

# CARRETERA, FERROCARRIL Y HOSPEDAJE EN TOLEDO (1840-1940)



Rafael del Cerro Malagón



CARRETERA,  
FERROCARRIL Y HOSPEDAJE  
EN TOLEDO  
(1840-1940)

En la decimoséptima edición de los premios Ciudad de Toledo convocados por el Ayuntamiento de Toledo en el año 1990 y fallados el día 8 de febrero de 1991, el trabajo titulado "Carretera, ferrocarril y hospedaje en Toledo (1840-1940)" resultó finalista en el premio de temas toledanos "San Ildefonso", patrocinado por el Ayuntamiento de Toledo.

El jurado estuvo integrado por Doña Esperanza Pedraza Ruiz,  
Dña. Laura Santolaya  
y Don Jorge Manuel Miranda Encinas.

Portada: Manuel Carrero de Dios.  
Fotografía, archivo Rodríguez.

IMPRESO Y ENCUADERNADO EN ARTES GRAFICAS TOLEDO, S.A.  
Depósito Legal: TO-207-1992  
I.S.B.N.: 84-87515-14-2

*A Rafael, mi hijo, todavía  
joven viajero en la vida.  
Febrero, 1992*



## I PRELIMINARES

La revolución del transporte se puede decir que nació a mediados del siglo XIX con la aparición del ferrocarril como preludio de la posterior automoción y de la navegación aérea. En general estos avances han ido exigiendo en los últimos tiempos nuevas arquitecturas y, sobre todo, reformas urbanas que en numerosas ciudades implicaron la transformación de una imagen vetusta, compuesta generalmente de un caserío abigarrado y arropado por un recinto amurallado. Surgirán grandes avenidas que cruzarán las poblaciones, el ferrocarril atraerá la creación de poblados, el ensanche de algunos barrios y contribuirá a la transformación de un "paisaje humanizado", como señala Juan Antonio Ramírez, que de pronto se verá libre de montículos, atravesando por túneles y puentes que acercan a las ciudades (1). Aparecerán enormes volúmenes de hierro acogiendo espacios diáfanos como si de nuevas catedrales modernas se tratara, las grandes estaciones terminales de las capitales harán el papel de gran vestíbulo urbano por el que entrarán las masas de emigrantes que provenientes del medio rural acudirán, con grandes dosis de fascinación, a los nuevos puestos de trabajo ofertados por la reciente innovación industrial.

Esta situación cambiante, ligada a los nuevos medios

---

1. Juan Antonio Ramírez: *Medios de Masas e Historia del Arte*, Madrid, 1976, pág. 57.

de comunicación, no será generalizada en un primer momento; algunos países y, dentro de éstos, algunas regiones, serán beneficiadas por las nuevas tecnologías, sin embargo otras zonas hermanas verán que los mismos adelantos llegaron cuando moría el siglo o quizá más tarde aún. Este escalonamiento venía motivado sin duda por el peso específico de la economía del lugar, por los acontecimientos políticos y el factor geográfico. Este último tuvo por ejemplo en España un papel importante en la vida comercial como lo reflejan diversos historiadores al hacer una descripción generalizada del transporte en el XIX:

“La península Ibérica es maciza, abrupta y montañosa, con una alta meseta central separada de la periferia por fallas o cadenas montañosas. El país es generalmente árido ; los ríos son, o cortos y pendientes, o irregulares de caudal y poco profundos de cauce. Todo esto dificulta el transporte interior, o fluvial, y ha fragmentado la Península históricamente en una serie de mercados aislados.”(2)

Fijándose en la ciudad de Toledo se observa cómo el marco geográfico ha inferido un sello en el que prima más el carácter defensivo-militar que el puramente comercial. Un conjunto de colinas rodeadas por un río muy encajado hacía que los caminos terminasen en la ciudad y para trasladarse a otros lugares fueron necesarios ramales que entroncasen con las grandes vías de comunicación. Ante las mismas puertas de la ciudad, en su fachada norte, discurrían las vías antiguas que iban siguiendo el cauce del Tajo, es decir de Noreste a Oeste, en cambio las rutas Norte-Sur prácticamente terminaban aquí, ya que en la zona meridional de la ciudad comenzaba a levantarse el terreno hasta alcanzar los Montes de Toledo, zona abrupta y desde siempre

---

2. G. Tortella, C. Martí, J. M<sup>a</sup>. Jover, J.L. García y D. Ruiz: *Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, Barcelona, 1981, pág. 107.



poco poblada. En el interior mismo de la población tampoco fue fácil la realización de grandes reformas viarias, no sólo para el tránsito de los caminos interurbanos, sino también para mejorar una comunicación más fluida y cómoda entre los distintos enclaves de la ciudad.

Hasta mediados del siglo XIX esta situación se heredó sin mayores alteraciones, con la llegada del ferrocarril, aparecerán nuevas inquietudes en el terreno de los transportes y en el plano urbanístico, sin embargo, no será fácil la transformación. La persistencia de una ciudad encerrada en sí misma es un hecho que alcanza hasta la mitad del siglo XX. La intención de modernizar la estructura urbana y adecuarla a los nuevos medios de transporte para muchos era posible en el casco histórico, pocos, muy pocos estimaban que había que rebasar las murallas con un nuevo ordenamiento moderno, circunstancia que se produciría a partir de 1945, es decir, un siglo más tarde de que una máquina de ferrocarril llegase a las proximidades del puente de Alcántara.

Para estudiar este proceso, concretado a las vías de comunicación, partimos de una división personal que la ciframos en las realidades y en las utopías. Las primeras se refieren a las comunicaciones terrestres, las carreteras y los ferrocarriles. Las segundas agrupan a los diferentes proyectos diseñados para el transporte fluvial que veían así una posibilidad de abrir el comercio con el Atlántico a través del Tajo, también se refieren a algunas propuestas que, si bien no pasaron del papel, intentaban integrar diversos medios de comunicación, incluido el aéreo, en aras de que Toledo no perdiera de vista el futuro. En ambos casos, tanto las realidades como las utopías, el transporte alteraría el paisaje urbano y aparecerían tipologías arquitectónicas, caso de las estaciones ferroviarias, que no tenían precedentes en el pasado.

Ligado a las comunicaciones está el hospedaje y por ello se expone el panorama general de los establecimientos toledanos que acogían a los viajeros en el siglo pasado. La ciudad, históricamente, fue un foco de poder político y eclesiástico, sin embargo su asentamiento más estratégico que comercial la alejaron del carácter caminero de Talavera de la Reina o Aranjuez, por citar dos ejemplos próximos en el valle del Tajo, que participaban del tránsito de personas y mercancías desde Madrid hacia el Atlántico o el Mediterráneo respectivamente. Desde el siglo XVII, la ciudad pierde el foco de atracción cortesano, diversas crisis generalizadas agudizan la atonía de Toledo, tan sólo, a partir de mediados del XIX, y de manera creciente, volverán a llegar nuevos visitantes bajo la óptica del curioso extranjero, la fascinación artística y el paisaje pintoresco. La ciudad tratará de crear alojamientos dignos para viajeros ilustres que ya no vienen aquí por motivos oficiales, sino por el simple hecho de conocer y vivir aquí la mítica Toledo. Así pues, se justifican doblemente las referencias dedicadas al hospedaje, una por ser algo correlativo al transporte y otra por apuntar la importancia que tiene en una ciudad abierta al moderno turismo desde hace un siglo.

Para componer este panorama se han utilizado tres fuentes generales, la documentación existente en el Archivo Municipal de Toledo (citado con las siglas A.M.T.) y en el Archivo General de la Administración (citado con las siglas A.G.A.), ubicado en Alcalá de Henares. El tercer cuerpo de consulta ha sido la prensa toledana del último siglo repartida en colecciones públicas y privadas. La bibliografía consultada también podría encuadrarse en tres campos, uno el que comprende aquellos títulos que se refieren a la historia local, otro el que agrupa las obras generales de referencia y, por último, el que reúne testimonios de primera mano, bien en forma literaria o bien en forma de guías para viajeros.

Digamos que la atención principal se puede centrar en dos lugares muy significativos, la nueva estación del ferrocarril y el antiguo hotel Castilla, ya que ambos representan los grandes núcleos de los capítulos siguientes: el transporte y el alojamiento. Por otra parte, ambos enclaves también conjuntan la tradición estética con las modernas exigencias de una sociedad que no siempre encuentran fácil acomodo en medio de una vetusta ciudad, emblemática por muchos aspectos.



## II LAS COMUNICACIONES TERRESTRES. CARRETERAS DILIGENCIAS Y AUTOMOVILES

### 1. Las carreteras. Aspectos generales

Es sabida la importancia que jugaron las comunicaciones en los imperios de la antigüedad, siendo el romano tal vez el más citado con su impresionante red de calzadas que cubrieron una buena parte de Europa. En siglos posteriores Francia será uno de los primeros países que en el XII se plantease la construcción de una red de carreteras con adoquinado de piedra que facilitaría sobre todo el paso de los carruajes al servicio del Estado. Se creó un cuerpo de vigilantes y técnicos que en el XVIII se formaban en una escuela técnica, circunstancias que demuestran claramente la existencia de una infraestructura viaria que facilitaría el desarrollo económico (3).

En España las primeras reformas modernas en los caminos peninsulares se producirían en el siglo XVIII, concretamente en la época de Carlos III. Se cifran en casi 4.000 los kilómetros de carreteras radiales que comunicaban con Madrid con las principales ciudades de la periferia a principios del XIX (4). Los efectos destructores de la guerra de Independencia ocasiona-

---

3. T.K. Derry y Trevor I. Williams: *Historia de la tecnología. 1. Desde la antigüedad hasta 1750*, Madrid, 1980, pág. 274.

4. Miguel Artola: *La burguesía revolucionaria (1808-1874)*, Madrid, 1974, págs. 93-94.

ron una larga paralización en las obras públicas que enlazarían con las circunstancias de las guerras carlistas, de esta forma se quebraría la línea ascendente iniciada en la centuria anterior. Será la segunda mitad del XIX la que conozca nuevos programas de construcción que posibilitarán alcanzar los 40.000 kilómetros al terminar el siglo, si bien, tan sólo 15.000 correspondían a las llamadas carreteras de primer y segundo orden (5) (Fig. 1).

En el caso particular de Toledo se observa que su tierra estuvo surcada en la época romana por distintas vías de comunicación, destacando la que discurría entre Emerita Augusta (Mérida) y Cesare Augusta (Zaragoza) que pasaba por el valle del Tajo. También hubo otras calzadas secundarias que llevaban hacia Andalucía, mencionaremos la que se dirigía hacia Córdoba atravesando las estribaciones de los Montes de Toledo. No lejos del toledano puente de Alcántara aún quedan vestigios del camino enlosado que por los altos del arroyo de la Degollada iba hasta Los Yebenes y Consuegra. El historiador Parro a este tramo le cita con el nombre de *Vía Lata* o Camino de la Plata (6).

En el siglo XVI, Hurtado de Toledo, en su *Memorial* que remite a Felipe II ensalza la buena situación de la ciudad en una encrucijada que él ve así:

“El paso de Toledo es para todas las partes del mundo, porque en él se hallaran de todas las naciones, de todas las provincias, de todas artes, de todos oficios, de todos estados y de todas lenguas, esta como dicho es en el centro y corazón de España...”(7)

Esta afirmación se corresponde con la importancia

---

5. G. Tortella y otros: *Ob. cit.* pág. 108.

6. Sixto Ramón Parro: *Toledo en la mano*, Toledo, 1857, II, pág. 645.

7. *Vid. Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España hechos a iniciativa de Felipe II*. Recopiladas por Carmelo Viñas y Ramón Paz, Madrid, 1963, pág. 567.

de la ciudad en el XVI que ya en la centuria siguiente perdió. El retroceso económico y social hace que la ciudad no sea punto final u origen de las grandes rutas, se mantendrá el paso natural del valle del Tajo desde Aranjuez hasta Talavera de la Reina y como camino principal el que llegaba a Madrid atravesando la comarca de la Sagra de cómoda topografía. Hacia el sur Toledo prácticamente carecerá de enlaces con las principales capitales, tan sólo una red comarcal que facilitaba el intercambio de productos agrícolas y ganaderos.

Al llegar el siglo XVIII Floridablanca expone su plan para unir Madrid con Andalucía a través del paso de Despeñaperros, incluyendo a Toledo dentro del recorrido. El activo cardenal ilustrado Lorenzana ideó la creación de una fonda o parador que sirviera de alojamiento a los posibles viajeros en tránsito, que sería levantado frente al hospital de Santa Cruz (Fig. 2). Los cambios de planes dejaron a la ciudad fuera del trazado y en consecuencia Toledo perdió la oportunidad de estar a orillas de una importante carretera (8).

El viajero Antonio Ponz en 1787 describe el itinerario entre Madrid y Toledo detallando los pueblos y distancias a cubrir con la siguiente reflexión tan propia de la época en algunos aspectos:

“Este camino se puede decir que es un terreno hasta entrar en Toledo. Dos cosas le hacen principalmente desagradable, y son la escasez de árboles que se nota en tan vastas llanuras como se descubren; cosas extremadamente ingrata á la vista de los forasteros, que estan acostumbrados á ver paisajes llenos de frondosidad, y hermosura...” (9)

En 1839 Teófilo Gautier, insiste en el “detestable camino” que hay entre Madrid y la vieja ciudad de

---

8. Parro: *Ob. cit.*, pág. 437.

9. Antonio Ponz: *Viaje de España*, Madrid, 1787, págs.1-2. ed. facsímil, Madrid, 1972.

Toledo, subraya lo árido y los desértico, así como los “barrancos y rodaderas” que se suceden a partir de Illescas (10).

Diez años más tarde Pascual Madoz al referirse a los caminos que llegan a Toledo señala escuetamente que dentro de su partido tan sólo lo cruzan aquellos que proceden de la capital y los vecinales. Resalta únicamente los caminos provinciales que conducen a Madrid, Talavera y Aranjuez. Del primero precisa que estaba ya en construcción y mejora (11).

## 2. La carrera Madrid-Toledo

Esta vía de comunicación está sobre el antiguo camino que enlazaba con Alcalá y Medinaceli, que a partir de Toledo seguía camino de la Mancha (12). De siempre fue un camino transitado ya que ambas ciudades centralizaron sucesivamente los poderes administrativos. En el siglo XIX, como refiere Madoz, se realizarían algunas mejoras, si bien será la década de los sesenta la que conozca la auténtica modernización.

Entre 1862 y 1864 se ejecutarían las obras que al tocar la ciudad de Toledo la afectarían directamente, ya que la carretera en realidad finalizaba en Ciudad Real. De esta forma la vía pasaría por la misma puerta de Bisagra, calle Real del Arrabal para bifurcarse en dos ramales, uno que ascendía hasta la plaza de Zocodover y otro, la carretera en sí, que bajando por la calle Gerardo Lobo alcanzaba el puente de Alcántara. Después de atravesar el Tajo el tránsito continuaba por el paseo de la Rosa en dirección a La Mancha.

---

10. Teófilo Gautier: *Viaje por España*, Barcelona, 1985, pág. 135.

11. Pascual Madoz: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, 1849, págs.814 y 833.

12. Julio Porres: *Historia de las calles de Toledo*, II, Toledo, 1982, pág. 792.



Todo este trazado obligó el replanteamiento de anchuras en algunos puntos a fin de diseñar un paso de márgenes paralelas. Varias fachadas fueron retranqueadas y alguna manzana incluso desapareció entera. Desde el punto de vista administrativo se produjo una curiosa situación y fue que a partir de la ejecución de las obras, toda la travesía fue considerada como una carretera de primer orden administrada directamente por Obras Públicas, quedando el municipio libre de esta carga (13).

Antes de afrontar los cambios aparecidos en el XIX repasemos unos antecedentes próximos situados a finales del XVIII. Durante siglos el tramo comprendido entre la puerta de Bisagra y el puente de Alcántara fue muy utilizado, si bien aparecían algunas incomodidades en su recorrido. Cuando se había entrado en la ciudad procedente de Madrid, la calle descendía hasta la plaza de la Estrella, situada en una vaguada natural, inmediatamente surgían dos empinadas subidas al centro de la ciudad, una por la cuesta del Cristo de la Luz, a través de la puerta de Balmardon, y otra por la calle Real del Arrabal que pasaba bajo los arcos de las puertas del Sol y Alarcones. A finales del XVIII para suavizar este tramo se enrasó la puerta de Bisagra con el arranque de la cuesta del Cristo de la Luz, dejando la plaza de la Estrella a un lado y en una cota inferior. A partir de 1785 y hasta 1793 se ejecutarían las obras que facilitarían una nueva subida a Zocodover desde la puerta del Sol. Esta calzada tendría mayor anchura y era paralela a la calle de Carretas, antigua e histórica entrada principal al centro de la ciudad. Hay que recordar que desde la puerta del Sol se iniciaba la baja-

---

13. En 1977-78 al realizarse un variante por fuera de las murallas, concretamente por las vegas del Tajo, entre la carretera de Mocejón y el puente de Alcántara volvieron a manos municipales las calles del Arrabal, Venancio González y Gerardo Lobo (*Vid. J. Porres: Ob. cit.*, III, pág. 1.501

da hasta el puente de Alcántara sobre el trazado de una calzada romana (14). (Fig. 5).

Cuando en 1862 Obras Públicas proyecta las obras de Madrid a Ciudad Real aprovechará la infraestructura existente. En el tramo comprendido entre Bisagra y la puerta del Sol el plan afectaría principalmente a las viviendas de la acera izquierda en sentido ascendente. Muchas entradas se vieron retocadas por los nuevos niveles conseguidos, hubo que remodelar algunos huecos de fachada y en algún caso se aprovechó para construir una gran manzana (15).

A partir de la puerta del Sol el ramal de carretera que se dirigía hasta Zocodover también afectaría a la entonces llamada calle Llana y cuesta de las Armas. En este sentido hay que mencionar que la carretera Madrid-Toledo suponía para políticos y técnicos la unión física entre la puerta del Sol de Madrid, donde estaba el kilométrico cero, y la plaza de Zocodover de Toledo. Las obras de este segmento final tocarían 39 casas de la acera derecha en sentido ascendente saldándose con 2.500 pesetas (16).

---

14. Sobre las noticias de la construcción de esta nueva subida desde la puerta del Sol hasta la calle de las Armas, véase el trabajo de M. Gutiérrez García Brazales: "El paseo del Miradero" en *Anales Toledanos*, VIII, Toledo, 1973, págs. 53-85.

15. La casa se levantó con toda una facha de ladrillo y los huecos rematados por arcos de medio punto. En la entrada principal un enrejado dejaba constancia del propietario y del año: D.A.O. 1869. En los libros de actas del Archivo Municipal de Toledo, en adelante A.M.T., aparecen las diversas licencias para la reedificación de diversas fachadas, entre otras citamos las de 1866: casa nº 12 (sesión de 23 de marzo), casas nºs. 18, 30, y 14 (11 de mayo), casas nºs 8, 10 y 12 (17 de junio) y nº 16 (6 de julio). Entre 1869 y 1871 aún se citan otros arreglos en los libros capitulares.

16. Entre las obras de 1866 citemos una en el nº 33 de la calle Llana, hoy Venancio González, para hacer una cochera siguiendo la línea de la calle (sesión 2 de marzo). También se dan las licencias en la calle de las Armas a los números 13, 7, 15, 35 y 37 (sesiones de 19 de enero, 9, 16, y 23 de marzo), *Vid.* A.M.T. *Actas capitulares* de 1866.

El periódico *El Tajo* en febrero de 1866 reflejaba así este proceso:

“Derribo y reconstrucción de casas. Las que se han expropiado en la calle Llana y cuesta de las Armas de esta capital para el ensanche de la travesía que se prolonga hasta Zocodover, ya están derribadas en su mayor parte, y se ha dado principio, en los solares respectivos á los dueños, á la edificación ó reconstrucción de nuevos cimientos y fachadas. La obra del arrecife y del acerado no podrá comenzarse hasta que el terreno se halle completamente despejado, lo que creemos no se hará esperar mucho.” (17).

Al mes siguiente una gacetilla del mismo periódico informaba así:

“Derribo. Muy pronto se va á verificar el de las casas que están por demoler para el ensanche de la travesía de esta ciudad á la carretera de Madrid. El día 24, á las doce de su mañana en el Gobierno de la provincia se celebrará, según está anunciado el acto de adjudicación en pública subasta al mejor postor de la demolición de las fincas expropiadas y aprovechamiento de sus materiales, presupuestado todo en la suma de 1.679 escudos 280 milésimas, mínimum que ha de percibir el Estado. En la Sección provincial de Fomento se hallan de manifiesto las condiciones de esta licitación, siendo una la que ha de consignarse previamente como garantía para tomar parte en ella la cantidad de 80 escudos. No nos parece mal negocio.” (18)

La llegada de la carretera hasta la misma plaza de Zocodover exigió el derribo de una manzana de casas que imposibilitaba un amplio ensanche final en el corazón mismo de Toledo. El conjunto demolido se conocía como los soportales de los Boteros y cerraba el vértice norte de la plaza. A ambos lados de este solar existían dos calles, una muy estrecha y también con unos pequeños soportales, llamada de la Lamparilla, la otra, algo más

---

17. *El Tajo*, año I, núm. 3 y 28 febrero 1866, pág. 44.

18. *Idem*, año I, núm. 5, 20 marzo 1866, págs. 62-63.

ancha era la de las Armas que tras el derribo se fundieron en una sola con el nombre de ésta última (Figs.(6-7).

De nuevo las páginas de la prensa nos aportan algunas noticias; estamos en mayo de 1866:

“Siguen con actividad las obras emprendidas en esta población. El derribo del portal llamado de los boteros, y desescombre, acerado y arreglo de la calle de las Armas, tocan casi á su término, y es de esperar que para el Corpus todo esté ya en policía.” (19)

Una coincidencia que hay que subrayar es que la ejecución de estas obras llevadas a cabo por Obras Públicas, dependiente del ministerio de Fomento, se efectuaron siendo alcalde Gaspar Díaz de Labandero, activo edil empeñado en numerosas mejoras para Toledo. Bajo su mandato hubo proyectos que cristalizaron rápidamente y otros que servirían para posteriores empresas. Entre las reformas impulsadas estaba la de la plaza de Zocodover que pasaría de tener una glorieta central para el paseo a ampliarla uniéndola a los soportales del Arco de la Sangre. Tal cambio, una vez finalizado, perduró hasta 1926 (20).

Volviendo a la continuidad de la carretera Madrid-Toledo en dirección hacia Ciudad Real veamos el tramo comprendido entre la puerta del Sol, Gerardo Lobo y el puente de Alcántara. Aquí no existían manzanas vecinales, tan sólo fueron abatidos los últimos restos de la que fuera vivienda de un famoso capitán “coplero” llamado Gerardo Lobo (21). Junto a este paraje se mejoró una bajada hasta la puerta Nueva en

---

19. *Idem.* año I, núm. 11, 20 de mayo 1866, pág. 120.

20. Rafael del Cerro Malagón: “Zocodover 1865-1961. Un siglo de reformas” en *Toledo. Boletín de Información Municipal*, año XVI, nov-dic. 1982, núm. 58, págs. 17-19.

21. Esta casa estaba en la acera izquierda, en sentido descendente, de la calzada que llegaba hasta el puente de Alcántara. La noticia del derribo se da en *El Tajo*, núm. 11, 20 de mayo 1866, pág. 120.

el barrio de la Antequeruela. La carretera al llegar al puente del Alcántara exigió una ampliación que afectaría a una antigua disposición defensiva. Concretamente digamos que ante el puente existían dos puertas que formaban una plaza de armas, dichas entradas torreanadas recibían los nombres de Alcántara y San Ildefonso. La primera fue derribada en 1864 para facilitar el tránsito de la carretera hacia el puente, la segunda, que sólo afectaba a la entrada a la ciudad por el postigo de Doce Cantos se mantuvo de momento pero, en 1870, también fue derribada dado su estado ruinoso (22). En 1871 se puede decir que todos los bordes de la carretera a su paso por Toledo estaban expeditos. Una postre- ra novedad vendría en 1892 que trataba de aislar la puerta de Bisagra para facilitar el paso de personas y carruajes, sin embargo tal idea desató una larga polémica que alcanzaría al siglo XX, siendo ya en 1932 cuando se vio logrado el objetivo (23) (Figs. 8-9).

### 3. La carretera Toledo a Navalpino

Antes de entrar por la puerta de Bisagra a Toledo existe un camino a la derecha, paralelo y exterior a la muralla, que alcanza la puerta del Cambrón, Una vez atravesada esta se podía salir por el puente de San Martín en dirección a los Montes de Toledo. Tal recorrido era utilizado por las gentes trajinantes de esta comarca que bien traían sus productos a la Ciudad Imperial o continuaban camino a Madrid. Su tráfico era menor que el eje Madrid-Toledo, a menudo eran los carboneros, ganaderos y agricultores quienes reca- laban en estos parajes.

Hasta 1864 los viajeros que fueran desde la puerta de Bisagra en dirección a la comarca monteña tenían

---

22. J. Porres: *Historia...Ob. cit.* I, pp. 98-104.

23. A.M.T. *Obras puentes y puertas.*

que efectuar el camino que acabamos de describir pero con una pequeña particularidad; ante la misma puerta del Cambrón, la muralla, derruida y soterrada en parte, facilitaba el paso a través de una amplia curva que dejaba a toda la ciudad en el lado izquierdo hasta finalizar en el puente de San Martín. Para oficializar esta situación se decidió en 1864 promover la construcción de una carretera que aprovechara el antiguo camino de ronda y que rodeaba este rincón de Toledo sin afectar a su caserío. Junto a esta mejora se incluyó el levantamiento de una puerta, titulada con el nombre de San Martín, que encerraría mejor el vecindario y posibilitaría dos funciones una, militar, para evitar posibles golpes de mano de las partidas carlistas, y otra municipal para el control de arbitrios a la hora de introducir productos en la ciudad. La mejora de la carretera y la nueva puerta facilitaban que los carreteros provenientes de los Montes de Toledo al pasar el puente de San Martín, si no tenían que recalar en la ciudad seguían en tránsito hasta la puerta de Bisagra (Figs.10-11).

En 1925 el tramo comprendido entre las puertas del Cambrón y Bisagra quedará mejorado y muy nivelado lo que motivó que la llamada puerta de Alfonso VI, situada entre las dos anteriores, quedase prácticamente tapada. En 1974 se ha procedido al derribo de esta reforma anterior ganándose toda la perspectiva norte de la ciudad.

#### **4. Otras carreteras**

Desde Toledo y hasta Valladolid existía un antiguo camino real que nacía en las mismas puertas de Bisagra y que a partir de 1863 fue mejorado en sus primeros cuarenta kilómetros para finalizarlos en 1866. Otra vez la prensa es fuente de información en los siguientes términos:

"Nueva carretera.— El lunes 17 del que hoy termina (diciembre), se recibió por el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia la de 2º orden que desde esta capital dirige á Avila por Torrijos y Escalona, compuesta de 39 kilómetros, 800 metros. La empezó su contratista D. Patricio Pastor el 13 de Diciembre de 1863, y se ha terminado en unos tres años. Al recibimiento asistieron algunas personas de esta población, que acompañaron á los Ingenieros, y en Torrijos se les obsequió á todos, después del acto oficial, con extremada finura, y hubo bailes públicos y particulares para solemnizar un suceso á que allí se da justamente grande importancia."(24)

Su trazado no afectó a ninguna construcción en Toledo, discurría ante el hospital de Tavera y tan solo en sus márgenes posteriores existían huertas y explotaciones ganaderas.

Poco antes de la inauguración de esta carretera el Ayuntamiento intentó promover nuevos enlaces secundarios. Así en octubre de 1866 se estudiaba la unión entre la carretera de Avila con la de Madrid en la parte posterior del hospital de Tavera y el cuartel de San Lázaro (25). En enero de 1867 al pie de la puerta del Cambrón se abriría un camino entre la basílica de Santa Leocadia y la ermita de Santa Susana, allí donde se iniciaba la carretera de Avila (26) (Fig. 3).

Entre otras obras de enlaces por caminos o carreteras vecinales desde Toledo, señalemos en 1865 los arreglos a Argés, Bargas, Nambroca, Puebla de Montalbán, Villasequilla, Cobisa y Mocejón. (27). En 1867 se mejoraban los de Cobisa y Burguillos a partir de la ermita de la Virgen del Valle, incluyendo la subida hasta este punto desde la orilla del río, para quienes al ir a estos lugares cruzase el Tajo utilizando la barca de Pasaje (28).

---

24. *El Tajo*, año I, núm. 35, 31 diciembre 1866, pág. 302.

25. A.M.T. *Actas capitulares* de 1866, sesión de 12 de octubre.

26. A.M.T. *Actas capitulares* de 1867, sesión de 7 de enero.

27. A.M.T. *Obras*, num. 866.

28. A.M.T. *Actas capitulares* de 1866, sesión de 14 septiembre y *Actas capitulares* de 1867, sesión 12 de abril.

La mayoría de estas salidas de Toledo no afectaron en nada al entorno urbano de la ciudad, levísimos ensanches en algún punto y el adecentamiento de las márgenes fueron suficientes. Tal vez fue la carretera de Madrid la que, dada su importancia, tuvo mayores tratamientos, sobre todo en el tramo comprendido entre el hospital de Tavera y la puerta de Bisagra, incluso antes de su arreglo en 1864. El paraje se flanqueó de bancos y estatuas de reyes que en el siglo XVIII habían sido donadas al cardenal Lorenzana tras haberse rechazado para el Palacio Real de Madrid. También a iniciativa de alguna autoridad local se colocaron las cadenas que colgaban de los muros de San Juan de los Reyes que posteriormente volvieron a ser repuestas en su lugar primitivo. En 1865 al iniciarse el proyecto de paseo en la explanada de Merchán, la carretera de Madrid perdió su carácter de casi jardín siendo un simple acceso a la ciudad

Esta transformación urbana del entorno de la puerta de Bisagra la cita Juan G. Criado en *El Heraldo Toledano* en 1898 de la siguiente manera:

“Allí se congregaba en las tardes más apacibles del invierno hace treinta y tantos años lo más selecto de la sociedad toledana que, dicho sea de paso, podía entregarse mejor que ahora libre de inquietudes y sobresaltos, á cierto género de expansiones; allí concurrían también los días festivos en correcta formación, por compañías y con sus oficiales á la cabeza, caballeros cadetes del extinguido Colegio de Infantería á la distracción entonces permitida a los alumnos de las escuelas militares, de lo cual podían dar fe no pocos jefes de nuestro valiente y sufrido ejército, que están defendiendo el honor nacional y la integridad de la patria en las islas de Cuba y Filipinas.” (29)

---

29. El paseo de Merchán se comenzó a diseñar en 1865 si bien tardaría seis años en concluirse totalmente, ya que las obras en realidad se iniciaron en 1869. *Vid. El Heraldo Toledano*, año II, núm. 30, 21 de abril 1898, pág. 2 y núm. 31, 28 abril 1898, págs. 2-3.



## 5. Los carruajes: diligencias y coches

Como complemento a las carreteras es preciso recoger algunos datos en torno a los medios de transporte de tracción animal que alcanzaron hasta bien entrado el siglo XX en muchos lugares.

El ya citado Teófilo Gautier con sus apasionadas descripciones en sus viajes por tierras españolas nos facilita algunos datos, que al margen del valor literario en sí, ofrecen la posibilidad de reconstruir la vida cotidiana. Cita que el viaje entre Madrid y Toledo se podía hacer en una jornada si se contaba con caballos de refresco que normalmente se cambiaban en la localidad toledana de Illescas, justo a mitad de camino. Relata que cuando regresa de la Ciudad Imperial a la capital sale pasada la media noche y alcanza las puertas de Madrid hacia las cinco de la tarde. A pesar del mal estado del camino, no olvidemos que corría el año de 1839, el viajero francés observa la rápida marcha que lleva la calesa con las siguientes palabras:

“Esto no impide que se vaya a buen paso; los postillones españoles son como los cocheros morlacos, se preocupan poco de lo que queda a sus espaldas, y con tal de llegar, aunque sólo sea con la lanza y el juego delantero de ruedas, se dan por satisfechos.” (30)

En 1894 Pascual Madoz detalla que existe correo a diario entre Madrid y Toledo y tres veces por semana con otras estafetas agregadas. Las diligencias de viajeros salían los días pares del mes, realizando dicho servicio las llamadas *Peninsulares* y *Veloces* (31).

Esta variedad de servicios implicaba que ya el camino de Madrid había sido mejorado notablemente y que los puntos de postas intermedios funcionasen con

---

30. Teófilo Gautier: *Ob. cit.*, pág. 135.

31. Madoz: *Ob. cit.*, pág. 833.

regularidad. Digamos que las diligencias partían de Madrid de la calle del Correo a las seis de la mañana (32) y llegaba a Toledo al filo de la media noche a la calle también del Correo, no lejos de Zocodover.

La mayoría de las fondas y posadas se ubicaban en el centro de la ciudad a partir de las calles que radialmente partían de Zocodover; las Armas, del Carmen, Sillería, Alcázar contenían la mayoría de estos establecimientos. En 1857, un año antes de que el ferrocarril ya fuese una realidad en la ciudad, Parro relata así la situación de las comunicaciones de Toledo con otros lugares:

“Tiene correo diario general de entrada y salida, y además estafetas particulares para varios puntos aislados de la provincia, tres veces á la semana: diligencias diarias para Madrid, una que vá directamente por la carretera general de Illescas y otra a Villasequilla (cuatro leguas de Toledo) en donde toman los viajeros el ferrocarril de la Côte al Mediterraneo (1), además de varios carruajes particulares que se pueden utilizar á falta de asientos en las diligencias, y de algunos ordinarios que hacen sus viajes periódicos (regularmente dos por semana) con carros ó galeras más o menos aceleradas según las estaciones y el estado de los caminos...” (33)

A partir de esta época las diligencias y servicios de tracción animal con Madrid irían sucumbiendo ante la competencia del moderno ferrocarril. Solamente pervivirían los enlaces con la provincia que en los distintos paradores y ventas hacían sus entradas y salidas. En el paraje del puente de San Martín se hallaban las posadas donde recalaban los trajinantes procedentes de los Montes de Toledo y de la Puebla de Montalbán, los que

---

32. Desde la misma calle salía la diligencia de Aranjuez a las ocho de la mañana y a la misma hora otra para Guadalajara desde la calle de Alcalá (Vid. Mónica Soto: *La España isabelina*, Madrid, 1978, pág. 57).

