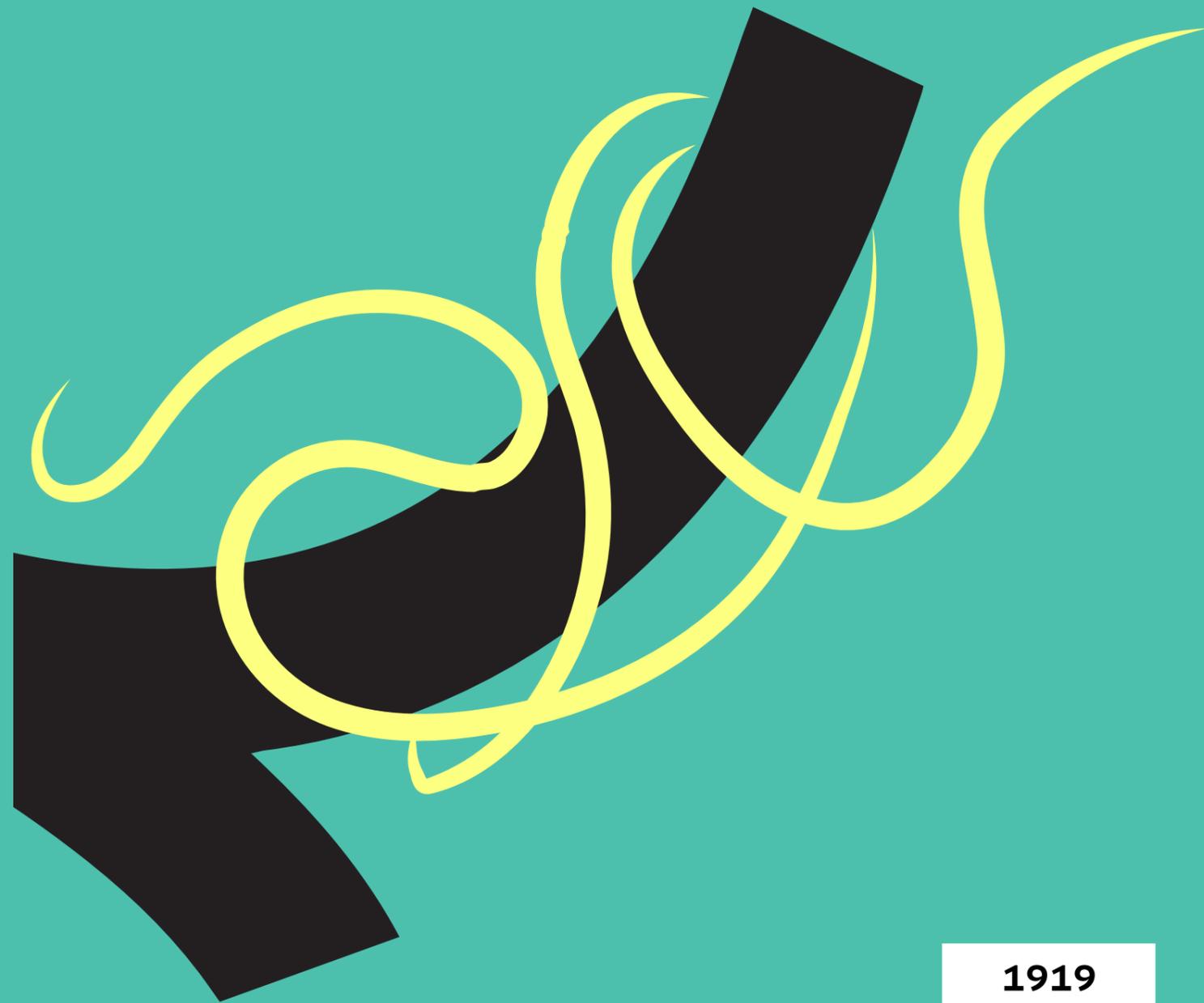


ج
م
ن
ع
و



1919

**GARE
FERROVIAIRE
DE TOLÈDE**

INAUGURATION :

1919

LIEU :

TOLÈDE - ESPAGNE

(CASTILLE - LA MANCHE)

ARCHITECTE :

NARCISO CLAVERÍA Y DE PALACIOS (1869-1935)

DÉCORATEURS :

ANTONIO DORADO (s.d.) ;

EDUARDO RIVERO (s.d.) ;

CRISTINO SORAVILLA Y

RÓZPIDE (1900-1968) ;

ÁNGEL PEDRAZA MORIZ

(1889-1961) ;

JULIO PASCUAL MARTÍNEZ

(1879-1967) ;

JAIME GARCÍA GAMERO

(m. 1939)



Avec l'arrivée du train à Tolède en 1857, une première gare est construite sur la promenade de la Rosa aux franges de la ville. On prévoit alors, près du bâtiment principal, des jardins et de larges espaces pour l'accès des voyageurs et des voitures à cheval. Cette première gare, œuvre de l'architecte Eusebio Page Albareda, rappelle celles de localités voisines comme Castillejos, Torrijos ou Bargas. Le bâtiment, un pavillon à deux étages et formes classiques, est dépourvu d'éléments décoratifs.

