

LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE TOLEDO CUMPLE UN SIGLO DE VIDA (1919-2019)

Por

Rafael del Cerro Malagón

La historia del ferrocarril en Toledo tiene dos momentos claves: la llegada del primer tren, el 12 de junio de 1858, y la entrada en servicio de una monumental terminal, de perfil historicista, el 24 de abril de 1919. El primero supuso la unión de la ciudad a la naciente red ferroviaria española que giraba en torno a la centralidad de Madrid. El segundo, la creación de una nueva moderna y artística puerta ya reconocida por los toledanos y por cualquier visitante. Se podría añadir una tercera fecha, más reciente, la integración de la ciudad en la red de Alta Velocidad Española, el 15 de noviembre de 2005. Sin embargo, en 2019, los trenes continúan llegando en unas vías que concluyen un tope final junto al paseo de la Rosa, como hace más de ciento sesenta años.

1. Prolegómenos y el estreno del ferrocarril en Toledo en 1858

El primer ferrocarril que circuló por territorio español fue en 1837, durante la regencia de María Cristina de Borbón-Dos Sicilias (1833-1840), en la isla de Cuba, entre la Habana y el núcleo azucarero de Güines. Los dos “camino de hierro” siguientes se abrieron en el reinado efectivo de Isabel II (1843-1868), el de Barcelona-Mataró (1848), para incentivar la industria textil, y el de Madrid-Aranjuez (1851), abierto casi al servicio de la Corte para enlazar sendos palacios reales, el de la capital, sobre las orillas del Manzanares, y el del Real Sitio, inmediato a las del Tajo.

Un acreditado -y objetado- personaje en la política, la empresa y las finanzas de la época fue José de Salamanca y Mayol (1811-1883), primer marqués de Salamanca, quien propició llevar el ferrocarril a Aranjuez, siendo inaugurado por la Reina en febrero de

1851. Sin embargo, más allá de dar servicio a la Corte, aquella línea era la base de su extensión por La Mancha hasta Alicante. En aquel plan Salamanca incluyó la posibilidad de crear, desde un punto cercano a Aranjuez, un desvío hacia Extremadura por el valle del Tajo, pasando por Toledo, algo que el Gobierno rechazó entonces.

Aquella fallida intención alertó a la corporación toledana para que, desde 1852, se interesara ante el ministerio de Fomento sobre la posible llegada del tren a la ciudad. En febrero de 1854, el Gobierno autorizaba a la sociedad *Córdoba y Cía.* estudiar la apertura de un ramal desde Villasequilla (en la línea Madrid-Almansa) hasta Toledo, proceso que truncó, meses después, la insurrección de *La Vicalvarada*. De inmediato siguieron otros inversores. Algunos añadían la posible continuidad del ramal hasta Talavera con ayudas de los ayuntamientos y la Diputación. En 1855 se publicó la Ley General de Ferrocarriles que aprovechó el diputado por Toledo, Pedro Nolasco Mansi, para solicitar que la línea Madrid-Cáceres discurriese por Villasequilla, Toledo, Talavera hacia Calzada de Oropesa, un proyecto que veía factible a partir de los recursos provinciales y de los municipios beneficiados por el tren. Los escasos compromisos y fondos dispuestos para hacerlo efectivo impidieron que ese proyecto prosperara.

En 1856, con el apoyo financiero de los Rothschild y otros inversores extranjeros, se constituía en España la potente *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA) que pronto absorbería varias concesiones, como la línea hacia al Mediterráneo que poseía el marqués de Salamanca. El financiero español volvió a considerar el construir por su cuenta la línea que había excluido el Gobierno por el valle del Tajo. Para ello consiguió que, en junio de 1856, las Cortes le aprobasen un “camino de hierro” a Toledo. El 13 de julio siguiente, la *Gaceta de Madrid* publicaba la “Ley autorizando al Gobierno para otorgar a D. José Salamanca la concesión de un ferro-carril que, partiendo de Castillejo de la línea de Madrid a Almansa, termine en la ciudad de Toledo”.

De inmediato, el magnate comenzó a trabajar en su proyecto que contenía ciertos compromisos escriturados con el ayuntamiento toledano sobre un presupuesto que

rebasaba los 14 millones de reales. En aquel momento se fijaban las tarifas para los viajeros –en 40, 28 y 13 reales, según fuese la clase–, así como las cantidades para cada tipo de mercancías. El material rodante estaría formado por cuatro locomotoras con ténderes, cuatro coches de primera clase, seis de segunda, diez de tercera y “cuarenta wagones para mercaderías y equipajes”. Las obras de aquel ramal de 27 kilómetros arrancaron en el otoño de 1856, finalizando en la primavera de 1858.

El 25 de abril de 1858, la *Gaceta de los caminos de hierro*, anunciaba la cercana apertura del “ferro-carril” a Toledo como un moderno hecho regenerador:

Es de esperar que la antigua capital de los Godos salga de su larga atonía, y se levante a su antiguo esplendor, cuando oiga silbar las locomotoras en las orillas de su celebrado río, padre de claros ingenios, y testigo mudo de tantos hechos notables de la historia nacional.

Un posible “ensayo” general se vivió el 13 de mayo, día de la Ascensión, trasladando a numerosos viajeros en “un tren de 14 carruajes”, desde Toledo hasta Aranjuez, con motivo de los festejos que rodearon el cumpleaños del Rey, Francisco de Asís, con la presencia de toda la Corte y el Gobierno. Otra revisión de la línea la efectuó, días después, el propio ingeniero de las obras, Eusebio Page, con algunos invitados.

El 25 de mayo, Isabel II y la familia real llegaban a Alicante para inaugurar con gran boato la línea de Levante. El 17 de junio, los mismos protagonistas repetían desde Aranjuez la apertura del ferrocarril hasta Toledo en un tren especial que rodó por la misma línea mediterránea hasta desviarse en el apeadero de Castillejo con un simple cambio de agujas. Una cumplida descripción de aquella señalada fecha puede leerse en la *Crónica del viaje de S. M. la Reina Doña Isabel II (Q. D. G.) a la Imperial Ciudad de Toledo, para la inauguración de la vía férrea, desde su real sitio de Aranjuez, el sábado 12 de junio de 1858*, que redactó José A. Márquez de Prado cuyo texto se reproduce en el número 3 de la revista *Archivo Secreto* del Archivo Municipal de Toledo.

