



TOLEDO.

A gudo observador, Ramón Mesonero Romanos creía que la monotonía, el deseo de conocer mundo y la búsqueda de nuevas sensaciones alentaban el afán viajero. Y en algunos casos, el afán de contar más tarde las experiencias vividas. Pensaba, además, que los viajes ofrecían la posibilidad de estudiar las formas de vida de las gentes que salían a su encuentro, de sus usos, costumbres, de las novedades útiles de la industria y artes. Aportaciones que superaban con creces las fatigas y peligros a los que debía hacer frente el expedicionario.

Mesonero fue tres veces al extranjero. Visitó Francia e Inglaterra entre 1833 y 1834, un viaje de enorme trascendencia que hizo posible la fundación del *Semanario Pintoresco Español*¹. Pero de este periplo no restan sino algunos artículos, como el dedicado a la abadía de Westminster, donde quedó seducido tanto “por lo gigantesco de sus formas, por la severidad de su estilo y por la elegancia y gallardía de sus adornos”, como por su condición de gran panteón de la nación inglesa². Otras impresiones de este viaje inaugural serían aprovechadas para el relato que publicó con motivo de su segundo viaje, que tuvo como destino Francia y Bélgica y se prolongó desde agosto de 1840 a comienzos del año siguiente³.

El *Curioso Parlante* centró su relato en torno a lo visto, dejando los asuntos de intendencia en segundo plano, procurando contar lo que se ofrecía a su mirada con brevedad, sin incluir anecdóticos o historias remotas de los pueblos visitados⁴. No se sustrae a la realidad y al efecto benéfico de los progresos del siglo, al contraste manifiesto entre la silla-correo en la que comenzó su viaje en Madrid, después de haber esperado un mes el turno para ir en posta, y el panorama que ofrecía a su mirada la estación del ferrocarril de Malinas. Allí, cada locomotora arrastraba treinta o cuarenta “coches o waggones”, alojando novecientas o mil personas en cada convoy, frente a los diez que transportaba la diligencia que había tomado el escritor madrileño en el punto de partida de su viaje⁵.

El viajero quedó seducido por el espectáculo que se desplegaba en la estación día y noche sin ningún tipo de interrupción. Por el orden y la rápida circulación de los convoyes en todas las direcciones, por la celeridad en el relevo continuo de los pasajeros y los equipajes o la inspección prudente de las máquinas. Y ante la admiración causada por tan asombroso panorama, recomienda a quienes afirmaban que los tiempos presentes carecían de poesía, acercarse hasta aquel escenario:

*El más variado cuadro que la civilización moderna puede ostentar, mirando llegar por todas partes, partir en todas direcciones continuamente máquinas gigantes, despidiendo el resplandor vivísimo del fuego que las alimenta, dejando en pos de sí una faja negra y espesa de humo que marca su camino, despidiendo un mugido bronco y monótono, y avanzando o alejándose con mágica claridad.*⁶

Faltaban siete años para que fuese inaugurada la primera línea de ferrocarril en España, la que unió Barcelona con Mataró, seguida por la de Madrid a Aranjuez en 1851. De ahí las alusiones de los escritores españoles a este medio de transporte cuando viajaban por el extranjero. Fue el caso del leonés Enrique Gil y Carrasco, quien, al describir el trayecto que le condujo de Corbeil a París en 1844, no dudaría en elogiar al tren en su condición de símbolo moderno, mágico, asociado al progreso⁷.

Con el cambio de siglo, Azorín mostró una gran sensibilidad al recrear la estación madrileña de Mediodía en su camino a Getafe. Al avanzar por el andén entre silbidos, bocinas, ruidos de engranajes, chirridos y rumor de carretillas, se acomodó en un vagón de tercera y tras sonar un largo campanillazo: “La locomotora suelta un formidable alarido; el tren avanza. Y una gran claror ilumina el coche. Atrás van quedando rojizos edificios que emergen reciamente en la tristeza del cielo”⁸.

Llegado el momento, estos u otros autores habían de dar cuenta de sus experiencias viajeras en tren por las tierras de España. Como Pedro Antonio de Alarcón, que describió con buena pluma, en 1858, el accidente

que tuvo lugar en Los Corrales de Buelna, en la cuenca del Besaya, cuando la locomotora que encabezaba su convoy se despeñó por un terraplén⁹.