33. Parro: *Ob. cit.*, I, pág.30. En la nota aclaratoria que el autor introduce en el texto dice al pie de la página: “Ahora ya podemos contar con ferro-carril desde Toledo mismo, pues el ramal de empalme con la línea del Mediterráneo se encuentra muy adelantado y próximo á su conclusión”.

venían de Ocaña o de tierras manchegas paraban en el paseo de la Rosa, antes del puente de Alcántara.

Hay que pensar que la comodidad y la rapidez del transporte de viajeros hasta el siglo XX eran ilusiones muy desdibujadas en la mentalidad de épocas pasadas. Los coches no siempre tenían vidrios en las ventanillas y portezuelas, lo más corriente eran simples cortinas para preservarse del calor o del polvo, por otra parte, la rigidez de la amortiguación a base de ballestas no era suficiente para contrarrestar las irregularidades del suelo. Estas circunstancias facilitaban los accidentes sobre todo en caminos secundarios donde lo más frecuente eran los vuelcos o las roturas en los ejes de las ruedas. Así, junto a las posadas o postillones para el cambio de mulas y caballos, era frecuente encontrar, carreteros, herreros, carpinteros o guarnicioneros que con su oficio conseguían mantener el carruaje en condiciones apropiadas. En Toledo, una calle de nombre gremial, Carreteros, está situada extramuros del casco histórico lo cual enlaza perfectamente con la función de asistir al viajero y a su medio de transporte.

Por último, señalaremos que si bien el tránsito de diligencias con Madrid había desaparecido, con la implantación del ferrocarril, la construcción de la estación, alejada del centro y con una incómoda cuesta hasta Zocodover, determinó la aparición de servicios interiores de carruajes que funcionaban de acuerdo con el horario de salida y llegada de los trenes. También existía el alquiler de coches de caballos y los "del punto", lejanos antecedentes de los actuales taxis. A modo de ilustración terminemos con la lista de algunos de estos servicios que se ofrecían a finales del siglo al viajero que llegaba a Toledo:

"Precio de los carruajes: desde la estación del ferrocarril á Zocodover ó Ayuntamiento, 50 céntimos de peseta por persona; á domicilio una peseta. Para excursión: Servicios de carruajes de lujo y caleseros perfectamente montados.

Coches del despacho central, Comercio 68. Empresa de Alegre (su central, Plata 28). Eusebio García (posada de San José). Los precios convencionales; aunque se pueden regular del modo siguiente: precios por horas, Milor, 4 pesetas; jardinera, 4 id.; servicio completo de tren a tren, desde las diez de la mañana hasta las seis de la tarde, 15 pesetas." (34)

El primer tercio del siglo XX en Toledo conocería el relevo de la tracción animal por la mecánica. Los automóviles, última novedad en la capital madrileña, llegarían hasta la puerta de Bisagra con el consiguiente susto o sorpresa para muchos, que miraban al "chauffeur" misteriosamente oculto por un casco de cuero y grandes gafas nunca vistas (35). Muy pocas familias en la ciudad pudieron sumarse a la modernidad del automóvil, el cual se proveía de gasolina en los primeros surtidores instalados en Zocodover en los años veinte. Pronto, la circulación mecánica se mezcló con la de tracción animal creándose auténticos problemas circulatorios en las callejuelas toledanas incapaces ya de absorber vehículos y caballerías en doble dirección. Antes de elaborarse una red general de circulación se anota la creación en tiempos de la Dictadura de Primo de Rivera de un "semáforo" acústico entre las Cuatro Calles y el comienzo de Hombre de Palo, a fin de dar paso alternativo por esta calle al tránsito de carros y automóviles en uno y otro sentido.(36)

## 6. Del ferrocarril al ómnibus

Cuando discurre el año de 1933 se presenta en el Ayuntamiento de Toledo un proyecto de una empresa

---

34. Juan Marina Muñoz: *Nueva guía de Toledo*, 1905, pp. 16-17.

35. Una referencia gráfica de esta situación aparece, como ejemplo referencial, en el libro de M. Carrero y otros autores: *Imágenes de un siglo. Fotografías de la casa Rodríguez. Toledo 1884-1984*. Madrid, 1987, pág. 58.

36. A.M.T. *Libro de actas* de 1926, sesión del 23 de noviembre (dato facilitado por el investigador Inocente López Celada).

madrileña, "S.A. Auto-Estaciones", que proponía la construcción de una terminal para autobuses en las inmediaciones de la puerta de Bisagra lo cual demuestra el peso específico que este medio de transporte por carretera tenía ya en la sociedad. La realidad cotidiana de los toledanos en el primer tercio del siglo XX iba demostrando que al ferrocarril le surgía un duro competidor con algunas ventajas.

Una de las primeras era la distancia kilométrica entre Madrid y Toledo, pues por vía férrea supera en más de veinte kilómetros al camino carretero. Por otra parte, también el vehículo a motor podía hacer el mismo trayecto en menos tiempo, ya que el ferrocarril con sus numerosas y obligatorias paradas tenía que someterse al tráfico general ferroviario que concurría por las misma línea. Por último, otra incomodidad muy localizada en Toledo, era que el usuario del tren contaba con un alejamiento de la estación aderezado con un fuerte desnivel, particularmente molesto si había que recorrerlo cuando se llegaba a la ciudad. Los autobuses de viajeros, ómnibus en vocabulario de la época, tenían su parada en la misma plaza de Zocodover o en sus aledaños lo que suponía emplear menos tiempo y energía en tomar este medio de transporte.

También, con el siglo XX, la progresiva implantación del automóvil suponía acercarse entre diversos puntos de la provincia, una de las mayores de España en cuanto a su extensión, que prácticamente gozaba de dos ejes ferroviarios cruzados entre sí, uno transversal, a lo largo del Tajo, y otro vertical de norte a sur. Los pueblos y gentes que estaban al margen de estas vías mantenían su comercio y su transporte por tracción animal, localidades como Consuegra, Madridejos, La Puebla de Montalbán o Navahermosa eran algunos ejemplos significativos. A ellos se podían añadir los casos de Torrijos, Illescas o la misma Talavera de la Reina, que aún gozando de ferrocarril no tenían comunicación

directa, sin transbordos, con la capital de la provincia. En definitiva, todo apuntaba a que la red de comunicaciones internas del ámbito provincial se tendría que basar en una red de carreteras complementarias, pues el tráfico ferroviario ya señalaba una situación que el tiempo ha demostrado ser inamovible y que es el considerar a las tierras toledanas como escenario de líneas cuyos destinos están en puntos muy lejanos y ajenos a su geografía.

Renqueantes autobuses, cuyo diseño se heredaba de los coches de caballos irían apareciendo ente los pueblos y la capital. El carácter de "jardineras" o coches abiertos continuó en los omnibuses, los cuales contaban con suelo y asientos de madera, ventanillas que se cerraban con persianas, en vez de cristales y viajeros que podían compartir el espacio del equipaje en las alturas de la baca. En alguna línea, se imponía algo tomado del ferrocarril, como era la división en clases separadas, así el espacio interior del autobús se parcelaba con alguna mampara para diferenciar las categorías de los viajeros.

El 28 de julio de 1928, en las páginas de la *Gaceta* aparecía la creación de la CAMPSA, empresa estatal que venía a monopolizar el mercado del petróleo en España. Con este hecho, empresas extranjeras como la *Shell* o la *Standard Oil* veían finalizar unas expectativas de mercado que en el mundo entero se ofrecían más que esperanzadoras, y es que se ponía de manifiesto la importancia del naciente automóvil frente a la antigua diligencia y al costoso ferrocarril.

## **7. Una estación de autobuses para Toledo**

Hace pocos años, en 1985, Toledo veía levantar una estación de autobuses en unas cárcavas arenosas próximas al río Tajo, tras una polémica surgida en algunos sectores de la opinión pública, que manifestaba su discrepancia al ubicarse la nueva terminal en un paraje

alejado del centro histórico y de los barrios más populosos (37). Hasta este momento, los autobuses de líneas regulares habían partido desde la misma plaza de Zocodover y sus aledaños, posteriormente del Corralillo de San Miguel, siendo su siguiente punto el edificio de la antigua Alhóndiga.

Sin embargo, se desconoce la idea de un proyecto, que allá en 1933 proponía la construcción de una estación fuera de las murallas, junto a la puerta de Bisagra, en una época en la que la ciudad vivía prácticamente recogida dentro de ellas con todos los servicios agrupados dentro. La primera noticia data oficialmente del día 3 de marzo de 1933 cuando en sesión municipal se tiene conocimiento de un escrito presentado por una empresa madrileña cuya razón era "S.A. Auto— Estaciones" en el que se proponía la edificación de una terminal para los autobuses de líneas regulares. El plan partía de obtener del Ayuntamiento la cesión de un terreno para levantar el edificio, con el capital de la empresa, y tener una concesión de explotación durante cincuenta años (38). El conjunto de la obra se dividía en dos grandes núcleos, el pabellón de viajeros y la zona de estacionamiento de autobuses. En el primero estarían las taquillas, salas de espera, hotel, tiendas y otros servicios; el otro núcleo presentaba talleres, habitaciones para los conductores y un gran espacio diáfano para los vehículos (Figs. 12-16).

El Ayuntamiento decidió crear una comisión para que analizase todos los términos del proyecto, la cual con cierta visión del futuro manifestó lo siguiente:

"El mencionado proyecto, Excmo Señor, es de grandísima importancia y de extraordinaria conveniencia para los intereses de Toledo a juicio unánime de esta Comisión, por varias razones de distinta índole, destacándose entre ellas como las

---

37. El proyecto fue realizado por el ingeniero de caminos Guillermo Santacruz en el año 1984.

38. A.M.T. *Libro de actas* de 1933-1935, sesiones de 13 y 27 de abril de 1933.

más importantes, las siguientes: 1ª. Resolución de una gran parte de las graves dificultades de la circulación en nuestra Ciudad que, si siempre las ha tenido en este aspecto por lo empinado, angosto y tortuoso de sus calles, son muchas más en la actualidad que alcanza la circulación de coches de motor mecánico y que, de seguro ha de ir en progresión creciente en el transcurso del tiempo..."(39)

Más adelante el proyecto se reconocía como positivo ya que se haría sin gastos para el municipio y sus obras darían trabajo "al problema del paro obrero en Toledo". La comisión consideraba que con estas estipulaciones se podía ceder el terreno solicitado entre la Puerta de Bisagra y la Escuela Normal, levantada ésta en 1929. De haberse construído la estación y si las circunstancias no hubieran obligado derribar el centro docente, la carretera que partía hacia Madrid habría presentado su margen derecha llena de edificaciones, en cambio, hoy, el paraje es una explanada ajardinada que complementa en parte al paseo de Merchán.

Pronto en el seno de la Corporación municipal surgirían varios debates sobre las condiciones de la cesión, para unos representaba un precedente ceder unos terrenos públicos para instalarse una iniciativa particular, para otros, en cambio, el período de explotación les parecía demasiado largo. No faltaron los que veían la concesión de un monopolio en el servicio de transportes a una empresa privada, pues controlaría, según el anteproyecto, todo el tránsito de viajeros y mercancías por carretera que recalasen en Toledo (40). A pesar de estas discrepancias, en noviembre de 1933 se aprobaron las condiciones generales de la cesión a la empresa "S.A. Auto-Estaciones" para hacer la terminal. De ellas entresacamos algunos aspectos por ser más significativos:

---

39. *Idem*, sesión de 31 de julio de 1933.

40. *Idem*, sesión de 20 de noviembre.



“2ª. Asimismo se prohibirá el funcionamiento de cualquier empresa o establecimiento dentro del término municipal con fines semejantes o similares a los de la concesión que se otorga...No se permitirá, igualmente, el establecimiento de autobuses o vehículos semejantes de viajeros o de carga pertenecientes a líneas interurbanas actuales o futuras, legales o clandestinas y se declarará obligatoria, para la salida y llegada de los vehículos, la parada en la estación o estaciones que sean objeto de la concesión, únicos lugares donde se podrá tomar o dejar viajeros.

3ª. Cuando por estudio que se realice resulte que dado el crecimiento del tráfico, sea insuficiente la estación de autobuses construida, se invitará al concesionario de la misma a ampliar sus instalaciones en la medida necesaria...

4ª. La explotación de la concesión comprenderá:

- a) La estadia de los vehículos en la estación
- b) El abastecimiento, voluntario para los interesados de gasolina, aceite, gomas, piezas de recambio y operaciones de reparación en los talleres de la Estación.
- c) Despacho de billetes para viajeros y facturación de equipajes.
- d) Seguro personal contra accidentes y mercancías cubriendo toda clase de riesgos.
- e) Servicios de alojamiento, restaurante, cantina, teléfono, venta de libros y periódicos, sanidad, etc, etc.
- f) Servicio de transportes personales y de mercancías entre la estación y las ferroviarias y entre aquella y los domicilios particulares por medio de automóviles del concesionario provisto de taxímetros...” (41)

Más adelante las bases estipulan los precios máximos que regirían en la estación de autobuses por diferentes aspectos, tarifas que serían revisadas cada cinco años y que serían “ajustadas a las normas que rijan en la población para servicios idénticos a los prestados” (42):

- Derecho de entrada de vehículos, con mozos de carga, aire y agua, dos pesetas.
- Estancia de ocho horas, una peseta. De ocho a veinticuatro, una peseta con setenta y cinco cénti-

---

41. *Idem.*

42. *Idem.*

mos. Por día suelto, tres pesetas y veinticinco céntimos. Por contrato mensual, tres pesetas.

- Entrada por persona al andén, veinticinco céntimos.
- Gasolina, aceite y grasas, precios fijados por *Campsá*.
- Engrase, de diez a doce pesetas.
- Lavados, ocho pesetas "los de carretera" y cuatro "Los de población". La desinfección y desinsectación se tasaba en cincuenta céntimos por coche.
- La consigna de equipajes y el reparto de mercancías se regiría con las mismas tarifas que regían en el ferrocarril.
- El concesionario recaudaría el cinco por cien del billeteaje y de la facturación. De los arriendos del hotel, bar y otros servicios el porcentaje sería del tres por ciento.

Otras bases se extendían sobre aspectos legales funcionamiento, obligaciones y gastos. En la cláusula vigésima, en una primera redacción, se señalaba que desde la concesión definitiva del Ayuntamiento a la empresa, las obras se iniciarían en el plazo de diez días y se concluirían en un año. En caso de incumplimiento, además de la penalización económica, se procedería a la anulación de todos los derechos de concesión. Aunque la documentación gráfica no lo recoge, en otro lugar de las bases, se cita un segundo edificio auxiliar al borde de la carretera de Ciudad Real, concretamente en su margen izquierda, frente a la llamada Bola del Miradero.

Tras algunos retoques y diversas discusiones manifestadas en el pleno municipal del día 27 de noviembre de 1933, el asunto no se vuelve a revisar hasta siete meses más tarde, el 25 de junio de 1934. En ese momento, un miembro de la corporación expone que tras la concesión realizada las obras no habían dado comienzo por lo que se debía retirar a "S.A. Auto-Estaciones" todo derecho sobre los terrenos y éstos fuesen entregados a la Cruz Roja, pues esta institución, en aquellos momentos, trataba de levantar un edificio asistencial. También

se señaló un hecho que parecía ser efectivo, que consistía en la disolución de la empresa madrileña y la paralización, en consecuencia, de su actividad. Días después de estas noticias, un concejal presenta una moción formal para declarar la caducidad de la concesión del terreno, el alcalde, añade a renglón seguido que la Cruz Roja pretendía levantar un centro sanitario cuyo importe se cifraba en 30.000 pesetas. La institución asistencial se había fijado en la parcela objeto de la estación de autobuses que continuaba libre, siendo la apropiada para hacer "un dispensario médico quirúrgico, en el que gratuitamente se preste servicio de varias especialidades a personas carentes de recursos" (43).

Nuevos informes emitidos en el mes de julio de 1934, en sesiones municipales de los días 9 y 23, apuntaban a la anulación de la concesión tras quince meses de inactividad empresarial. Además surgían otros datos, tales como la composición de la firma comercial, la cual se repartía entre tres "señores, y aunque uno de ellos ha estado en el poder" nada se había hecho, incluso algún concejal apuntaba otra circunstancia como era la falta de capital en la sociedad "S.A. Auto-Estaciones". Políticamente se acusaba que todo había sido una promoción alentada por miembros del Partido Radical (44). Por fin, el 30 de julio de 1934, el Ayuntamiento daría por rescindida la concesión a la empresa que pretendía hacer una estación de autobuses, concediéndose la parcela de terreno asignada a la Cruz Roja, sin que esta institución tampoco lograra en el tiempo ver hecha realidad su clínica en las proximidades de la puerta de Bisagra.

### **7.1. Análisis del proyecto de la Estación de Autobuses**

Consultando la documentación gráfica que acompaña a la petición formulada por la empresa "S.A. Auto-

---

43. *Idem.* sesión de 2 de julio de 1934.

44. *Idem.* sesión de 23 de julio de 1934.

Estaciones" ante el Ayuntamiento de Toledo, se pueden obtener los siguientes detalles del edificio que se pretendía levantar. En primer lugar, el arquitecto que firma el proyecto es Severiano Sánchez Ballesta, de Madrid, y aporta diversos trazados desde la cimentación hasta los alzados, incluyendo la red de saneamiento y una sección del edificio principal. También se añaden datos que nos informan sobre las condiciones constructivas y aspectos económicos, sobre estos últimos datos sabemos que el presupuesto básico se cifraba en 570.970'91 pesetas. A esta cantidad se añadía un nueve por cien de beneficio industrial, un uno por ciento de impuestos y un 3'3 para el pago de honorarios al arquitecto. La cantidad ascendía a 646.910'03 pesetas que al ser incrementada con otro impuesto municipal totalizado como última cifra 670.910'03 pesetas (45).

En cuanto a la disposición de la futura estación de autobuses ya se ha dicho que se componía de un edificio principal paralelo a la carretera de Madrid y una zona posterior para el estacionamiento de los vehículos. En el lateral izquierdo se añadía una edificación auxiliar perpendicular al pabellón de acceso, pero separada por la entrada dispuesta para los autobuses. En el lateral derecho del edificio principal estaba tan sólo la salida de vehículos, ya que la desigualdad del solar impedía edificar aquí cosa alguna. En la parte posterior de la terminal discurría la bajada hacia la Puerta Nueva, con una acusada pendiente, que obstaculizaba la regularización de la zona de andenes.

El edificio de viajeros tendría tres plantas sobre una base rectangular muy alargada, en concreto se disponía de una fachada hacia la carretera de casi sesenta metros, en tanto que el costado tendría prácticamente diez metros. En la planta baja, tras un portal cobijado

---

45. A.M.T. *Obras*, 1933-1935.

con tres arcadas, vendría un "hall" desde el que se accedía, por la derecha, hacia las oficinas, sala de espera, servicios y otras dependencias. En la parte izquierda estaría la consigna, venta de prensa, un bar y una clínica de urgencia. El bar presentaba dos mostradores y dos zonas diferentes, una hacia la calle y otra abierta al lado contrario, es decir a los andenes. En la planta superior se ubicaría el hotel con un comedor, cocina, servicios, tres habitaciones sencillas y cinco dobles, de éstas, dos de ellas contarían con una sala o gabinete añadido al dormitorio. Ninguna habitación contaría con servicio propio, tan sólo de un lavabo. En la planta se disponía de un cuarto para baño y dos retretes diferenciados por sexos. Por último, en el tercer piso, solamente se establecerían diecisiete habitaciones individuales y cuatro dobles. Igual que en la planta inferior, los servicios higiénicos se agrupaban en dos núcleos. Un pasillo longitudinal distribuía a un lado y otro las habitaciones; en medio de su recorrido aparecía la escalera principal, en tanto, que en un extremo surgía otra para acceder al torreón de la esquina izquierda del edificio de viajeros (Figs. 13-15).

En el nivel de calle, ya hemos señalado que existía otro pabellón auxiliar que limitaba con el solar de la vecina Escuela de Magisterio. En él se alojaría una zona reservada al descanso de los conductores con cocina, dormitorio y otras dependencias auxiliares. El espacio para el estacionamiento de autobuses se alojaba bajo una cubierta que se apoyaba en pies metálicos a fin de conseguir la mayor diafanidad posible. La techumbre iría cubierta de paja plana sobre trabazón de madera, en una estructura que aún es visible en los pabellones de mercancías de la estación de ferrocarril. En una rinconada se habilitaría lo necesario para un surtidor de gasolina y depositar los aceites y grasas precisos para los automóviles. Por último, en el vértice posterior habría un taller para reparaciones urgen-

tes, servicios higiénicos y duchas para los mecánicos.

El alzado de la estación de autobuses manifiesta una clara vocación hacia un clasicismo a la española que arraiga en los modelos de los siglos XVI-XVII. El arquitecto, sin embargo, no lo tomará al pie de la letra, basta observar la composición de la fachada principal. Esta tiene una disposición claramente dominada por el sentido horizontal, pues el solar, ya se ha señalado, era excesivamente alargado, así pues, todo parece apuntar a que lo inmediato sea resolver el alzado con un eje de simetría central y laterales comunes. El arquitecto añadirá en los extremos elementos asimétricos para no llegar a una solución demasiado facilona, en la parte izquierda sitúa un torreón, en la derecha una terraza y además una puerta, la del bar, que no tiene correspondencia en la otra mitad de la fachada. También para romper la monotonía de todo el alzado principal, el arquitecto opta por hacer resaltar dos cuerpos a modo de pabellones salientes que tienen, en el tejado, un tratamiento distinto al del cuerpo del edificio.

Los materiales constructivos también juegan un papel funcional y estético, así la piedra, berroqueña y caliza, se emplea para resaltar el zócalo de planta baja, las esquinas y los dinteles de los huecos. El ladrillo se reserva para los paramentos y el hierro para los cierres de calle y en rejas y balcones. En las zonas menos visibles o nobles se recurre al estuco que imite piedra, a las escayolas pintadas o al hormigón armado para modelar columnas e incluso un reloj solar en el torreón.

El conjunto tendrá dos vertientes estéticas, por un lado, todo el cuerpo principal del edificio de viajeros se contempla como un edificio bastante herreriano, en cambio, en el torreón hay una pequeña evocación a un clasicismo ligeramente anterior y alejado de las formas toledanas. El cuerpo central, con sus tres arcos de acceso en la parte inferior y la balconada en la planta principal recuerda bastante a la solución de numerosos edi-

ficios consistoriales surgidos a partir del siglo XVII.

El lado "moderno" del edificio estará en la parte posterior, pero entendiéndose que aquí el alzado es más funcional y menos grandilocuente. Los huecos inferiores son adintelados, sin arcadas ni zócalos de piedra, es más la planta inferior pierde visibilidad ya que cuenta con una marquesina que protege todo el andén de viajeros. La cubierta de garajes también se resuelve sin grandes complicaciones, pues visualmente esta zona queda tapada por la edificación principal y el objetivo es disponer de un espacio amplio para las maniobras de los autobuses y su estacionamiento. El arquitecto economiza los recursos y no intenta aportar soluciones atrevidas a base de estructuras metálicas vistosas, simplemente, escoge una solución menos ingenieril y elegante. La monumentalidad, por cierto muy historicista, la reserva para el edificio principal de viajeros, que a fin de cuentas sería el nuevo pórtico de la ciudad, próximo a otra entrada emblemática y antigua de la ciudad, la puerta de Bisagra, Si por ésta, durante siglos, entraban los forasteros, la vecina estación de autobuses hubiera sido la heredera funcional de la obra de Covarrubias, proyectada para acoger a los modernos coches de tracción mecánica.

La ciudad de Toledo no vería realizado este proyecto, tendría que esperar medio siglo para contar con una estación de autobuses propiamente dicha y expresamente levantada para este cometido. Curiosamente la solución se ha encontrado en un lugar no muy alejado de aquella propuesta de 1933 que la situaba en las inmediaciones de la Vega.





**ILUSTRACIONES AL  
CAPITULO I**



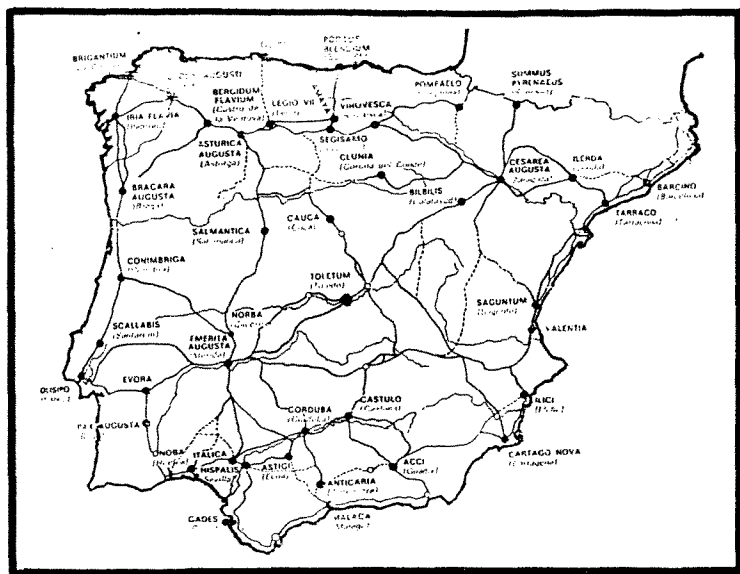


Fig. 1. Toledo dentro de la red de calzadas romanas.  
 Véase cómo las principales comunicaciones se encauzan por el valle del Tajo para evitar los obstáculos orográficos.

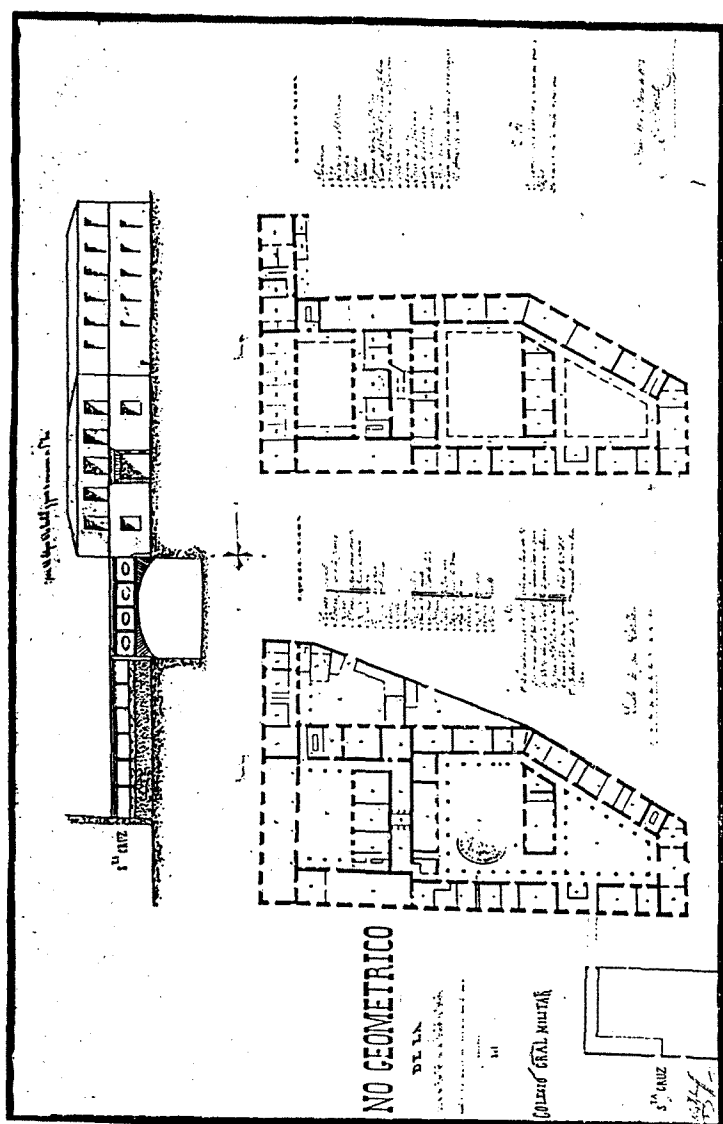


Fig. 2. Plantas de la Fonda de la Caridad en 1847 (Servicio Histórico-Militar). Véase el detalle del viaducto que unía Santa Cruz con la Fonda de la Caridad.

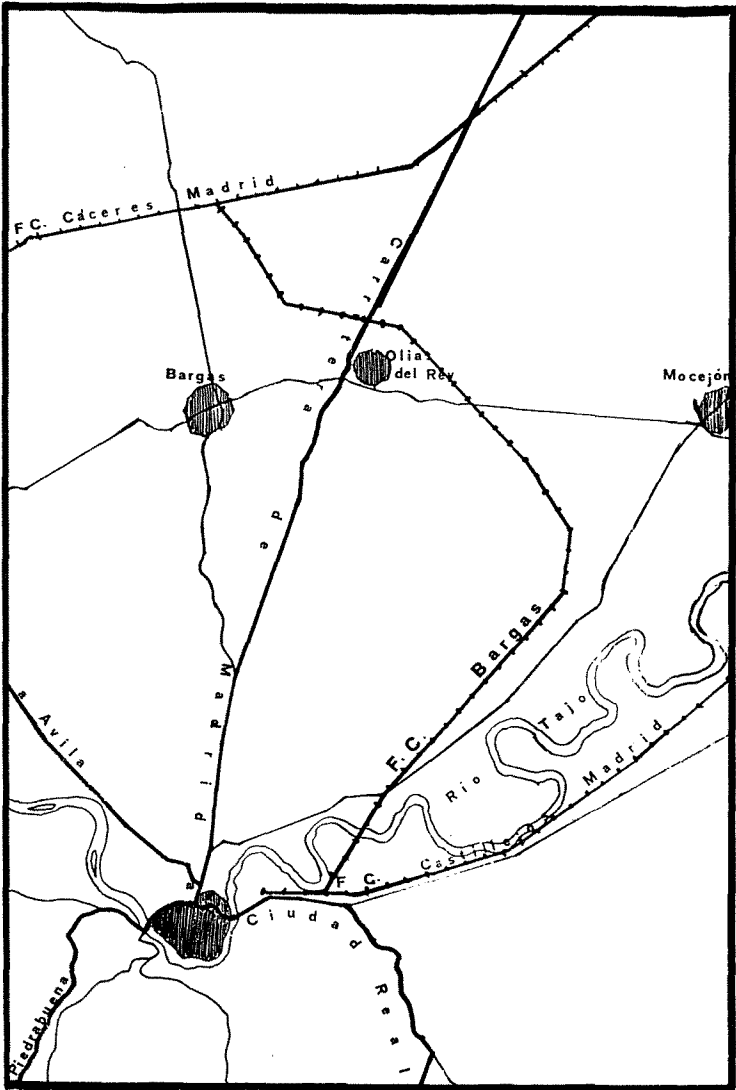


Fig. 3. Principales vías de comunicación en torno a Toledo.

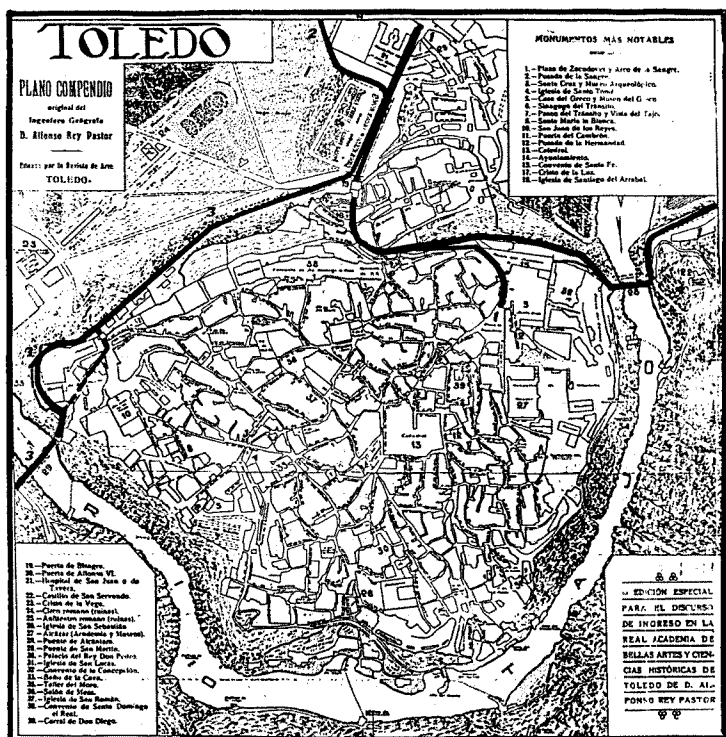


Fig. 4. Detalle de las carreteras a su paso por Toledo en el siglo XIX.

1-1: Madrid-Ciudad Real con el ramal que finaliza en la plaza de Zocodover.

2: Carretera a Avila.

3: Carretera a Navalpino (Montes de Toledo).

En trazo discontinuo se señala la antigua ruta antes de efectuar el arreglo en 1865.