Seguidamente, comenzaron los viajes regulares entre Madrid y Toledo, dos trayectos por día en cada sentido, con una duración estimada de tres horas, frente a las doce o trece

que suponía el viaje en diligencia atravesando el camino de La Sagra a través de Illescas. Durante los primeros meses, el trayecto no era directo entre las dos ciudades pues, a fin de cuentas, lo cubrían concesiones distintas: la que administrada la MZA desde Madrid hasta Castillejo, dentro de la línea alicantina, y la que poseía Salamanca desde Toledo hasta aquel modesto apeadero que contaba con dos andenes para atender la confluencia de ambos trazados. Los viajes de Toledo -como origen o destino- incluían una espera de veinte minutos en Castillejo para hacer el trasbordo de viajeros y mercancías. Aquello se eliminó en enero de 1859, después de que la MZA hubiese adquirido el ramal toledano al Marqués por más de 13 millones de reales. Hasta 1941 la potente empresa gestionó este tramo, salvo una corta etapa, entre 1879 y 1880, que lo explotó la Compañía del Ferrocarril de Badajoz. En 1941 todas las infraestructuras de la MZA, junto a las pertenecientes a otras sociedades existentes, pasaron a la empresa estatal RENFE.

2. Algunos impactos del tren en la ciudad

Sin haberse cumplido un año desde la inauguración de la línea férrea, la prensa madrileña ya animaba al público a visitar Toledo para disfrutar de su legado y sus celebraciones. El 29 de marzo de 1859, el diario *La Época* exponía:

Hasta ahora las molestias de un largo y penoso viaje han sido obstáculo para que los amantes de las bellas artes y las personas movidas de un sentimiento religioso pudieran cómodamente visitar los preciosos recuerdos de nuestras glorías y de la piedad de nuestros antepasados que encierra la ciudad de Toledo. Estas dificultades, las cuales se hacían mayores en los días de Semana Santa, en que los medios de transporte al alcance de los viajeros eran más que nunca insuficientes, han desaparecido con la apertura del camino de Castillejo a Toledo (,,). En esta previsión, sabemos que la compañía del ferrocarril se propone establecer en dichos días un servicio extraordinario de trenes desde Madrid a Toledo.

Estas palabras demostraban que en un día era factible ir y volver a Toledo, algo que acrecentaba el número de viajeros a la ciudad pero que, desde una mirada crítica, condicionaba el que la visita tuviera una duración de pocas horas. Ahora bien, el ferrocarril facilitó la llegada de forasteros de lejana procedencia interesados en emplear unas jornadas para descubrir la ciudad que habían difundido los textos o los grabados producidos por la primera oleada de aventureros románticos. Muchos acudían con la fija idea de conocer la relegada obra del Greco *in situ* como fue el caso del pintor Édouard Manet (1832-1883) que vino en 1865, siguiendo los consejos del pintor Zacharie Astruc y su compañero de viaje Hadrian Ségoillot, según detalla José Pedro Muñoz Herrera en el artículo “1864. Soltando amarras” en la revista *Archivo Secreto* (núm. 5, Toledo, 2011).

El 15 de agosto de 1865 quedaban unidas París y Madrid por vía férrea. Si a la duración de este trayecto unimos la del ramal hasta Toledo, podemos señalar que un visitante parisino llegaría a nuestra ciudad en unas cuarenta horas. En el siglo XVI, un jinete al servicio de la Corona para llevar la correspondencia entre Toledo y Bruselas, con relevo de postas, en el mejor de los casos debía emplear al menos doce días de viaje.

Gracias al vapor continuaron llegando a Toledo “ilustrados” viajeros como los escritores extranjeros Hans Christian Andersen (1862), Eugéne Poitou (1869), E. de Amicis, (1872) o Adolfo de Foresta (1879). Por parte española, Pardo Bazán, Pérez Galdós, Azorín, Baroja... Una mirada a la relación entre los escritores que conocieron Toledo a través del ferrocarril, la aborda Miguel Ángel Cortés Arrese en su artículo, “Toledo desde la ventanilla del tren” (*Archivo Secreto*, núm. 7).

Con este novedoso medio de transporte también cambiaría la figura del viajero aventurero, y casi solitario, por la de los nuevos *touristas* que, en grupo familiar, demandaban alojamientos modernos en lugar de las viejas posadas. Un ejemplo de este proceso en Toledo era el *Hotel Castilla*, un hospedaje de lujo que, desde 1892, se abría a la más selecta clientela con todo tipo de comodidades (agua corriente, luz eléctrica y teléfono), ofreciendo un servicio de coches propios para desplazarse a la estación del ferrocarril, mejoras que imitarían el *Hotel Imperial*, el del *Lino* o el *Granullaque*.

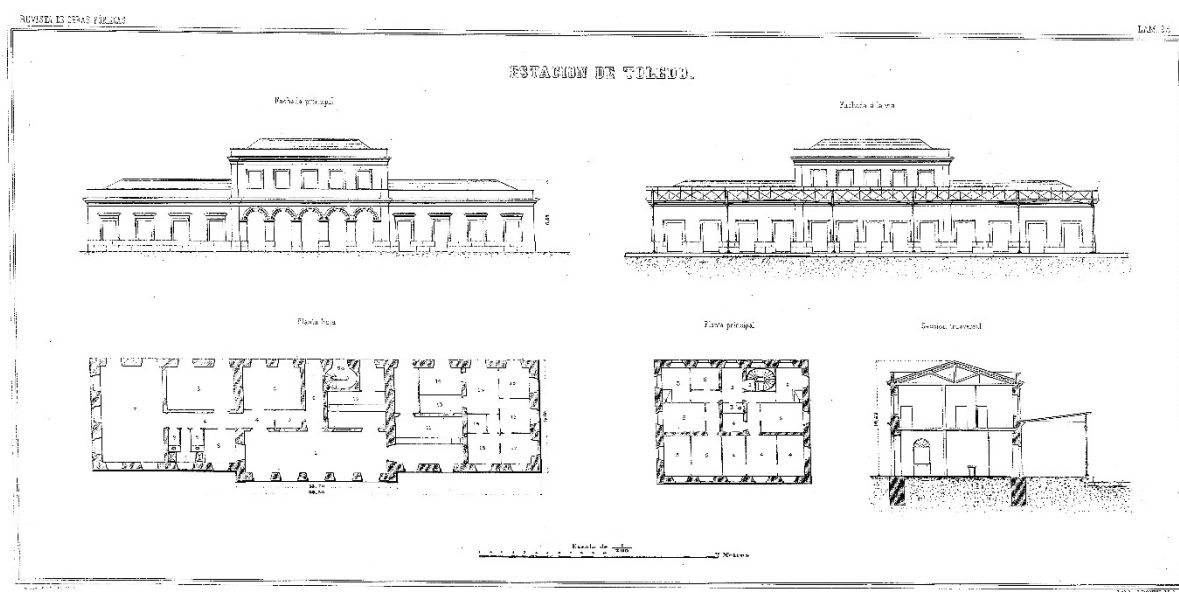
3. La primitiva estación (1858 y 1919)

La primera terminal toledana no pasó de ser un edificio funcional, de poco fuste, encajada en los modelos que las empresas de los ferrocarriles trazaban entonces en cualquier lugar. Se levantó junto al paseo de la Rosa, paraje remodelado en el siglo XVIII, entre el puente de Alcántara y el manantial de Cabrahigos con pasillos arbolados, asientos y algunas fuentes con vocación artística. Sin embargo, en sus inmediaciones existían casas de modesta traza y un escaso vecindario dedicado a tareas agrícolas y ganaderas, o empleado en los tejares cercanos. Existían allí ventas que atendían a los trajinantes manchegos. También era corriente observar el frecuente paso de rebaños y de las caballerías cargadas de cántaros que los azacanes llevaban a la citada fuente de Cabrahigos.

