

Vivir Toledo

La estación de ferrocarril cumple un siglo (1919-2019)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN
TOLEDO

Se asigna a Alfonso XIII haber sugerido a la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA) que demoliese la vieja estación de Toledo por su falta de empaque para una ciudad tan monumental, pues su aspecto apenas superaba al de un apeadero que además frecuentaban ilustradas visitas de Estado. Sin embargo, además de la observación regia —nunca concretada cuándo pudo ocurrir—, hallamos datos ligados a la propia empresa y a notorios personajes locales para ejecutar aquella reforma.

A finales de 1903, la *Tribuna Pública* recoge el paso por Toledo del ingeniero de la MZA, Nathan Süß, para proyectar una estación con un coste de 250.000 pts. Ese mismo año, destacados miembros de las instituciones y el comercio habían creado la *Sociedad Defensora de los Intereses de Toledo* para lograr el «desarrollo moral y material» de la ciudad. La presidía el ilustre abogado Gregorio Ledesma Navarro, siempre unido a la familia liberal en el Ayuntamiento y la Diputación. La entidad tuvo asiduos contactos con la Compañía, solicitando trenes especiales ante la boda del Rey (1906) y en otras fechas señaladas para facilitar la llegada de viajeros atraídos por el halo de Toledo. En 1909, instó que se situase aquí un depósito de máquinas previsto en Algodor y se hiciese una estación más digna. En 1910, sin aludir a posibles apoyos del Rey, *El Eco Toledano* recalca solo el papel de la *Defensora* como promotora de una ya cercana realidad.

Y es que, en 1910, los rotativos exponían que, «en breve», comenzarían los trabajos de la futura estación (con una inversión de 800.000 pts.), pues la existente era «verdaderamente indecorosa e impropia de una capital de provincia de la categoría de la nuestra». Al finalizar aquel año se habían adquirido los terrenos precisos para ampliar y albergar el nuevo edificio en el costado derecho de la antigua estación. En 1911, la MZA disponía de todo el proyecto aprobado por el ingeniero donostiarra Ramón Peironcely Elósegui (1862-1926). Las trazas arquitectónicas eran de Narciso Clavería Palacios, conde de Manila. (1869-1935), iniciado profesionalmente con el arquitecto leonés Juan Bautista Lázaro de Diego (1849-1919). Clavería también firmó los proyectos de otras estaciones en Linares (1915) y Aranjuez (1922). En la de Algodor (1920) encajaba detalles historicistas aplicados en Toledo y repitió la estructura del pabellón de retretes.



La estación hacia 1954 en una postal editada por EFI (Madrid). Archivo Municipal de Toledo

Según expresó el propio Clavería, para afrontar el encargo toledano se inspiró en el convento de Santa Isabel, cuyo exterior, un mudéjar tardío, exhibe franjas de arcos ciegos de herradura polilobulados y apuntados, combinación que llevó a la estación con distintas escalas, tanto en los grandes vitrales del vestíbulo como en las ventanas de la planta superior. Sin embargo, creemos que, como se dice, la torre del reloj no se parece a las atalayas religiosas de la ciudad, por lo general de muy parca ornamentación. Se aproxima, por ejemplo, a la torre parroquial de Santa María de Illescas y, más aún, a las turolenses del Salvador y San Martín, todas del siglo XIV. Estas últimas ostentan una sucesión de juegos de ladrillos, arcos entrelazados y reluciente cerámica, además de alzarse sobre calles públicas lo que motiva que cada torre apareje un arco inferior para facilitar el tránsito. La atalaya de la estación toledana ofrece similares claves estéticas y, en su base, una arcada para comunicar la lonja exterior, el andén y el salón de honor.

Las obras empezaron a finales de 1911. A lo largo del año siguiente se realizaron el patio de maniobras y el pabellón de retretes que ya mostró el sello mudéjar de todo el proyecto. En 1914 afloraban las primeras hileras del nuevo edificio bajo la supervisión del aparejador francés, Edouard Hourdillé, técnico ya curtido en proyectos señeros, como fue el madrileño *Hotel Palace*. En el proceso constructivo participaron conocidas empresas especializadas en aportar materiales estructurales o las instalaciones más técnicas como la marquesina, la calefacción y las redes eléctricas y telegráficas. Se recurrió a maestros y talleres locales para revestir los paramentos exteriores e interiores con piezas exclusivamente diseñadas. Las taquillas, el mobiliario y ciertas puertas se ajustaron con los talleres de Jaime García Gamero y de Eugenio Cardena Martín. Ángel Pedraza Moris se ocupó de la yestería artística. Julio Pascual Martínez ejecutó verjas, lámparas, faroles y detalles como cubrerradiadores o un singular buzón de correos. Para decorar el interior, la Empresa mantuvo contactos con Sebastián Aguado y Vidal Arroyo Donaire.

Ultimados los trabajos no se logró que, el 24 de abril de 1919, como se esperaba, acudiese el Rey para efectuar la inauguración. Aquel año, el monarca viajó oficialmente a Toledo en dos ocasiones, pero en automóvil,



RAFAEL DEL CERRO
Aspecto del vestíbulo de viajeros en 2019

Comparación de las torres de San Martín en Teruel (s. XIV) y de la estación de Toledo (s. XX). Fotos de Google Maps y Rafael del Cerro



El arquitecto Narciso Clavería y Palacios (1869-1935)



Interior del vestíbulo general en 1920. *Arquitectura Española*. Fotografía de N. Clavería



Proyectos de Clavería. Pabellón de retretes en la estación de Toledo (1913) y en la de Algodor (1920) Fotos de N. Clavería y Rafael del Cerro



VISTA GENERAL
Vista general de la Estación. Archivo Municipal de Toledo. Fototipia Castañeira, Alvarez y Levenfeld, (ca. 1920)



Salón de Honor en 1920, hoy transformado en capilla. *Arquitectura Española*. Fotografía de N. Clavería

el 23 de mayo para visitar el Colegio de Huérfanos de la Infantería y el 18 de noviembre a un acto en el Alcázar. Sería en junio de 1920 cuando por fin lo hizo en ferrocarril. La entrada en servicio de la estación vino a coincidir con la recepción otorgada a los numerosos participantes del Primer Congreso de Medicina que se celebraba en Madrid, entre los que estaba *Madame Curie*, que recibió los máximos honores por parte del alcalde Justo Villarreal. Por la tarde, cuando los excursionistas regresaban a Madrid, se aprovechó para dar por inaugurado el flamante edificio, recibiendo el arquitecto profusas felicitaciones. Lo que aconteció aquel caluroso día ya lo recordamos en otro artículo de *Vivir Toledo*, publicado el 26 de abril de 2015.

En junio de 1920, *El Día de Toledo*, criticaba que la MZA aún no hubiese invitado a la prensa a visitar la estación, lo que era «una desconsideración y falta de cortesía», y se seguía sin tener «noticia alguna de que haya sido inaugurada». Aquel mismo mes, por su parte, el Ayuntamiento aprobaba homenajear al arquitecto y a otros participantes en tan elogiada obra. *El Castellano* subrayaba que también la «Compañía del Mediodía» merecía alguna muestra de gratitud, puesto que

había regalado «un nuevo monumento artístico» a Toledo con una inversión cercana a los «tres millones de pesetas». En 1921 Clavería recibía un artístico pergamino por haber trazado «la grandiosamente artística estación férrea de esta capital». Setenta años después la terminal quedaba catalogada como Bien de Interés Cultural de la ciudad de Toledo, con la categoría de *Monumento*.