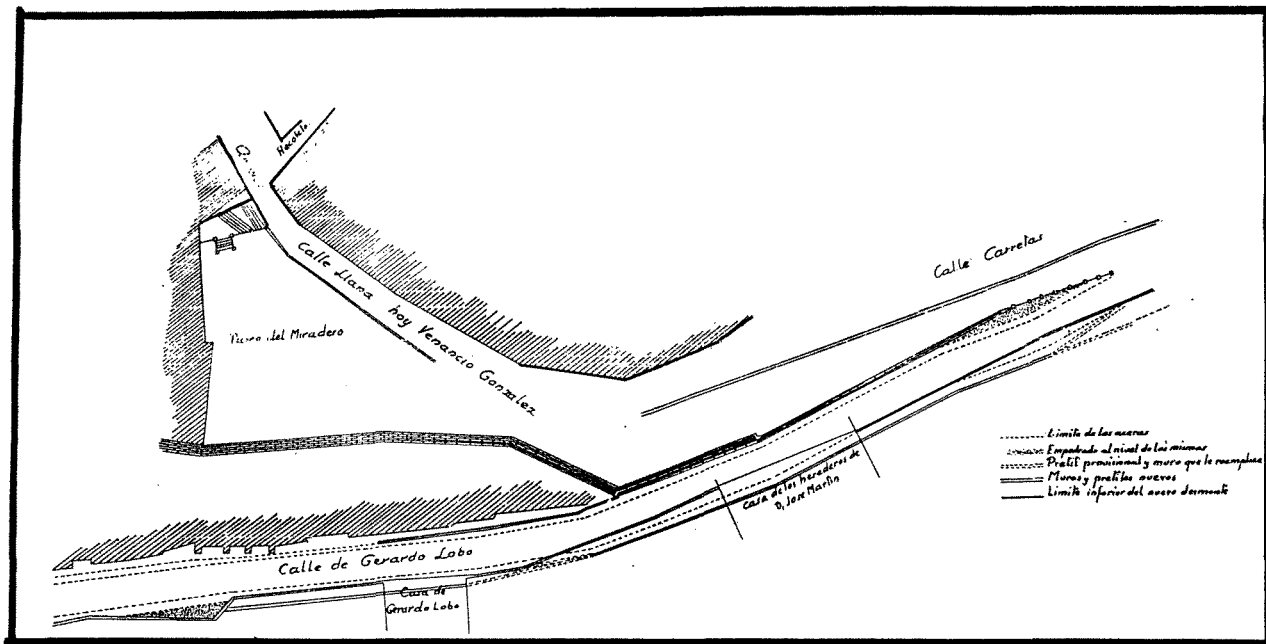


Fig. 5. Plan del ramal de la carretera de Madrid a Toledo en el tramo inmediato al Paseo de Miradero en 1864.

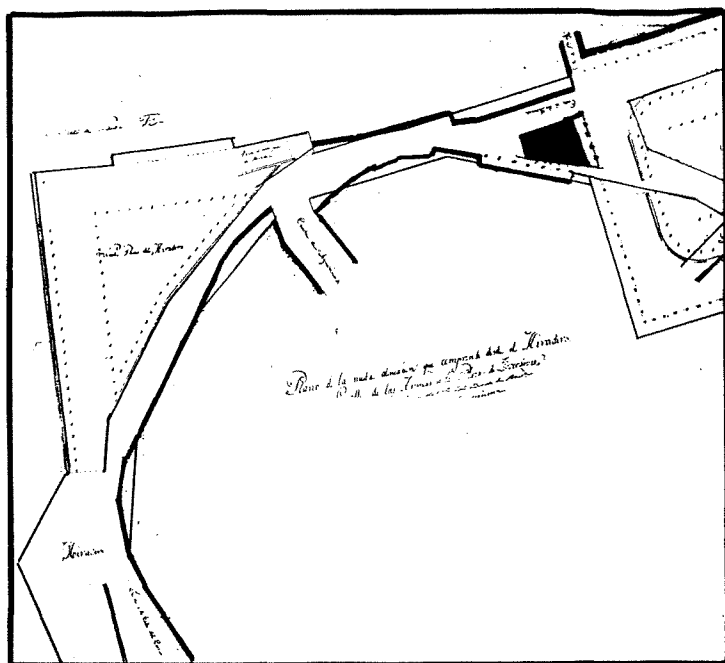


Fig. 6. Conjunto viario a remodelar en 1839 por el arquitecto municipal Blas Crespo (A.M.T.).

En trazo negro se señalan las fachadas que habría que variar para dar anchura a la calzada. En negro se ha señalado la manzana conocida de los "boteros" que desaparecería en 1866. Véase el proyecto que incluía la posibilidad de convertir a la plaza de Zocodover en un espacio totalmente rectangular.



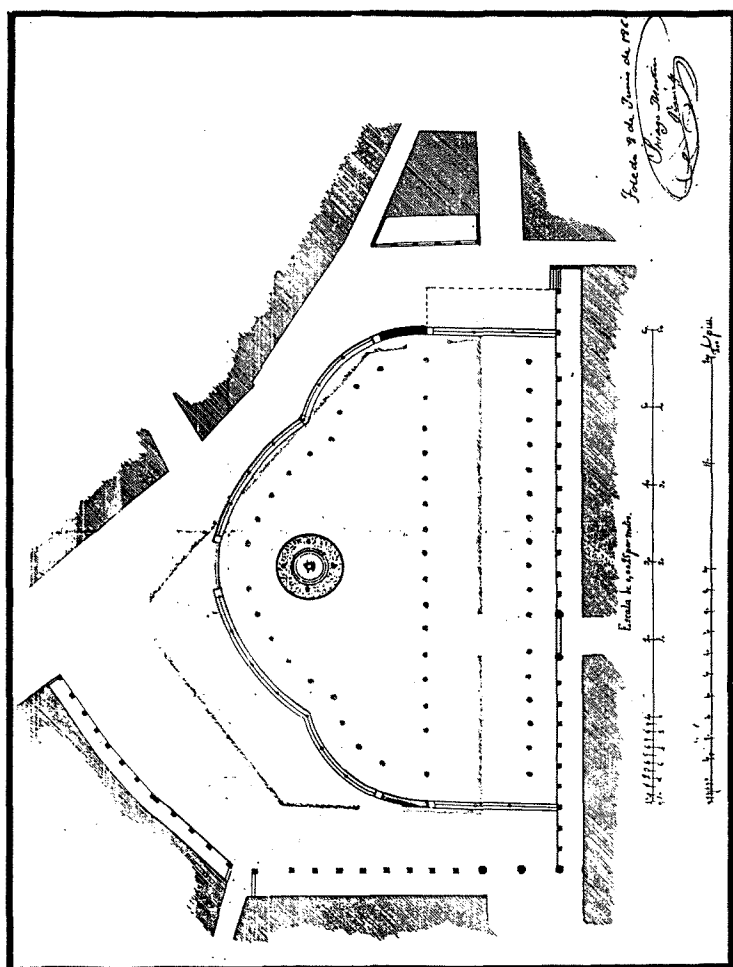
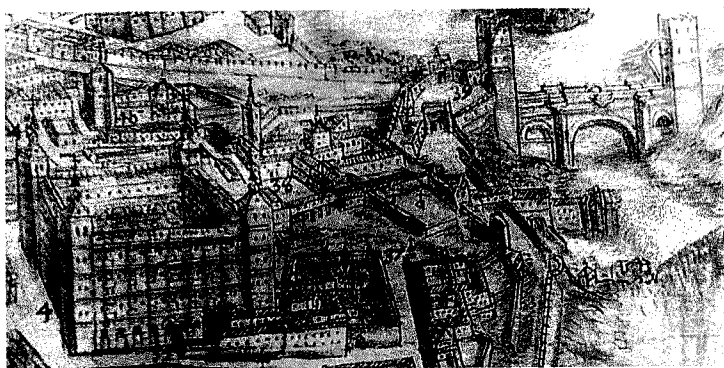


Fig. 7. Plaza de Zocodover en 1864 (A.M.T.).

En la parte superior la manzana de los "boteros" y a sus lados las calles de la Lamparilla, la más estrecha y la de las Armas, más ancha. En 1866 todo este lugar se despejaría en forma de calle única.



**Fig. 8. Grabado de Arroyo Palomeque. Principios del XVIII (Biblioteca Pública del Estado en Toledo).**

Delante del puente de Alcántara, con el número 39 se aprecia la plazoleta del mismo nombre. En la parte superior está la puerta de Alcántara, demolida en 1864 y en la inferior la de San Ildefonso que desapareció en 1870. En la orilla del río el artificio de Juanelo con una estructura escalonada para subir las aguas al Alcázar. En la fachada sur de este edificio se observa el convento de Capuchinos que posteriormente serviría de acuartelamiento para los cadetes.

# PROYECTO DE AISLAMIENTO DE LA PUERTA DE BISAGRA

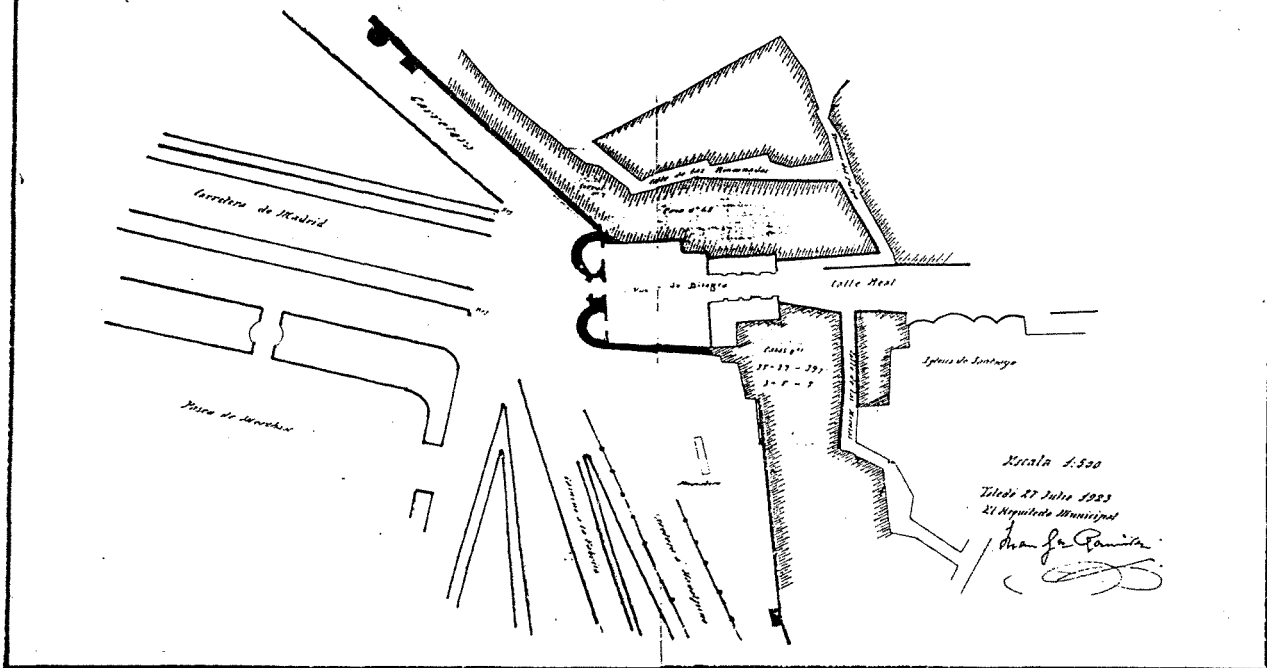


Fig. 9. Plano de la Puerta de Bisagra y sus alrededores antes de proceder a su aislamiento. (Archivo Municipal de Toledo). Las zonas rayadas señalan las rectificaciones futuras.

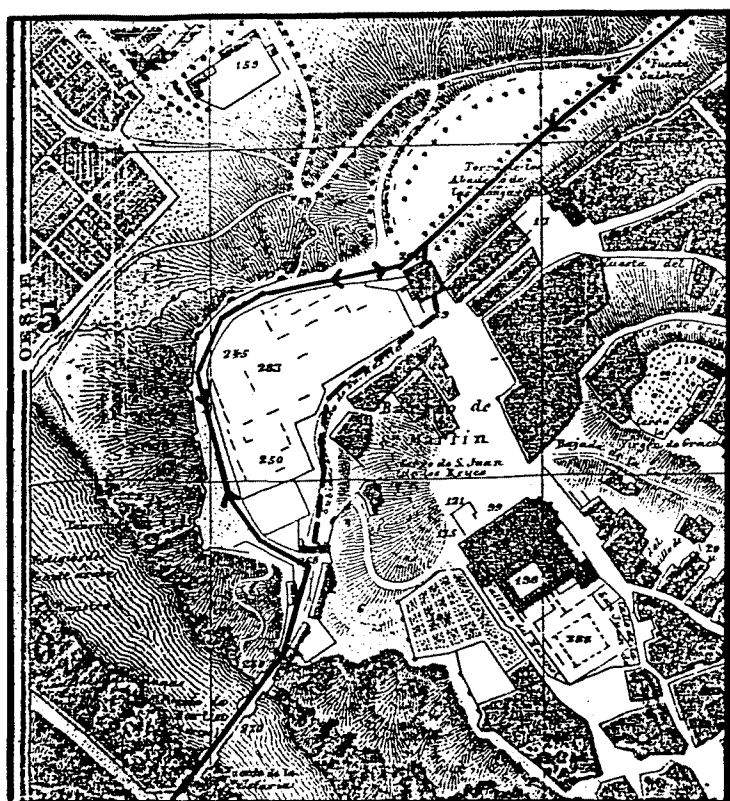


Fig. 10. Barrio de San Martín. Plano de Reinoso en 1882.

El trazo flechado se corresponde la carretera a Navalpino en funcionamiento a partir de 1865. En trazo discontinuo el recorrido que había que hacer antes de esta fecha. Con el número 268 en el plano se señala la puerta de San Martín, levantada en 1864, que aislaba el caserío amurallado.

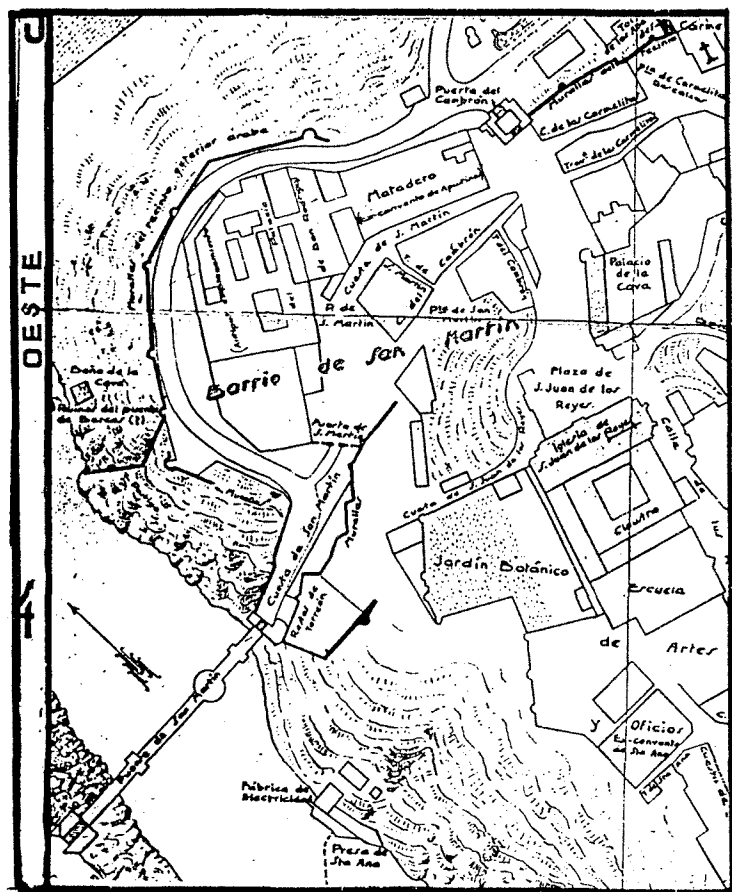


Fig. 11. El Matadero ya edificado y su entorno en 1926. Plano de Alfonso Rey Pastor. Véase ya delimitada perfectamente la carretera de circunvalación en torno a lo que fuera convento agustino que evita tener que pasar momentáneamente al interior de la ciudad.

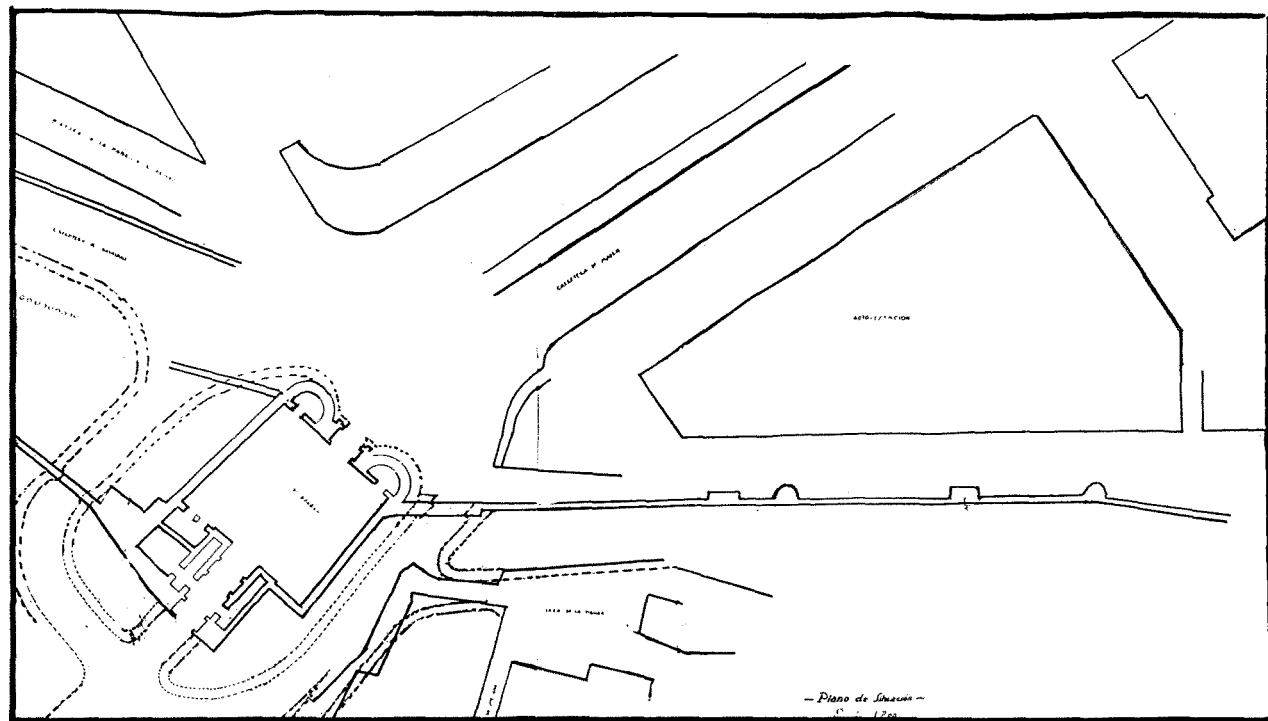


Fig. 12. Emplazamiento de la estación de autobuses en 1933 (A. M. T.).

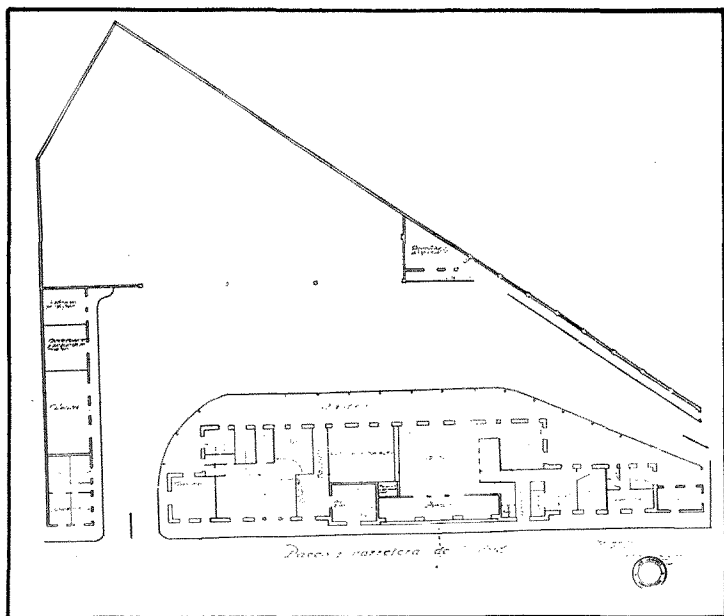


Fig. 13. Disposición de la estación de autobuses. Planta baja.

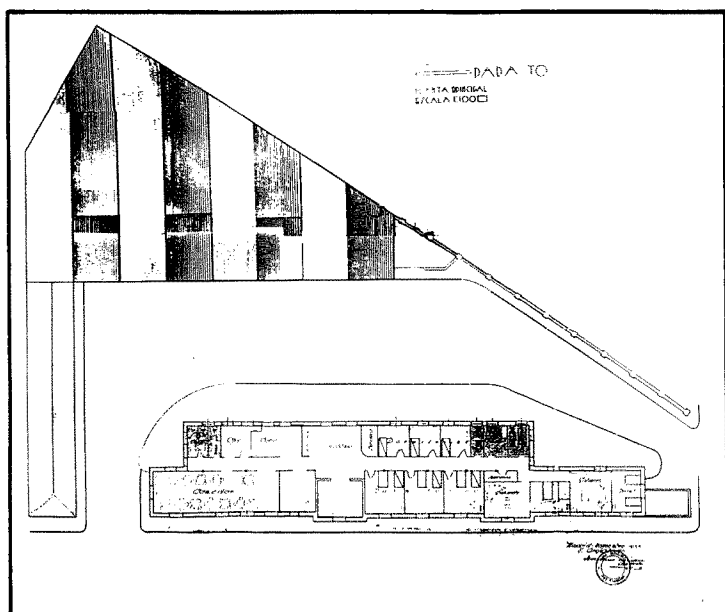


Fig.14. Disposición de la estación. Edificio de viajeros con la primera planta para hotel.



PROYECTO DE AUTO-ESTACION  
PARA TOLEDO

PLANTA SEGUNDA  
ESCALA 1:100

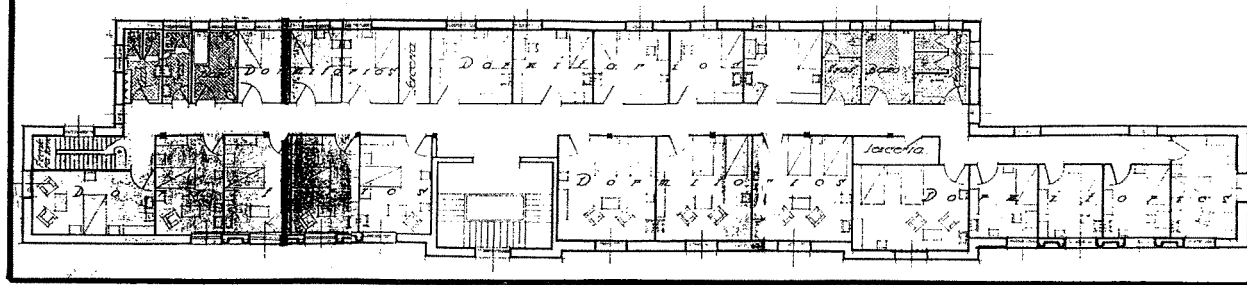


Fig. 15. Segunda planta del edificio de viajeros de la estación de autobuses.

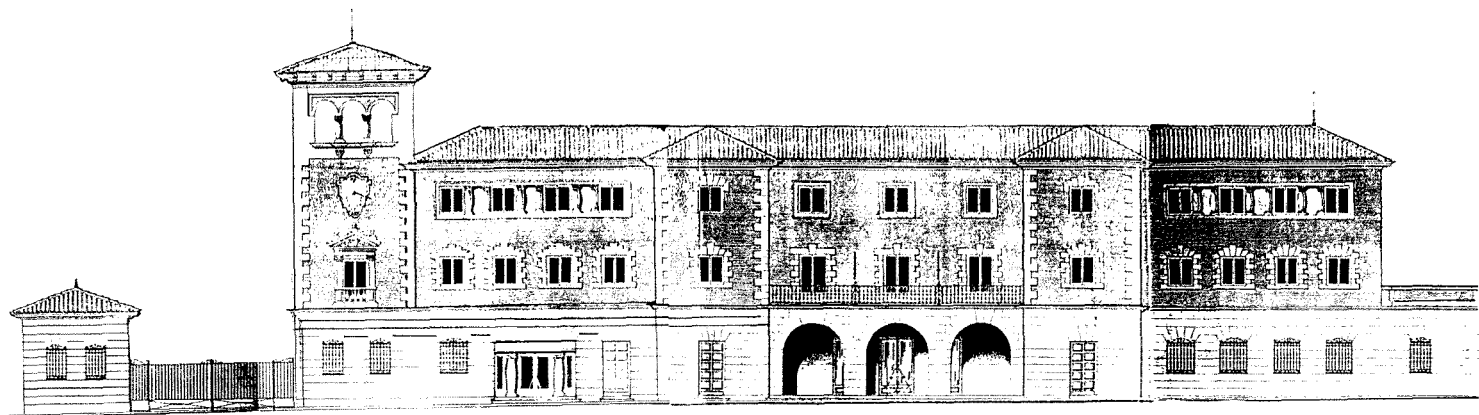


Fig. 16. Alzado de la estación de autobuses.

Madrid, Barcelona, 1933  
A. G. G. G. G.



### III EL FERROCARRIL, OTRA REALIDAD

#### 1. Antecedentes

Con la fecha del 28 de octubre de 1848 se fija el inicio del ferrocarril en España al inaugurarse la línea Barcelona-Mataró. No obstante, el precedente real se sitúa en 1837 cuando en la isla de Cuba, aún posesión española, se abrió el tramo La Habana-Güines. A mediados de década de los cuarenta se contabilizarían diversas peticiones de concesiones, en gran parte suscritas por extranjeros, que intentaban controlar el nuevo medio de transporte. Tras diversos estudios para reglamentar el ferrocarril se llegaría a la publicación en 1855 de una ley que ordenaría el sector y marcaría su futuro (46).

Toledo vería la llegada del primer tren en 1858 a partir de la línea que finalizaba en el Mediterráneo desde Madrid. De nuevo el factor geográfico sería decisivo para las comunicaciones de la Ciudad Imperial, al igual que había ocurrido a la hora de trazar la red radial de carreteras. La difícil orografía que rodea la población obliga a situar la estación en las afueras, en la vega del Tajo. Se creará una "línea muerta" es decir habrá dificultades para comunicarse con otros puntos que no sea Madrid. Toledo quedará en medio de dos grandes líneas de largo recorrido, la ya citada del Mediterráneo y la de Extremadura.

---

46. *Vid.* La obra de Francisco Wais: *Historia de los ferrocarriles españoles*, I, Madrid, 1987, págs. 31-71.

Precisamente esta última, concedida en un principio a una empresa inglesa en 1845, también excluía a Toledo como estación intermedia, se proponía que la ciudad tuviese un ramal de empalme que tal vez podría llegar hasta Aranjuez siguiendo el valle del Tajo (47) (Fig. 17).

La baza de Toledo como hemos dicho vendría a partir de la línea del Mediterráneo, inaugurada en 1858 con la activa participación del financiero José de Salamanca. Creada la empresa *Madrid-Zaragoza y Alicante* con diversos capitales surgirían distintas iniciativas para obtener la explotación de ramales secundarios a partir de la línea Madrid-Alicante, uno de ellos era el de Toledo. En 1851 el ya citado Salamanca ideaba llevar el ferrocarril a la ciudad del Tajo desde Madrid, pero diversas circunstancias lo retrasarían siete años. Tras la inauguración de la línea Madrid-Toledo quedaban pues dos empresas entrelazadas la M.Z.A. y la de Castillejo-Toledo, propiedad exclusiva del magnate español, a los pocos meses de funcionamiento la segunda quedaría absorbida por la primera a cambio de algunas obligaciones (48).

Pero antes de llegar a esta fase repasemos como fueron las cosas en el plano provincial y local. En febrero de 1854 llegaba al Ayuntamiento de Toledo la autorización para que Fernando Fernández de Córdoba, José de Zaragoza y Joaquín de la Gándara efectuasen los estudios necesarios para unir Toledo con la línea de Almansa. Dos meses más tarde la Diputación dió una subvención para los trabajos y emitió un convenio provisional que también suscribió el Ayuntamiento de Toledo. La Real Orden de 10 de mayo autorizaba a que estos promotores construyesen y explotasen por 99 años la línea. La situación política colvulsionó el proyecto y la empresa, que debía cumplir otros requisitos,

---

47. *Idem.* pág. III.

48. *Idem.* págs. 137-138.

como era la ejecución de la obra en una año, vio truncadas sus esperanzas (49).

En diciembre de 1854, tras el levantamiento de Vicálvaro, y la llegada de los liberales al poder, en Toledo aparecerían nuevas peticiones para el ferrocarril. La primera estaba firmada por los franceses Jacobo Damier y Conaillac, propietario de una patente de telégrafo subterráneo que ofrecía al tiempo de la posible explotación férrea. La concesión preveía que en un momento dado la línea podría alcanzar hasta Talavera de la Reina (50).

Otra solicitud fue la suscrita por José Manuel Catalán y Ramón Aguilera que ofertaban una concesión por 50 años en vez de los 99 que mencionaban los anteriores peticionarios, también excluía la necesidad de protección oficial y sus tarifas eran más reducidas. En la primavera de 1855 fueron comparadas las dos ofertas y las corporaciones provincial y municipal se inclinaron por la segunda. La publicación de la nueva ley de ferrocarriles cambiaría el panorama de las adjudicaciones, quedándose paralizado todo el proceso iniciado anteriormente.

El 6 de junio de 1855, en el seno de la Diputación de Toledo, Pedro Nolasco Mansi realiza una propuesta que intentaba que fuese la propia provincia la que iniciase los trabajos necesarios y la posterior explotación del tramo ferroviario que uniese la línea de Alicante con Toledo, a partir de la estación de Castillejo, y posteriormente alcanzase la línea de Extremadura. Tras la consulta a los municipios afectados por este trazado para que colaborasen económicamente se vió que la respuesta era desalentadora por lo que finalmente se desistió del proyecto.

Un nuevo fracaso se produciría a renglón seguido

---

49. Francisco Fernández González: *Los orígenes del ferrocarril toledano*, Toledo, 1981, págs. 12-16.

50. *Idem.* págs. 20-36.

para la ciudad, y fue su exclusión definitiva de la concesión Madrid-Extremadura, otorgada en 1856. La salvación vendría, como ya hemos apuntado anteriormente, de la mano de José de Salamanca, que en el mismo año se dirigía al Ayuntamiento de Toledo para efectuar el tramo entre Castillejo y la ciudad. En el mes de julio la *Gaceta de Madrid* publicaba la concesión por 99 años, fijándose la duración de los trabajos en doce meses así como la colaboración del municipio toledano (51).

La inauguración solemne tuvo lugar el sábado 12 de junio de 1858, el financiero Salamanca acompañó a Isabel II, a su esposo y al príncipe de Asturias que llegaron en un tren engalanado. A las primeras horas de la tarde las autoridades toledanas bajaron hasta la nueva estación edificada en el paseo de la Rosa. En un pabellón levantado al efecto tuvo lugar la bendición de la máquina y un acto religioso. Posteriormente la comitiva se trasladó a la Catedral y la familia real, tras pernoctar en el palacio arzobispal, partió al día siguiente hacia Madrid por ferrocarril (52).

En febrero de 1859 el ramal pasaría a la propiedad de la compañía M.Z.A. En abril de 1879 y durante un año justo la línea de Toledo estuvo bajo la sociedad que explotaba el ferrocarril hasta Badajoz, volviendo de nuevo a manos de la anterior propiedad que la explotó hasta 1941 en que la absorbió RENFE (53).

## 2. La línea Castillejo-Toledo. La estación toledana

La ley de 4 de julio de 1856 autorizaba a José de Salamanca para la concesión y explotación del tramo Castillejo-Toledo y la obligación del Ayuntamiento toledano para que abonase 44'802 reales por kilómetro a partir de la venta de bienes de propios. Se anotaba que serían

---

51. A.M.T. *Ferrocarril*.

52. *Idem*.

53. *La estación de Toledo. Un monumento ferroviario*, Madrid, 1986, pág. 9.

cuatro las locomotoras que trabajarían en esta línea, así como cuatro carruajes de primera, seis de segunda y cuarenta los vagones para mercancías. Algunos detalles se pormenorizaban así en el pliego de condiciones:

“9ª. Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos. Las diligencias de viajeros serán de tres clases, y todas estarán suspendidas por muelles y tendrán asientos. Las de primera clase estarán guarnecidas, y las de segunda tendrán los asientos rellenos; unas y otras estarán cerradas con cristales. Las de tercera clase llevarán cortinas.” (54)

La estación toledana se ubicaría en la margen izquierda de la carretera de Toledo a Ciudad Real, en las vegas del Tajo junto a la llamada Huerta del Rey. El proyecto de ésta se firmó el 7 de mayo de 1857 por el ingeniero Eusebio Page y constaba de un edificio para los viajeros y otro para almacenes y cocheras, en un segundo plano se incluían los andenes y muelles oportunos.

A fin de dar una idea exacta de las instalaciones que iba a tener el ferrocarril en la ciudad de Toledo, reproducimos toda la memoria descriptiva que por su escasa longitud puede dar una idea de la sencillez de la estación (55):

*“Memoria descriptiva de la Estación de Toledo.* La estación de Toledo, como estrema de la línea que nos ocupa, debe naturalmente reunir todos los elementos necesarios para llenar completamente su objeto. Así pues no solo se proyecta en ella el local conveniente para el servicio de viajeros, sino también muelle para las mercancías, y cocheras para máquinas y carruajes.

El plano general que se acompaña hace ver con claridad la situación respectiva de estos edificios, y la disposición de

---

54. Archivo General de la Administración, en adelante A.G.A., MOPU, leg. 22.472.

55. *Ferrocarril Castillejo-Toledo. Memoria descriptiva de la estación de Toledo, por E. Page (1857)*, A.G.A. MOPU, leg. 11.888.

todas las vías que han de establecerse. Me ocuparé con separación de cada uno de ellos.

*Edificio destinado a la Estación.* Situado lo mas próximo á Toledo presenta su fachada principal al paseo de la Rosa, dejando sin embargo la distancia necesaria para poder construir una plazoleta semicircular entre uno y otro. La fachada posterior colocada frente a las vías, esta también separada de ellas por un andén de cinco metros de ancho, corrido en la extensión que marca el dibujo.

Este edificio consta de planta baja y principal. La primera está destinada al público y de tal modo dispuesta que pueda verificar al mismo tiempo la salida de un tren y la llegada de otro. En efecto, en el pórtico, parte que se proyecta para mayor comodidad de los viajeros, hay á la derecha el despacho de billetes, la sala para entrega de equipages que van á embarcarse y las salas de viajeros, todas suficientemente capaces y á la izquierda el paso para los viajeros y un gran salón para recoger los equipages, así como las oficinas del Gefe de Estación y Telégrafo.

El principal se ha distribuido en dos cuartos, uno para el Gefe de Estación y otro para el Factor principal, con objeto de que estos dos empleados puedan permanecer constantemente en sus respectivos puestos.