Este peculiar entorno era la primera imagen que atisbaban los forasteros que, desde 1858, llegaban por ferrocarril. Parecidas estampas se veían en las primeras terminales ferroviarias de muchas ciudades. Así, en 1896, Ángel Ganivet (1865-1898), en su obra *Granada la bella*, escribía: “Las estaciones de ferrocarril son la entrada forzosa de las ciudades y dan la primera impresión de ellas; y una primera impresión suele ser el núcleo alrededor del cual se agrupan las impresiones sucesivas”.

Al ingeniero de Caminos, Eusebio Page y Albareda —que, entre 1881 y 1900, ocuparía escaño en el Senado—, se deben las trazas de la primera terminal toledana, un edificio de planta rectangular (40 x 10 m) con un cuerpo central de dos alturas. La inferior reunía el vestíbulo, las taquillas, las oficinas del Jefe de Estación y del telégrafo. La superior contaba con dos viviendas para el citado jefe y el factor principal. A cada lado de este núcleo se situaban sendos cuerpos de una sola planta. A la izquierda, las salas de espera; a la derecha, la gestión de equipajes, el telégrafo y otras estancias auxiliares. En la fachada exterior, hacia el paseo de la Rosa, destacaban en el centro cinco puertas principales de medio punto. La fachada del andén contaba con una marquesina apoyada en seis pies metálicos. También se construyeron una nave de cocheras y un muelle de mercancías,

añadiéndose edificaciones secundarias sin relieve alguno: retretes, almacenes, casetas, etc.



El vapor había abierto una nueva puerta en la ciudad de Toledo, sin nada que ver con las artísticas de Bisagra, del Sol, el Cambrón o el entorno del puente de Alcántara. Nadie imaginaba que surgiría un acceso al otro lado del Tajo, en el suburbial camino hacia Aranjuez o La Mancha. Sin embargo, por aquel desembarcadero ferroviario iban a discurrir las testas coronadas de la Restauración y sus familias. En estas visitas el edificio se ornamentaba con banderas, gallardetes, guirnaldas, alfombras y tapices. También se aplicaban para recibir a jefes y miembros del Gobierno (Castelar, Cánovas, Canalejas Romanones, Maura...) y otros dignatarios extranjeros. En las recepciones de más alto nivel las primeras autoridades locales se situaban en el pequeño andén. En el exterior esperaban las corporaciones, los demás invitados y alguna compañía de honores de la Academia. Una de las últimas visitas cumplimentadas en la vieja estación, sería la del primer ministro galo, Raymond Poincaré, con Alfonso XIII, el 8 de octubre de 1913. En un plano dispuesto al efecto, conocieron el aspecto de la futura terminal, cuyas obras estaban en curso tras unas vallas que se cubrían con vegetación.

Cuando el viajero salía de la estación y buscaba el acceso al centro de Toledo, por unos céntimos, podía tomar alguna jardinera y ómnibus tirados por mulas que cruzaban el

puede de Alcántara para ascender por la calle de Gerardo Lobo hasta girar hacia Zocodover. Desde 1867, para acortar este recorrido a pie, el Ayuntamiento había abierto un trozo de la muralla, habilitando una escalera desde el paseo del Carmen hasta las cercanías del citado puente. En 1904, desde ese punto, y con el mismo objetivo de unir la terminal lo más directamente posible con el paseo del Miradero, se construyó una larga escalinata cuya sola perspectiva ya insuflaba agobio.

4. La aventura para lograr una nueva estación

A finales de 1903, la cabecera madrileña *Tribuna Pública* anunciaba la estancia en Toledo de Nathan Süß, ingeniero de origen francés y director general de la empresa MZA entre 1899 y 1908, con el objeto de estudiar la construcción de una nueva estación para cuyo fin se habían consignado 250.000 pesetas. De aquella visita no hemos hallado más rastros en la prensa, si bien, la reseña apunta el deseo de afrontar la reforma de la vieja terminal. Por otro lado, en aquel mismo año de 1903, nacía la *Sociedad Defensora de los Intereses de Toledo* para lograr el “desarrollo moral y material” de la ciudad. Reunía a destacados personajes de las instituciones, la industria, el comercio y la mesocracia local. Uno de ellos era Tomás López Santisteban, delegado de la MZA en Toledo. La presidencia la ejerció largamente el abogado Gregorio Ledesma Navarro, miembro de las corporaciones municipal y provincial en diferentes años.

La *Defensora* comenzó impulsando las fiestas locales, además de abordar otras cuestiones de interés general como la mejora del abastecimiento de agua o el estado del patrimonio artístico. Asimismo, el ferrocarril y el turismo fueron asuntos frecuentes. Por ejemplo, en 1906, se pedía a la MZA que pusiera trenes especiales con motivo de la boda de Alfonso XIII, lo que facilitaría la pernocta o la visita a la ciudad de los muchos invitados al enlace real. La petición fue atendida, al igual que ocurrían durante las fiestas del Corpus y la Feria. El 24 mayo de 1909, la institución solicitaba la pronta devolución a la ciudad de obras del Greco cedidas para una exposición en la Real Academia de San Fernando,

además de enviar una comisión a Madrid, a fin de que la MZA situase en Toledo el depósito de máquinas previsto en Algodor y construyese una terminal más digna.

Lo cierto es que, en 1910, los rumores salpicaron la prensa local dando por hecho la puesta en marcha de aquel deseo al observar en la ciudad la presencia de ingenieros ferroviarios para estudiar los terrenos necesarios. El 2 de julio, *El Cronista* afirmaba que comenzarían en “un plazo relativamente breve las obras para la construcción de una nueva estación”. En uno de los párrafos se decía:

Tenemos actualmente una Estación verdaderamente indecorosa e impropia de una capital de provincia de la categoría de la nuestra, y hora es ya que se construya una decente y en buenas condiciones que reúna las necesarias para que los extranjeros que nos visitan constantemente, y aun para nosotros mismos, hallen en ella las necesarias comodidades. Por esto, merece nuestra gratitud la referida Compañía y no debemos mostrarnos ingratos con ella los toledanos.

