-1960)*, Teruel, IET.
- MARTÍNEZ RAMÍREZ, IGNACIO M.^a (1999):** "Las estaciones de ferrocarril Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Segundo Zuazo Ugalde" en *Artigrama, Revista del departamento de Historia del Arte*, núm. 14, Zaragoza, pp. 99-107.
- MONTÓN MUÑOZ, G. (1996):** *Réquiem por la estación de Caminreal*, Calamocha, CEJ.
- PARRA, SANTIAGO (2000):** *Los ferrocarriles en Aragón*, Zaragoza, CAI.
- PÉREZ SÁNCHEZ, A. y MARTÍNEZ VERÓN, J. (1997):** *El modernismo en la ciudad de Teruel*, Teruel, IET.
- TORRES CUECO, JORGE (2000):** "Valencia: la arquitectura en los años cincuenta: Una revista y cuatro proyectos" en *Los años 50: la arquitectura española y su compromiso con la historia*, Actas de Congreso Internacional, Universidad de Navarra.