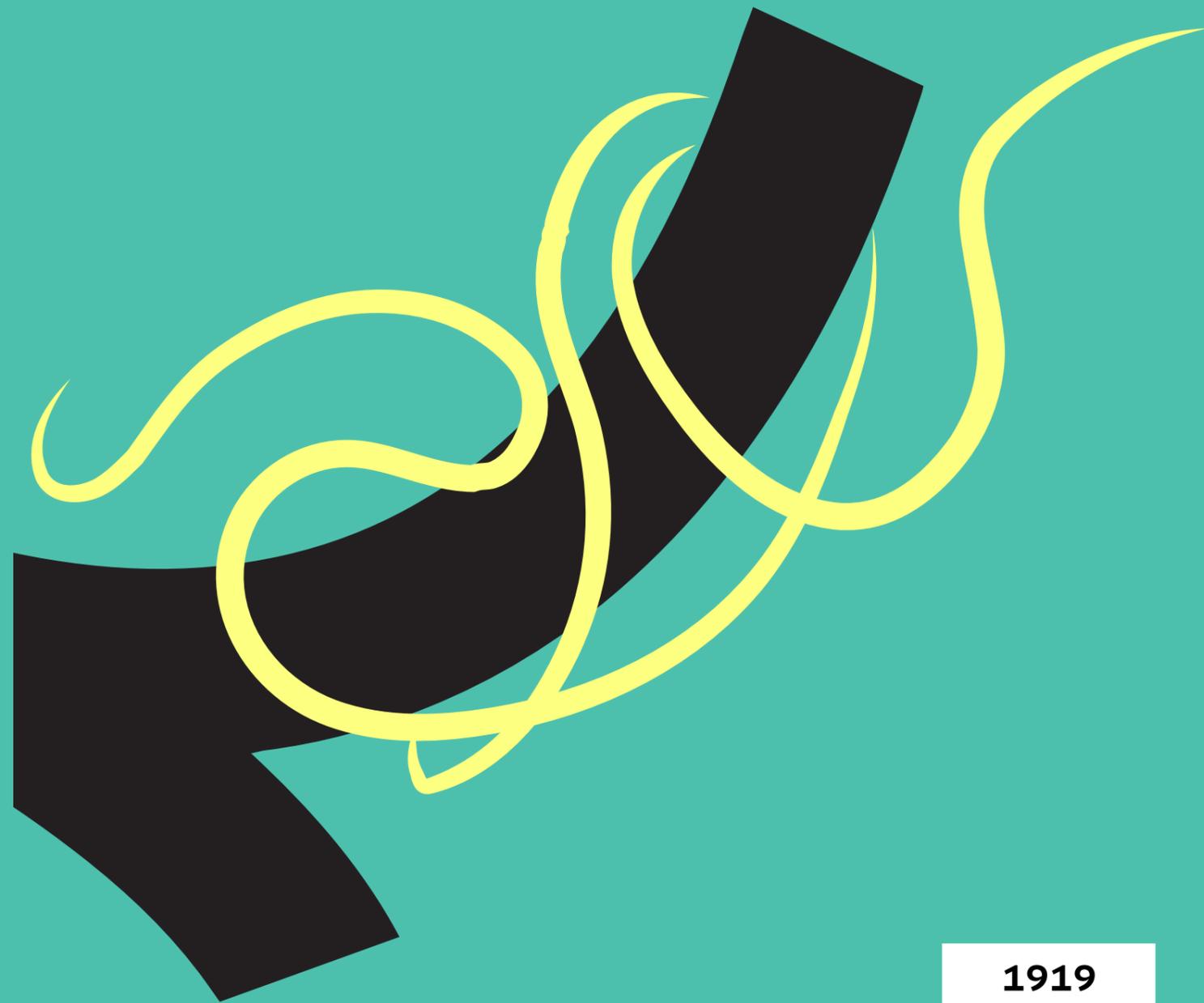


ma
neo



1919

ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE TOLEDO

INAUGURACIÓN :

1919

UBICACIÓN :

**TOLEDO - ESPAÑA
(CASTILLA LA MANCHA)**

ARQUITECTO :

**NARCISO CLAVERÍA Y DE
PALACIOS (1869-1935)**

DECORADORES :

ANTONIO DORADO (s.f.) ;

EDUARDO RIVERO (s.f.) ;

CRISTINO SORAVILLA Y

RÓZPIDE (1900-1968) ;

ÁNGEL PEDRAZA MORIZ

(1889-1961) ;