Ese mismo año Alarcón formó parte de la expedición real que inauguró la llegada del tren de Madrid al Mediterráneo, en una comitiva formada por doscientas personas de la mejor sociedad de la villa y corte, acomodados en el tren correo que partió de la capital al atardecer, a las ocho y media de la tarde. Pasaron por Aranjuez hora y media después, saludaron a Almansa y Villena y el 25 de mayo asistieron a la ceremonia oficial en la estación de Alicante. Allí se había levantado un altar y un trono, el oro y el terciopelo lucían por todas partes y más de mil banderas y escudos adornaban un escenario abarrotado de invitados, de una brillante concurrencia. El momento más solemne del suceso llegó cuando tuvo lugar la bendición de las locomotoras:

*Temblaríais de entusiasmo como yo al contemplar aquellas tres poderosas máquinas, adornadas de cintas, flores y banderolas, que se adelantaban lenta y uniformemente, cada cual por su vía, hacia el ara santa. Parecían tres nobles bueyes, adornados para un sacrificio del antiguo mundo pagano. ¡Tan majestuosa y mansamente avanzaban por el templo, ellas que abren también la tierra surcos de fecundidad, que son también la fuerza y el trabajo, y que allí abogaban su poderoso mugido y refrenaban su irresistible carrera a la voz del sacerdote revestido!*¹⁰.

1. EL PRIMER TREN A TOLEDO

Alarcón coincidió con los mismos viajeros de la comitiva de Alicante en la inauguración de la vía que llevó el ferrocarril a Toledo, el 12 de junio de 1858. Vía que enlazaba a la capital del Tajo con la línea de Madrid, daba comienzo en Castillejo y se prolongaba durante veintisiete kilómetros¹¹. Nada dice ahora el viajero sobre la ruta seguida pero se extiende sobre la “severa hermosa” del paisaje que se dibujaba sobre la orilla izquierda del Tajo. Se sintió muy reconfortado por la “lozanía de los árboles, la verdura de las huertas, los molinos plantados acá y allá, los carros cargados de mieses” que el tren iba dejando atrás. Pensó que el río y el ferrocarril se habían convertido en dos nobles aliados para fijar los cimientos del porvenir en la abandonada tierra de Castilla. Creyó que Toledo:

Abría un nuevo libro en su gloriosa historia, comprendiendo que a sus grandezas pasadas podía y debía adunar

*los timbres de la revolución social a la que asistimos. Esta es la más alta, la genuina significación de ese ferrocarril que ha llegado al pie del puente de Alcántara demandando una bendición a la sombra de tantos reyes y prelados como duermen en los góticos templos de Toledo*¹².

Una enorme tribuna de autoridades estaba ya dispuesta en el horizonte de los muros de la ciudad imperial, ocupando el lugar más destacado el trono dispuesto para la reina Isabel II, quien iba a visitar por primera vez Toledo. No faltaba el altar y el pueblo se arremolinaba curioso y expectante tras una valla de madera. A la reina se le prodigaron poesías y le dirigieron discursos el gobernador de la provincia y José de Salamanca, el promotor de la obra. Anunciaron que Isabel II pasaría a la historia por su política industrial, por haber introducido en España, el vapor, los ferrocarriles y la electricidad. El ambiente no podía ser más entusiasta y la emoción general¹³.