La cabecera solicitaba a los dueños de los terrenos que no aprovecharan el momento para especular, que no fuesen exigentes, “que se inspiren en el amor a Toledo”. Se invocaba la importancia del proyecto, presupuestado en 800.000 pesetas, y el beneficio que produciría al dar trabajo a la clase obrera. En los últimos meses de 1910 ya se habían adquirido y escriturado los solares señalados. El 13 de diciembre, *El Eco Toledano* hacía un balance de las tareas impulsadas por la *Defensora* aquel año, subrayando que “merced” a ella se iba a “edificar una nueva estación en nuestra ciudad”.

5. Algunas claves sobre la gestación del proyecto

¿De quién y por qué partió la idea de acometer un ambicioso proyecto en Toledo, cuando la ciudad ya estaba fuera de las líneas de tráfico ferroviario desde Madrid hasta la periferia peninsular? Recordemos que, en 1858, el tren llegó como el final de un ramal desde Castillejo, nexa para canalizar la unión con Madrid. Aunque varias fueron las peticiones

para conseguir una concesión que prosiguiese la línea hacia Talavera, Extremadura o los Montes de Toledo, nada se llevó a efecto. En 1879, Algodor era el punto más cercano (17 km) a la ciudad para trasbordar a la línea de Madrid-Ciudad Real-Badajoz, lo que tampoco colmaba el deseo de disfrutar de trenes directos a otros destinos diferentes de la capital de España. Así pues, el siglo XIX concluía con aquella realidad y nada parecía justificar la transformación de la estación toledana.

Siempre se ha repetido que la idea de su renovación partió de Alfonso XIII, recomendando a la empresa que efectuase dicho cambio ante la falta de prestancia del apeadero existente que, a fin de cuentas, era ya una entrada a la ciudad por la que transitaban ilustres personajes. Esta explicación puede leerse en 1914, precisamente cuando estaban en marcha los cimientos del futuro edificio. El 1 de abril de ese año, en el diario madrileño *La Correspondencia de España*, un colaborador que firmaba como *El Patriarca*, en una sección de temática varia denominada “Orden botijil”, escribía:

Y ya que del Turismo os venimos hablando, de modo incidental, no estará de más manifestemos (porque tal vez lo ignoréis) que la empresa del Mediodía, accediendo a las manifestaciones que hace poco tiempo parece le hiciera S.M. el Rey Don Alfonso XIII, respecto a que siendo Toledo una de las principales poblaciones de España en donde los turistas extranjeros habían de concurrir para admirar las maravillas que atesora, merecía que se levantase una estación digna de la gran ciudad, ha empezado a edificar la estación deseada, junto a la hoy existente, la cual sin duda alguna, habrá de ser la mejor de España, y podrá competir con las mejores de Europa.

Tres días después, en Toledo, la misma información era difundida por *La Decisión* para subrayar la importancia del plan en curso. En septiembre, el *Diario Toledano* repetía el crucial papel del monarca en este proyecto ferroviario, añadiendo también el que había jugado la *Defensora de los Intereses de Toledo*.

Creemos que la sugerencia del Rey a la MZA pudo existir, pero no tan cercana a lo que parece desprenderse de la expresión “hace poco tiempo” que dice la gaceta madrileña

en 1914. La propuesta, además de ser aprobada por el consejo de la compañía, exigía su estudio, un proyecto, un presupuesto y un proceso administrativo, más la compra de terrenos, lo que hace buscar su raíz algunos años atrás. Recordemos que, en 1909, la *Defensora* se había movido para requerir una nueva estación a la compañía que, por su parte, ya había previsto en 1903. Además, cabe señalar que la primera visita oficial de Alfonso XIII a Toledo en tren tuvo lugar en 1904, sin que se publicase después observación alguna sobre la pobre imagen de la terminal que había pisado.

Aunque su nombre no aparece ligado a las primeras obras de la estación, creemos que algo pudo influir Benigno de la Vega-Inclán y Flaquer, II marqués de la Vega-Inclán, personaje bien relacionado en la corte alfonsina y activo marchante de arte. Desde 1905 promovía en Toledo crear un museo dedicado al Greco, figura que iba teniendo un creciente interés. El 13 de junio de 1910 inauguraba el citado museo ante las instituciones locales, procediendo, una semana después, a mostrarlo en visita privada a Alfonso XIII, además de ejercer de guía con los más ilustres viajeros. En 1911, el Marqués, ahora más volcado a la vida política, fue nombrado Comisario Regio de Turismo, cargo que ejerció hasta 1928 ligado a la naciente red de paradores del Estado.

En 1914, se recordó en Toledo el III Centenario de la muerte del Greco, potenciándose aún más la figura del pintor y de la ciudad, lo que celebraban el comercio y los industriales locales. El 30 de mayo de 1918, aún sin estar acabado el flamante edificio ferroviario, la *Defensora*, abría en la plaza de Zododover el *Centro de Turismo* para informar y dar apoyo a los visitantes que, casi exclusivamente, canalizaba el tren frente al todavía minoritario papel del automóvil.

6. Narciso Clavería y su proyecto

Según estos datos, todo apunta a que, al menos desde 1909, existía un proyecto de la MZA para levantar en Toledo una terminal singular, de mayores dimensiones, cuya extensión ya estaba fijada en 1910. La empresa se había decidido a actuar por su cuenta