El servicio de viajeros se hará aquí, como actualmente tiene lugar en la estación de esta corte, esto es, recogiendo los billetes en el primer anden que se representa en el plano general, y entrando en el tren hasta el segundo anden empujado por la locomotora, pero sin embargo con la diferencia de servir la misma linea para el comboy que llega y para el que parte, siendo la otra, ya para la formación de estos, ya para el caso en que se junten uno y otro.

El edificio de que me ocupo se construirá: de hormigón en sus cimientos, de fábrica de ladrillo sus fachadas, dejando en ellas al descubierto, de su mampostería los dos muros interiores, de tabicon el muro que separa el pórtico del interior, siendo los demás paredes entramadas y de tabiques de media hasta ó de panderete. Los zócalos y aristas que se representan en el plano, como de sillería se construirían con ladrillo revestido y estucado imitando el susodicho material. Los suelos hecho de sesma y con bovedillas, llevaran cielo raso en su parte inferior, y solado en su parte superior. La cubierta, compuesta de tirantes de terciá y pares y torna-puertas así como el pendolón de sesma, de correas de terciás cachadas y de parecillos de 0'009 m en cuadro, llevará tabla



y teja ó curva, segun la proporcione la localidad.

Las cornisas y molduras, se construirán volando la fábrica todo lo que estas permitan y revistiendola con buen estuco de cal.

Las puertas y ventanas hechas a la francesa, y provistas de todo herraje necesario, recibiran dos manos de pintura al oleo.

Y por último las salas de viajeros, el despacho del Gefe y el telégrafo se empapelaran, á distincion de todo el resto del interior del Edificio que solo recibirá las capas de blanqueo.

*Cocheras.* Las cocheras de máquinas y carruages, van unidas la una y la otra quedando sin embargo independientes por el tabique que las divide.

Tiene 33 m. de longitud y dos vias cada una: en la de máquinas se destinan 23 m para estas, pudiendo así contener las cuatro que ha de poseer la empresa, y los 8 m. restantes se dedican a talleres y oficinas. En la de carruages podran encerrarse 10 carruages, de suerte que teniendo en cuenta el material de transporte fijado por la ley, también es mas que suficiente para contenerlo.

Su construcción es como sigue: hormigon en sus cimientos, fábrica de ladrillo los pilares y tabiques que los unen, los cuales seran de media hasta, y mamposteria las dos fachadas y los frontones excepto los arcos de las puertas que seran de ladrillo. Con este mismo material se haran las cornisas, como en la estación.

La cubierta es análoga á la proyectada para esta última, pero con la diferencia que todas las piezas de las formas seran de sesmas y la teja será reemplazada por el zinc.

*Muelle de mercancías.* El sitio destinado á la carga y descarga de mercancías, se ha elegido de modo que quede enteramente independiente del que exigen los viajeros, de modo que ambos servicios se haran con entera libertad y sin que las maniobras del uno puedan interrumpir las del otro. Tambien se dedican dos vias para este objeto, y el muelle con una estensión de 100 m. vá cubierto en longitud de 46'70 m. á fin de poder verificar al abrigo de la intemperie la carga y descarga de los efectos que así lo exijan. Este cobertizo, hecho todo de madera y con cubierta de tela impermeable, vá cerrado en sus dos frentes con tablas de 0'025 m de espesor. Los pies derechos son de sesma y descansan sobre basas de ladrillos de 0'30 m. en cuadro, de tercias las carreras y de sesmas cachadas los pares y tirantes, haciendo este último doble en cada forma para que arriostre aquellos. El pendolón

es de hierro, de 0'03 m de espesor, las correas de sesmas cachadas en los dos sentidos y los parecillos se suprimen. Todo él irá cubierto de dos capas de pintura al óleo.

*Accesorios.* Además de las obras referidas se establecieron en la estación de Toledo sin cercado con destino á contener el coque, andén para la carga de este y corral para la noria y pozo; así como las cubas y grúa que se juzguen necesarias para el servicio.

*Vías.* En el plano general he representado todas las vías y plataformas que caso de realizarse un gran movimiento en esta línea deberían establecerse. Por ahora, no obstante, solo se dispondrán las dos vías para los viajeros, otras dos para la cochera de máquinas y otras dos para el muelle de mercancías y plataformas, cuatro en las líneas de viajeros, dos en la de mercancías, mas una grande delante de la espresada cochera para dar vuelta á las locomotoras."

La obra se construyó tal y como expresa la memoria sin embargo los acontecimientos demostrarían que a pesar de la sencillez de la estación, ésta resultaba demasiado grande para el servicio diario. En 1867 las cocheras serían reparadas, una de ellas que presentaba serios daños en su estructura fue demolida, hecho que confirma la escasa vida de la terminal toledana desde los primeros años de vida (56). En los años siguientes fueron desmanteladas algunas vías y se construyó un pabellón de retretes entre el edificio de viajeros y el muelle de mercancías (57). El tráfico ferroviario discurría entre Madrid y Castillejo para continuar hasta Alicante, en Toledo tan sólo concurría el servicio diario que era de escasa relevancia (Figs. 19-20).

A partir de 1885 en la estación no se volverían a efectuar obras de interés hasta que en 1912 surgieron las primeras propuestas para su remodelación total. La razón que animó al cambio no vino desde luego por la densidad del tráfico ni porque se sucedieran avalanchas de viajeros o mercancías, fueron motivos ligados a

---

56. A.G.A. MOPU, leg. 28.418.

57. *La estación de Toledo...*, ob. cit.,pág. 14.

razones personales de altas instancias. Se cuenta que el propio Alfonso XIII hizo notar la pobreza de aspecto de la estación toledana, que en nada se correspondía con la monumentalidad de la población. La creciente tendencia de llevar a visitantes ilustres desde Madrid para conocer Toledo, subrayaba la conveniencia de dignificar esta entrada ferroviaria en la que se sucedían actos oficiales (58).

La construcción de la nueva estación se debió a Narciso Clavería, con una clara intención de singularidad frente a los modelos habituales ferroviarios. El resultado sería un conjunto neomudéjar que enlazaba con gran parte del legado artístico de la propia ciudad. Las obras comenzaron en 1916 y cuatro años más tarde la revista *Toledo*, que dirigía Santiago Camarasa, ofrecía los siguientes datos:

“La construcción es toda ella de piedra y ladrillo, cemento y hierro.

En la obra intervinieron todos los artistas toledanos dedicados a los oficios y artes que se precisaban para ella.

Su duración ha sido aproximadamente de unos tres años.

El coste total de la obra se eleva a bastante mas de un millón de pesetas.

En la parte alta del edificio están las viviendas para el personal directivo de la Estación: jefe Sr. Pachetti y primeros factores.

En la parte baja, todas las dependencias para el público: vestíbulo, factoría de equipaje y gran velocidad, salas de espera, salón de honor, despacho, telégrafo, fonda, etc, etc.

Merece también un sincero aplauso y felicitación el maestro encargado de la obra, Mr. Hourdillé.

*La labor de nuestros artistas.* Bastantes se han destacado en esta obra; pero superior a todos, como merece su talento y capacidad artística, Julio Pascual, el admirable artífice del hierro, el más exquisito cincelador toledano, cuya fama y sólido prestigio se extiende por todas partes, llevándole de triunfo en triunfo.

Muy pocos años hace que así lo pronosticamos, siendo hoy un hecho ciertísimo y evidente.

---

58. *Idem.* pág. 17.

En la Estación, toda la herrería artística, suya es, y como tal, admirable, lindísima, lo más bello de la obra: Farolitos, lámparas, farolas, columnas, buzón de correos, frontales de los radiadores de calefacción, etc.

También se ha consolidado, como un admirable artista, Angel Pedraza, autor de todas las yeserías, que son una verdadera filigrana, de gran valor artístico; y Cristiano Soravilla, en la talla, muy bonita, de los marcos de los espejos del salón regio." (59)

### 3. Funcionalidad y estructura de las estaciones toledanas

La línea de ferrocarril Castillejo-Toledo, que se configuró en el siglo pasado, no ha tenido hasta ahora ninguna continuidad de manera que la estación se convirtiera en un enclave pasajero, tránsito hacia otro destino. Es una línea "muerta", siendo la estación toledana hoy por hoy el obligado término del viajero que utiliza el ferrocarril por las vegas del Tajo procedente de Aranjuez.

Este carácter de punto final, curiosamente no ha determinado una estación con estructura cerrada similar a las madrileñas de Delicias, Atocha o del Norte. Estas, como la sevillana de Plaza de Armas, por citar otro ejemplo, se articulan sobre los andenes en forma de "U", las vías terminan en unos parachoques de seguridad, cobijadas bajo una amplia techumbre. Precisamente, dichas cubiertas siempre fueron una muestra del maridaje entre la arquitectura convencional y las nuevas soluciones que los ingenieros aplicaban a las ciudades. Estas estaciones conjugan una dualidad arquitectónica, en el interior, el hierro está a la vista, se muestra ostentosamente en lo útil y en lo ornamental, así, además de los raíles y el material móvil, se recrea

---

59. Toledo. *Revista de Arte*, año VI, núm. 145, 15 mayo 1920. págs. 65-72. Guillermo Téllez: *La casa toledana*, Toledo, 1950, págs. 17.

en columnas, arcos, cerchas y claraboyas. En cambio, en el exterior, todo se recubre de ladrillos y piedra para enlazar con el paisaje urbano medio. Un estudioso de la arquitectura, Javier Hernando, matiza sobre esta cuestión:

“Las estaciones deberán asumir una doble representación: la de la ciudad y la de la compañía a que pertenezcan. Así mismo precisarán de dos fachadas, la que mira o se integra —dependiendo de su ubicación dentro o fuera del casco urbano— en la ciudad y la que se ofrece al viajero que accede por ferrocarril. Para cubrir estas demandas naturalmente se recurrió a la arquitectura tradicional, la única que podía satisfacerlas según el pensamiento del siglo. De esta manera las atrevidas cubiertas de hierro quedarán siempre ocultas tras estructuras académicas, que de esta forma palian el contraste entre la imagen arquitectónica de la ciudad y la tecnología de las estaciones. La pantalla construida por el arquitecto oculta el producto tecnológico levantado por el ingeniero.”(60).

La primitiva estación toledana (1858-1919) responde a un esquema muy simple de edificio alineado paralelamente a las vías, como si se previera una prolongación de la línea férrea. La exclusión de una estructura arquitectónica cerrada con andenes en forma de “U”, induce a pensar en que el proyecto deja la puerta abierta para una posterior ampliación del trazado férreo. Desde la perspectiva actual, esta estructura abierta ha sido el paradigma de una esperanza que presuponía la posibilidad de que los viajeros pudieran tomar el tren en Toledo para ir más allá de las proximidades del puente de Alcántara.

Una vez definida la planta lineal de la estación de Toledo, señalemos que su esquema responde al de un edificio de tipo medio pequeño, apropiado para una ciudad de segundo orden, que en el siglo XIX apenas si

---

60. Javier Hernando: *Arquitectura en España. 1770-1900*, Madrid, 1989, pp. 325-326.

podía aspirar a grandes realidades. Los técnicos ferroviarios levantaron un edificio en el paseo de la Rosa que volumétricamente se diferenciaba con no mucho margen sobre el caserío vecino formado por ventas y posadas. El pabellón central se resaltaba en planta y en alzado, en lo primero, al avanzar hacia la explanada de acceso, ya que las alas laterales quedan retranqueadas, en lo segundo, también se denota al presentar dos alturas en vez de una sólo, como tenían los dichos pabellones laterales. En este núcleo principal estaba el vestíbulo desde el cual se repartían las funciones: salas de espera, zona de equipajes, servicios, talleres y almacenes. Su aspecto externo presentaba algún rasgo diferenciador, las puertas de acceso desde el paseo de la Rosa se articulaban bajo arcos de medio punto, detalle muy modesto pero que señalaba la entrada de viajeros. En cambio, la fachada opuesta, es decir la que abría ante los andenes, era más monótona, todos los vanos eran adintelados, no había retranqueos de muros, la funcionalidad obligaba a prescindir de rincones y distintas alturas. Una anodina marquesina, de poca altura, contribuía a restar vistosidad a esta fachada de la estación, primer contacto visual que tenía el viajero que llegaba a Toledo.

Con este esquema se articulaba una sencilla estación ferroviaria cuya imagen podría redescubrirse al analizar los perfiles de los edificios existente en Castillejo Torrijos o Bargas, por citar puntos próximos a Toledo, aún cuando son de épocas distintas y promovidas en su día por empresas también diferentes. La primitiva estación toledana es juzgada estéticamente por el ya citado investigador J. Hernando como una muestra de un clasicismo menor, sencillo y similar al de la mayoría de los edificios levantados en los primeros lustros de vida del ferrocarril español. Añejas fotografías corroboran lo señalado hasta aquí y nos permiten constatar la huella de una arquitectura de líneas sobrias en el pabellón central. Las puertas de acceso hacia el

paseo de la Rosa y las molduras clasicistas de la fachada parecen un preludio del esquema que posteriormente se daría al nuevo teatro de Rojas, sin querer decir con esto, ni mucho menos, que entre ambos edificios hay una relación directa de antecedente y consecuente, sencillamente lo manifestamos como una tendencia de época (61).

La estructura de aquella primitiva estación quedaba resuelta bajo dos ejes de simetría, uno longitudinal y otro transversal. Cualquier fachada tenía un esquema similar al de su opuesta y cada una, aisladamente, se podía dividir en dos zonas iguales a partir de un eje central. Las cornisas de estuco marcaban la separación de las plantas en el pabellón central y se colocaron antepechos en la parte alta de las fachadas para ocultar, en parte, la visión de los faldones de los tejados. Estos recursos nos llevan a un lenguaje clasicista en el que subraya como importante lo proporcional y lo jerárquico, también contribuye la regularidad de los huecos, perfectamente ordenados, y la diferenciación de tamaños entre lo principal y lo auxiliar.

Sin embargo, cuando ya en el siglo XX se decide cambiar la vieja estación de Toledo por otra más llamativa y monumental, podemos apreciar que aunque el lenguaje estético y simbólico varía, se mantiene la estructura general con escasas variantes. La nueva estación ferroviaria que proyecta Narciso Clavería parte de un solar rectangular al lado de la vieja terminal, siendo por lo tanto un edificio paralelo a las vías. No se aborda la idea de hacer un conjunto cerrado, en el que los trenes entran bajo el cobijo de una gran cubierta hasta detenerse en los

---

61. En 1866 L.A. Fenech firmaba un proyecto para levantar un nuevo teatro que posteriormente retomaría Amador de los Ríos en 1870. El esquema propuesto partía de una fachada principal con un cuerpo saliente y tres puertas de medio punto (*Vid.* el trabajo de R. del Cerro: *Arquitecturas y espacios para el ocio en Toledo durante el siglo XIX*. Toledo 1990).

topes finales de un vestíbulo de pasajeros. Se diseña un esquema arquitectónico parecido al existente hasta entonces, simplemente se aumentan sus proporciones, como si con un pantógrafo se efectuase. El nuevo edificio ferroviario continua presentando un pabellón sobresaliente en el centro y dos alas laterales. El núcleo lo constituye el vestíbulo, con cinco puertas hacia la explanada de entrada, es decir el mismo número de huecos, aunque ahora cobijados por grandes arcos polilobulados que casi alcanzan la cornisa superior. También se repite la disposición de las fachadas mayores, siguiendo el esquema de la antigua estación, mientras que en la frontal hay tres planos diferenciados, con el central más saliente, en la fachada del andén, los paramentos del pabellón principal y laterales se mantienen alineados para no crear rincones y puntos ciegos, tanto para el viajero, como para el servicio de estación.

Solamente aparece un elemento novedoso que es la torre. Narciso Clavería añade con ella una estructura que reúne diversas funciones, por un lado está la de significar a la estación que así se ve resaltada con la presencia de este aditamento vertical, único en toda la barriada colindante, por otra parte la torre aporta un elemento utilitario como es el reloj, referencia básica para el tráfico ferroviario y por último hay otra función estética que sirve para conectar con la monumentalidad de la ciudad, salpicada de numerosas torres campanarios mudéjares.

La primera de las funciones citadas, aquella que sitúa a la torre como hito referencial, se puede constatar al observar la ubicación de la estación ferroviaria en la ciudad de Toledo, ésta aparece alineada a lo largo de una carretera con accesos laterales en vez de perpendiculares. Tanto los ingenieros como el arquitecto proyectaron un edificio en el que primaba la utilidad y lo funcional, por ello se abrieron dos entradas diferenciadas: una para los viajeros y otra para las mercancías, ambas



paralelas entre sí y a su vez a la fachada principal de la estación. Esta disposición impide que se tenga una visión totalmente frontal del conjunto ferroviario. Así en Toledo no existió un paseo "de la estación" propiamente dicho que comunicase el núcleo urbano con la terminal de viajeros en forma de avenida de nuevo trazado. En muchos lugares esta disposición urbana se dió, así el edificio de la estación recibe perpendicularmente una calzada, generalmente arbolada, que finaliza en una explanada apropiada para el estacionamiento de coches de viajeros (62). En el caso de Toledo éstos acceden al patio o lonja por un lateral, el de la torre, la cual se convierte en la primera referencia visual, quedando la fachada de la estación en un segundo plano con dificultades reales para ser visualizada con la mirada en su totalidad. Además la torre marca desde la lejanía la situación de un enclave singular, tanto si el observador está en la ciudad (Miradero, Antequeruela) o es alguien que se acerca a la ciudad por las carreteras que existen en las dos márgenes del Tajo.

La segunda función que cumple la torre es la de aportar un elemento utilitario como es el reloj, referencia fundamental para el viajero, el ordenamiento del tráfico ferroviario y, porqué no, para el vecindario de la barriada vecina. Sin embargo esta estructura tiene correlación con otras torres ferroviarias, que aunque lejanas en el tiempo o en el espacio coinciden en lo referencial y en lo utilitario. Entre 1840 y 1844 E. Pötsch levantaba en Leipzig un edificio de carácter palaciego para el ferrocarril con dos torres colocadas simétricamente con sendos relojes. Lewis Cubitt trabajó para la estación de King Cross de Londres entre 1851 y 1852, situando un torreón con esfera horaria en el centro de

---

62. En Talavera de la Reina se aprecia un ejemplo de calle perpendicular a la estación. En Córdoba también se encuentra una plaza o explanada ante el edificio de la estación que permite contemplar toda la fachada de su acceso principal.

la fachada principal. En cambio, se encuentra una torre asimétrica en la estación de Helsinki, según proyecto de Eliel Saarinen entre 1910 y 1920, ésta no tiene reloj y su estética es heredada de la Secesión vienesa. También en Basilea, contemporánea de la estación toledana, 1912-1913, Curjel y Moser levantaron una torre horaria a un lado de la estación para indicar desde lejos este lugar y señalar que bajo su estructura está localizado el vestíbulo de acceso a los viajeros (63).

La torre que hace Narciso Clavería en la estación de Toledo tiene pues algunas referencias tanto en lo puramente referencial como en el hecho de ser un mero faro horario que contiene un reloj. Pero, como ya señalamos anteriormente, suma otra función más, que es la de cobijar una puerta de acceso directo entre los andenes y la explanada de coches. Esta solución iba encaminada a señalar el tránsito que deberían hacer todas las visitas ilustres que entraban o salían de Toledo vía ferroviaria. No hay que olvidar que al lado de la torre, en su base, se hallaba la sala de honor reservada para personajes muy significados. De esta forma el protocolo oficial facilitaba la comunicación entre andenes y calle sin pasar por el vestíbulo general de viajeros. En resumen, la torre añadía el factor de ser una puerta más de la ciudad, con el carácter aúlico y monumental que tienen las entradas de Bisagra o de la puerta del Sol.

Por último, la torre conjugando el tono de entrada monumental de la ciudad con su mismo perfil estético, se acerca a la tradición mudéjar de la ciudad, si bien el proyecto de Clavería, como señaló el profesor Guillermo Téllez se aproxima más a lo turolense que a lo toledano (64). La estación de ferrocarril aporta un campanario laico junto a las vegas del Tajo, alejado en el espa-

---

63. Sobre estas formas remitimos a la obra de Nokolaus Pevsner: *Historia de las tipologías arquitectónicas*. Barcelona, 1980, pp. 271-282.

64. Guillermo Téllez: *La casa toledana*, Toledo 1950, pp. 17-18.

cio y en la ornamentación de la severidad de los muros de San Román, Santo Tomé o de la Magdalena por citar algunos ejemplos de torres parroquiales toledanas.

#### 4. La estética neomudéjar de la estación toledana

La estación nueva que proyecta Narciso Clavería en Toledo recrea un mudejarismo vistoso y alegre, con variedad de arcos apuntados, de herradura, lobulados, mixtilíneos, etc—y elementos ornamentales a base de cerámica y ladrillo. También la piedra el yeso, azulejos y metales artísticos se conjugan en un edificio en el que la luz, tamizada por vidrieras coloreadas, aporta un papel importante en el vestíbulo principal. Clavería recurre a distintas morfologías historicistas para lograr un todo singular que estéticamente se encuadra en la corriente de los historicismos. La estación de ferrocarril toledana encaja concretamente en la estética neomudéjar y en ésta se hermana con la terminal de Huelva, obra de Jaime Font en 1880, y con la Plaza de Armas de Sevilla, proyecto de Santos Silva de 1899. La estación onubense es de menores proporciones que la sevillana y además se diferencian en el tratamiento dado, mientras la primera es una estructura arquitectónica más clásica, la segunda muestra una bóveda metálica lo cual imprime un sello más ingenieril y moderno (65).

El neomudéjar que articula Clavería en Toledo entronca con la tendencia de estilos *revivals* surgidos en el XIX. La vuelta al gótico, al románico e incluso, en un mayor salto atrás, a los perfiles clasicistas y egipcios había tenido gran aceptación en los países occidentales,

---

65. Las estaciones de ferrocarril, en el siglo pasado, repasaron distintos estilos, a veces con cierta dosis de extravagancias, así las hubo como templos clásicos, Euston (1835), Monkwearmouth (1848), Newcastle (1846), todas en Gran Bretaña. También las hubo góticas como la de Bristol (1839), renacentistas, barrocas y eclécticas. Entre ésta últimas está la madrileña de Atocha, según proyecto de Alberto de Palacio (1888-1892).

repartiéndose la simpatía hacia estilos concretos en distintos lugares. Si para los británicos el gótico era una referencia el renacimiento italiano cautivaba a los centroeuropeos, en España el horizonte histórico de la cultura musulmana era la línea a la que miraban muchos ojos para repetir su huella estética. Se suele considerar el discurso de entrada en la Academia de Bellas Artes pronunciado por José Amador de los Ríos en 1859 como el hito circunstancial para explicar el arranque de una línea constructiva, su título, *El estilo mudejar en la arquitectura*, revela la defensa que se inicia por esta causa y que será seguida por numerosos arquitectos que veían en esta estética un sello claramente español y diferenciador frente a otros países. Pronto se llevaría a edificios tan autóctonos como las plazas de toros, ejemplo la de Toledo (L. A. Fenech, 1865), también se ensayaría en palacetes, colegios, pabellones de ferias y estaciones de ferrocarril como es el caso que nos ocupa.

La estación toledana conjunta diversos ecos medievales y se emparenta con algunos edificios coetáneos que también seguían la pauta del mudejarismo. Clavería toma referencias en las arquerías entrelazadas que hay en distintos rincones de Toledo, la puerta del Sol, Santiago del Arrabal o Cristo de la Vega. También recurre a los arcos polilobulados que recercan arcos de intradós liso, muchos son visibles en el exterior de varios ábsides, San Vicente, Santa Isabel, San Bartolomé y un largo etcétera. Curiosamente próximo a la estación se encuentran los restos de un viejo palacio que tuvo diversas formas entre los siglos XI-XIV y que popularmente se conoce como el castillo de Galiana. Este edificio queda reflejado en un grabado del siglo XIX debido a Pérez Villaamil en el que aparece un gran arco polilobulado cuyas dimensiones nos acercan a la solución que aporta Clavería en la fachada de la estación para resaltar las cinco puertas principales. También este recurso se veía en la entrada mayor de la

desaparecida Plaza de Toros de Madrid, levantada en la carretera de Aragón, según proyecto de Capra y Ayuso de 1874, y que constituyó una referencia del neomudéjar durante más de medio siglo hasta su derribo en 1931.

En cuanto a la torre de la estación toledana, Clavería hace una estructura que tiene diferentes referencias. Guillermo Téllez, ya citado, anota ecos alcalaínos y otros que parecen algo más turolenses ajenos a la tradición local (66). Efectivamente así es y no sólo por su decoración sino que su esquema se parece a las torres de San Pedro y San Martín que en su base se abren con un arco para facilitar el tránsito de estas calles de Teruel. En este sentido recordemos que la torre ferroviaria también tiene una arcada inferior que posibilita la comunicación directa entre la explanada exterior y los andenes. Una aproximación a esta función de combinar torre y puerta se encuentra en la iglesia toledana de San Justo. Observando la decoración de la torre de la estación se comprueba que también se acerca a la riqueza del mudéjar aragonés, Clavería divide el espacio en franjas cuadrangulares en las que coloca arquerías, rombos y juegos geométricos a base de manejar el ladrillo creativamente en numerosas combinaciones. Esta solución es próxima a la de otros edificios neomudéjares que también tuvieron su torre ornamental o funcional y no son demasiados lejanos en el tiempo a la estación de Toledo. Citemos las Escuelas Aguirre (Rodríguez Ayuso, 1884), las iglesias de Santa Cruz (Francisco de Cubas, 1889), San Fermín de los Navarros (Carlos Velasco y Eugenio Jiménez, 1891), la Paloma (Capra, 1896), y Santa Cristina (Repullés, 1904), todas ellas en Madrid.

Se puede así constatar que el proyecto de Clavería se enmarca perfectamente en el mudejarismo reinante en

---

66. Téllez: *ob. cit.*

España desde la segunda mitad del XIX y que ya en Toledo había dejado algunas muestras, una la ya citada del cosos taurino, otra la debida a Arturo Mélida y Alinari en 1882 al trazar la Escuela de Artes. Un mudéjarismo más ecléctico y moderno se encuentra en la ampliación del Colegio de Doncellas Nobles, realizada en 1900, y en el edificio del Casino, obra de Felipe Trigo, proyectada en 1923. Este último ejemplo, posterior a la estación, de nuevo aporta la estructura de un torrejón mudéjar, si bien no tan purista como el de Clavería.

Un párrafo se merece el arquitecto municipal de Toledo Juan García Ramírez, que desempeña este trabajo entre 1898 y 1928, toda una dilatada vida profesional que coincide con las obras arriba citadas, proyectadas por arquitectos en principio ajenos a la ciudad. El técnico municipal se apasionará por el uso del ladrillo y de la mampostería, en 1886 inicia el proyecto del nuevo cementerio municipal conjugando lo gótico y lo mudéjar, por los mismos años concluye el Seminario Mayor, también finaliza el Mercado y traza numerosas obras particulares. De éstas nos interesa resaltar la proyectada en el paseo de la Rosa, justamente enfrente a la estación del ferrocarril. García Ramírez configura una casa-almacén en la que los vanos, en principio son apuntados, para realizarlos finalmente con una aproximación más cercana a lo musulmán. El resultado es modesto pero con cierta dignidad, no existe el colorido y el barroquismo que utiliza Clavería en la estación, se asienta más en la tradición toledana, es un pequeño intento por edificar algo a la sombra de un enclave referencial (Fig. 21).

Un epígono del neomudéjar rico y vistoso que proclamó la estación del ferrocarril se encuentra en el monumento al Corazón de Jesús levantado ante la ermita del Cristo de la Vega entre 1931 y 1933. Aquí otra vez aparecen las cerámicas de Pedraza y los hie-

rros forjados de Julio Pascual. Sillares en la parte baja, la mampostería y la estructura de ladrillo se asemejan a lo visto en la estación.

Toledo en el primer tercio del siglo XX verá ampliado el repertorio de edificios neomudéjares pues se daban dos componentes muy claras, la fiebre generalizada por esta tendencia y la existencia en la ciudad de huellas históricas que parecían justificar por si solas una continua reiteración. Pedro Navascués explica así la afición de muchos autores españoles por esta estética manifestada en la segunda mitad del XIX:

“A partir de este momento, lo mudejar fue adquiriendo en nuestra arquitectura una entidad histórica propia, y cuando nuestros arquitectos revisaron los modelos medievales se encontraron con lo mudéjar, además de la arquitectura románica y gótica. Así era posible un *revival* inédito, el neomudéjar, frente a los que podía ofrecer Europa, y como tal se manifestó en el pabellón español de la Exposición Universal de Viena en 1873. Su autor fue Lorenzo Álvarez Capra (1848-1901), quien de este modo abrió valientemente la brecha del neomudejarismo.” (67)

Otros arquitectos continuarían por este camino emparejado temporalmente con las nuevas corrientes emanadas desde el concilio Vaticano I. La sociedad española vivirá un nuevo catolicismo coincidente con la restauración borbónica que ampara nuevas construcciones religiosas como catedrales, basílicas y templos votivos. A esto se unen la renovación de viejas órdenes y la aparición de otras nuevas que promueven colegios, residencias y casas de retiro. En esta corriente trabajan arquitectos, como Juan Bautista Lázaro, que proyectan diversos edificios o restauran iglesias. Éste técnico trabajó en la catedral de León y después realizó otros encargos para la diócesis de Avila y Toledo. Un

---

67. Pedro Navascués Palacio: “La arquitectura en el último tercio del siglo. 1868-1898” en *Historia del Arte Hispánico. Del Neoclasicismo al modernismo*, V, Madrid, 1978, pág. 79.

colaborador suyo será Narciso Clavería que articularía elementos castizos conocidos y añadiría la presencia de las artes industriales decorativas, tales como la cerámica, la madera, el hierro o las vidrieras, elementos bien visibles en la estación toledana (68).

## 5. Consecuencias urbanas

La ubicación de la estación ferrocarril en Toledo en una de las salidas de la ciudad no supuso alteraciones en el casco histórico ni en su entorno inmediato. Además el hecho de que se construyese en la carretera a Ciudad Real, siempre con menor tráfico y poblada que la de Madrid, facilitó que se hallase un solar despejado, llano y con buenas posibilidades para adecentar su entorno. Desde los primeros momentos fueron diseñados jardines y un amplio espacio para el acceso de coches y pasajeros sin que estorbasen al tránsito de la vecina carretera.

Desde la llegada del ferrocarril a Toledo en 1857 por el paseo de la Rosa, este paraje comenzó a perder su antiguo carácter. A finales del XVIII había sufrido los últimos cambios que le daban sello de paseo rococó con la inclusión de jardines, fuentes y estatuas. Había tres surtidores entre el puente de Alcántara y la puerta de la estación, éste último recibía el nombre de fuente de Cabrahigos y su agua era muy apreciada por los toledanos que bien bajaban o pagaban el servicio a los azacanes para proveerse de ella. En el entorno no faltaban las posadas para acoger a los viajeros que iban camino de la Mancha y algunos almacenes de diversos productos. Con la construcción de la estación la indus-

---

68. Clavería realizaría en Madrid los edificios del Noviciado de Hijas de la Caridad y el Asilo de San Diego (Cfr. J. Hernando: *ob. cit.* pág. 264). En Toledo trabajó para una finca, proyectando un edificio en ella, en concreto era la de Ahín, camino de Aranjuez (*Vid.* J. Porres: *ob. cit.* III, pág. 1268).



tria aumentó, se levantaron pequeños talleres y alguna sencilla fábrica. Poco a poco el aspecto de paseo fue transformándose en un tramo suburbial y carretero salpicado de humildes viviendas y ventas.

La estación y el barrio de su entorno quedaron alineados en las márgenes de la carretera a Ciudad Real, mejorada por Obras Públicas en 1869, de forma que se constituía una "calle" que, en opinión de Julio Porres, resultaba la más larga de la ciudad (69). Esta vía a finales del XIX presentaba distintos aspectos en su largo recorrido, desde el puente de Alcántara y hasta la estación de ferrocarril primaria el recuerdo de una paseo con bancos y arbolado, el tramo siguiente estaría dominado por las vallas de la estación y las ventas de arrieros para finalizar con algunas viviendas y almacenes justo al borde del arroyo de la Rosa, auténtico punto final de la ciudad en este lugar.

Como ya hemos dicho, el hecho de abrir los accesos a la estación de manera lateral, sin hacer plaza o calle perpendicular entre la fuente de Cabahigos y el edificio ferroviario, no alteró la configuración urbana del entorno. El tren llegaba a Toledo entre la carretera de Ciudad Real y el río Tajo, terminando casi donde ambos confluyen, esto es en el puente de Alcántara. La barrera fluvial y el brusco cambio del terreno a partir de la base rocosa del castillo de San Servando ponían casi un obligado punto final al trazado ferroviario. La ausencia de puentes, túneles o pasos a nivel consiguieron que se respetase la zona de la Antequeruela-Covachuelas, si se hubiera planteado seriamente la prolongación de las vías hacia poniente, siguiendo el valle del Tajo el paraje se habría visto radicalmente transformado.

En las peticiones posteriores que siguieron a la inauguración del ferrocarril en Toledo, no se encuentran detalles que solucionasen las barreras naturales y urba-

---

69. J. Porres: *Historia...*, *ob. cit.* pág. 1049.

nas que se interponían en el inicio del Paseo de la Rosa. Así la estación toledana quedó aislada de los grandes trazados hacia el sur (el nudo más próximo quedaría en Algodor) o hacia el oeste (el más cercano en la localidad de Bargas). Esta circunstancia determinaría que los mismo toledanos se fuesen decantando a partir del siglo XX por el transporte por carretera en vez de ferroviario.