JULIO PASCUAL MARTÍNEZ

(1879-1967) ;

JAIME GARCÍA GAMERO

(m. 1939)

Con la llegada del tren a Toledo en 1857, vinculado a la línea radial que unía Madrid con la región levantina, la primitiva estación se ubica en el paseo de la Rosa a las afueras de la ciudad, en un entorno de posadas y almacenes. Se diseñarán entonces, junto al edificio principal, jardines y amplios espacios para el acceso de coches y viajeros. Esta primera estación, obra del arquitecto Eusebio Page Albareda (1826-1900), era similar a las existentes en localidades próximas a Toledo como Castillejos, Torrijos o Bargas. El edificio consistía en un pabellón de dos plantas y corte clásico, sin elementos decorativos.

En las primeras décadas del siglo XX, a la vista del creciente número de visitantes que llegan a Toledo, y con implicación directa del rey Alfonso XIII (1886-1941), se plantea la construcción de una nueva estación de ferrocarril que sustituya la vieja terminal y un diseño arquitectónico a la altura de la histórica capital. Se hace cargo del proyecto la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que confía su trazado a Narciso Clavería y de Palacios, tercer Conde de Manila, uno de sus mejores arquitectos, que también había trabajado en Madrid junto a su maestro Juan Bautista Lázaro. Las obras dieron inicio en 1914 bajo la supervisión del ingeniero francés Edouard Hourdillé, y la dirección de obras corrió a cargo de Ramón Peironcely Elósegui, ingeniero de la Compañía. Tras cinco años de obras, la nueva estación fue inaugurada finalmente en 1919.

El edificio de viajeros está formado por un pabellón central de una sola planta, iluminado por grandes ventanales con vidrieras, ocupado por el vestíbulo general y el despacho de billetes. Dos alas laterales, de dos plantas cada uno, acogen respectivamente el salón de honor y la cantina en la planta baja, así como la vivienda del jefe de estación y el personal en la planta alta. Clavería adopta en la estación y sus pabellones auxiliares un estilo neomudéjar, inspirado en el convento toledano de Santa Isabel de los Reyes, con el uso de arcos de herradura en marcados por un alfiz en todos sus vanos, remates almenados y paños decorados con retícula de rombos y arquerías entrelazadas. La albañilería artística se encargó a los artesanos locales Antonio Dorado y Eduardo Rivero, Una

monumental torre, que evoca el mudéjar turolense y, más precisamente, las torres de San Pedro o San Martín, cobija el acceso desde los andenes a la explanada exterior, reservado los visitantes ilustres.

El esmero del mobiliario y la calidad de la decoración dan testimonio de la pericia artesanal de sus ejecutores, vinculados a la Escuela de Artes y Oficios de Toledo. Las yeserías, inspiradas en la sinagoga de Santa María la Blanca, son obra de Ángel Pedraza Moriz. Las rejerías, lámparas, faroles y apliques son diseños del célebre maestro de forja Julio Pascual Martínez. Los espejos tallados del salón de honor, a su vez, son obra del jovencísimo dibujante Cristino Soravilla y Rózpide. La carpintería, en concreto los muebles de estilo clásico, fueron encargados al ebanista Jaime García Gamero, cuyos talleres se encontraban en Santo Domingo el Real. Formados en la Escuela de Artes y Oficios de Toledo, muchos de ellos impartirían asimismo clase en esta institución. Pero también se encargarían obras a otros artesanos de manufacturas no toledanas, como la azulejería proveniente de la fábrica de loza Hijos de Justo Vilar de Manises (Valencia).

No sorprende el uso de este lenguaje historicista, ya presente en otras estaciones de ferrocarril anteriores como la terminal de Huelva, obra de Jaime Font y Escolá en 1880, la estación de Sevilla-Plaza de Armas del ingeniero José Santos Silva en 1901; o la más tardía estación de Jerez de la Frontera, vinculada a la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. El propio Clavería frecuentaría el estilo neomudéjar en otras estaciones de la provincia de Madrid, como la de Algodor (1920), hoy abandonada, y la de Aranjuez (1922). Aun así, el proyecto toledano suscitaría un acalorado debate en la prensa entre los defensores del lenguaje historicista y aquellos, como el ingeniero Vicente Machimbarrena Gogorza, director de la Escuela de Caminos, que exigía “asepsia” y economía de medios en consonancia con el carácter industrial del edificio.

La estación de Toledo, declarada Bien de Interés Cultural en 1991, fue restaurada en 2015 con motivo de la llegada de la alta velocidad.