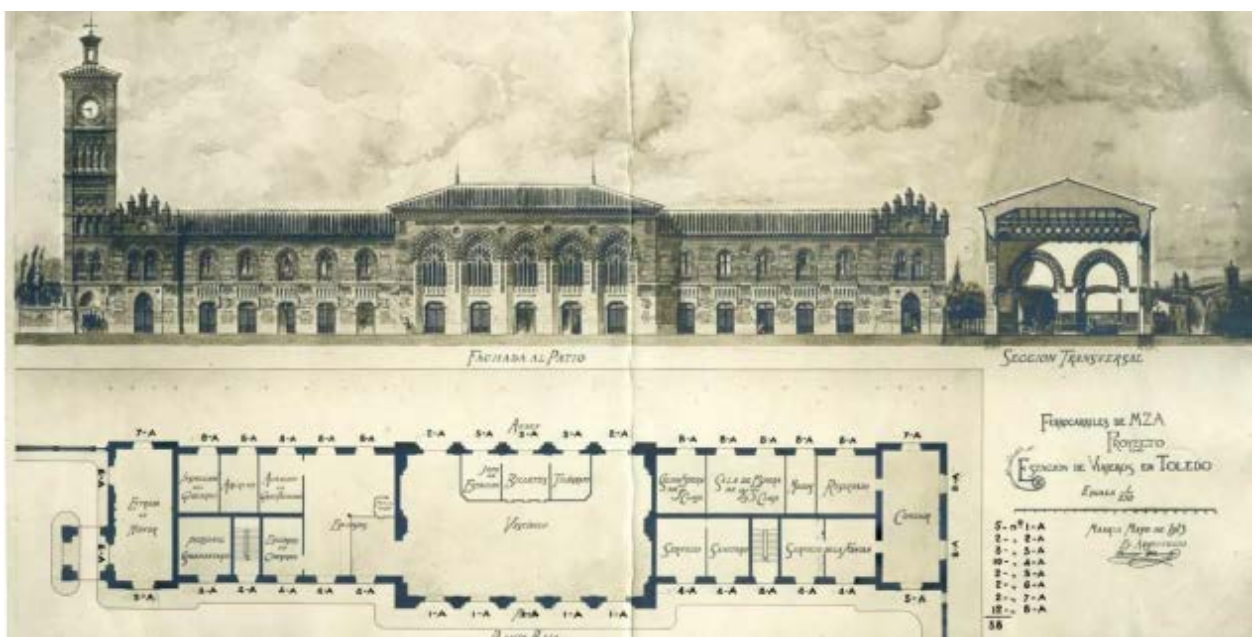


y, quizá, teniendo en cuenta algunas sugerencias externas. Afrontó un edificio de gran calado, ajeno a los habituales modelos que se erigían en las líneas de su propiedad. El arquitecto encargado fue Narciso Clavería Palacios, conde de Manila (1869-1935). El técnico se había formado en Madrid y allí comenzó la tarea profesional con su maestro, el leonés Juan Bautista Lázaro de Diego (1849-1919), destacado en la restauración de monumentos y, por cierto, durante una breve etapa, técnico al servicio de la diócesis toledana. Su adscripción al medievalismo y a la

arquitectura del ladrillo fueron claves que debió trasladar a Clavería. Ambos proyectaron en Madrid la ecléctica iglesia de la Virgen de la Milagrosa (1900) y el Colegio de San Diego y San Nicolás (1903). A partir de 1907, recién retirado su mentor, Clavería efectuó el edificio del Noviciado de las Hijas de la Caridad en Madrid. Después trabajaría para la MZA en el *Taller de Vía y Obras de la Primera. Sección de Alicante*. En este destino, antes del encargo toledano, ejecutó un edificio administrativo de la empresa cercano a la estación de Atocha. En 1915 planeó en Linares la llamada *Estación de Madrid*, concluida en 1925, con un lenguaje más ecléctico que historicista. Parece que fue requerido, aunque su nombre no se cita en primer plano, para reformar las estaciones de Aranjuez (1923) y Algodor (1925), cuyos ingenieros –Ramón Peironcely y Domingo Muguruza– habían trabajado en Toledo. Clavería falleció en Madrid el 14 de enero de 1935.

En este punto debemos recoger la primacía del papel de los ingenieros sobre el de los arquitectos en los proyectos ferroviarios. Los primeros trazaban planes racionales y

eficaces para conseguir objetivos concretos con el coste más esencial. Los segundos debían aportar construcciones funcionales y estandarizadas, al gusto de las compañías. La libre creatividad del arquitecto no siempre tenía cabida aunque en muchos lugares se lograron ejemplos ahijados de historicismos o novedosas mixturas. Y es que, como indica Pedro Navascués (1991), ingenieros y arquitectos no siempre marcharon al unísono según se desprende de la opinión del ingeniero y profesor de la Escuela de Caminos, Vicente Machimbarrena que, en 1924, veía a la estación toledana como un fruto resuelto “en armonía con los estilos locales mahometanos”. Sin duda que el proyecto de Clavería era un contraejemplo ante las tesis ingenieriles, como también ya había sucedido en otras estaciones: Huelva (1880), la de Atocha de Madrid (1890), La Concordia de Bilbao (1898), la de Plaza de Armas de Sevilla (1899) o la del Norte de Valencia (1907). El resultado toledano venía a encajar con la opinión de Ganivet (1896), partidario de huir de los modelos normalizados que se repetían en cualquier lugar: “Si la ciudad es gótica, que la estación de ferrocarril sea gótica, y si es morisca, morisca”.



En Toledo, Clavería mantuvo la estructura de la antigua estación, aunque con unas dimensiones mayores y una estética singular. Así, aun cuando el ramal seguía siendo un fondo de saco, en lugar de hacerse un edificio en forma de “U”, se le indicó que construyera un edificio de tránsito, paralelo a las vías. El arquitecto ideó un gran vestíbulo

central, destinado al flujo de viajeros, flanqueado por otras dos alas laterales de menor altura para las dependencias auxiliares. La novedad fue la torre ubicada en un extremo del edificio, a modo de faro horario. Separadamente, por las molestias que implicaban su función, trazó pabellones destinados a evacuatorios, almacén de pescado y para alojar un transformador eléctrico, eso sí, revestidos con un ropaje de inspiración mudéjar.

Clavería optó por el mudejarismo, a la vez que hay matices góticos y una cercanía a la arquitectura industrial. El ladrillo protagoniza la geometría de los frisos, las impostas o los paneles decorativos de la torre. La piedra granítica brota en forma de mampostería cabalmente encintada y en los sillares que recorren el zócalo del edificio. La cantería tallada con piezas calizas de distintos colores aparece en arcos, columnillas, dinteles o en las nervaduras de los vitrales. La cerámica vidriada pone acentos de color en la torre y en la cornisa a modo de pequeñas almenas dentadas.

El 22 noviembre de 1913, *El Heraldito Toledano* recogía una manifestación de Clavería referida a que se había inspirado en los restos del palacio del Rey Don Pedro –hoy convento de Santa Isabel– ejemplo del mudéjar del siglo XIV. Allí aparecen frisos superpuestos con arcos ciegos apuntados polilobulados, cobijando otros de herradura también apuntados. No obstante, la misma combinación se aprecia en varios ábsides de la ciudad o en los paramentos de la cercana iglesia de San Bartolomé. En la estación se evidencia que el juego de arcos con intradós lobulado y liso triunfa, con diferentes escalas, en los lucernarios del vestíbulo y en todas las ventanas de la planta superior.

Reseñemos que la explosión decorativa mudéjar que empleó Clavería en el exterior de la estación contrasta con la frugal imagen de las iglesias toledanas, de muros herméticos, concentrando la ornamentación en los alfiles de las puertas –según el modelo cordobés–, como ocurre en San Andrés, Santa Leocadia o Santiago el Mayor. Aunque se suele decir que la torre ferroviaria sigue los modelos locales es algo que tampoco se ajusta a ello. Las torres toledanas, en muchos casos, son deudoras de alminares de época califal (s. VIII). Buena parte de su tallo es una severa pared con pequeñas aberturas; la ornamentación reside esencialmente en los campanarios.