Por otra parte, la misma situación de la estación dentro del conjunto urbano de Toledo sumaba una incomodidad más al viajero que tenía que salvar un acusado desnivel entre los andenes y el centro de la ciudad. A finales del siglo XIX surgiría una polémica interna en el Ayuntamiento para construir una escalinata entre el paseo del Miradero y el puente de Alcántara ya que ésta presumiblemente acercaría la estación. Siendo alcalde José Benegas se afrontó la obra, y su servicio, nunca masivo, ha perdurado hasta los años setenta de este siglo. Lo empinado y tortuoso del trazado demostró durante siete décadas de vida que esta escalinata tampoco ayudó a unir la ciudad con el ferrocarril (70)

Así, a la vista de estos hechos, se puede concluir que la estación no ha tenido un gran impacto urbano y social en la ciudad de Toledo. El tren llegó a Toledo en la segunda mitad del XIX, en un paraje suburbano que compartía diversas facetas: el ocio (paseo de la Rosa), el comercial (almacenes y ventas) y el agrícola (huertas del Tajo). Las pocas viviendas existentes se asomaban a los bordes del camino que repartía los viajeros que bien se dirigían hacia Aranjuez o tomaban las rutas manchegas. Solamente el tiempo y un lento desarrollo, casi vegetativo, de la ciudad iniciado en los confines del

---

70. Al levantarse hace pocos años la nueva estación de autobuses en el paraje conocido *Salto de Caballo*, volvieron a surgir propuestas para facilitar la comunicación con el centro de la ciudad. Se hablaba de túneles, ascensores y escaleras mecánicas, también se apuntaba como posible la solución de un fonicular (*El Alcázar*, Toledo, 5 de octubre de 1982).

XIX traerían una acumulación urbana que sería más acusada en la segunda mitad del siglo actual. La primitiva barriada *de la Estación*, según su denominación antigua, pasaría a ser llamada oficialmente de *Santa Bárbara*, pero su tamaño y su población ya tiene poco que ver con su inmediato pasado. A un lado ha quedado el edificio ferroviario, prácticamente sólo, como en sus orígenes, en medio la carretera hacia Ciudad Real y, al otro costado, el núcleo vecinal impulsado vertiginosamente desde los años sesenta.

La ciudad de Toledo recibió el ferrocarril como una esperanzadora novedad de desarrollo, pero con el tiempo se convertiría en un recurso ensombrecido por el transporte por carretera. En sus primeros ochenta años de vida, por la estación llegarían nobles viajeros, allí se dieron calurosos recibimientos y tumultuosas despedidas. Los hoteles ponían coches para sus propios clientes y hasta el horario del comercio local se regía abriendo y cerrando diariamente sus puertas a la par que llegaba el primer tren o que el último abandonaba la ciudad.

Con el desarrollo del automóvil los viajeros salen o llegan al mismo corazón de la ciudad, la plaza de Zocodover, la estación va cayendo en desuso. Poco a poco este cambio también afecta al protocolo, las recepciones oficiales se trasladan a la puerta de Bisagra, que recobra el carácter de arco triunfal que allá en el siglo XVI dio Covarrubias a esta entrada a la ciudad y que por un tiempo había desempeñado la estación de ferrocarril diseñada por Narciso Clavería.

## 6. Otros proyectos ferroviarios para Toledo

Ya hemos indicado que antes de la llegada del ferrocarril a Toledo hubo algún intento para incluir a la ciudad dentro de una línea que uniría los recorridos de Extremadura y Levante. Pero también después de 1858

se repetirán iniciativas parecidas que con diversas matizaciones llegarían hasta el siglo XX.

Las propuestas nacieron al calor de la creciente demanda del ferrocarril y ante el interés que para muchos pueblos suponía como signo de avance y progreso. No faltaron los grandes intereses financieros que estaban detrás de las concesiones y en el entorno de las nuevas líneas. A partir de la década de los sesenta detectamos diversas peticiones para estudiar la viabilidad de nuevos ramales que a menudo las firmas representantes declarados de compañías o bien individuos bajo su presunto interés particular. De estos últimos sabemos que algunos eran topógrafos o agrimensores, oficios, sin duda, muy próximos a las empresas constructoras que por este medio evitaban de darse a conocer y esquivar a la posible competencia. La Dirección General de Obras Públicas, si lo creía oportuno, autorizaba tales estudios, previa la firma de un pliego que el peticionario debía cumplir. Veamos algunos párrafos de dicho pliego:

“La Reina (q.D.g.) de conformidad con lo dispuesto en el artículo cuarenta y cinco de la Ley general de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 y accediendo a la solicitud de ..... ha tenido a bien autorizarle en los términos fijados por la Real orden aclaratoria de 24 de Marzo de 1856, para que durante..... pueda estudiar una línea que partiendo de....sin concederle por esto, derecho alguno á la concesión, ni á indemnización por el Estado que queda en libertad para otorgar nuevas autorizaciones y elegir entre los proyectos que se presentan el que crea mas aceptable con relación á los intereses generales del país y á los creados por concesiones anteriores.” (71)

Queda clara la intención de los últimos párrafos a fin de que alguien por el simple hecho de efectuar estudios preliminares se arrogase la concesión sin más. Varias fueron las solicitudes para analizar las possibili-

---

71. A.G.A. MOPU, Caja 33.641. Leg. 31.550.

dades de enlaces ferroviarios desde Toledo con otros puntos que se exponen en la relación siguiente (72):

- 12-mayo-1864. Eugenio Sánchez de Madrid Ballesteros. Desde Toledo al punto más conveniente de la línea Madrid-Talavera.
- 13-enero-1865. Manuel Francisco y Manuel de la Torre. De Toledo a Villasequilla, Mora, Orgaz, los Yébenes y enlazar en Cabeza del Buey con la línea Alcázar-Badajoz.
- 26-enero-1865. Abdón Martínez Carretero. De Toledo a Ciudad Real
- 7-octubre-1866. Antonio López Desde Toledo a la línea Madrid-Malpartida de Plasencia.
- 13-octubre-1866. Joaquín Regalado Jordán y Cía. De Toledo a Bargas para enlazar con la línea Madrid-Malpartida de Plasencia.
- 15-enero-1867. Gumersindo Iglesias Barcones y Manuel López de Rego. De Toledo a Alcántara con un ramal a Cabeza del Buey en la línea Ciudad Real-Badajoz.
- 15-enero-1876. Juan Pedro Souque y Cía. De Toledo a la línea Ciudad Real-Badajoz.
- 15-enero-1881. Modesto Castellar y Abenay De Toledo a Almonacid para enlazar con las línea Madrid-Ciudad Real
- 3-mayo-1881. Rafael Sunyer De Toledo a la línea de Mérida
- 2-enero-1899. Fernando López Rivadeneyra representante de la Sociedad Belga de Estudios de Caminos de Hierro y Empresas comerciales e industriales en España. De Toledo a Cabañas a fin de enlazar con la línea Madrid-Malpartida de Plasencia.
- 13-marzo-1909. Rafael Malato Fuste. Línea única de Toledo a Navahermosa.

---

72. *Idem.*

## 7. ¿Tranvías en Toledo? Evolución de una idea

De las anteriores peticiones de estudio de viabilidad citemos la penúltima como punto de partida de una serie de ideas que alumbrarían nuevos proyectos posteriores. En 1879 el *Heraldo de Toledano* apunta la necesidad de que la capital tuviera enlace con la línea de Extremadura y que si no había iniciativas privadas fuesen las corporaciones locales quienes hicieran el proyecto. La publicación sugiere que si los costes eran elevados la solución pasase por sustituir el ferrocarril por un “tranvía a vapor o eléctrico” que circularía por la “espaciosa carretera de Madrid-Toledo” y así finalizar en Cabañas. Durante varias semanas se sucedieron los artículos en favor de la idea mientras se hacía un llamamiento general que tan sólo era recogido por otros periódicos y algunos particulares (73)

Habría que esperar hasta noviembre de 1898 para que comenzasen a confirmarse que dos ingenieros trabajaban en los preliminares de una tranvía eléctrico entre Toledo y Bargas para enlazar también con línea de Extremadura. Recordemos que en 1866 Joaquín Regalado había solicitado estudiar este mismo proyecto. En enero de 1899 se producía la petición ya citada de Fernando López Rivadeneyra coincidiendo con la compañía promovida desde las páginas de el *Heraldo de Toledo*. Por un momento parece que es la misma empresa que representa este personaje y la que comenzaba a estudiar el posible tranvía interurbano sin embargo, a pesar del ocultismo practicado por diversas instancias al final se comprobó que no era así, existían dos propuestas paralelas. Una la de Toledo a Cabañas

---

73. La primera reflexión aparece bajo el título “Algo por Toledo” en el *Heraldo Toledano*, año I, núm. 2, 3 octubre 1897, pág. 1. Los siguientes artículos sobre el mismo tema en el nº 5 (28 octubre 1897), págs. 1-2, núm. 9 (25-noviembre 1897 pág. 2 y núm. 18 (27 enero 1898) pág. 1

con un trazado férreo de 16 kilómetros de longitud y otra la que finalizaría en Bargas con un recorrido algo más corto utilizando tranvías eléctricos.

Los esfuerzos administrativos de ambos proyectos alcanzaron los primeros años del siglo XX sin conocer el éxito, sin embargo la semilla para unir Toledo con la línea de Extremadura estaba echada y tras la Guerra Civil se conoció una realidad aunque, como más adelante veremos, de vida efímera.

Por lo sugerente del asunto repasemos algunos detalles del proyecto de tranvía interurbano entre Toledo y Bargas que la prensa nos facilita. Los ingenieros Emilio Martínez y Antonio Alvarez Redondo y el ayudante Ricardo Villalba pertenecían a Obras Públicas y eran los que redactaban el proyecto cuyo recorrido era el siguiente:

“La primera sección del proyecto, pues se halla dividida en tres, arranca de Zocodover y utiliza la carretera de Madrid hasta el ventorrillo de San Francisco; en este punto se separa para tomar la de Valmojado hasta llegar al paso á nivel con el ferrocarril de M.C.y P. dirigiéndose desde ese punto á la Estación por un corto espacio de carretera que ha de construirse. (74)

Se calculaba que la velocidad que podría alcanzar sería la de 20 kilómetros a la hora, aunque al subir desde Bisagra a Zocodover, ante la fuerte pendiente, se reduciría a 12. Toda la línea estaría servida con coches de primera, segunda y plataforma de mercancías.

La segunda sección del proyecto comprendería el trayecto Zocodover-Plaza de Toros, “sólo con coches de viajeros sin distinción de clases como sucede en Madrid y en la generalidad de los urbanos” (75). La tercera sección también partiría de la misma céntrica plaza y bajaría a la estación de ferrocarril a través de la calle Gerardo Lobo.

---

74. *El Heraldo Toledano*, año III, núm 69, 19 de enero 1899, pág. 1.

75. *Idem*.

En esta línea funcionaría un coche "sin distinción de clases" y otro para mercancías. La vía sería sencilla en la generalidad de las secciones y doble donde la circulación fuese muy activa. La transmisión eléctrica sería aérea por un cable y el correspondiente "trolley" de unión. También se preveía la unión telefónica entre todas las paradas y dependencias de la línea. El presupuesto global se cifraba en 1.135.000 pesetas (76) (Fig.22).

En marzo de 1899 se producirá un encuentro formal entre los interesados por esta línea y la sociedad belga que tiempo atrás había comenzado el estudio entre Toledo y Cabañas. En 1900 se presentaba formal y oficialmente en el Ministerio de Fomento la solicitud para disponer un tranvía eléctrico entre Toledo y la estación ferroviaria de Bargas. Ahora se introducía una novedad y era la prolongación de una línea entre Zocodover y las Cuatro Calles a través de la calle del Comercio. Otros aspectos eran los siguientes (77):

- Precio del viaje: 50 cts. por kilogramo de mercancías o viajero.
- Parada de viajeros en Zocodover.
- Terminal de mercancías, Cuatro Calles.
- Ancho de la vía 1 metro con carriles tipo broca de 20 kg. por metro y 8 m. de longitud. Traviesas de madera.
- Carruages sobre "trucks".
- Tracción eléctrica con cable aéreo de bronce siliceoso y trolley de bastidor articulado.
- Marcha máxima de 20 km a la hora.
- Marcha ordinaria 10 km. hora.

Las dificultades de todo tipo fueron lastrando el proyecto y por eso desde las páginas de la prensa se animaba a proseguir con las siguientes palabras:

---

76. *Idem.*

77. *La Idea*, núm. 37, 24 marzo 1900, pág. 3.



“las pésimas condiciones topográficas que reúne la capital de esta provincia hacen indispensable el animar por cuantos medios sea posible el acceso a la misma, de modo que resulte lo más económico y cómodo posible; no hay hasta el presente más comunicación fácil de Toledo con el resto de su provincia, y aún con el resto de España que el ferrocarril directo a Madrid” (78).

A pesar de las intenciones de los promotores y el aliento de la prensa no prosperó. En los años veinte se sucedían periódicamente las propuestas para enlazar con la línea de Extremadura si bien, alejándose cada vez más la idea de tranvía y reconociendo que la vía férrea sería la solución.

## 8. La línea Toledo Bargas

Ya dijimos que el intento de unir Toledo con Bargas o Cabañas en la segunda mitad del XIX había dejado un recuerdo apetecible posteriormente y que, como acabamos de ver, incluso estuvo a punto de transformarse en un plan de transporte interurbano por medio de tranvías. Pues bien, en el primer tercio del XX Toledo continuaba con su línea directa a Madrid y la posibilidad de enlazar con Badajoz, Andalucía y Levante, si el viajero transbordaba en las estaciones de Algodor, Castillejo o Aranjuez respectivamente, sin embargo, los enlaces con Talavera de la Reina y Cáceres permanecían sin ser posibles.

Para posibilitar esta falta y desechada la posibilidad del tranvía entre Toledo y Bargas, por donde discurría la línea cacereña, en los años treinta fue fraguándose este enlace. De esta manera se conjugaban viejas ideas, la estudiada por Joaquín Regalado en el lejano 1866, la del tranvía eléctrico y la de Fernando López de Rivadeneira, representante de la compañía belga. Por fin, el 22 de marzo de 1939 se inauguraría el servicio de tren

---

78. *Idem.*

desde el paseo de la Rosa hasta el vecino pueblo toledano. La vía a escasa distancia de la estación de Toledo cruzaba el Tajo por un puente de piedra con tres ojos que hubo de construirse expresamente para tal fin, posteriormente continuaba por las terrazas del río hasta alcanzar las inmediaciones de Olías del Rey y, tras cruzar por debajo la carretera de Madrid-Toledo, alcanzaba la estación ferroviaria de Bargas. En definitiva el trazado no coincidió con antiguos estudios decimonónicos que lo proponían de forma paralela a la misma carretera Madrid-Toledo.

Unas riadas ocurridas en los mismos umbrales de la década de los cuarenta dañaron las vías y unido al escaso servicio de viajeros y mercancías determinaron que se desmantelase toda la línea, volviendo de nuevo a la situación anterior. La estación férrea de Toledo es en la actualidad el punto final del servicio directo con Madrid, Cuenca y Zaragoza sin que estas dos últimas mejoras hayan dado una mayor actividad a sus andenes. La ubicación de la estación en el siglo XIX en el lugar que ahora ocupa se ha demostrado como poco positiva y antieconómica. Toledo vió la llegada del ferrocarril a sus puertas pero a través de una vía muerta, carente de continuidad e interés desde los primeros momentos (Fig. 3).

**ILUSTRACIONES AL  
CAPITULO II**



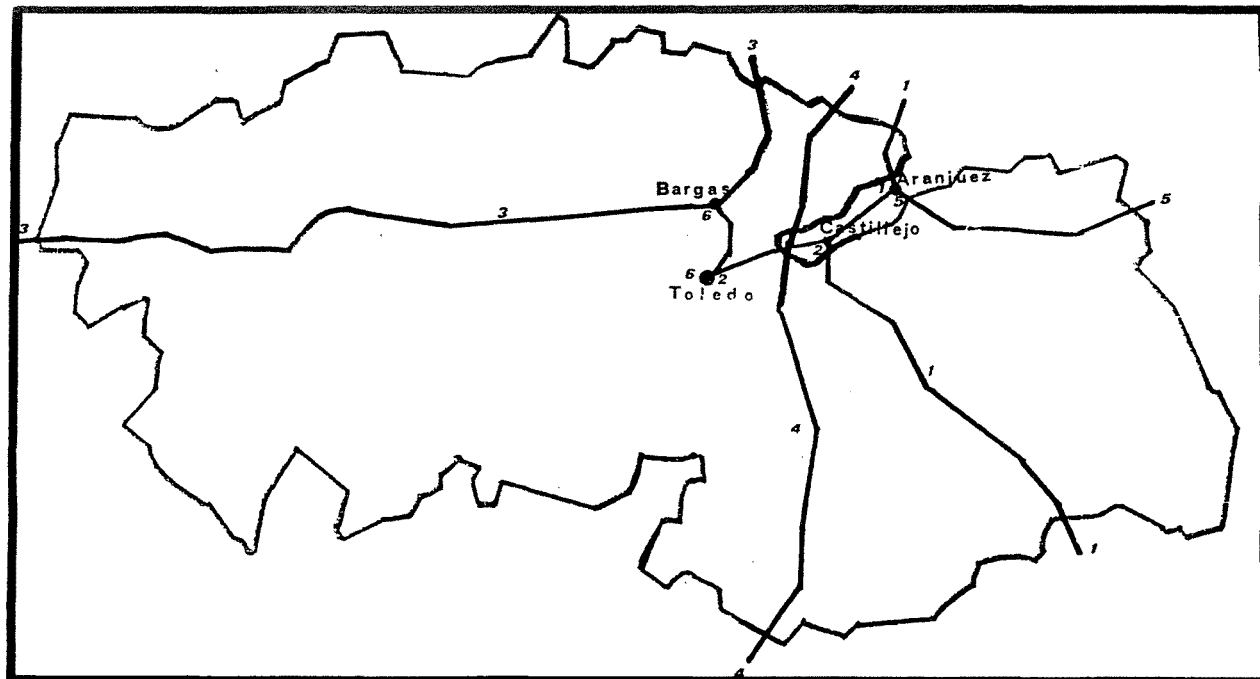


Fig. 17. Disposición de los trazados ferroviarios en la provincia de Toledo durante el siglo XIX.

1-1: Línea Madrid a Alicante por Aranjuez y Castillejo

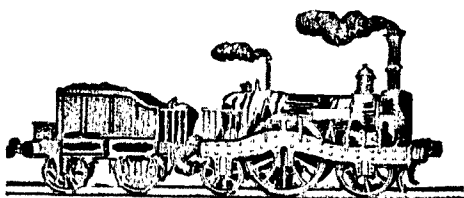
1-2: Línea Madrid a Toledo por Castillejo

3-3: Línea Madrid a Extremadura por Cáceres

4-4: Línea Madrid a Extremadura por Ciudad Real y Badajoz.

1-5: Línea Madrid a Valencia por Aranjuez

6-6: Línea Toledo a Bargas (1940)



FERRO-CARRIL  
DE  
Castillejo á Toledo.



*Memoria descriptiva*  
de la  
*Estacion de Toledo.*

Fig. 18. Memoria de la estación de ferrocarril de Toledo, 1857  
(A.G.A.)

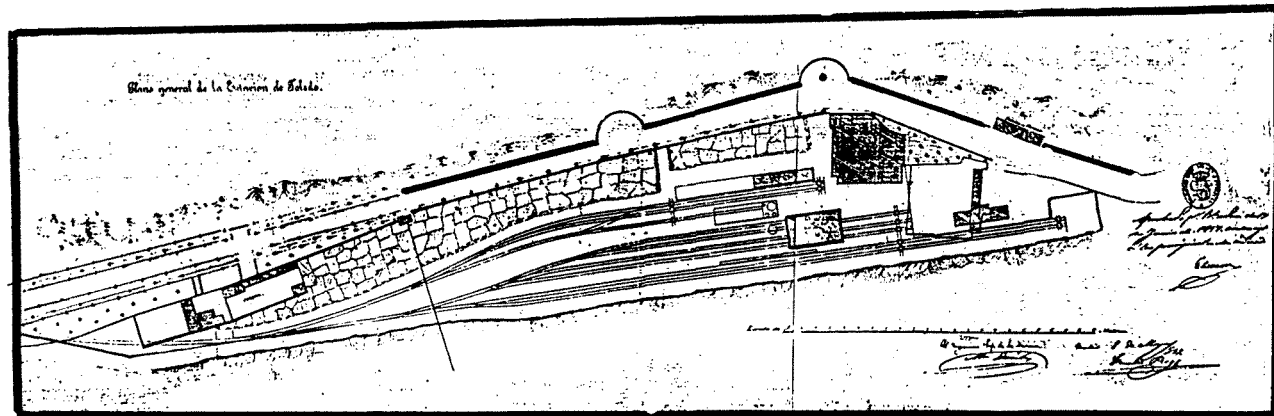


Fig 19. Plano de la estación de ferrocarril en Toledo en 1857 (Archivo General de la Administración, Obras Públicas)  
En torno a la estación discurre la carretera a Ciudad Real. El primer semicírculo rodea la fuente de Cabrahigos.

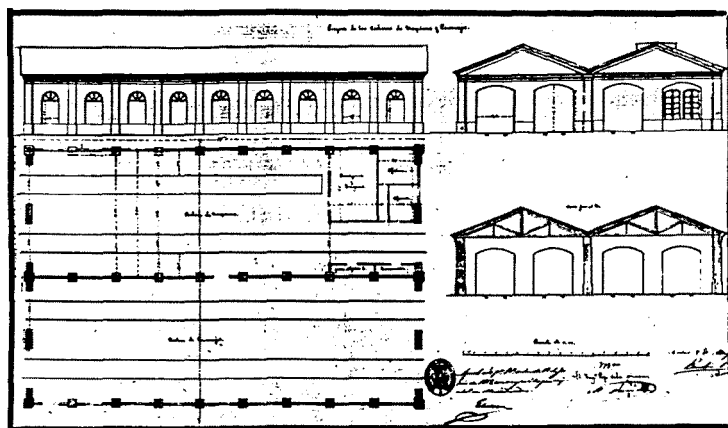
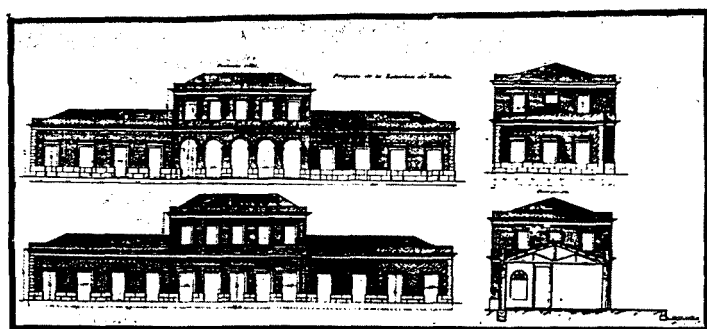


Fig. 20. Alzado de la primitiva estación de Toledo y plantas y alzadas de las cocheras (Archivo General de la Administración, Obras Públicas).



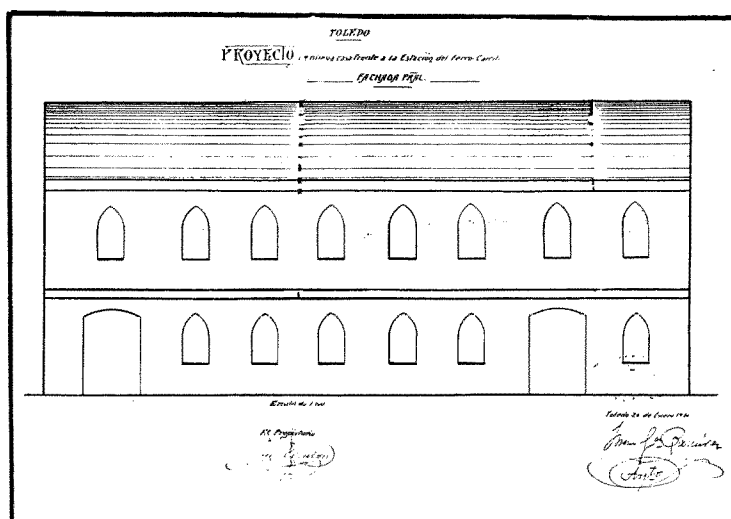
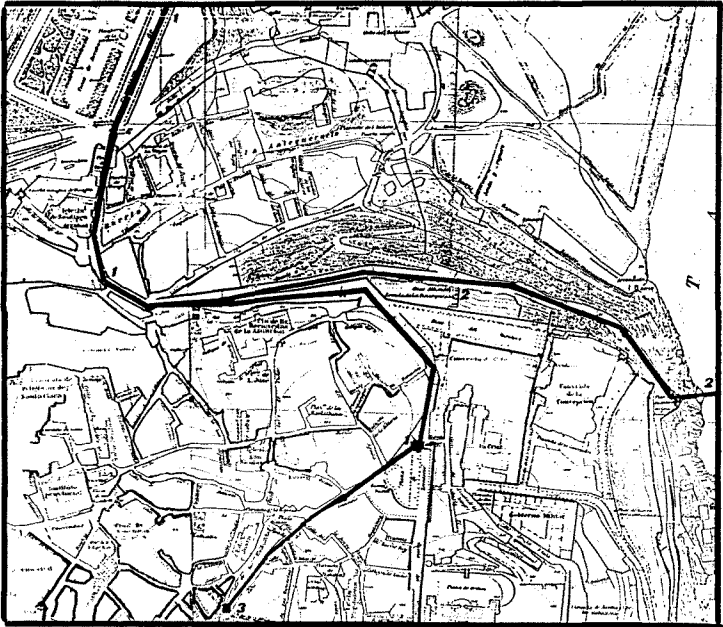


Fig. 21. Casa almacén frente a la estación de ferrocarril. Proyecto de Juan García Ramírez, 1920 (A. M. T.).



**Fig. 22. Trazado previsible para un tranvía eléctrico.**

**1-1. Tramo Zocodover, puerta de Bisagra hacia la estación de Bargas.**

**1-2. Tramo Zocodover, puente de Alcántara hacia la estación de Toledo.**

**1-3. Tramo Zocodover a la plaza de Cuatro Calles (sólo para mercancías).**

## IV. UTOPIAS PARA UNA VIEJA CIUDAD

### 1. Los esfuerzos de la modernidad

Si se analiza con serenidad la propuesta de un tranvía circulando por la estrecha y céntrica calle del Comercio para descargar mercancías en el pequeño ensanche de las Cuatro Calles, se puede concluir que todo era una locura irrealizable. Sin embargo esta idea hay que verla a la luz de las corrientes reformistas que muchas ciudades vivían en aquellos momentos. La inclusión de los railes por calles y plazas, el teléfono, los nuevos alumbrados y las grandes avenidas eran los signos de la modernidad.

En la Ciudad Imperial no faltaron municipios que soñaban con realizar una Gran Vía en medio del casco histórico. En 1923 se ideaba una que partiendo desde Zocodover fuera en dirección hacia la Catedral con el consiguiente derribo de casas y construcción de nuevas manzanas. La vecina Madrid imponía un buen ejemplo en aquellos años con el trazado de lo que sería su arteria principal no lejos de la Puerta del Sol.

Muchas de las mejoras propuestas nacieron a finales del XIX al calor de la avalancha de inventos que la manipulación de la electricidad ocasionaba. La inmediata aparición del automóvil y los balbuceos de la aviación presagiaban nuevos tiempos que desde una visión provinciana conformaban una mezcla de temor, admiración y envidia. En 1884 ya había circulado

algún tranvía eléctrico en Alemania y cuatro años después eran frecuentes en la virginiana ciudad de Richmond. En 1891 Londres ya poseía el "metro" que poco después se implantaría en otras capitales (79). En Madrid en 1892 se proyectaba un tranvía de circunvalación y ya en 1919 se inauguraba su primera línea del metropolitano, Barcelona lo haría en 1926.

Toledo sólo se podía limitar a conocer estos datos por la prensa y su vida lentamente trataba de avanzar hacia las ofertas que la técnica configuraba. La historia y el pasado pesaban notablemente, la mayoría de las instancias oficiales hablaban de los fastos pasados y del rico legado artístico, unos pocos intentaban todo lo contrario; tradición y modernidad a ultranza era, y aún es, un tema a debatir con apasionamiento.

En las páginas siguientes veremos algunas propuestas que eran auténticas utopías si se pasan por un riguroso tamiz de racionalidad pero que contaban con algunas bases posibles y mínimamente aceptables. La débil estructura económica de la ciudad y de la provincia se enlazaba con una sociedad timorata y poco emprendedora. La posibilidad de mejorar sus medios de comunicación estuvo siempre retrasada de los avances de la técnica de forma que el progreso no fue lineal y ascendente, siempre hubo escalonamientos bruscos. Cuando se comenzaban a mejorar las carreteras el ferrocarril aparece y todos miran a él con fascinación, en esos momentos todavía algunos sueñan con hacer navegable el Tajo para llegar al Atlántico. Cuando el ferrocarril no consigue rebasar Toledo y muchos continúan en crear nuevos enlaces, el automóvil y el transporte por carretera son una realidad irreversible. Por otra parte el escaso peso específico de la población en un contexto general no daba para mucho más.

Los aspectos que se tratarán serán las posibles comuni-

---

79. Derry Trevor: *Ob. cit.* I, págs. 557-563.

caciones fluviales y el acercamiento a un texto publicado a finales del XIX que, si bien puede calificarse como simple creación periodística, en el fondo entronca con el sentir de diferentes personajes amantes de un progreso, visible ya en Europa y aún impensable en nuestro país.

## 2. Las comunicaciones fluviales

Uno de los atractivos naturales de la ciudad de Toledo es el cauce del Tajo que con su abrazo a la ciudad facilitó en otros tiempos su defensa y con sus aguas se han beneficiado las vegas del entorno. También el río a lo largo de los siglos ha despertado inquietudes técnicas que suponían todo un reto como fue la elevación de sus caudales hasta los altos del Alcázar, y no faltaron quienes se fascinaban por la posibilidad de convertir a la ciudad en un puerto fluvial que canalizase un posible tráfico de barcos hasta el Atlántico.

El historiado Julio Porres en un trabajo de síntesis sobre esta última eventualidad habla de Toledo como "puerto de Castilla", ya que, como citaremos posteriormente, durante un corto espacio de tiempo se practicaron travesías por el Tajo entre la Ciudad Imperial y Lisboa (80). En el siglo XVI, concretamente entre los años de 1581 y 1588, un ingeniero militar italiano llamado Juan Bautista Antonelli, que había colaborado en diversas obras en presas y orillas, entre las que estaba un embarcadero más bajo del puente de San Martín, desde el cual partió el viaje inaugural el 31 de enero de 1588. Durante seis años se sucedieron varias expediciones comerciales e incluso de tropas sin que llegase a cuajar todo un plan regular de movimientos (81).

El siguiente intento de navegación se debe a Luis

---

80. J. Porres: *Toledo puerto de Castilla*, Toledo, 1980.

81. La expedición estuvo compuesta por 35 barcas para llevar a 20 compañías de soldados. *Vid.* J. Porres: *Toledo puerto...*, *ob. cit.*, págs. 6-20.

Carduchi y Julio Martelli a los que se unió el letrado toledano Eugenio Salcedo. Durante 14 días se dejaron llevar por las aguas hasta Alcántara, realizando al tiempo un detallado estudio del río. El Conde Duque de Olivares se interesó por el plan desde el punto de vista bélico para poder transportar tropas incluso desde Madrid. La crisis general del momento truncaría el proyecto y todas las esperanzas (82).

Durante el reinado de Carlos II se cita otro plan de navegación por el Tajo debido a los hermanos Grunemberg y a mediados del XVIII otro más firmado por Carlos Simón Pontero que trataba de mejorar el abastecimiento de productos a Madrid, con el consiguiente trabajo para subir por el Manzanares hasta el lugar de El Pardo. En 1781, Francisco Javier de Cabanes estudió todos los antecedentes que se conocían sobre esta empresa fluvial, efectuando un viaje de reconocimiento en 1828. El resultado fue un detallado trabajo que exponía no sólo las incidencias del recorrido sino que también incluía los recursos económicos necesarios y la posibilidad de utilizar barcos de vapor. Se consiguieron algunas cantidades y se constituyó la *Real Sociedad de Navegación del Río Tajo* para atraer a cuantas provincias y municipios se vieran afectados por la nueva comunicación fluvial. De nuevo los acontecimientos políticos y la imposibilidad de conjuntar todo el capital preciso arrinconaron el proyecto (83).

El 2 de marzo de 1845 Manuel Bermúdez de Castro remite al Ayuntamiento de Toledo un folleto que él mismo había publicado referente a la navegación del Tajo entre Toledo y Aranjuez, si bien su plan completo era extensivo a todo el curso del río. Sabemos que mantuvo contacto con autoridades portuguesas a fin de potenciar el intercambio comercial entre Madrid y Lisboa. La casi coincidencia con los primeros estudios del ferrocarril fue el motivo de que no se volviese a tra-

82. *Idem.* págs. 22-23.

83. *Idem.* págs. 28-33.

tar el asunto, pues las expectativas y los intereses eran mayores en este nuevo medio de transporte.

Como colofón a todos estos intentos para aprovechar el cauce del río, citemos que en 1977 se publicaba un trabajo del ingeniero de Caminos Canales y Puertos, Manuel Díaz-Marta en el que aún se ve como viable la comunicación fluvial. Cita como ejemplo la explotación que se hace en algunos ríos norteamericanos sin que los actuales embalses sean ningún problema insalvable (84) (Fig. 23).

La ciudad de Toledo nunca ha conocido una navegación regular por las aguas del Tajo. La idea de llegar hasta Lisboa se ha expresado muchas veces y en tono menor la de alcanzar Madrid remontando el río. En definitiva siempre se ha estado en este asunto más cercano a la utopía que a la realidad. La vocación marinera de los toledanos se ha visto mitigada con la modesta travesía del Tajo, de una orilla a otra, que para muchos suponía toda una aventura, especialmente el primer día de mayo cuando para ir a la romería de la Virgen del Valle había que atravesar por el llamado Barco Pasaje. Este servicio se efectuaba con barcas de remos y estaba bajo concesión municipal por un tiempo concreto. El arquitecto municipal debía supervisar el estado y la seguridad de la embarcación. Como ejemplo de esto reseñamos parte de un informe firmado por Luis Antonio Fenech, autor de numerosos proyectos tales como el teatro, Plaza de Toros, matadero, etc., que a instancia de la Corporación municipal remite el 28 de abril de 1866. El arquitecto, circunstancialmente metido en el terreno de un modesto ingeniero naval, dice lo siguiente:

“Reconocimiento del Barco Pasaje. Se encuentra en muy buen estado y recientemente calafateado, estando por tanto bien dispuesto para su servicio. Como en la próxima fiesta

---

84. El autor también cita como ejemplos los trabajos llevados a cabo en ríos sudamericanos y de Europa central (Vid. Manuel Díaz Marta Pinilla: *La navegación interior: posible desarrollo en la Península Ibérica*, Toledo, 1977).

de Nuestra Señora del Valle la concurrencia al Santuario de dicha imagen es inmensa y verifican muchas personas la travesía por este punto en dicho barco, considero que para evitar desgracias que puedan ocasionar por efecto de que entren en él más personas de lo que puede contener se limitase en cada vez el número de veintidos personas y los barqueros..." (85)

### 3. Un texto singular: "Una ciudad modelo"

Como paradigma de las utopías y del progreso total, que algunos querían para la vetusta ciudad de Toledo, citaremos varios párrafos de un texto debido al vizconde de Palazuelos que publica en la revista de *Toledo* en los meses de julio y agosto de 1889. Bajo forma literaria, y a través de un sueño que tiene mientras se dirige a Toledo por ferrocarril, va exponiendo una visión de ciudad moderna como las que sin duda conocía el autor en el extranjero. Hay que señalar que el autor defiende el legado histórico de la población el cual, a su juicio, era totalmente compatible con los últimos avances de su tiempo. Palazuelos defiende la idea de una ciudad total, es decir, el pasado y lo moderno, la riqueza histórica y la nueva industria, su pretensión era conseguir un conjunto parecido al de las grandes capitales europeas.