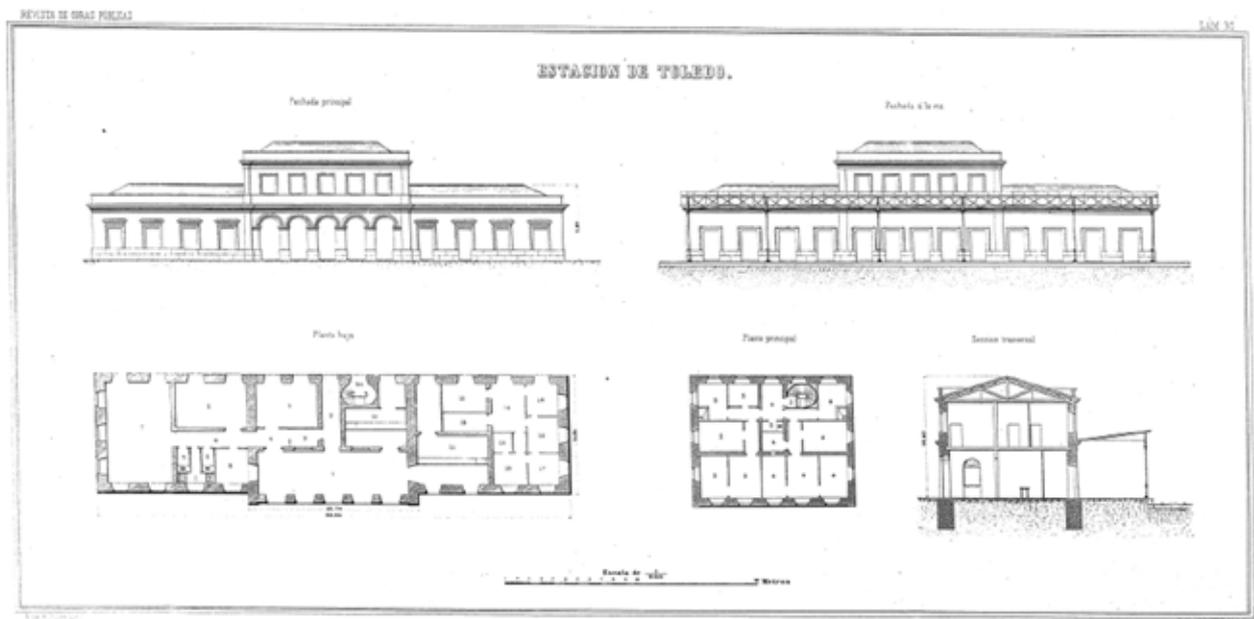
Al poco tiempo, empezó a cerrarse de nubes el horizonte, se levantó un furioso huracán, retumbó un trueno a lo lejos y empezaron a caer gruesas gotas de lluvia; pronto rodaron por tierra banderas y gallardetes. Un enorme sobresalto se adueñó de aquel escenario:

*Parecía que la inmensa necrópolis, que la ciudadela de lo pasado, que la ciudad de los santos y de los reyes tentaba el último esfuerzo por rechazar aquella generación de comerciantes que venía a turbar su majestuoso sueño*¹⁴.

La crónica de Alarcón está impregnada de nostalgia y romanticismo pero refleja la fuerte sensación de velocidad que tuvo que producirle el viaje en tren cuando su paso dejó de ser la medida de su andar y la diligencia empezaba a batirse en retirada. Así se recoge en sus primeras palabras. Fue testigo de la inauguración del ferrocarril de Castillejo a Toledo, lo que significaba, al decir de los presentes, que la vetusta ciudad imperial se encontraba ya a las puertas de Madrid. Estuvo tres días en la capital del Tajo, disfrutó con sus tesoros artísticos y al término de su relato, sensible ya al significado del acortamiento de las distancias, escribió: “Tres horas después me hallaba en el Café suizo de Madrid”¹⁵.

La locomotora del tren regio, formado por ocho vagones de distintas clases, había reducido la velocidad al aproximarse a la estación. Edificio sencillo, de pequeñas dimensiones, levantado en parte con sillares del desamortizado convento de San Agustín, obra del ingeniero Eusebio Page. Se localizaba en la margen izquierda de la carretera de Toledo a Ciudad Real, junto a la Huerta del Rey.

Planta y alzado de la antigua estación del ferrocarril de Toledo, Eusebio Page, 1859.



La estación ocupaba una superficie de 400 metros cuadrados más un andén cubierto de 240, habiendo sido calificada de terminal de primer orden. Constaba de dos pisos, el alto para residencia de los jefes de estación y almacén y el situado a nivel de la calle para oficinas y servicio al público. Sobresalían su pórtico, las salas separadas para los viajeros de primera, segunda y tercera clase y dos salones para equipajes. Uno para los que partían y el otro para los que llegaban¹⁶. Desalojado el convoy, la reina tomó asiento para presenciar, como había sucedido en Alicante, la bendición, por parte del arzobispo primado, de “dos magníficas locomotoras pintadas de azul prusia, rodeadas de guirnaldas de flores y en su frontón, un grupo de banderas nacionales sostenidas por un grande escudo de las armas de España”. Terminada la inauguración, tras pernoctar en Toledo, la egregia comitiva emprendió el viaje de vuelta:

Llegaron los Augustos viajeros a la toledana estación; entraron en su coche salón, y partió el Real tren a las nueve y media de una ya serena y apacible noche. Al salir del andén el convoy regió, donde estaba alumbrado por crecido número de hachas de cera y de viento, prendieron en la plaza de la estación vistosísimos fuegos artificiales preparados por el constructor de la vía [...] Las estaciones del tránsito hasta Aranjuez estaban cubiertas por la Guardia Civil y el Tren Real no se detuvo en ninguna de ellas, llegando sin novedad alguna al Real Sitio, a las diez y cuarto de la noche¹⁷.