El exterior de la torre ferroviaria se aproxima más a la iglesia parroquial de Illescas (s. XIV) si bien su mayor similitud lleva a Teruel, a las torres del Salvador y San Martín (s. XIV). Éstas muestran una sinfonía decorativa en todas sus caras a base de arcos entrelazados, lacerías, juegos de ladrillería y reluciente cerámica. Cuentan además con una singularidad, su alzado sobre calles públicas lo que motiva que cada una disponga de un arco inferior para facilitar el tránsito. A estos modelos se acerca la solución que trazó Clavería en Toledo, tanto en la rica carga decorativa de su cuerpo, repartida en cinco tramos, como al habilitar en su parte inferior un paso diáfano que permitía la comunicación directa entre el andén y la lonja exterior.

El cuidado diseño alcanzó a infinidad de detalles en todos los edificios. Se elaboraron artesanalmente ladrillos aplantillados, yeserías artísticas y una azulejería exclusiva para los zócalos. La madera exigió ebanistas para las puertas, taquillas y el mobiliario general. El hierro forjado se aplicó en la rejería exterior, postes, lámparas y farolas. No se olvidaron de colocar detalles cincelados, vidriería emplomada, pintura decorativa, atauriques de escayola, textiles o matices vegetales para crear atmósferas especiales. El producto final fue una obra ahijada de la ingeniería, de la arquitectura y de los oficios artesanales, algo que no pocos teóricos, adscritos al movimiento *Arts & Crafts*, habían defendido en Europa desde finales del XIX.

7. El periodo de obras 1911-1918

En el Archivo Histórico Ferroviario (Museo del Ferrocarril de Madrid), se conserva el “Expediente de la nueva estación de Toledo en la línea de Castillejo a Toledo de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante”, iniciado en 1911. En él se integran el proyecto con algunos contratos a determinadas empresas; los planos, las redes de calefacción, electricidad, telegrafía y telefonía; los trabajos de carpintería, tapicería y artesonado; la estructura de hierro para la armadura, la vigería de la techumbre, mobiliario, etc. También existe un reportaje fotográfico del proceso constructivo desde el inicio hasta la puesta en funcionamiento en 1919.

En enero de 1911 varias notas de prensa dan cuenta del comienzo de las obras. *El Eco Toledano* informaba que “la piqueta demoledora ha sido hundida en los edificios antiguos”, destacando el papel de la *Defensora*. El 30 de enero, la revista *La Construcción Moderna* recogía más datos explicativos. Reseñaba como tarea concluida la adquisición de terrenos para “construir una nueva y amplia estación de estilo mudéjar que sustituya a la arcaica que actualmente existe”. Indicaba la construcción de cocheras de máquinas, talleres, almacenes y “espaciosos muelles con potentes grúas”. Se estimaba un presupuesto de millón y medio de pesetas y una ejecución de tres años.

Sin embargo, otras noticias de la prensa local trasladaban el inicio de los trabajos hasta el mes de marzo. A inicios del verano, tan solo se había hecho el vallado de las obras. No se advertían los avances que motivarían la esperada contrata de muchos obreros. A finales de 1911 llegaba el balastro preciso para los taludes de las nuevas vías que debían abrirse para modificar el trazado de 1858. Esta tarea corría a cargo de los técnicos ferroviarios sin que se viese interrumpido el servicio de trenes desde la vieja estación. El ingeniero y director adjunto de la MZA, el donostiarra Ramón Peironcely Elósegui (1862-1926), actuó como supervisor de toda aquella fase.

En 1912 debía estar resuelta la disposición de las vías por las que, además, los trenes llevarían los materiales precisos para las obras. En ese año concluiría el primer edificio mudéjar trazado por Narciso Clavería, el pabellón de retretes, “un modelo de higiene y presentación” según la prensa. Se construyó en el costado derecho de la vieja estación, dejando entremedias el terreno suficiente para levantar la futura terminal. A principios de 1913, directivos y técnicos recibían aquella primera obra, señalando que el 1 de marzo comenzarían las del edificio principal. El 14 de enero de ese año, *El Castellano* avanzaba que se erigiría una torre con un gran reloj. En el mes de julio, *La Campana Gorda* publicaba el plano y el alzado de la futura estación, sin embargo, la lentitud y la escasez de mano de obra empleada eran hechos visibles.

El 1 de abril de 1914, *La Correspondencia de España* aportaba ciertos datos sobre la naciente estación. Tendría noventa metros de largo por diecisiete de ancho y una torre

de treinta metros con un reloj de 3,20 metros de esfera. Habría oficinas para la “Inspección del Gobierno”, archivo, almacenes, estancias para el personal, consigna, salas de espera, otras para la atención sanitaria y la fonda con un comedor de casi ochenta metros cuadrados. El vestíbulo general (de 25x14 metros) acogería un artístico cuerpo para reunir las taquillas, la jefatura de estación y el telégrafo. En la planta superior se habilitaban las viviendas para el jefe de la terminal, los factores principales y el fondista. En aquel momento ya se presupuestaban dos millones de pesetas, fijando la terminación del proyecto a finales del año siguiente. La misma información fue publicada por el *Diario Toledano* el 28 de septiembre de 1914.

Al comenzar 1914 se visualizaban el arranque del zócalo del edificio y las cepas de piedra tallada que marcaban cada una de las puertas. La construcción se ejecutaría sin ninguna estructura general. Se trabajó elevando todo el perímetro del edificio, hilada a hilada,



hasta cimar el primer nivel con la solera correspondiente. En 1915 se alzaban andamios para acometer, por el mismo procedimiento, la planta superior y la caja del vestíbulo. La continuidad de la torre y los acabados interiores se prolongarían aún hasta 1918. Al frente de la construcción estaba el francés Edouard Hourdillé (al que alguna crónica llegó asignar la autoría de la obra), aparejador reconocido que había intervenido en ciertos proyectos madrileños,

como fue la edificación del *Hotel Palace*.

La exigencia de ciertos materiales –caso de la piedra caliza-, requería luego la tarea manual de ajuste a pie de obra. En los aspectos estructurales (soleras, tabiquería, pavimentos, etc.) se acudió a los productos industriales de reconocidas empresas. Así hubo contactos con firmas expertas en carpintería metálica, como era la de Altos Hornos de Vizcaya para componer la marquesina del andén, o Boetticher y Navarro en lo referido a la calefacción. Para los artesonados del vestíbulo, José Martínez Cascales de Madrid envió modelos exclusivos. Empresas de Manises ofrecían sus catálogos de pavimentos y

azulejería. Otras de Madrid surtían de vidrios artísticos y un obraje de Orio remitía su repertorio de ebanistería.