El texto completo toca numerosas posibilidades pero nos centraremos en aquellos aspectos que se refieren a las comunicaciones y medios de transporte, por eso entresacamos los párrafos más convenientes de su larga exposición:

"La locomotora avanzaba acompasadamente, con lentitud al principio, con regular velocidad después y con vertiginoso

---

85. A.M.T. *Policía urbana s. XIX*, núm. 2. Sobre el ambiente en dicha romería popular y el paso en barca véase la obra de Román Hernández: *Toledo y sus romerías*, Madrid, 1889, págs. 1-51. Este autor señala que el 25 de enero de 1884, la barca dejó de pertenecer "al Estado" y fue enajenada en pública subasta para pasar a manos particulares (pág. 5).



furor por último, arrastrando en pos de sí el gran *Sud-Expreso* europeo que, partiendo de la capital francesa, atraviesa España y va a morir en Sevilla...

El tren caminaba con rapidez asombrosa, atravesando prontamente la feraz *Sagra*, con sus dilatadas llanuras, sus prósperos y ricos pueblos y su bien cultivada campiña...

El río encauzado por medio de amplios y cómodos muelles, repleto en toda su extensión de innumerables mercancías, rebosaba en barcos de diversos tamaños, formas y nacionalidades.

Pero la hermosa perspectiva subió de punto, cuando, llegados casi al final de nuestra carrera, hubo de lanzarse el *Sud-Expreso* en el magnífico viaducto de hierro, de cincuenta metros de elevación, que se alza por cima de la ciudad atravesando el río, en el histórico sitio conocido tiempo atrás bajo el nombre de *Huerta del Rey*. Pasado el viaducto llegamos a la estación del Norte, una de las cuatro que, á cual más grandiosas y desahogadas, reciben al viajero á su venida a Toledo...

Comunicáse la ciudad antigua con la nueva por dos empinadas cuestas, particularmente. Arranca la primera desde la grandiosa puerta de Bisagra, obra de Carlos V, yendo á morir en el afamado y romanesco Zocodover; y parte a la segunda, de junto a la venerable basílica de Santa Leocadia...

Cada una de estas dos vías cuenta para el servicio y comodidad del numeroso gentío que constantemente sube y baja del llano al monte y viceversa, con un ferrocarril en miniatura, sistema Fell...

Pocos pueblos de la península, ninguno quizá ha sabido reunir dentro de su recinto mayores y más nuevos atractivos y comodidades con que hacer grata la estancia del forastero y esprimir su bolsillo. En prueba de lo que digo, sólo he de citar dos casos, ambos relativos a la locomoción: Para facilitar las comunicaciones entre la ciudad alta y la baja, háse utilizado un medio sencillísimo y seguro que, á creer al concesionario de este negocio, le proporciona muy pingües ganancias. Dos estaciones solas la superior instalada en la explanada del Alcázar y la inferior en el extremo Norte de la ciudad moderna-monopolizan todo el movimiento de esta singular línea en que no hay carriles, traviesas, vagones, carruajes, ni aún camino alguno trazado por la mano del hombre; el camino es simplemente el aire atmosférico y los vagones dos inmensos globos cautivos que, mediante una ingeniosa combinación de sólidos cables y tornos movidos al vapor, funcio-

nan con la mayor precisión, transportando en su seno cientos y cientos de pasajeros al día.

El segundo de los ejemplos que me proponía citar, aunque menos brillante en la apariencia, es muy señalada muestra del espíritu mercantil de los habitantes de Toledo (y recuérdese que sólo me refiero ahora á la ciudad alta). Como las calles son tan estrechas y tortuosas, que no permitirían en su mayor parte el tránsito de carruajes, hé aquí que de esta natural deficiencia del terreno ha brotado una nueva industria de que viven no pocos zagalones, de las más ínfimas clases de la sociedad. Refiérome á las *correderas*, con cuyo nombre son designados aquí una especie de estrechos carricoches ó carretillas de dos ruedas, sumamente ligeros y provistos de un solo asiento al descubierto, en que el paseante es conducido con toda comodidad a través de la población entera. Semejantes vehículos sustituyen con gran ventaja en el Toledo alto á los *simones* del bajo y son constantemente utilizados por los forasteros, que en considerable número pululan á diario por las calles de la ciudad y aún por los mismos moradores de ella...

Atendida la ventajosa situación de la ciudad, en una dilatada llanura, no es maravilla que los medios de locomoción sean en ella fáciles, rápidos y numerosos. Así , pues, solíamos utilizar en nuestras diarias excursiones, ora los coches, ora los múltiples tranvías de vapor, de aire comprimido, eléctricos y de tracción animal (los hay para todos los gustos), ora también los vaporcillos que surcan el Tajo, sistema este último agradable, al par que económico, que permite recorrer desde uno á otro extremo de la capital, rodeando de paso "el cavernoso monte carpetano" que dijo un poeta antiguo de cuyo nombre no me acuerdo...

Recorrido el trayecto que separa á Madrid de Toledo habíame quedado dormido, y al despertar de mi sueño y volver á la realidad de la vida cuando el silbido de la locomotora anunciaba la llegada á aquella última población, en lugar de hallarme ante la populosa capital de España, hallábame ante una capital de provincia de segunda clase, y en vez de percibir el clamor y vocerío propios de la estación de una gran ciudad, sólo encontré ante mí la figura del revisor, que con aire familiar y frase llana reclamaba mi billete." (86)

---

86. "Una ciudad modelo" revista *Toledo* núm. VIII (31 julio 1889) págs. 2-4 y núm. IX (16 agosto 1889) págs. 3-4.

Los sueños del vizconde de Palazuelos cargaban el acento del progreso en el transporte ya fuese ferroviario, fluvial, urbano e incluso aéreo, gracias a un sistema de globos cautivos, preludio de los teleféricos posteriores. Queda ignorado el automóvil a pesar que cuatro años de que se publicase este texto Karl Benz había dado a conocer su primer prototipo en Munich. La única gran realidad del nuevo progreso que conocerían inmediatamente los toledanos de ésta época sería la implantación del teléfono en 1890, primero con un alcance exclusivamente urbano y ya a partir de 1900 alcanzaría a la provincia.

#### 4. Toledo, capital del Estado Peninsular

En 1863 se publicaba en Francia un folleto firmado por Enrique Dron que se titulaba *La Europa en el siglo XX*. En sus páginas se traza el panorama que presentaría este continente a finales del siglo actual, considerándose que entonces sólo existirían diez estados, siendo uno de ellos el configurado por España y Portugal. La ciudad de Toledo, según el autor sería la capital de esta nueva nacionalidad dada su situación en la península Ibérica. Primero, está a orillas del Tajo, como Lisboa, y es casi tan céntrica como Madrid, así pues para Dron se establecería un equilibrio para no favorecer a las otras ciudades capitalinas. Seguidamente el nuevo gobierno compraría la ciudad, se derribaría el viejo caserío y se redificaría "de nuevo á la moderna" (87). Merece la pena seguir el texto que habla de las nuevas casas, las avenidas y las futuras redes de transporte:

"Las casas que se levantaron eran de maravilloso aspecto, casi todas bajo la forma de un cuadrilátero regular, en cuyo

---

87. El texto se recoge en el periódico toledano *El Tajo*, en tres entregas distintas: núm. 2 (20-febrero-1866), pp. 23-25, núm. 3 (28-febrero-1866), pp. 41-43 y en el núm. 6 (31-marzo-1866), pp. 71-73.

centro había un jardincito con un juego de aguas que refrescaba las habitaciones.

Los edificios monumentales se conservaron, dejándose aislados en medio de grandes plazas o rodeados de jardines que me recordaban algo los de la Torre de Saint-Jaques y del museo de Cluny en París. Toda la ciudad reunía al menos unos cincuenta jardines de esta especie, á mas de otros dos ó tres mayores, adornados con arboles de todas las zonas del mundo...

Un boulevard tan ancho como la carretera (cours) de Vincennes en París, atravesaba la ciudad en línea recta, tocando en sus extremos á dos vastos jardines. En medio de este boulevard estaba abierto un camino de hierro, á tres ó cuatro metros por bajo del arrecife, de modo que los viajeros desde el interior de los coches, poniéndose de pié, podían observar lo que pasaba en el camino ó vía pública, y los del imperial lo dominaban todo. Yo veía ir y venir una larga fila de convoyes, que transportaban millares de personas !que digo millares! á millones de gentes.

Semejante espectáculo, de que sólo pueden suministraros una idea imperfecta los cambios de hierro actuales, me llenó de asombro."

El utópico escritor tal vez no conocía la realidad física de la ciudad de Toledo, pues muy difícil parece concentrar un gran número de habitantes en tan pequeño espacio, más si éste se despeja con grandes avenidas y jardines. Contemporáneos de esta ficción son dos proyectos, más realistas, que ponían de manifiesto la necesidad de ensanchar y regular los transportes en ciudades como Madrid y Barcelona. En la primera, en 1860 se aprobaba el plan Castro, en la segunda, un año después, se publicaba el trabajo de Ildefonso Cerdá. En ambos casos era notorio el plano urbano basado en la cuadrícula, como base generadora de calles perpendiculares que facilitaban la comunicación rápida de un extremo a otro, o alternando el sentido del tráfico por unas vías u otras.

El sueño de Enrique Dron, se acerca a la idea de tren urbano que circula a distinto nivel que el tránsito habi-

tual de la calzada. La idea es contemporánea de las primeras obras que en el mundo iban a concluir un "metro". Efectivamente en enero de 1863 circularía en Londres un convoy "de las alcantarillas" para facilitar el movimiento a casi un millón de ciudadanos que se relacionaban con la *city*.

Toledo, nuevamente, quedaba muy distanciada de los sueños de un utópico francés, sin embargo el entusiasmo y la seducción hacían mella en alguien que manifestaba así su gozo:

!Qué vida, qué actividad tan pasmosa se despertará en un pueblo que por los menos ha de contar millón y medio de almas! !Cuantas novedades se realizarán en esta población y su provincia, que ya estaban casi muertas, al decir de algunos, y no alimentaban esperanzas de volver a empuñar el cetro de la monarquía!"(88)

## 5. Hacia el despegue desde Toledo

Como se observa en los textos y noticias reflejados hasta ahora, las ideas se centran principalmente en mejorar las comunicaciones internas de la ciudad y la ampliación de las existentes hasta el siglo XIX, es decir las terrestres y las fluviales. Sin embargo, también se han sucedido algunas propuestas que ven en el transporte aéreo una nueva solución. Muchas se han pronunciado con diversos énfasis y en numerosos foros, si bien con una diferencia, hoy, en la actualidad, una posibilidad de aproximar este recurso a la ciudad está en ubicar un segundo aeropuerto madrileño a medio camino de Toledo, no en dotar a la ciudad misma de una propia terminal (89) (Fig. 24).

---

88. *Idem*.

89. *ABC* (18-noviembre-1990), pp. 79-81. El mismo periódico y otras publicaciones locales, durante los días siguientes, se hicieron eco de esta propuesta, nacida en Madrid y suscrita por algunas instituciones toledanas.

Al margen de nuevas soluciones, volvamos a la cita de un viejo texto fechado en 1926, que entronca con la ilusión de un toledanista acérrimo que, notando ya el peso del turismo en la ciudad, reivindicaba nuevas alternativas al transporte. Su autor, Angel Cantos, estuvo vinculado con un Centro de Turismo que se ubicó en Zocodover y que estaba sostenido por el municipio y las cámaras de Comercio e Industria y la de la Propiedad Urbana. Sus palabras decían así:

“Toledo, será meta obligada del turismo mundial y sus futuras comunicaciones estarán en relación a tales necesidades.

Abundantes líneas ferroviarias desde todas las provincias españolas comunicarán directamente con Toledo.

Las naciones extranjeras, con el fin de facilitar las rutas de turismo, establecerán líneas directas por medio de aeronaves gigantescas. New-York, Londres, Paris, serán las principales estaciones de partida; y Barcelona, Coruña, Cádiz, Madrid, puntos de escala con admisión de carga y pasajeros.

La misteriosa ciudad, contemplada desde los gigantescos dirigibles, ofrece un espectáculo de suprema belleza espiritual...

España entera será guarnecida con amplias y abundantes carreteras asfaltadas que estimularán a las grandes empresas de coches-automóviles para organizar diarias excursiones a la que fue Corte española durante muchísimos años, hoy reconocida y proclamada como gran Monumento Nacional.”  
(90)

Hoy, con el tiempo que ha mediado desde este texto, se observa que el sueño sólo se ha hecho realidad en parte, en aquélla que habla de la visita diaria de numerosos viajeros llegados en autobús, único medio que se ha multiplicado notablemente. Y es que frente a las etéreas y costosas utopías ha prevalecido la cruda y pedestre realidad.

---

90. Angel Cantos: *Toledo. Apuntes para un viaje a la Imperial Ciudad*, s.a., pág. 42.

**ILUSTRACIONES AL  
CAPITULO III**





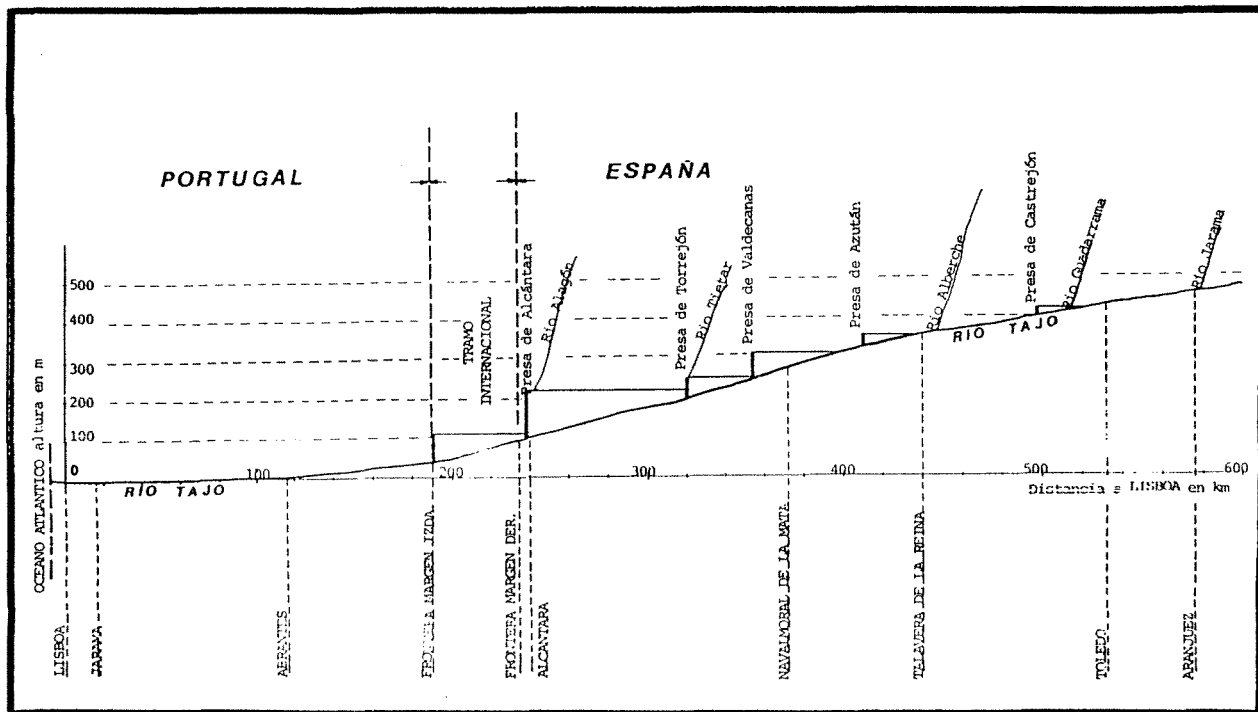


Fig. 23. Estudio de Diaz-Marta para posibilitar la navegación del Tajo. 1977.

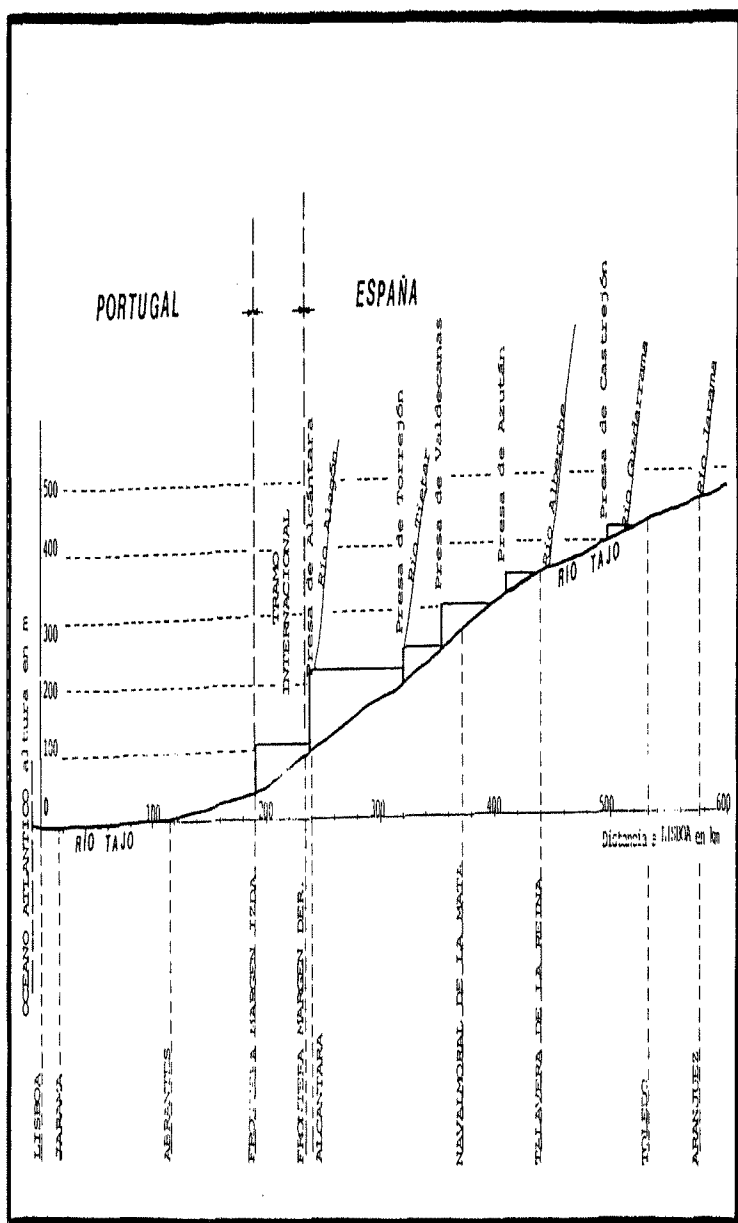


Fig. 23. Estudio de Diaz-Marta para posibilitar la navegación del Tajo. 1977.

# AEROPUERTO: ¿UNA UTOPIA?

**S**IN entrar a defender cuál es el lugar más adecuado para la instalación de un nuevo aeropuerto y partiendo de la obviedad de que Barajas necesita ampliar sus instalaciones o crear otras nuevas, desde aquí hemos de valorar muy positivamente que se empiece a pensar en la provincia de Toledo como zona de desahogo de la capital de España y que se haga no con intenciones de traer, como se hace en tantos casos en relación con Castilla-La Mancha, vertederos de residuos, almacenes de desechos nucleares o campos de tiro. Desde hace unos años se empieza a pensar en esta provincia como la más adecuada para la instalación de grandes empresas, para el desarrollo de proyectos tan interesantes como el del gran parque de atracciones de Seseña, el polígono de alta tecnología de Nambroca o el de los talleres del TAV de Villaseca.

La propuesta del ingeniero del Ayuntamiento de Madrid, José María Paz Casañé, puede considerarse utópica en estos momentos, pero no descabellada. Es arriesgada, pero apuesta claramente por el siglo XXI y por la necesidad de brindar alternativas a las futuras generaciones ante un Madrid claramente colapsado.

Lo que las empresas e instituciones públicas están buscando de forma natural, que es encontrar en Castilla-La Mancha, en general, y en Toledo, en particular, zonas adecuadas y favorables para el desarrollo de sus planes, el presidente de la Comunidad Madrileña, Joaquín Leguina, trata de atajarlo para impedir que se les vaya mayor potencial de riqueza del que desean, de ahí las diversas reuniones que ha mantenido con el jefe

del Ejecutivo autónomo castellano-manchego, José Bono, en las que este asunto ha figurado siempre sobre la mesa.

Hay que pensar que no es utópico el proyecto de instalación de un aeropuerto en una zona tan bien comunicada por carretera y ferrocarril como la de Illescas y tampoco es un sueño la idea de poner en marcha en sus inmediaciones lo que Paz Casañé denomina «Madrid Administrativo Siglo XXI». Eso, dadas las circunstancias es empezar a pensar con conciencia de Estado y a desprenderse de ataduras localistas que tan negativamente influyen en las decisiones administrativas de las instituciones públicas.

Un aeropuerto, como opina Paz Casañé, pondría a Toledo «a las puertas de Europa». Y eso no es malo porque en la antesala, al lado de la puerta, seguirá estando Madrid, pero mucho más desahogada y libre de embotellamientos y otros excesos a los que ha conducido la pobre planificación y la estrechez de miras de los que han tenido en sus manos la gestión en las últimas décadas.

Es cierto que un proyecto de estas características conllevaría también numerosos problemas para la zona norte de la provincia toledana y para la propia capital de la Comunidad aunque nada sería comparable con los beneficios que puede reportar. Por eso es necesario que las autoridades provinciales y autonómicas piensen en el asunto y si les parece interesante que empiecen a hacer oír su voz, con algo más de sosiego de como lo ha hecho el Grupo Parlamentario Popular, allá donde proceda y en defensa de un plan que devolvería a Toledo el protagonismo perdido en el concierto del Estado.

## V EL HOSPEDAJE

### 1. De la posada al hotel

Se señala el siglo XIX como un marco temporal en el que se desarrollan grandes cambios cuyas consecuencias vivimos o padecemos hoy. Entre el cúmulo de transformaciones conocidas están los transportes que se van modernizando rápidamente. Su desarrollo implicó un cambio en la infraestructura de muchas ciudades y la nueva sociedad industrial pasará a conocer un gran movimiento de gentes y mercancías por el mundo entero. El aumento de las fábricas, la necesidad de una mayor producción y la ampliación de mercados se apoyarán en buena medida en el transporte ferroviario, que aventajaba a la clásica tracción animal. Este tránsito pronto demandará una mayor cantidad de alojamientos que faciliten la estancia de los viajeros fuera de su domicilio.

Desde el siglo pasado, junto a las estaciones del ferrocarril, aparecerán nuevos hospedajes al igual que ya existían posadas allí donde los arrieros y diligencias recalaban. Un primer aspecto a tratar es el del mismo nombre comercial que se dan a los nuevos hoteles, muchos eligen alguna referencia familiar, bien para el dueño o bien para atraer al viajero, y así surgen los topónimos "Barcelona", "Bilbao", "Sevilla", etc. o los puramente geográficos como "Norte" o "Levante". En el plano más lujoso e internacional, cuando el movi-

miento de viajeros a principio del siglo XX se multiplicó, surgieron nombres de hoteles relacionados con la monarquía inglesa, ya que los británicos fueron grandes visitantes de los principales lugares del mundo. Se fueron haciendo habituales los nombres aúlicos tales como "imperio", "real" o "palace", términos que inducían casi inequívocamente a pensar en un gran lujo. A ellos se sumaron títulos reales, dignidades de la nobleza, nombres de países, capitales importantes y, en definitiva, cualquier denominación que tuviera connotaciones de magnificencia y distinción.

En un plano más inmediato, son históricas las posadas cuya razón comercial era la del dueño que inició el negocio o la de un topónimo para establecer un reclamo de simpatía hacia el forastero. La madrileña posada el *Segoviano* podía servir como ejemplo a lo dicho. En Toledo, el hospedaje popular también llevó este tipo de nombres familiares, *Ruano*, *San José* o *Cadenas* son algunos de ellos. Más tarde, cuando el turismo fue un fenómeno habitual en la ciudad se detectan los términos altivos que antes aludimos: *Castilla*, *Imperial*, *Norte*, etc., tendencia que se ha mantenido hasta hoy.

Los grandes hoteles surgieron en lugares bien comunicados, en centros de gestión administrativa y, más tarde, en enclaves pintorescos. El alojamiento nuevo, así definido, ya no tiene casi nada que ver con las históricas posadas diseminadas en cualquier pueblo o cruce de caminos. Los hoteles quedarán ligados al nacimiento del transporte ferroviario, al viajante por negocios y al nuevo comercio; intentaban dar cobijo y servicios a las personas que comenzaban a viajar frecuentemente por necesidad. En cambio, el hotel para el descanso, para el "tourista", vendrá después, bien entrada la segunda mitad del siglo XIX, y tal vez se sitúan en puntos pintorescos que no están precisamente a pie de estación. Esta nueva categoría de viajeros por placer traerá consigo el lujo refinado en los coches

del ferrocarril, la famosa *Wagons-Lits* nacería en 1876 y pronto se distinguiría por su oferta restringida a unas minorías. En los años siguientes vendrían las nuevas empresas ferroviarias que hicieron recorridos extensos, como el mítico *Oriente Exprés*, para que un turismo selecto y pudiente pudiera acercarse a rincones cargados de historia o exotismo. De esta forma se estableció una correlación entre alojamiento y viaje a fin de no crear incomodidades para el viajero, que durante una larga temporada permanecía fuera de su domicilio familiar. A principios del siglo XX el crecimiento hotelero fue evidente, pero abriéndose una nueva brecha que se basaba en la construcción de edificios para descansar y disfrutar en vez de ser meros alojamientos para el visitante de paso.

Un caso especial, dentro de esta introducción, es la situación en Estados Unidos. Allí se potenció desde el principio al hotel como auténtica vivienda para largas temporadas y familias enteras, por eso, de la habitación individual (casi celda) al modo europeo, se pasa a al concepto de *suite* o apartamento, dos o tres piezas que componen el espacio alquilado por el cliente. Sobre este aspecto Nikolaus Pevsner señala:

“En conjunto las suites desempeñaron un papel importantísimo en los hoteles del siglo XIX, del que el siglo XX no guardará paralelo posible, y este predominio de los apartamentos está íntimamente relacionado con la costumbre norteamericana de vivir de forma fija en los hoteles. Se ha calculado que hacia 1885, en los hoteles de Nueva York había 200.000 transeúntes por día y 100.000 residentes.” (91)

En España el concepto de máxima comodidad aplicada al alojamiento se cifraba en las *fondas*, donde recalaban viajeros pudientes, en tanto que las *posadas* parecían reservadas a gentes más humildes. Ambos hospedajes tenían en común el estar dedicados al visitante de

---

91. N. Pevsner: *Ob. cit.*, pág. 218.

paso, por eso surgían las *casas de huéspedes* o incluso familias que para sanear su economía acogían a clientes estables bajo un ambiente en principio más familiar. Sacerdotes, profesores, funcionarios, militares o estudiantes son algunos componentes de la costelación de personajes que solían recalar en estas casas. Gregorio Marañón al hablar de las estancias de Pérez Galdós en Toledo nos hace la siguiente referencia:

“Las estancias más largas las pasaron (Galdós y su hermana Carmen) en la calle de Santa Isabel. La casa, que hoy es fábrica de bebidas gaseosas, era entonces propiedad de Doña Agustina y Doña Benita Figueras, señoras hidalgas, que al venir a menos admitían, en un ambiente familiar, huéspedes, principalmente jóvenes seminaristas de Santa Catalina, cuya convivencia fue muy útil a Galdós. Era una casa toledana, hermosa, con gran patio en que lucía el escudo de los Mendoza. Fue allí Don Benito, enemigo de hoteles bullangueros...” (92)

Sixto Ramón Parro en su *Toledo en la mano* recomienda al viajero que fuese a permanecer una larga temporada en la ciudad que podía escoger alojamiento entre “un buen número de casas particulares en que por precios arreglados” se daba un “hospedaje esmerado” (93). La cita, escrita a mediados del XIX, no intuía que décadas después se hicieran nuevos hoteles con servicios y comodidades enfocados hacia un nuevo concepto de viajero.

## 2. El lento camino hacia el “comfort”

Basta releer algunas páginas de la literatura clásica para hacerse idea de las posadas y ventas camineras en las que compartían el espacio hombres y animales sin mayores problemas. Durante siglos estos hospedajes se

---

92. Gregorio Marañón: *Elogio y nostalgia de Toledo*, Madrid, 1940 pp. 71-72.

93. Parro: *Ob. cit.*, I, pág. 29.

reducían a unos pocas estancias cerradas y algún corral anejo, haciéndose una distribución de funciones similar a la de cualquier vivienda común. Era básica la cocina con el fuego, allí se comía, se compartía la conversación o se descansaba extendiendo sacos de paja en el suelo. Si existía otra habitación, ésta en realidad era la vivienda del posadero, tal vez, en el patio se repartirían otros rincones para el grano, enseres o bodega. Los viajeros, solían llevar comida para el viaje, ya que no siempre en estas posadas o paradores, aún pagando, se podía asegurar el alimento. La idea de habitaciones, casi nunca individuales, y comedor se localiza en los hospedajes urbanos más céntricos. El agua y los servicios higiénicos fue algo que en muchas ciudades no se regularía hasta bien iniciado el siglo XX.

Será precisamente en esta época, cuando ya el concepto de hotel se ha consolidado y por eso se levantan suntuosos edificios en el corazón de las capitales rivalizando con monumentos arquitectónicos ya existentes. En algunos casos, como París, Londres, Viena, Barcelona o Sevilla aprovechan diversas exposiciones internacionales para levantar edificios deslumbrantes por su tamaño y lujo. Aparecen nombres místicos como el *Waldorf-Astoria* que es el primer hotel de Nueva York que llega a las mil habitaciones, su fundación data de 1890. En una época muy posterior cabe recordar, por su tamaño el hotel *Rossia* de Moscú, 1964, que supera las tres mil habitaciones. Grandiosidad y lujo se han combinado con numerosas variedades de estilos, se han realizado pórticos griegos, escalinatas barrocas, peristilos italianizantes, fachadas góticas y cuantos elementos contribuyan a crear una atmósfera refinada que recuerde la suntuosidad palaciega y se adelante a las últimas comodidades de la vida cotidiana.

En este aspecto hay que mencionar que el alojamiento antiguo se limitaba a ofrecer un techo y poco más de un hueco en el fuego. El agua para las caballerías y los



viajeros se repartía desde algún pozo entre los pilones del ganado o vasijas de barro. El mobiliario y los utensilios eran primarios y rara vez pensados para que el viajero descansase cómodamente, así en las posadas castellanas sobre los poyos de la cocina se dormía al calor de las brasas vecinas sobre esteras o jergones de paja. Será en las fondas y en los hoteles donde poco a poco se va preservando la intimidad del huésped con habitaciones dobles o simples, allí se instalan jofainas para el aseo personal antes de que la distribución de agua por las ciudades fuese un hecho. También aparecerán los salones de tertulia, lectura y café, en ciertas épocas y hoteles se llegó a diferenciar salas para mujeres y de fumadores. El comedor, salones para baile y hasta algún teatrillo fueron piezas habituales. El hotel *Castilla* de Toledo, del cual se hablará en su momento, gozó de biblioteca y de los servicios de agua y electricidad cuando eran comodidades impensables para el común de los ciudadanos.

Otras comodidades, a título referencial, son los colchones de muelles instalados en un hotel de Nueva York en 1853; más tarde, en Boston, en 1882, otro establecimiento estrenaba la luz eléctrica, diez años después, el ya citado *Castilla* de Toledo se inauguraba con este adelanto. Más lenta fue la dotación de baños individuales en cada habitación, primero porque en cada ciudad las redes de distribución de aguas a domicilio corrieron desigual fortuna, después por los mismos adelantos fontaneros y técnicos y, por último, porque este nuevo espacio tan sólo era posible en los edificios de nueva planta con el consiguiente diseño de distribución y evacuación de aguas. En 1889 el hotel *Savoy* de Londres contaba con 400 habitaciones...y 67 cuartos de baño. En 1906, el *Ritz* de París conseguía igualar ambas dotaciones, hasta bien pasada la década siguiente no se generalizaron en toda Europa cuartos de baño completos, tanto en la esfera

de la vivienda particular como en los hospedajes (94).

Hasta el siglo XIX los cruces de los principales caminos contaron con pasadas y el viajero tenía que aprovecharse para descansar de las paradas de postas previamente establecidas. Según el itinerario escogido, en estos enclaves concurrían las mismas personas ya que repetían los trayectos en función de su quehacer, carboneros que bajaban de los montes, comerciantes levantinos, correos públicos, etc. Con la aparición del ferrocarril muchas estaciones cuentan con fonda propia y en ella recalán viajeros que trasbordan de unas líneas a otras, también coincidiendo periódicamente entre sí. Cuando se edifican los hoteles céntricos o de descanso en algún lugar escogido, la clientela constituye una panoplia de apellidos ilustres que recorren a lo largo de un año parecidos destinos. El naciente turismo acomodado de fin de siglo pasará por Venecia, Niza, San Sebastián, París y otros lugares escogidos por el clima, temporadas musicales u otros motivos de ocio y salud. Toledo, en la última década del XIX, se sumará ya al catálogo de estos puntos elegidos por minorías pudientes, que aprovechan para descubrir una histórica ciudad y las extrañas pinturas de un artista de origen cretense olvidado durante los últimos siglos. Esto fue posible porque ya existía, como un islote hostelero, algún alojamiento de sumo lujo en la Ciudad Imperial.