Au début du XX^e siècle, en raison du nombre croissant de voyageurs, on envisage la construction d'une nouvelle gare, un projet dans lequel s'implique directement le roi Alphonse XIII (1886-1941). L'idée est de la doter d'une architecture digne de cette capitale historique. La Compagnie des Chemins de Fer Madrid-Saragosse-Alicante (MZA) prend en charge le projet qui est confié à l'architecte Narciso Clavería y de Palacios, troisième comte de Manille, qui avait travaillé auparavant à Madrid avec son maître Juan Bautista Lázaro de Diego. Les travaux commencent en 1914 sous la supervision de l'ingénieur français Édouard Hourdillé. La direction des travaux est confiée à Ramón Peironcely Elósegui, ingénieur de la Compagnie et la nouvelle gare est finalement inaugurée en 1919.

Le bâtiment principal est formé d'un grand pavillon à un seul niveau éclairé de larges baies avec vitraux, occupé par le hall des voyageurs et les guichets. Deux ailes à deux niveaux accueillent le salon d'honneur et le buffet au rez-de-chaussée, et les logements du personnel au premier étage. Clavería adopte pour la gare et les pavillons auxiliaires un style néo-mudéjar, inspiré du couvent tolédan de Santa Isabela de los Reyes avec des baies en arcs outrepassés polylobés, des merlons dentelés couronnant les murs décorés de bandeaux d'arcs entrelacés et d'un réticule de losanges. Le décor est réalisé par des artisans locaux Antonio Dorado et Eduardo Rivero. Le porche situé sous la tour monumentale, qui évoque le style mudéjar de Teruel, plus précisément la tour de San Pedro et celle de San Martín, relie les quais à l'esplanade extérieure, passage réservé aux voyageurs de marque.

Le soin et la qualité du décor architectural témoignent du savoir-faire des artisans, rattachés à l'École des arts et métiers de Tolède. Les stucs, inspirés de la synagogue de Santa María la Blanca, sont réalisés par Ángel Pedraza Moriz. Les balustrades, les grilles, les lampadaires, les lampes et appliques sont l'œuvre du célèbre maître forgeron Julio Pascual Martínez. Les miroirs ouvragés du salon d'honneur sont dessinés par Cristino Soravilla y Rózpide. La menuiserie des meubles de style classique est commandée à l'ébéniste Jaime García Gamero, dont les ateliers se trouvaient à Santo Domingo el Real. Tous ces artisans ont été formés aux Arts et Métiers de Tolède, où plusieurs d'entre eux sont devenus enseignants. Certains éléments ont toutefois été commandés ailleurs, comme les carreaux de céramique provenant de l'usine de faïence Hijos de Justo Vilar de Manises (Valence).

L'usage du langage historiciste néo-mudéjar n'est pas surprenant dans l'architecture ferroviaire. Il est employé dans d'autres gares antérieures comme celle de Huelva, œuvre de Jaime Font y Escolá en 1880, celle de Séville-Plaza de Armas de l'ingénieur José Santos Silva en 1901 ou, par la suite, celle de Jerez de la Frontera, liée à l'Exposition Ibéro américaine de Séville de 1929. Clavería lui-même reprend le style néo-mudéjar dans d'autres gares de la province de Madrid, comme celle d'Algodor (1920), aujourd'hui abandonnée, et celle d'Aranjuez (1922). Le projet tolédan a néanmoins suscité un vif débat opposant les défenseurs du langage historiciste et ceux qui, comme l'ingénieur Vicente Machimbarrena Gogorza, directeur de l'École des ponts et chaussées, exigeaient « asepsie » et économie de moyens plus conforme au caractère industriel du bâtiment.

La gare de Tolède, déclarée Bien d'Intérêt Culturel (BIC) en 1991, a été restaurée en 2015, au moment de l'arrivée dans la ville de la ligne à grande vitesse.