Donde más atención se puso y, en consecuencia, motivó el crecimiento del binomio tiempo-dinero, fue en los exteriores y en los remates del vestíbulo, de las salas de espera, del salón de honor, de la cantina, etc., encargados a industriales toledanos. En 1916 se quejaban las sociedades obreras porque la compañía iba a confiar ciertos trabajos de carpintería a talleres foráneos. Protestas y ciertos apoyos lograron que la MZA rectificase a favor de Jaime García Gamero, cuyo taller estaba en la plaza de Santo Domingo el Real. El expediente existente en la Fundación de los

Ferrocarriles Españolas recoge contratos con Eugenio Cardeña Martín para las puertas del pabellón de viajeros. Uno de los artistas más reputados en hierro forjado, Julio Pascual Martínez, ejecutó lámparas, faroles, el buzón de correos, verjas, etc. Ángel Pedraza Moris se ocupó de la yesería artística. También se conserva correspondencia con José Aguado Portillo. Para la pintura y revoco del artesonado recibió un presupuesto de José Villagrasa, de Madrid, anotándose contactos con el decorador toledano Vidal Arroyo Donaire.

Las obras continuaron con desigual ritmo a lo largo de 1917 y 1918. En marzo de 1919 inspeccionaba todo el conjunto, el ingeniero y directivo Ramón Peironcely, manifestando que se iba a invitar al Rey para que inaugurase la flamante estación. El 24 de abril de 1919 *El Eco Toledano* publicaba un reportaje firmado por Miguel S. Moreno Rojo que había visitado la estación unos días antes, guiado por Eusebio Gutiérrez España, un pintor que

había trabajado allí. El cronista, impresionado por el resultado, escribe: “agotaríamos el diccionario de admiraciones y adjetivos encomiásticos”. En ella ensalza los trabajos del ingeniero, del maestro de obras, de los albañiles, artesanos, jardineros y otros profesionales que habían contribuido con su talento “para dar cima a la majestuosa obra que se hiergue (sic) soberbia en la avenida Wilson”; esto último, en alusión a una propuesta habida meses atrás en el Consistorio para dar el nombre del presidente norteamericano Woodrow Wilson al paseo de la Rosa. El articulista menciona los nombres ya conocidos de Clavería, Hourdillé, Julio Pascual y Ángel Pedraza, junto a los de dos “albañiles artísticos”, Antonio Dorado y Eduardo Rivero.

8. La no inauguración de la estación y otras noticias posteriores

El mismo ejemplar de *El Eco Toledano*, de 24 de abril de 1919, en otro lugar, recogía la visita a Toledo de ochocientos asistentes al I Congreso de Medicina que se estaba celebrando en Madrid, bajo la presidencia de honor de Santiago Ramón y Cajal, si bien los organizadores eran los doctores José Gómez Ocaña y Florestán Aguilar Rodríguez. Llegaron a las once de la mañana, en un tren especial con veinticuatro unidades que desembarcó a médicos, periodistas y otros invitados, entre los que se encontraba la eminente científica Marie Curie. Fueron recibidos por las autoridades presididas por el alcalde Justo Villarreal Villarrubia. Después, desde la lonja de la fachada principal, algunos excursionistas fueron trasladados en automóviles y ómnibus de mulas hasta Zocodover. Otros se atrevieron a ascender por la larga escalinata desde el puente de Alcántara hasta el Miradero.

Parecidos datos los repitieron varias cabeceras madrileñas detallando el curso de la jornada. Tras ser divididos en grupos, relevantes personajes (Gregorio Ledesma, Ventura Reyes, Ángel Cantos, Tomás Gómez de Nicolás, Juan Moraleda, Francisco Borja de San Román, Enrique Vera...) les condujeron por los principales monumentos. En el Alcázar se les brindó un gran almuerzo cerrado con los discursos de rigor. *Madame* Curie concentró los honores principales. En automóvil se le hizo un recorrido especial que incluyó una

visita a la Fábrica de Armas. A las seis de la tarde, cumplido el programa, los expedicionarios regresaban a Madrid.

Las crónicas periodísticas omiten que con aquel tren se abría el servicio de la nueva terminal ferroviaria de Toledo impulsada por la MZA, tan esperada por la ciudad como alabada por su monumental perfil. Tan sólo *El Eco Toledano* del día 25 recoge que antes de volver a Madrid, “el arquitecto constructor de la nueva y Monumental estación del ferrocarril de Toledo, encontró propicia la presencia en la ciudad de los ilustres excursionistas para dar por inaugurado el edificio”, lo que supuso que recibiera “innumerables felicitaciones”. *El Castellano* nada de esto recogió aunque suscribió el agradecimiento hacia la comisión organizadora que había hecho posible el éxito de la jornada: el Centro de Turismo, Ángel Cantos, Francisco Jiménez Rojas y Mariano Alba. Un año después, el 19 de mayo de 1920, Santiago Camarasa, director de *Toledo. Revista de arte*, dedicó un extenso reportaje gráfico a la estación y a Narciso Clavería que, desde 1918, aparecía en esa misma publicación como “redactor artístico”.

Se ve que la compañía no consiguió que el Rey, ni miembros del Gobierno, acudiesen a Toledo aquel 24 de abril de 1919 para efectuar la inauguración oficial, como tampoco se lograría en fechas inmediatas. No tardando, comenzó el derribo del primitivo edificio de 1858 del que, en julio de 1915, en *La Construcción Moderna*, un arquitecto visitante de Toledo, Jose Maria Donosty, había escrito:

Es una estación pequeña, pueblerina, simpática. Junto a ella está en construcción la nueva estación Términus, un bonito edificio de gusto mudéjar. No en vano estamos en Toledo, la Toledo de la Puerta del Sol, de Santo Tomé, del Cristo de la Luz y demás edificios mudéjares.

Aquel año de 1919 el monarca viajó oficialmente a Toledo en dos ocasiones, pero en automóvil. Una el 23 de mayo para visitar el Colegio de Huérfanos de la Infantería y otra el 18 de noviembre a un acto militar en el Alcázar. El 16 de junio de 1920 se anota su siguiente desplazamiento, ahora en ferrocarril, para presidir el traslado de la antigua bandera del Regimiento Inmemorial del Rey al Museo de la Infantería.

El 5 de junio de 1920, cuando ya había pasado un año del estreno de la estación, el *Día de Toledo*, se quejaba de que la MZA aún no hubiese invitado a la prensa local a visitar las instalaciones, siguiendo sin tener “noticia alguna de que haya sido inaugurada”, lo que era “una desconsideración y falta de cortesía”. El 21 de junio *El Castellano* recogía la noticia de que en el Ayuntamiento se iba a presentar una moción a favor de homenajear a Clavería y a la Compañía del Mediodía, pues era “un nuevo monumento artístico” regalado a la ciudad tras haber invertido “cerca de tres millones de pesetas”. Como agradecimiento público se pedía elevar una solicitud al Gobierno para condecorar al arquitecto y a la empresa, por haber sido de los pocos valedores de Toledo. En contraste con el Marqués de la Vega-Inclán, que no se vio “halagado por la gratitud siquiera del vecindario toledano”, después de haber creado aquí el Museo del Greco.