### 3. Posadas, fondas y hoteles toledanos

En Toledo, los principales alojamientos se localizaron en torno al paseo de la Rosa (el camino de La Mancha), el puente de San Martín (para los viajeros monteños del Sur) y en la carretera de Madrid para quienes iban

---

94. Sobre estos aspectos remitimos a la obra ya citada de N. Pevsner (pág. 226) y al libro de Lawrence Wright: *Pulcro y decente*, Barcelona, 1962.

y venían a la capital. Citemos los nombres del *Parador de la Rosa*, *Venta del Alma* o *Venta de San Juan* en cada una de las tres carreteras mencionadas respectivamente. La estructura de estos hospedajes es la de una casa casi rural en la que destaca un edificio principal con porche o amplio zaguán bajo el que se detienen coches y carretas, en el interior una amplia cocina solía ser el punto de descanso en torno al fuego, un patio posterior aglutinaba en su entorno las cuadras y otras dependencias secundarias. En el siglo XIX estos paradores estaban sobre edificaciones anteriores que aún pervivirían hasta el siglo actual.

Las posadas toledanas se localizan en calles muy céntricas, generalmente en el entorno de Zocodover. También provenían del pasado y su estructura era la de la gran casona toledana con un dilatado portalón para la carga y descarga de bultos y mercancías, el patio concentraba la vida cotidiana y los aposentos se repartían a su alrededor. A pesar de ser un enclave eminentemente urbano existían cuadras, no sólo en los sótanos, sino también en la planta baja, pues en las posadas solían recalar abastecedores y vendedores que llevaban sus mercancías encima. En el XIX se observa que cada posada solía recibir a los viajeros procedentes de una comarca o pueblo concreto, así los llegados del camino manchego recalaban en las posadas de la calle del Carmen, mientras que los de la Sagra o los Montes paraban en los hospedajes de la calle de las Armas. También había posadas en las calles del Comercio, Cadenas, Hermandad o plaza del Conde, algunos contaban con siglos de vida otras nacieron en el XIX como fue la habilitada precisamente en la antigua cárcel de la Hermandad.

Las fondas y más tarde los hoteles fueron un negocio creciente a lo largo del siglo pasado, anotándose una muy importante a finales del XVIII. La progresiva llegada de viajeros que animados por conocer la histórica

ciudad irían demandando nuevos alojamientos, sobre todo en la segunda mitad del XIX cuando el ferrocarril facilita cada día la llegada de buen número de forasteros formarían la base del turismo moderno. Estos podían elegir entre los hoteles del *Lino*, *Imperial*, *Norte* o *Castilla*. Tan sólo éste último será una auténtica novedad constructiva pues el resto se hacían sobre casas amplias, debidamente remodeladas para conseguir una confortabilidad adecuada. En estas fondas u hoteles no había espacio para los animales de tiro ya que el viajero llega por otros medios llevando solamente su equipaje personal. Si la casa tiene patio se suele acristalar para colocar allí el comedor o la zona de estar, las habitaciones de los huéspedes estaban en las plantas superiores en torno a las galerías que rodeaban el patio. También se generaliza en estos lugares la apertura de comedores amplios y engalanados para ofrecer un servicio de restaurante, independiente del hospedaje, para banquetes y celebraciones sociales.

Por último, las pensiones o casas de huéspedes desde el punto de vista arquitectónico no dan ninguna tipología singular. El carácter de este negocio, fundamentalmente familiar, hace que se monte en cualquier vivienda vecinal medianamente amplia. En algunos casos son familias venidas a menos que tratan de aprovechar varios espacios vacíos de uso. Existen numerosas referencias en la literatura y en la prensa costumbrista, muchas pensiones acogían a clérigos y seminaristas en tanto que otras vivían de los estudiantes que se preparaban para el ingreso en los centros militares. Profesores y algún funcionario solían ser los huéspedes que también concurrían en las pensiones.

#### **4. Algunos datos propios del XIX**

Antes de abordar los datos concretos de un hotel levantado en el XIX expondremos una serie de hechos

relacionados con el hospedaje que nos ayudan a comprender su infraestructura física.

a) *hospedajes históricos*

Recientemente, en 1988, se cerraba en Toledo el histórico *Hotel del Lino*, cuyas referencias se remontan nada menos que al siglo XII, cuando se cita como mesón perteneciente a la Catedral (95). Precisamente en el XIX un hospedado relevante sería Pérez Galdós, cuando llegaba a la ciudad para conocerla y recopilar datos sobre su historia y sus gentes. El mismo escritor también se alojó en una sencilla casa de huéspedes de la calle de Santa Isabel, obteniendo allí retazos de la vida cotidiana que luego llevaría a la novela *Angel Guerra*.

Otro alojamiento histórico sería la *Fonda de la Caridad*, promovida por el cardenal Lorenzana a fines del XVIII en la calle del Carmen como recurso para obtener beneficios que se aplicarían a la Casa de la Caridad, donde se ubicaban telares y talleres ocupacionales para gentes sin recursos. La mencionada Fonda se hizo al amparo del proyecto de la carretera que uniría Madrid con Andalucía por Despeñaperros. Al quedar excluida la ciudad de Toledo del trazado inicialmente previsto, el albergue decaería. En el XIX su estructura serviría fundamentalmente para ser parte de las dependencias del Colegio General Militar, asentado en 1846. De los tiempos de hospedaje alguna referencia habla de 47 habitaciones espaciosas y limpias que fueron ocupadas por viajeros pudientes como el banquero Cabarrús (96).

En la misma calle del Carmen existieron otros alber-

---

95. Dato recogido por González Palencia que cita J. Porres en *Historia de las calles, ob. cit.*, III, pág. 1295.

96. La referencia de este viajero la recoge el viajero inglés Townsend que entre 1786 y 1787 estuvo en España. (*Vid.* Julio Caro Baroja: *Toledo*, Barcelona, 1988, págs. 218-219).

gues de cierto renombre como el *Mesón del Sevillano*, donde Cervantes escribiría *la ilustre fregona* y la *Posada de la Sangre* donde la tradición, equivocadamente, situaba el hecho cervantino. El primer mesón estuvo en la parte baja de la calle, mientras que la posada, más cercana a Zocodover y de más larga vida consiguió aglutinar el espíritu del pasado, por eso en 1872 se colocaba una lápida conmemorativa haciendo alusión a la novela de Cervantes (97). Precisamente, esta *Posada de la Sangre* en el siglo XX cobraría nuevos aires, siendo recordada por Alberti y Buñuel ya que en ella recalaban junto a otros compañeros cuando llegaban a Toledo (98)

Por último podemos citar la *Posada de la Hermandad* y la *Hostería de Granullaque*, la primera habilitada sobre la antigua cárcel creada en tiempos de los Reyes Católicos y la segunda nacida en 1807 en la plaza de Barrio Rey. Aquí se celebrarían reuniones patrióticas contra el gobierno francés y se fraguarían algunas unidades de estudiantes universitarios voluntarios. En el primer tercio del XX, Granullaque sería otra de las fondas acreditadas en la ciudad y en su comedor se dieron importantes banquetes; sería en tal época cuando se hiciera el edificio tímidamente modernista que aún hoy subsiste tras algunas reformas.

#### b) *El viajero escritor*

Es frecuente citar a los románticos del XIX como iniciadores de la pasión por las tierras meridionales españolas o simplemente aquellos lugares cargados de his-

---

97. A.M.T. *Actas capitulares* de 1872, sesión de 19 de marzo y 23 de abril.

98. En concreto eran compañeros de la Residencia de Estudiantes de Madrid, crearon la "Orden de los hermanos de Toledo" (Vid. de Rafael Alberti: *La arboleda perdida*, Barcelona, 1980, págs. 200-201, también de Luis Buñuel: *Mi último suspiro*, Barcelona, 1982, págs. 72-75).

toria y evocaciones. Fueron varios los que pasaron por Toledo y después escribieron sus impresiones en libros importantes. Esta afición por el viaje se acrecentará a lo largo del XIX, potenciada también por el fenómeno del ferrocarril que facilitaba la empresa, así al aire de nuevas estéticas y géneros continuarían llegando diferentes personajes que, además de dejar amplias imágenes literarias, nos sirven para entresacar algunas referencias sobre el hospedaje y otros aspectos.

Por ejemplo Théophile Gautier en 1840, al llegar a Toledo, se alojaría en la *Fonda del Caballero*, en la calle de Correo, muy cerca de donde llegaba las diligencias procedentes de Madrid, "uno de los sitios más cómodos de la ciudad" que era así:

"Era un edificio hermoso (algún antiguo palacio sin duda), con un patio interior enlosado de mármoles de colores, decorado con pozos de mármol blanco y pilas de azulejos para lavar los vasos y los platos. Los patios suelen estar rodeados de columnas y de arcos. Un tendido de lona, que se recoge de noche para que penetre el fresco, sirve de techo a esta especie de salón. Alrededor, y a la altura del primer piso, hay un balcón de hierro elegantemente forjado, al cual se abren las ventanas y puertas de las habitaciones, a las que sólo se entra para vestirse, comer o dormir la siesta. El resto del tiempo se pasa en este salón-patio, que está adornado con tiestos y cubas con naranjos, y al que se sacan los cuadros, las sillas, los sofás y el piano." (99)

Otros escritores extranjeros del XIX fueron Quétin, Antoine de Latour, Edmundo de Amicis, Roswag, Foresta, Poitou, etc. Entre los españoles aparecen los hermanos Bécquer y ya el citado Galdós. Los primeros pasaron alguna temporada en Toledo frecuentando algunas posadas y casas particulares (100), el escritor canario en sus frecuentes viajes a la ciudad, además de

---

99. T. Gautier: *Viaje por España*, Barcelona, 1985, págs. 136-137.

100. Véase la obra de Vidal Benito Revuelta: *Bécquer y Toledo*, Madrid, 1971.

los alojamientos que antes dijimos, también estuvo en algunas casas particulares y conoció los cigarrales y las ventas del entorno. Otros escritores finiseculares serían Azorín y Pío Baroja, el primero huésped de la *Fonda Nueva* en Zocodover y el segundo de otras más sencillas como la que describe en su obra *Camino de perfección*. Precisamente en dicha novela habla de un mesón popular y de una pensión que nos sirve para hacernos una idea sobre su distribución interior, comprobando que son simples estructuras arquitectónicas netamente locales y sin ningún elemento singular.

Sobre el mesón dice:

“El cochero paró el coche en una posada a la entrada de Zocodover, enfrente de un convento.

Era el mesón modernizado, con luz eléctrica pero simpático en su género. Un pasillo en cuesta, con el suelo recubierto de cascajo, conducía a un patio, grande, limpio y bien blanqueado, con techumbre de cristalería en forma de linterna.

En el patio se abrían varias puertas: la de las cuadras, la de la cocina y otras, desde él subía la escalera para los pisos altos de la casa. Era en patio el centro de la posada; allí estaba la artesa para lavar la ropa, el aljibe con su pila para que bebiese el ganado; allí aparejaban los arrieros los caballos y las mulas, y allí se hacía la tertulia en el verano al anochechar.” (101)

En cuanto a la casa de huéspedes la novela de Pío Baroja la describe así:

“Entró Fernando en el oscuro zaguán, llamó la campanilla, y abierta la puesta, pasó a un patio, no muy grande, con el suelo de baldosa encarnada.

En el centro había unos cuantos evonymus, y en un ángulo un aljibe. En uno de los lados estaba la puerta del piso de abajo, que daba a una galería estrecha o pasillo con ventanas, en una de las cuales se sujetaba la cuerda que al tirar de ella abría la puerta del zaguán; del pasillo partía la escalera, que era clara, con una gran linterna de cristales en el techo, que dejaba pasar la claridad del sol.”(102)

---

101. Pío Baroja: *Camino de perfección*, Madrid, 1974, págs. 131-132.

102. *Idem*. pág. 137.



Pérez Galdós visitante habitual de Toledo conoció, como ya hemos dicho las casas de huéspedes y algunos hoteles. Gregorio Marañón sobre sus andanzas nos recuerda:

“Para los viajes breves, sobre todo después de que se arruinaron las Figueras, (los hermanos Galdós) utilizaban los hoteles de El Lino, el Imperial y el del Norte, acerca de cuyo trato pone en boca de algunos de sus personajes juicios tan desfavorables como justos, nacidos, sin duda, de su propia experiencia; y eso que nadie le ganó en sobriedad y en modestia, en asuntos de casa y boca. El de El Lino era el menos malo, y, desde luego, el preferido.”(103)

Prueba de estas inclinaciones son las placas conmemorativas que se ven en Toledo en las calles de Santa Isabel y Santa Justa, allí donde Galdós probó el trato de una pensión familiar y los servicios de un hotel medio. Veamos que referencias pone el mismo escritor sobre estos alojamientos en su novela *Angel Guerra*:

“-No es fonda; la llaman posada, y es punto de mucha arribada de mulas y arrieros. ¿Se llama?... ¿A ver?. Pues se me ha olvidado la numeral. Lo que recuerdo bien es que está cerca de la plaza del Zoco...no sé qué.

-¿La posada de la Sangre, la de Santa Clara?

-No, hijo; no es cosa de sangre clara ni espesa. -Suenan más bien a cosa de muebles.

-Ya, la posada de la Sillería...

Por el ancho portalón pasó Guerra a la extensa crujía, que más bien parecía patio cubierto, en el cual eran descargados los caballos y las mulas antes de pasar a las cuadras por un hueco que a mano derecha se abría. Una de las puertas del fondo debía de ser de la cocina, pues allí brillaba lumbre, y de ella salían humo y vapor de condimentos castellanos, la nacional olla, compañera de la raza en todo el curso de la Historia, el patriótico aceite frito, que rechaza las invasiones extranjeras. A la izquierda, una desvencijada escalera, entre tabiques deslucidos, conducía a las habitaciones de dormir. En el suelo, paja y restos de grano, mezclados con la tierra,

---

103. G. Marañón: *Ob. cit.* pág. 72.

en la cual escarbaban las gallinas; el techo festoneado de telarañas; aquí y allí carros inclinados sobre las lanzas, y serones repletos unos sobre otros, ristras de ajos y cebollas, aperos, cabezales y arneses." (104)

### c) *Las guías*

A medida que los visitantes fueron aumentando surgieron diversas guías encaminadas a ofrecer información sobre la ciudad, algunas son de grandes proporciones y riqueza, como las de Parro o Palazuelos, otras más humildes dirigidas a enunciar datos usuales para el viajero de las que podemos entresacar algunas referencias al hospedaje. En general se puede confirmar que en la segunda mitad del siglo aumentaron en número las publicaciones, que no siempre se hacían desde el mismo Toledo. La progresiva importancia como ciudad-museo hará que el viejo concepto de "viajero" vaya cambiando hacia el más moderno de "turista" (105).

Citando algunas obras vemos que en 1851 *El Indicador Toledano*, debido a Pedro Pablo Blanco y Manuel de Assas, habla de las fondas del *Lino* y la de *Ruano*, ésta en la cuesta del Alcázar. Como posadas se citan las de los *Paños*, *Cadenas*, *Sangre de Cristo* y otra en la calle de la Sillería (106).

En 1857 Sixto Ramón Parro publica los dos tomos de su *Toledo en la mano* que al hablar sobre el alojamiento menciona:

"Cuenta con tres buenas fondas en que se hospedan con decencia los viajeros más acomodados, con varias posadas

---

104. Benito Pérez Galdós: *Angel Guerra*, Madrid, 1970, pp. 320 y 331-332.

105. Véase el trabajo de M. Carrero y otros: *Toledo en la fotografía de Alguacil, 1832-1914*, Toledo, 1983, en concreto el capítulo titulado "Del viajero al turista", págs. 187-208.

106. La obra se editó en Madrid en la imprenta del Colegio Nacional de Sordo-mudos, vid. pág. 5.

bastantes regulares y céntricas para gentes de mas mediana fortuna, y con un buen número de casas particulares en que por precios arreglados se admiten sugetos de circunstancias y se les proporciona un hospedaje esmerado." (107)

En 1885 Emilio Valverde Alvarez publica una *Guía de viajeros de Toledo* en la que habla de los hoteles del *Lino*, *Imperial* y del *Norte*, los dos últimos en la cuesta del Alcázar (108).

En 1890 el vizconde de Palazuelos publica *Toledo: guía artístico-práctica*, compuesta con textos bilingües paralelos en francés y español, citándose, además de los hoteles antes mencionados, el *Gran Hospedaje del Universo* en la plaza del Barrio Rey. Entre las posadas indica tres en el paseo de la Rosa, dos en la del Correo y otras ya repetidas en publicaciones anteriores (109).

En 1892 Juan Marina Muñoz edita su *Guía de Toledo* en la que ya se añade el vistoso *Hotel Castilla*, "de lujo y la altura de los más afamados del extranjero". La guía más adelante informa al visitante:

"Los Precios de los Hoteles varían según su categoría, advirtiéndolo al viajero en épocas de fiestas, tales como Semana Santa, Corpus y ferias, así como en las de exámenes de la Academia Militar, suelen elevar los precios. De todos modos, conviene ajustar el hotel á la entrada, cuando se piense estar más de un día." (110)

## 5. El Hotel Castilla

Efectivamente, la gran obra hostelera de Toledo en el XIX será el Hotel Castilla que se levanta muy cerca de Zocodover, en concreto en la plaza de San Agustín. El solar elegido había estado ocupado por los frailes

---

107. Toledo, vol. 1, pág. 29.

108. Impresa en Madrid véase la página 6.

109. Impresa en Toledo por Menor Hermanos, págs. 2-3.

110. También impresa por Gómez Menor, págs. 18-19.

Agustinos descalzos o Recoletos desde que el siglo XVII levantasen su convento dentro de la ciudad tras haber estado anteriormente no lejos del arroyo de la Rosa. Hasta la exclaustación de 1835 los religiosos estuvieron pues en el centro de la ciudad, a la hora de la subasta se dividió el convento en tres partes: una próxima al Miradero, otra la iglesia con el claustro y una tercera zona inhabitable. José Safont, habitual comprador de bienes desamortizados, adquirió las dos primeras y Cayetano Pérez del Castillo la restante (111). Safont terminaría por vender su parte a Francisco Ruano que habilitó una parte como “almacén y fábrica de fideos”, dato que se recoge el plano de Coello Hijón en 1858. Esta misma persona ofreció en 1864 al Ayuntamiento vender el terreno que ocupaba el pórtico de la que fuera iglesia conventual para regularizar la plaza de San Agustín, o en su defecto se le cediera a él para alinear la fachada del edificio (112). El arquitecto municipal informó como más favorable la primera opción; sin embargo, a juzgar por el plano de Reinoso, fechado en 1882, aún subsistía dicho atrio, pero ya figuran como desaparecidas algunas dependencias del ex convento que antaño estrechaban la cuesta del Aguila. En el mismo plano el solar aparece rotulado como teatro de verano, uso que perduraría hasta 1890 (Fig. 26).

En enero de dicho año, el marqués de Castrillo, nuevo propietario del lugar, solicita del Ayuntamiento hacer un hotel, petición aprobada en el mes siguiente (113). Las obras configuraron un edificio cuadrangular de estilo neogótico con dos plantas, que un año más tarde se verían rematadas con una más. En 1891, cuando el Ayuntamiento está estudiando los niveles de la plaza de San Agustín y sus calles adya-

---

111. J. Porres: *La desamortización...*, *ob. cit.*, págs. 61-65.

112. A.M.T. *Actas capitulares* de 1864, sesión de 4 de noviembre.

113. A.M.T. *Actas* de 1890, sesión de 3 de febrero.

centes para el acerado y el alcantarillado, se accede a que el hotel tome parte de la vía pública para hacer la escalinata de acceso al edificio que desde ese mismo año sería conocido por los toledanos y turistas como *Hotel Castilla*.

El edificio se diseñó por el arquitecto L. Kramer que trazaría un bloque casi cúbico con un patio central. Las dos fachadas mayores contarían con nuevos huecos de ventana por planta, mientras que los costados menores tan sólo llevaría siete. Ventanas y balcones estarían hechos con arcos polilobulados, que en la balconada principal se recercaba bajo otro conopial. El sello gótico es patente en esto como en los antepechos de piedra calada y en la barandilla que cierra la cornisa del edificio, allí se colocan pequeños pilares coronados por leones levantados. El aspecto general es el de un gótico tardío pero sin demasiadas florituras (Fig.27).

El zagúan y el patio presentan en cambio un estilo diferente, se acude ahora al plateresco con plafones y estucos en escayola debidos a M. Castaños. El patio se soluciona con arcos de medio punto sostenidos por columnas de granito, en un rincón, surge la escalera cuyo arranque es un réplica, en menores proporciones, de la existente en el hospital de Santa Cruz. Se puede decir que el ambiente conseguido representa un equilibrio de estilos a partir de modelos toledanos, así el gótico recuerda algo de San Juan de los Reyes, el portal trae ecos del plateresco utilizado en la capilla de San Clemente para mostrar en el patio los aires renacentistas de hospitales y palacios.

La construcción se basa en la utilización de materiales nobles que den empaque al edificio. En el exterior contrasta la blanca piedra caliza de los balcones y balaustradas con la gris piedra de la mampostería. En el patio se conjugan el granito y mármol, estucos, pinturas y cristales hacían el resto. El ladrillo y la madera apenas tienen relevancia como elementos visibles.

## 5.1. Aspectos estéticos y formales

Cuando se acomete la construcción del Hotel Castilla, en la ciudad de Toledo se está produciendo una transformación importante en edificios significativos. La actividad sin ser ni mucho menos desafortunada, si es bastante notable frente a la atonía de décadas pasadas. En los años noventa se ponía fin a la edificación de la nueva sede de la Diputación Provincial, iniciada en 1882 bajo el proyecto de Ortíz de Villajos, también, coincidente en el tiempo, está la construcción de la Escuela de Artes, debida a Arturo Mélida y Alinari, que a partir de 1888 comenzaría a ser una realidad. En el mismo año, el Alcázar se rehace tras el incendio de 1887, el Seminario Mayor está a punto de concluirse y en la plaza de Santa Eulalia se inaugura en 1893 la capilla que se añade al establecimiento asistencial, promovido por las Hermanitas de los Pobres, unos años atrás. El activo arquitecto municipal Juan García Ramírez, del cual ya se ha hablado, trabaja en la renovación de los equipamientos de mercado, matadero y cementerio.

Este repertorio nos ratifica la actividad que hay en la ciudad en el último decenio del siglo y que aporta un conjunto de edificaciones que se han integrado en el panorama general urbano y en la vida de sus habitantes. Desde el punto de vista estético, casi cada proyecto de los mencionados en el párrafo anterior obedece a una corriente distinta. La Diputación encaja en un eclecticismo de raíz clasicista inspirado en el vecino Hospital del Nuncio, Villajos sigue el esquema de portada y escalera que hiciera Haan en el siglo XVIII. En la Escuela de Artes, Mélida conjunta el gótico y lo mudéjar con claras referencias al vecino monumento de San Juan de los Reyes. El Alcázar sería reconstruido a partir de las fuentes renacentistas mirando las huellas de Covarrubias y Herrera. El arquitecto municipal en sus

obras gusta de la herencia mudéjar combinando el ladrillo y la mampostería tanto en el edificio singular como en la modesta vivienda suburbana.

El edificio hotelero que proyecta Kramer en la plaza de San Agustín mezcla el gótico final en el exterior con el plateresco del interior, acercándose a un edificio que combina estas estéticas como es el antiguo Hospital de Santa Cruz. La estructura se aproxima a la de un cubo exento de otras edificaciones, lo cual no siempre es posible en la ciudad, bien por la topografía o bien por la complejidad de las manzanas, así es posible que el hotel muestre cuatro fachadas prácticamente iguales y abiertas hacia los espacios circundantes. Está claro que así se perseguía un objetivo de funcionalidad y que se exige en las construcciones hoteleras, consistente en dotar a cada habitación de una ventana o balcón al exterior. La decoración goticista de las fachadas resuelven precisamente un problema de monotonía que normalmente se presenta en los muros repletos de huecos regulares.

El hotel *Castilla*, al levantarse totalmente nuevo desde sus cimientos consigue alejarse de la huella que hubiera marcado la edificación anterior, en este caso un convento con su correspondiente capilla. La misma circunstancia se dió en la Diputación y en la Escuela de Artes, por ello en ninguno de los tres casos aquí citados se puede hablar de una estructura calcada y generada por la herencia inmediata. Estéticamente, el hotel tampoco buscó la impronta del convento agustino, éste, según testimonio de Parro, era de arquitectura "greco-romana" (114), levantado en el siglo XVII, próximo al barroco de diversos cenobios tales como San Gil, Capuchinas o Carmelitas por citar algunos. Kramer acude a una estética de transición bajomedieval, toma el gótico final que para algunos autores, en Espa-

---

114. Parro: *Ob. cit.*, pág. 81.

ña, puede recibir el nombre de *estilo Isabel*. En los balcones y en los recercos de los vanos hay elementos flamígeros, utiliza leones levantados con una clara connotación de lo heráldico y todo parece apuntar hacia recuerdos por los Reyes Católicos. En el interior hay un giro hacia el clasicismo, el patio central con columnas y galerías abiertas nos aproxima a los espacios palaciegos del Alcázar o a los hospitalarios de Santa Cruz y Tavera. Su lenguaje enlaza con las corrientes renacentistas que en España se vinculan al emperador Carlos, personaje siempre referencial al hablar de Toledo. Hasta el nombre del hotel mismo, *Castilla*, implica la evocación de la historia con mayúsculas. Estamos pues ante un edificio ecléctico en su lenguaje, con muchas dosis de afecto por un pasado de grandes hechos y poderosas monarquías, como posteriormente se repitió en la postguerra, al evocar lo imperial y el poder centralizado con la vuelta a la arquitectura de Juan de Herrera.

Precisamente, sobre la estética gótica hay que decir que en España no llegó a cuajar en demasía durante el siglo XIX, aún cuando fue un historicismo muy querido por los románticos. La raíz de la situación hay que verla en el sentimiento nacionalista de cada país y época, por eso en España siempre triunfó más lo mudéjar en tanto que en tierras germanas se repetían los perfiles goticistas (115). Para el profesor Navascués la implantación de los historicismos medievales tiene también otra vertiente que manifiesta así:

“Bajo la Restauración alfonsina, España, como otros países de la Europa católica, vive un período de clase neocatolicismo que da un sentido peculiar a la arquitectura neomedieval que ahora surge. No se trata ya de una evocación romántica de la Edad Media, de tono literario, ni tampoco de un afán arqueológico de corte erudito. Es más, bien, el reflejo de una sociedad que se confiesa católica después del Concilio Vati-

---

115. Javier Hernando: *Ob. cit.*, pág. 195.



cano I, y que está dispuesta a dar testimonio de una fe que reutiliza las formas de la arquitectura medieval por considerarlas más aptas." (116)

Este autor señala que además el neogótico cobraría un giro a partir de la difusión en España de las ideas de Violet-le Duc en la etapa del Sexenio. Se abrirían brechas hacia formas de sello gótico pero encajadas en edificios de nueva planta con estructuras más racionales que el puro historicismo. Por eso no es de extrañar la afición de muchos arquitectos por el hierro a finales de siglo en mercados, pabellones de exposiciones o naves industriales. En estos lugares había un encuentro entre la nueva técnica y las soluciones del gótico medieval, en ambos casos se conseguían amplios espacios diáfanos con mínimos soportes.

El hotel *Castilla* se quedará más en lo ornamental que en lo estructural, pues el espacio interior, precisamente, lo que más necesita es la compartimentación para lograr numerosas habitaciones. Mérida, en la Escuela de Artes, acude al gótico y lo emplea en los perfiles metálicos que le permitirán articular ámbitos diáfanos y luminosos tales como aulas, talleres e invernadero. Kramer busca hacer un edificio más próximo a la vivienda común y por eso acude a la planta de la clásica vivienda mediterránea, organizada en torno a un patio principal (impluvium-compluvium) y que puede tener otro posterior para el recreo privado de la familia. El arquitecto parte de una base cuadrada, con el hueco de luces en el medio y una entrada principal totalmente alineada con la calle, rehuye la típica disposición de la vivienda toledana de sello musulmán, en la que el portal hace un codo en su comunicación calle-patio. En un hotel, el viajero deberá contemplar la zona noble según accede al establecimiento, sin hacer recorridos quebrados, así, en la recepción, toma contacto

---

116. P. Navascués: *Ob. cit.*, pág. 74.

con el patio y las zonas comunes del establecimiento, generalmente las más ricas en decoración. La fragmentación espacial aparecerá en las plantas superiores o en los sótanos, es decir en los dormitorios y en los servicios de mantenimiento.

El interior del hotel Castilla conjuga lo clasicista de los patios monumentales toledanos y su funcionalidad. En San Pedro Mártir, el Alcázar, Tavera o la Universidad hay un acceso rápido y directo desde el exterior, el patio hace las veces de plaza pública en estos edificios pensados para gran número de personas, allí los moradores cruzan, hablan, descansan o se citan, es el corazón del edificio. Tal función se repite en la planta baja del hotel. Cuando el cliente es habitual o selecto busca algún rincón donde estar en mayor intimidad y así surgieron salones o gabinetes privados, en el Castilla, hasta se podía acudir a un jardín posterior. Con este espacio, de nuevo, aparece el recuerdo de la casa mediterránea en la que cobrará importancia el *peristilum* posterior.

El autor del proyecto de este hotel toledano consiguió un conjunto equilibrado, estética y funcionalmente bien resuelto. No se vinculó a una tradición local de vuelo corto, ni tampoco llegó al *pastiche* definitivo. Kramer glosó los estilos españoles del siglo XVI y consigue un edificio que no se pierde en la abundancia mudéjar de la ciudad.

## 5.2. Evocaciones de un hotel

Desde el punto de vista social el hotel concentraría inmediatamente un turismo selecto y adinerado que recorría los principales hospedajes europeos. Se contaba con servicio propio de carruajes para la estación de ferrocarril y se facilitaban guías-intérpretes. Desde Madrid solían llegar reconocidos personajes de la política y el mundo intelectual que comenzaba a descubrir

Toledo y la pintura singular del Greco. En sus salones hubo tertulias, banquetes de postín y otros eventos. Galdós, conocedor de hospedajes más modestos señaló sobre esta hotel:

“Ahora que tanto se habla del turismo, ninfa mía, se me ocurre que Toledo debiera ser uno de los lugares de la Tierra más frecuentados de viajeros y artistas. Existe aquí el magnífico Hotel Castilla, construido por el inteligente prócer marqués de Castrillo, pero es de reducidas dimensiones. ¡Que fabuloso número de extranjeros atraería Toledo si el Alcázar fuera convertido en Hotel!...vámonos al Hotel de Castilla, donde hallaremos excelente trato y una sociedad escogidísima de franceses, ingleses y yanquis.” (117)

Del mundillo interior de este elegante hotel supo mucho el escritor navarro, afincado después en Toledo, Félix Urabayen. Su vida transcurrió en el siglo XX, casado con la hija de Francisco O’Priede, socio del marqués de Castrillo. Fue un conocedor de la ciudad y del espíritu de sus habitantes que plasmó en diferentes novelas de gusto simbolista (118). Le alarmó la pérdida del patrimonio artístico y la malversación de las riquezas que hacían algunos propietarios a través de anticuarios y marchantes. Desde su vivienda, enclavada en el mismo hotel, era testigo de la mísera mecadería que ocasionalmente se concertaba en los salones del hospedaje. Su lamento y su mensaje quedó bien reflejado en *Toledo la despojada*, novela que pone de relieve la incuria de los toledanos y la avidez de algunos intermediarios ante las perspectivas del creciente turismo que había iniciado su llegada en los años finales del XIX.

Un recuerdo de estos momentos los subraya la hija del escritor, María Rosa Urabayen que habla así del hotel y de su época:

---

117. Benito Pérez Galdós: “Memorias de un desmemorizado” en *Obras completas. Noveles y miscelánea*, III, Madrid, 1973, p.1456.

118. Sobre el escritor véase la obra de Juan José Fernández Delgado: *Félix Urabayen: la narrativa de un escritor navarro-toledano*, Toledo, 1988.

“Es uno de los primeros hoteles del mundo. Ya podrán venir los Reyes -y la corte a esta ciudad, donde el Alcázar y los grandes palacios se abandonaron en tiempos de Felipe II. Vendrán los grandes viajeros de la época, los pintores, escultores, escritores de la época. Y los políticos. En el Hotel Castilla se hizo mucha de la política nacional. Todos se reúnen allí cómodamente y estos crea un ambiente: cultural, financiero, político que da una nueva dimensión a la ciudad.” (119)

En sus comedores se hicieron homenajes, celebraciones públicas y privadas hasta en la gastronomía, sus fogones fueron una vanguardia en la ciudad aportando platos que si bien hoy son corrientes en cualquier carta, en su día suponían una auténtica novedad. Son habituales los nombres en francés, *hors d'oeuvres*, *côtelettes*, *fromages*, etc. lo cual puede tener una doble significación, el demostrar la vocación internacional de la cocina y la intención por acomodar en las costumbres locales la presencia de degustaciones novedosas.

Toledo gozó de un hotel de gran lujo antes que Madrid, pues los míticos *Ritz* y *Palace* datan de 1908 y 1910 respectivamente (120). El *Castilla* fue en la historia del alojamiento una isla de distinción degustada por una minoría que fue pionera del turismo de masas que conocemos en la actualidad.

---

119. M<sup>a</sup> Rosa Urabayan: “Félix Urabayan: su vida y su obra” en Toledo, boletín de información municipal, *Toledo*, año XVI, núm. 54, 1982.

120. El hotel *Ritz* fue proyectado por el arquitecto Mevves, el *Palace* se debió a Eduardo Ferrer Puig. Ambos establecimientos tienen un sello bastante afrancesado dentro de las corrientes eclecticistas de principios de siglo.



**ILUSTRACIONES AL  
CAPITULO IV**



# GRAN HOTEL IMPERIAL

El más recomendado por los turistas.

CUESTA DEL ALCAZAR, 7  
TOLEDO

# GRAN HOTEL DEL LINO

El más antiguo y acreditado de la población.