El 23 de junio siguiente, la sesión municipal, presidida por el alcalde Villarreal, abordó la moción presentada por el concejal Rodríguez Morejón para homenajear al arquitecto, a la empresa y a los artistas Julio Pascual, Cristino Soravilla y Ángel Pedraza. El ponente defendía solicitar al Gobierno la concesión de la Cruz de Carlos III para Clavería, “un acto de gratitud a la Compañía ferroviaria, y que bien en un pergamino se les regale, o en una placa artística que se fije en el edificio de la estación, se haga constar el elogio público que merecen los referidos artistas locales”. Creada una

comisión al efecto, se hizo entrega de tres pergaminos a Narciso Clavería, al director de la Compañía MZA y al encargado de las obras Edouard Hourdillé en abril de 1921. Las orlas, realizadas con grafía gótica por Buenaventura Sánchez Comendador, recogían el acuerdo tomado el 13 de octubre de 1920.

El galardón del arquitecto fue reproducido el 15 de marzo de 1921 en *Toledo. Revista Semanal de Arte*.

9. Algunas noticias asociadas a la nueva estación

El mismo año de 1919, aun sin entrar en servicio la nueva estación, la prensa toledana se hacía eco de un plan ferroviario para unir el sur de Francia con Algeciras, cuyo autor era el ingeniero González Echarte, trazando su paso por la ciudad de Toledo. Se animaba a que la *Defensora* volviese a activar sus influencias para hacer efectivo tan ilusionante proyecto que, según Jimenez Rojas, permitía aportar “una poderosa corriente de vida cosmopolita que, al detenerse unos instantes en este pueblo maravilloso, dejaría fermentos de una febril actividad, capaz de trocar nuestro quietismo enervador en fecunda actividad que nos hiciese dignos de pretéritas generaciones”. Parecidos términos fueron emitidos por otras personas e instituciones. Sin embargo, en el mes de marzo, *Toledo. Revista de Arte* recogía unas frías reflexiones, seguramente debidas a Santiago Camarasa: “Ya se hizo algo, pero no pasó del viaje de la Comisión a Madrid. Regresaron, y así ha quedado. Como uno de los tantos asuntos toledanos (...). Continúen las gestiones, vengan esas fuerzas vivas, esas corporaciones, esos hombres toledanos. Vayamos todos, que lo exige nuestra propia dignidad”.

Un año después todo quedaba en el olvido, aunque un ingeniero ya había estudiado proseguir la línea desde el paseo de la Rosa hasta el puente de San Martín para trazar la ruta ferroviaria hacia el puerto del Milagro. La ciudad contaba con una bella estación pero enclavada al final de una línea muerta a orillas del Tajo.

Otro intento para eludir esta cruda realidad volvería a vivirse en 1925, cuando el Directorio de Primo de Rivera incluyó, dentro del llamado *Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción*, un enlace (de 16 km) de Toledo con Bargas lo que permitía la conexión con la línea Madrid-Extremadura. Esta propuesta parecía hacer realidad anteriores proyectos que nunca habían salido a flote. La noticia motivó una manifestación

de júbilo el 16 de enero de 1926. En 1928 las obras preparatorias del terreno y un puente sobre el Tajo estaban relativamente avanzadas. El 22 de septiembre de 1938, en plena Guerra Civil, se puso en funcionamiento como ferrocarril militar. Sin embargo, en 1955, se desmantelaba esta línea tras sufrir el tendido los efectos de las riadas y demostrarse una bajísima demanda de viajeros. Su clausura oficial se había efectuado en 1953. Los enlaces más cercanos desde Toledo a otros destinos, siempre a través de los oportunos transbordos, continuaban siendo Algodor, Castillejo y Aranjuez, los mismos que ya tenía la ciudad desde el siglo XIX.

En las décadas posteriores a 1939 la estación que trazó Clavería mantuvo la misma disposición, aunque el primitivo salón de honor se transformó en capilla para atender al vecindario cercano a la estación. Con los años se efectuaron algunas obras menores, perdiéndose ciertos elementos de los herrajes de Julio Pascual, de la carpintería artística o piezas de vidrio emplomado. En 1965 se electrificó la línea hasta Aranjuez, cerrándose entonces el capítulo de la tracción a vapor.

La última gran reforma de la estación se ha vivido con la llegada a Toledo de la Alta Velocidad Española (AVE) que obligó a transformar los andenes con la adopción del ancho internacional de vías y la eliminación de antiguos muelles de mercancías. Se aprovechó el momento para afrontar una amplia rehabilitación del edificio de Clavería y convertir la antigua zona de facturación de equipajes en el nuevo despacho de billetes. Una placa colocada en el andén recuerda la inauguración de este servicio el 15 de noviembre de 2005. Aquel día, desde la estación de Atocha de Madrid, a las 9:40 de la mañana, el presidente del Gobierno, varios ministros y las presidencias de la Comunidad de Madrid y de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha efectuaron el viaje inaugural, llegando a Toledo a las 10:10. El tiempo empleado, media hora, era una sexta parte del fijado en 1858 para viajar entre ambas ciudades.

La estación de Toledo está catalogada Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento, desde 1991.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA:

CERRO MALAGON, Rafael del, *Carretera, ferrocarril y hospedaje en Toledo: (1840-1940)*, Toledo: Ayuntamiento, 1992.

Ídem, Toledo-Bargas o un tranvía llamado “Deseo”, *ABC* (edición de Toledo), 18 de enero de 2015.

Ídem, De Toledo a Bargas, o el puente sobre el río Tajo, *ABC* (edición de Toledo), 2 de febrero de 2015.

Ídem, El estreno de la Estación de Ferrocarril de Toledo, o el Congreso se divierte. *ABC* (edición de Toledo), 26 de abril de 2015.

Ídem, La Estación de Ferrocarril de Toledo: de salón VIP a capilla. *ABC* (edición de Toledo), 7 de junio de 2015.

La estación de Toledo, un monumento ferroviario / [coord.] José Antonio Fernández Ordoñez y Mercedes López García, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1986.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, *Los orígenes del ferrocarril toledano*, Toledo: IPIET, 1981.

GARCÍA VEGA, Carmen, *El ferrocarril de Castillejo a Toledo*, Toledo: IPIET, Diputación Provincial, 1999.

WAIS, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles* (2 vols.), Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987.