RECIENTEMENTE REFORMADO

PREFERIDO POR LOS SEÑORES EXTRANJEROS

Hotel de primer orden.

SANTA JUSTA, 15.  
TOLEDO

20 % de economías. **AVISO A LOS SEÑORES EXTRANJEROS** 20 % de economías.

Objetos de arte de la fábrica de Toledo.

Incrustaciones y damasquinos en oro fino sobre acero, repujados y grabados

de

*Eladio Rubio, sucesor de T. García.*

Antes de comprar, visitar esta casa, que es la que vende siempre con más economía todos los objetos de la fábrica de Toledo.

No equivocarse, Plaza de Zocodover, junto á la farmacia.

TOLEDO

# No viajar sin las GUIAS KLAES

Las más útiles y cómodas para los viajeros por su fácil manejo y ser los itinerarios directos en una sola página, acompañados de su mapa con indicación de las distancias kilométricas entre estaciones y situación de éstas á derecha ó izquierda del viajero

Entre las notas Util al viajero, tiene la nueva Tarifa especial X núm 11.

Precio: 50 céntimos.

De venta en todas las librerías de España. ★ ★ SE PUBLICA CADA MES

Fig. 25. Publicidad hotelera de 1906.



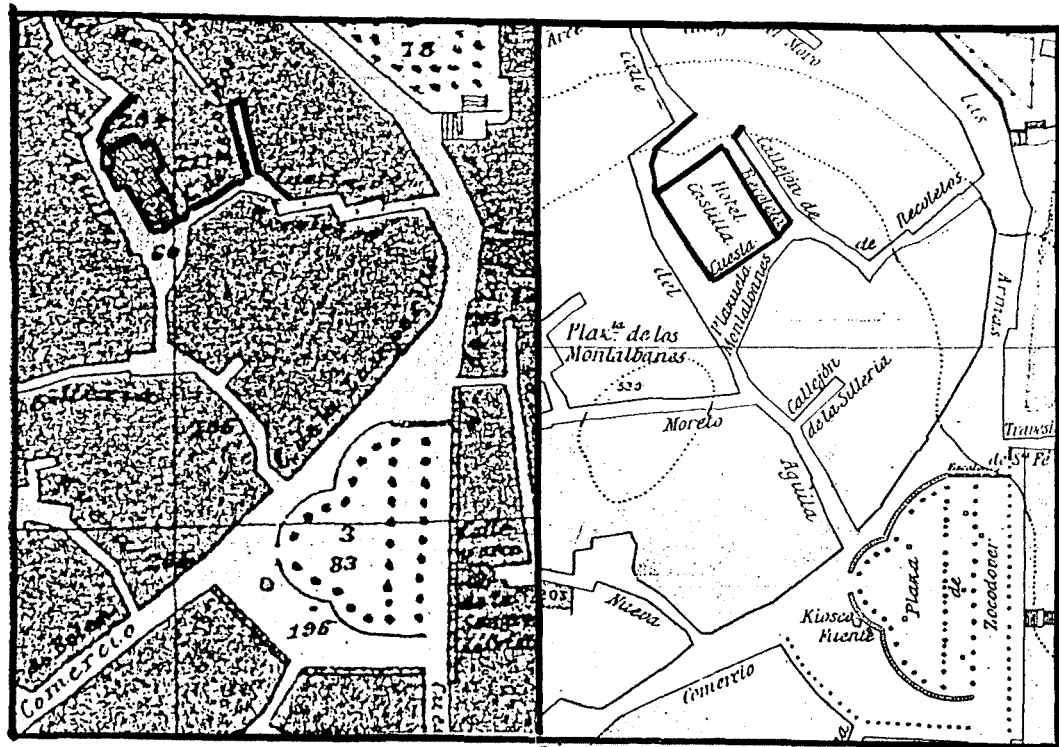


Fig. 26. Creación del hotel Castilla y entorno urbano del mismo. En tono oscuro plano de Reinosa (1882) figura el convento de Recoletos, núm. 60. El otro plano, 1909, presenta el hotel sobre el solar anterior.

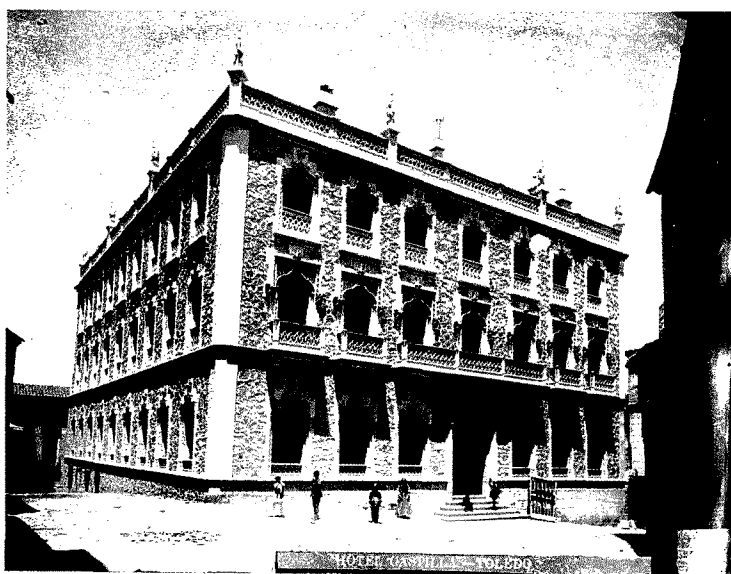


Fig. 27. Aspecto exterior del Hotel Castilla en el momento de su construcción, 1891 (foto Alguacil).



## VI CONCLUSIONES Y RECAPITULACIONES

A la hora de estudiar la situación de las vías de comunicación y los medios de transporte en la ciudad de Toledo, así como lo relativo al alojamiento, en el último siglo, se podrían enumerar los siguientes puntos como hechos referenciales:

1°. Hasta mediados del siglo XIX la red de caminos que llegan a la ciudad prácticamente es la misma que en época romana. A ella se puede añadir alguna ramal de los caminos reales y medievales, en tanto que la población fue un enclave cortesano. A partir del siglo XVII, perdido este carácter, en vez de ser Toledo un punto centrípeto, se convirtió en una "línea muerta" de comunicaciones. Perdido el carácter cortesano y estratégico, y ante la imposibilidad de transformarse en centro comercial, dada la dificultad topográfica, la ciudad quedará encastillada al borde del Tajo.

2°. Entre 1840 y 1870 se sitúan las obras de mejora a Toledo por las carreteras que unen capitales de provincia, Madrid, Ciudad Real o Avila. Estas reformas afectaron no sólo al entorno urbano, sino que hasta tocaron el mismo corazón de la ciudad: la plaza de Zocodover. Esta última comenzaría así tomar nuevas funciones además de la puramente comercial, sería un paseo y el punto final y oficial de la carretera de Madrid. Hermana en el tiempo y en estas funciones es la Puerta del Sol, también reformada muy pocos años antes.

3°. La llegada del ferrocarril a Toledo en 1858 supone

en enlace directo con la capital de España, pero no así con otras ciudades situadas en la red general. Los intentos por solucionar este inconveniente no se han hecho hasta la actualidad, haciendo que diferentes unidades salgan desde Toledo, o terminen aquí, para comunicarse con Zaragoza, León y otras ciudades castellanas. La infraestructura continúa igual, en eso nada ha cambiado con el siglo pasado, la línea ferroviaria que llega hasta el toledano paseo de la Rosa, es un trazado en fondo de saco o vía muerta.

4°. El ferrocarril, tan sólo, fue una auténtica revolución en sus primeros setenta años de vida, es decir hasta que el automóvil aparece por las carreteras en las primeras décadas del siglo. La mejora de los firmes y la ordenación de la distribución de gasolinas, en régimen de monopolio, bajo la dictadura de Primo de Rivera, favorecerán la aparición de autobuses de líneas regulares de viajeros, que además de complementar la escasa red ferroviaria, competirán con ella misma haciendo servicios coincidentes. Toledo será uno de estos casos, que terminará por decantarse hacia el automóvil.

5°. Desde el punto de vista del urbanismo la construcción de la estación ferroviaria y su correspondiente infraestructura no repercutió en la transformación del plano de la ciudad. Solamente, en el paraje donde se estableció la terminal, la función de paseo suburbano se transformaría en una zona de carácter industrial y, al cabo de un siglo, en uno de los primeros ensanches del casco histórico.

6°. El factor topográfico de Toledo también ha sido decisivo en la red de comunicaciones, tanto urbana como interurbana. Unido a este hecho está la falta de vitalidad de la ciudad que en caso contrario hubiera supuesto el trazado de nuevas rutas y la instalación de nuevos medios. Siempre se ha tendido a acortar la distancia con Madrid, núcleo de referencia para el centro de España, sin embargo, el eje de comunicaciones para-

lelo al cauce del Tajo se ha mantenido en un segundo plano y las comunicaciones con el sur de la provincia continúan, dada la irregularidad del terreno y el escaso peso demográfico, prácticamente igual que en pasadas épocas.

7°. Desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico, las mejoras iniciadas en las carreteras de acceso a Toledo en el siglo XIX implicarán asentamientos de población en viviendas unifamiliares en sus márgenes. También se alojarán pequeñas industrias locales, talleres y almacenes que agruparán barriadas de carácter suburbial hasta su moderna transformación. Hoy se han eliminado los vestigios de arbolado y los caminos laterales que discurrían por la carretera de Madrid o el paseo de la Rosa, poco a poco las casas de un planta, levantadas a principio de siglo se han convertido en bloques de viviendas. De esta forma los antiguos accesos camineros son ahora avenidas integradas en la ciudad.

8°. En el terreno de las utopías o grandes proyectos de futuro, Toledo no ha logrado ver hecho efectivo ninguno de los sueños que veían la instalación de medios y recursos que en otras ciudades ya son históricas realidades. La navegabilidad del Tajo, la creación de comunicaciones urbanas basadas en la vía férrea o el transporte aéreo fueron algunas de las ideas lanzadas durante varias épocas, si bien nacieron al amparo de cierta evocación historicista que pretendía hacer de Toledo una ciudad singular y referencial. Hubiese sido difícil, especialmente en el último siglo, que esto se lograra, pues en España se consolidaba una circunstancia generalizada para todo el territorio peninsular, que era la potenciación urbana y económica de la periferia en detrimento de los núcleos históricos del interior.

9°. La auténtica riqueza nueva que aportará el transporte surgido en segunda mitad del siglo XIX a la ciudad de Toledo, será el turismo que fue creciendo rápidamente. La aparición de nuevos alojamientos, alguno

de lujo, demuestran que la ciudad tuvo una gran atracción a partir de su imagen patrimonial. Si en principio recalaron viajeros aislados, fue, en parte, gracias a sus escritos el que el nombre de Toledo fuese más conocido. Las minorías ilustradas y acomodadas vinieron inmediatamente, más tarde, a partir de los inicios del siglo XX, vendría el turismo masivo y anónimo. El ferrocarril y el transporte por carretera fueron los medios que facilitaron la aparición diaria de numerosos visitantes por las calles de Toledo.

El histórico encastillamiento de la ciudad, alabado ya hace veinte siglos, ha significado que el factor defensivo y administrativo se ha impuesto sobre el comercial, pues el entorno natural no ha facilitado inmediata y precisamente la comunicación con la mitad sur peninsular. Toledo no ha podido ser una ciudad caminera ni ferroviaria, si en el siglo XVIII quedó apartada del camino nuevo hacia Andalucía, de momento, en las últimas realidades de autopistas y trenes de gran velocidad también ha quedado al margen. Tal vez, por esto, el terreno continua apropiado para que exista un margen en el que quepan sueños de futuro y utópicos horizontes.

## VII APENDICE ILUSTRATIVO

### I

#### Impresiones de un viaje

Aunque en las páginas precedentes ya hemos recurrido a las coloristas descripciones del francés Gautier al hablar de una posada toledana, veamos como vió el viaje entre Madrid y Toledo, con el consiguiente regreso, allá en el primer tercio del siglo XIX. Se ha hecho una selección de los párrafos más significativos, retirando otras referencias ajenas al contenido de los transportes.

Se sale de Madrid por la Puerta y el Puente de Toledo...De cuando en cuando se encuentra un campesino que va a horcajadas en su mula, la carabina al lado; un muchacho que arrea a dos o tres borricos cargados de cántaros o de paja menuda encerradas en redes de sogas; una pobre mujer, escuálida y quemada por el sol, arrastrando un rapaz de aire salvaje. Y nada más.

A medida que avanzábamos, el paisaje se tornaba más árido y desierto, y, no sin un sentimiento de satisfacción divisamos en un puente de tierra seca, a los cinco cazadores verdes, jinetes que habrían de servirnos de escolta, pues se necesita una escolta para ir de Madrid a Toledo. ¿No se diría que se está en plena Argelia y que Madrid está rodeado de una Mitidja poblada de beduinos?

Se hace una parada para almorzar en Illescas, ciudad o pueblo, no lo sabemos muy bien, donde se ven huellas de antiguas construcciones moriscas y cuyas casas tienen rejas muy complicadas y coronadas por cruces.



Este almuerzo se compone de una sopa de ajo con huevos, la inevitable tortilla de tomate, almendras tostadas y naranjas, todo ello rociado de un Valdepeñas bastante bueno, pero tan espeso, que podría cortarse con un cuchillo, envenenado con pez y color de jarabe de moras. La cocina no es lo más brillante de España, y las posadas no han mejorado mucho desde Don Quijote acá...

\* \* \*

Nuestro guía había tenido la precaución de enviar por delante, la víspera por la tarde, una mula para que nos esperase a mitad de camino y relevase a la que tiraba de nuestro vehículo. Sin esta precaución es dudoso que hubiéramos hecho el viaje de Madrid a Toledo en una sola jornada, dado lo caluroso de aquel camino, polvoriento y sin sombra a través de interminables campos de trigo.

Tèophile GAUTIER. *Viaje por España.*

## II

### La posada de la Sangre y la "Orden de Toledo"

Esta posada, cercana a Zocodover, siempre ha tenido bastante proximidad a las páginas literarias y no sólo por la evocación cervantina en *La ilustre fregona*. En los años veinte de nuestro siglo, un grupo de la Residencia de Estudiantes de Madrid, entre los que se encontraban, Lorca, Pepín Bello, Alberti, Buñuel, Dalí, el también pintor José Uzelay y otros personajes crearían la llamada "Orden de Toledo" en la que era preciso, como rito de iniciación, deambular en la soledad de la noche por las calles de la ciudad en tanto que otros miembros sorprendían al "novicio" cubiertos con sábanas. Recogemos dos testimonios sobre la posada de la Sangre de Rafael Alberti y, el segundo, de Luis Buñuel.

Los hermanos se hospedaban por lo general en la Posada de la Sangre, lugar donde Cervantes escribe y sitúa alguna

de sus novelas ejemplares. La posada aunque luego modernizada en determinados detalles, conservaba entonces toda la atmósfera española de esas ventas o mesones, para alto de arrieros y trajinantes, de los que en el *Quijote* de su autor experimentada y poética cuenta.

Rafael ALBERTI. *La arboleda perdida*

La fonda en la que nos hospedamos, lejos de los hoteles convencionales, era casi siempre la "Posada de la Sangre", donde Cervantes situó *La ilustre fregona*. La posada apenas había cambiado desde aquellos tiempos: burros en el corral, carreteros, sábanas sucias y estudiantes. Por supuesto, nada de agua corriente, lo cual no tenía más que una importancia relativa, ya que los miembros de la "Orden" tenían prohibido lavarse durante su permanencia en la ciudad santa.

Luis BUÑUEL. *Mi último suspiro*

### III Toledo y el turismo

Bajo este título, Angel Cantos hacia 1926 abre un capítulo en un libro que subtitula como Apuntes para un viaje a la Imperial Ciudad. El autor, vinculado con el Centro de Turismo, institución que comenzaba a tratar de que el turista tuviera un apoyo en su visita a Toledo, expone con una particular retórica los servicios que habría que habilitarse a fin de fomentar la llegada de los visitantes.

Cuenta Toledo -en la plaza de Zocodover- con un Centro de Turismo sostenido por un centenar de socios y subvencionado por el Excelentísimo Ayuntamiento y Cámaras de Comercio e Industria y de la Propiedad Urbana. La patriótica labor que viene desarrollando es digna de todo encomio: proporciona al forastero intérpretes o guías, alojamientos, servicios de hoteles y carruajes; tarjetas para visitar los tesoros, ropas y capillas de la Catedral Primada; Santo Tomé (cuadro del Greco "El entierro del Conde de Orgaz"), iglesia

de San Juan de los Reyes y monumentos en general, todo a precios rigurosamente de tarifas oficiales; le atiende con gratitud y cariño; le facilita amplia y gratuita información para que su estancia le sea grata y amable, y le pone a salvo de fraudes o explotaciones.

Reconoce dicha sociedad que Toledo tiene un gran porvenir con el turismo, y con todos sus afanes y desvelos son siempre con miras elevadas para atraer contingente de turistas por medio de abundante y bien entendida propaganda. El turismo bien defendido y tratado, es un manantial de riqueza incalculable.

Angel Cantos.

*Toledo. Apuntes para un viaje a la Imperial Ciudad*

#### IV

### **Instrucciones para hacer el viaje desde Madrid**

Luis Miranda Podadera es el autor de una guía escrita a finales de los años veinte y que tuvo varias reediciones en un corto espacio de tiempo. En sus páginas se reparten numerosas fotografías acompañadas de textos explicativos. La Catedral, como en la mayoría de este tipo de publicaciones, recibe una particular atención, en tanto que otros monumentos se describen con mayor brevedad. En las primeras páginas el autor detalla cómo hacer el viaje hasta Toledo, así pues elegimos estos datos que nos ilustran sobre horarios y precios en el primer tercio del siglo XX:

Se sale de Madrid por la Estación del Mediodía en el expreso de las 7'45 que va por la línea directa, y tiene su llegada a Toledo a las 9'50, o por el segundo expreso, que parte a las 9'10, yendo por Aranjuez, y llegando a las 10'45 a Toledo.

De Toledo se puede regresar a las 18'15 (vía Aranjuez) para llegar a Madrid a las 20, o también a las 19'55 (vía directa), que tiene su llegada a Madrid a las 22'20.

Ninguno de estos trenes tiene transbordo, y son los más

convenientes para los turistas.

Hacemos observar que el expreso que va para Aranjuez no lleva viajeros de segunda clase.

Hay otros tres trenes que salen de Madrid a las 12, a las 18'10 y a las 21'20, respectivamente.

Asimismo, otros tres parten de Toledo para la corte a las 8'05, a las 12'15 y a las 14'05.

Se expenden billetes de ida y vuelta, que son utilizables para el día de la fecha y para el siguiente, y si el viaje se hace en víspera de fiesta, valen para un día más, es decir, para la víspera de la fiesta, para el día festivo y para el siguiente.

Según se sale de la estación de Madrid y mirando el viajero por la ventanilla de la derecha (colocado hacia donde marcha el tren), puede contemplar el bonito panorama que ofrece la vista general de Madrid, que se distingue perfectamente durante unos cuantos quilómetros.

Precios de los billetes del ferrocarril de Madrid a Toledo y viceversa (ida e ida y vuelta)

- En primera clase 11'90 y 15'15 pesetas
- En segunda clase 8'90 y 11'65 pesetas
- En tercera clase 6 y 7'60 pesetas



**ILUSTRACIONES AL  
CAPITULO V**

# Obras Públicas.

Provincia de Toledo.

Carretera de 2.<sup>o</sup> orden de Toledo a Ciudad Real

Kilómetro 2

Término municipal de Toledo

SEÑOR ALCALDE: Puede V. conceder á D. Jesús García y García vecino de Toledo la licencia que ha solicitado de su autoridad en instancia fecha 15 de Mayo de 1912 para reparar un hueco en la fachada de una casa de su propiedad y con tres vanos puros á la puerta de dicha casa siempre que al verificarla le imponga las condiciones

de las que á continuación se expresan:

- 1.ª La fachada de la casa distará de lo que actualmente el eje de la carretera y seguirá una alineación paralela á dicho eje
- 2.ª El frente que dé á la carretera se entucirá, blanqueará ó pintará, entuciéndose también los costados que resulten visibles.
- 3.ª Los vanos de la fachada, disposición y proporciones de éstos, vuelos de las repisas de los balcones, fajas y cadenas, se ajustarán á las Ordenanzas municipales de la localidad, y donde no las haya, á lo que se consigna en estas condiciones.
- 4.ª a). La altura de las puertas y balcones será por lo menos doble de su ancho, la de las ventanas de vez y media el ancho.  
b). Las repisas de balcones no podrán exceder de medio metro. El vuelo de las cornisas no podrá ser mayor que su altura.  
c). Los vuelos de rejas de piso bajo no podrán tener un saliente mayor de 0,10 metros.
- 5.ª Las puertas, balcones y ventanas se abrirán hacia el interior.
- 6.ª Todas las puertas, balcones, ventanas y herrajes deberán estar pintados.
- 7.ª Las aguas pluviales que recoja la casa, no podrán verter directamente sobre la carretera, cunetas ni pascos. Se conducirán por tubos adosados ó empotrados en la pared, hasta el suelo, desde donde por tubo subterráneo podrán verter directamente en la cuneta. En cuanto á las aguas sucias que provengan de la casa, el interesado está obligado á reunirías y dirigirías á pozos sumideros que no tengan comunicación con la carretera.
- 8.ª Los ingresos á la casa ó finca se harán del siguiente modo:  
a). En el caso de hallarse la carretera á terreno natural, se cubrirá la cuneta con un paso de losas ó fábrica de ladrillo sobre muretes.  
b). Si está en terraplén se construirá una rampa, y para no interrumpir el curso de las aguas se construirá un paso de 0,50 luz y 0,50 de altura; este paso será de roca ó de losas de tapa.

Fig. 28. Condiciones impuestas por Obras Públicas para las viviendas, que estando al borde de la carretera de Toledo a Ciudad Real, fuesen a ser reformadas en su fachada.

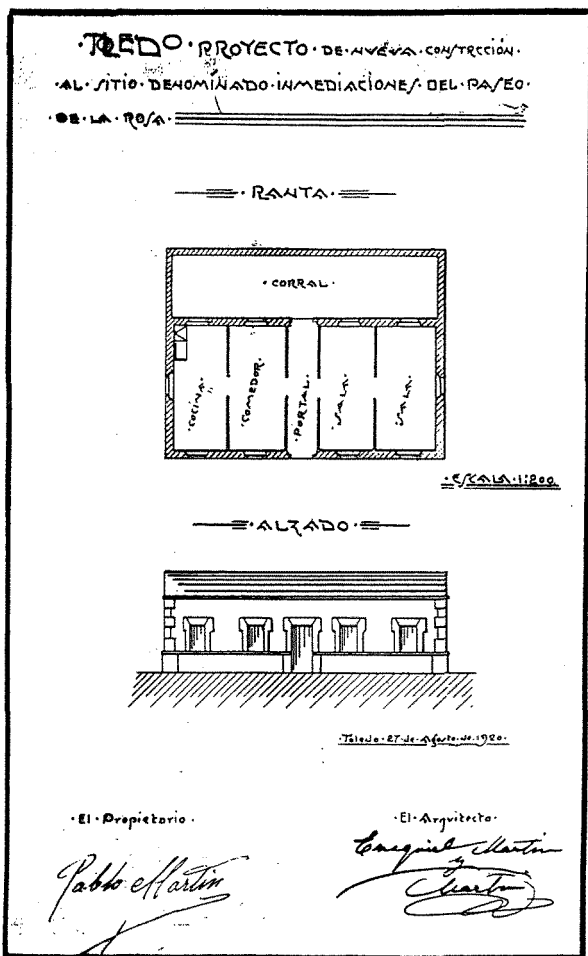


Fig. 29. Modelo de vivienda familiar, similar a las muchas levantadas en las márgenes de las carreteras de Toledo (Proyecto de Ezequiel Martín, 1920, A.M.T.)





## VIII FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

### FUENTES DOCUMENTALES

#### Fondos documentales consultados

- ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACION
  - Sección Ministerio de Educación y Ciencia
  - Sección Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
  
- ARCHIVO MUNICIPAL DE TOLEDO
  - Libros de actas capitulares
  - Obras, siglo XIX y siglo XX
  - Policía Urbana
  - Ferrocarril

#### Fuentes hemorográficas consultadas

- *El Ateneo*, Toledo, 1878.
- *Boletín Eclesiástico del Arzobispado de Toledo*, Toledo, 1846
- *Boletín Oficial de Toledo*, Toledo 1833
- *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes y Ciencias históricas de Toledo*, Toledo, 1918.
- *La Campana Gorda*, Toledo, 1892.
- *El Día de Toledo*, Toledo, 1895.
- *Diario de Toledo*, Toledo, 1894.
- *El Heraldo Toledano*, Toledo, 1897.
- *El Tajo*, Toledo, 1866.
- *Toledo*, Toledo, 1889.
- *Toledo*, Toledo, 1915.

## BIBLIOGRAFIA

### Temas generales

- ARGAN, G. : *El arte moderno*. Valencia, 1975.
- ARTOLA GALLEGO, M. *La burguesía revolucionaria (1808-1869)*, Madrid, 1974.
- BENEVOLO, Leonardo: *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona, 1977.
- BONET, Correa, Antonio : *Morfología y ciudad*, Barcelona, 1978.
- DERRY, T.K. y T. Williams: *Historia de la tecnología desde 1700 hasta 1900*. Madrid, 1980
- HERNANDO, Javier: *Arquitectura en España, 1770-1900*. Madrid, 1989.
- HITCHCOCK, H. R.: *Arquitectura de los siglos XIX y XX*. Madrid, 1981.
- MARTINEZ CUADRADO, M.: *La burguesía conservadora, 1874-1931*. Madrid, 1973.
- NAVASCUES PALACIO, Pedro: "Arturo Mérida y Alinari (1849-1902)" en *Goya*, Madrid, 1972, pp.234-241.
- "Del neoclasicismo al modernismo" en *Historia del Arte Hispánico*, vol. V. Madrid 1978, pp. 3-146.
- PEVSNER, Nikolaus: *Historia de las tipologías arquitectónicas*, Barcelona, 1981.
- SICA, Paolo: *Historia del urbanismo. El siglo XIX*. Madrid, 1981.
- SOTO, Mónica: *La España isabelina*. Madrid, 1978.
- TORTELLA, Gabriel y otros: *Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo 1834-1923*. Barcelona, 1981.
- WAIS, Francisco: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, 1987.
- WRIGHT, L.: *Pulcro y decente*. Barcelona, 1962.

### Temas generales en torno a Toledo.

- BENITO REVUELTA, Vidal: *Bécquer y Toledo*. Toledo, 1971
- CARO BAROJA, Julio: *Toledo*, Barcelona, 1988.
- CARRERO, Manuel y otros autores: *Imágenes de un siglo. Fotografías de la casa Rodríguez*. Toledo 1884-1984. Madrid, 1987

- Toledo en la fotografía de Alguacil 1832-1914. Toledo, 1983.
- CERRO MALAGON, Rafael : *Arquitecturas y espacios para el ocio en Toledo durante el siglo XIX*. Toledo, 1990.
- "Zocodover, 1865-1916, un siglo de reformas" en *Toledo*, boletín de información municipal. Toledo, año XVI, nov.-dic.,1982, núm. 58.
- FERNANDEZ Delgado, Juan José:Félix Urabayen: *La narrativa de un escritor navarro-toledano*, 1988.
- FERNANDEZ GONZALEZ, Francisco: *Los orígenes del ferrocarril toledano*, Toledo, 1981
- GONZALEZ SIMANCAS, Manuel: *Toledo sus monumentos y el arte monumental*. Madrid, 1929.
- GUTIERREZ GARCIA-BRAZALES, Mariano: *El paseo del Miradero*. Toledo, 1973.
- MARAÑON, Gregorio: *Elogio y Nostalgia de Toledo*, Madrid, 1941.
- MUÑOZ BARRAGAN, M<sup>a</sup> Eugenia: "Bosquejo histórico de la edificación de la Escuela de Artes Aplicadas y Oficios Artísticos de Toledo", en *Exposición conmemorativa del primer centenario de la fundación de las Escuela de Artes Y Oficios Artísticos de Toledo*. Toledo, 1982.
- PORRES, Julio: *Historia de las calles de Toledo*. Toledo, 1982.
- SANCHEZ SANCHEZ, Isidro: *Castilla-La Mancha en la época contemporánea 1808-1939*. Toledo, 1986.
- TELLEZ, Guillermo: *La casa toledana*. Toledo, 1950.
- VV.AA.: *La estación de Toledo un monumento ferroviario*. Madrid, 1986.

### Guías y textos literarios.

- AGUILAR, Julián. *El consultor del viajero*. Madrid 1985.
- ALBERTI, Rafael: *La arboleda perdida*. Barcelona, 1980.
- AMICIS, Edmundo: *España*. Barcelona, 1884.
- ARCO: *Guía práctica de Toledo y su provincia*. Madrid, 1907.
- ASSAS, Manuel: *Album artístico de Toledo*. Madrid, 1848.
- BAROJA, Pío.: *Camino de perfección*. Madrid, 1974.
- BLANCO, Pedro Pablo y Manuel Assas: *El indicador toledano o guía del viajero en Toledo*. Madrid, 1851.
- CAMARASA, Santiago: *Guía breve de Toledo*. Toledo, s.a.

- CANTOS, Angel: *Toledo, apuntes para un viaje a la Imperial Ciudad*. Toledo, s.a.
- CASTRO Y DUQUE, Mariano: *Manual para visitar la iglesia Catedral y demás monumentos notables que encierra la ciudad de Toledo*. Madrid, 1860.
- DIAZ UFANO, Julián: *Guía de Toledo*, 1911.
- GARCES Y VERA, Costantino: *Album-guía de Toledo*. Toledo, 1904.
- GAUTIER, Tèophile: *Viaje por España*. Barcelona, 1985.
- MARINA MUÑOZ, Juan: *Nueva guía de Toledo*. Toledo, 1911.
- PALAZUELOS, Vizconde de: *Guía artístico-práctica*. Toledo, 1890.
- PARRO, Sixto Ramón: *Toledo en la mano*. Toledo, 1857, de facsímil, 1978.
- PEREZ GALDOS, Benito: *Angel Guerra*. Madrid, 1970.
- RATO Y HEVIA, Hermenegildo: *Bellezas de Toledo*. Toledo, 1866.
- RODRIGUEZ MIGUEL, Luis: *Guía del viajero en Toledo*. Toledo, 1880.
- VALVERDE ALVAREZ, Emilio: *Guía del viajero en Toledo*. Madrid, 1885.

# INDICE

	Págs.
I. PRELIMINARES	9
II. LAS COMUNICACIONES TERRESTRES. CARRETERAS, DILIGENCIAS Y AUTOMOVILES	15
1. Las carreteras aspectos generales	15
2. La carretera Madrid-Toledo	18
3. La carretera Toledo a Navalpino	23
4. Otras carreteras	24
5. Los carruajes: diligencias y coches	27
6. Del ferrocarril al ómnibus	30
7. Una estación de autobuses para Toledo	32
7.1. Análisis del proyecto de la Estación de Autobuses	37
Ilustraciones al capítulo II	43
III. EL FERROCARRIL. OTRA REALIDAD	61
1. Antecedentes	61
2. La línea Castillejo-Toledo. La estación toledana	64
3. Funcionalidad y estructura de las estaciones toledanas	70
4. Estética neomodéjar de la estación toledana	77
5. Consecuencias urbanas	82
6. Otros proyectos ferroviarios para Toledo	85
7. ¿Tranvías en Toledo? Evolución de una idea	88
8. La línea Toledo-Bargas	91
Ilustraciones al capítulo III	93
IV. UTOPIAS PARA UNA VIEJA CIUDAD	101
1. Los esfuerzos de la modernidad	101
2. Las comunicaciones fluviales	103

3. Un texto singular: "una ciudad modelo	106
4. Toledo, capital del Estado peninsular	109
5. Hacia el despegue desde Toledo	111
Ilustraciones al capítulo IV	113
V. EL HOSPEDAJE	117
1. De la posada al hotel	117
2. El lento camino hacia el "confort"	120
3. Posadas, fondas y hoteles toledanos	123
4. Algunos datos propios del XIX	125
5. El hotel Castilla	132
5.1. Aspectos estéticos y formales	135
5.2. Evocaciones de un hotel	139
Ilustraciones al capítulo V	143
VI. CONCLUSIONES Y RECAPITULACIONES	149
VII. APENDICE ILUSTRATIVO	153
I. Impresiones de un viaje	153
II. La Posada de la Sangre y la "Orden de Toledo"	154
III. Toledo y el turismo	155
IV. Instrucciones para hacer el viaje desde Madrid	156
VIII. FUENTES Y BIBLIOGRAFIA	161





Copia digital realizada por el  
Archivo Municipal de Toledo





RAFAEL DEL CERRO MALAGON, en la actualidad, mantiene su actividad profesional y su faceta investigadora estrechamente vinculada a la ciudad de Toledo, donde nació en 1952. Ejerce como maestro en el Colegio Público Escultor Alberto Sánchez y entre sus titulaciones académicas cuenta con la de Doctor en Geografía e Historia en la especialidad de Historia del Arte por la Universidad Complutense de Madrid. Es miembro del Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos.

Entre sus publicaciones se pueden hacer dos grandes apartados: el estudio de la imagen visual y el referido a la arquitectura. Dentro del primero mencionemos los siguientes trabajos: *El Greco su época y su obra*, y *La fotografía en Toledo hasta 1914*; en colaboración es uno de los autores de estos títulos: *Toledo en la fotografía de Alguacil (1832-1914)*, *Imágenes de un siglo. Fotografía de la casa Rodríguez. Toledo (1884-1914)* y *Toledo visto por el litógrafo Alfred Guesdon*. Las publicaciones dedicadas a la arquitectura giran preferente sobre el siglo XIX y así se citan: *Desamortización y urbanismo, estructura de Toledo en el siglo XIX*, *La Plaza de Toros de Toledo*, *Arquitectura para el abasto, mercados y mataderos*, *Arquitectura y espacios para el ocio en Toledo durante el siglo XIX* (premio San Ildefonso 1989) y la introducción general a *Arquitecturas de Toledo*.



**AYUNTAMIENTO DE TOLEDO**  
**CONCEJALIA DEL AREA DE CULTURA**