Cuatro años más tarde, el escritor danés Hans Christian Andersen pudo conocer por fin España, un país por el que sentía curiosidad desde sus primeros años, al evocar con cariño la presencia de soldados españoles en Fionia en 1808 y escribir más tarde un breve poema, “El soldado” y dos obras de teatro que recreaban las relaciones entre las muchachas danesas de Odense y los soldados españoles¹⁸. Eran tropas auxiliares del ejército napoleónico, “hombres oscuros que iban por la calle haciendo estrépito, bondadosos y amables, que descansaban tumbados en las aceras”¹⁹.

Hizo un primer viaje en 1846 pero al llegar a España, el calor abrumador que hacía en la frontera francesa le disuadió de su propósito. Catorce años más tarde, una epidemia de cólera le obligó a posponer de nuevo el viaje. Por fin en 1862, acompañado por el estudiante Jonas Collin, nieto de su mentor, entró en España por La Junquera después de haber atravesado Alemania, Suiza y Francia²⁰.

Fueron de Barcelona a Cádiz y de Sevilla a Madrid y Toledo, regresando a Francia por Burgos, donde la nieve les encerró dentro de casa, en una fonda “llena de huéspedes, españoles complacientes, franceses amables, llenos de buen humor y un par de extranjeros cuya nacionalidad no pudimos adivinar”. Más tarde el tren paró en Vitoria, “una ciudad plena de recuerdos históricos

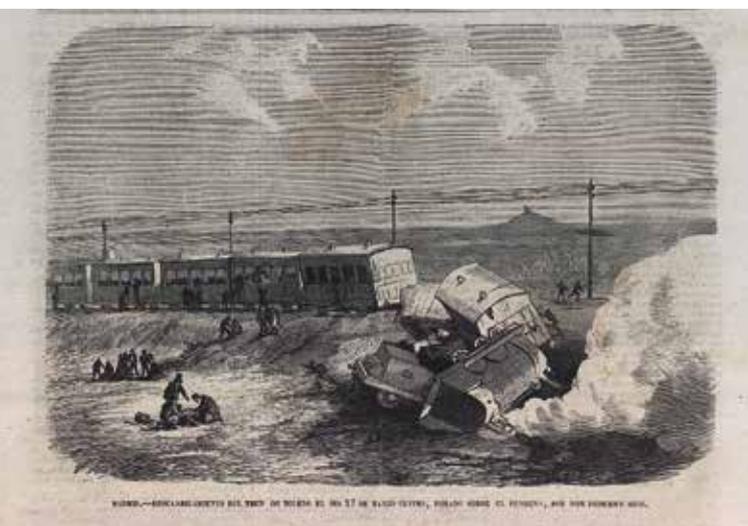
Hans Christian Andersen, Carl Hartmann,
acuarela, Museo de Odense, 1845.



y bélicos”. Y el camino de regreso continuó por San Sebastián, Irún y el largo puente de Behobia, cuya primera mitad pertenecía a España y la otra a Francia. Para entonces, las dificultades del viaje habían quedado en segundo plano: “A través de la mente vuela el recuerdo de tanta maravilla, tanta belleza, tanta caballerosidad, como vimos y nos demostraron en España”²¹. En realidad, se habían disipado por completo. La estancia en España no la olvidaría nunca.

Andersen y su acompañante tomaron una diligencia en Perpiñán con destino a Barcelona, viajaron en tartana desde Sagunto a Valencia, en un carromato de dos ruedas con techo de lona, algo más grande que un simón y menor que los carros del pan de su tierra de origen, pero más alto y con almohadones²².

De Cartagena a Málaga se desplazaron en el vapor *Non plus ultra*; ellos fueron los únicos pasajeros que escogieron un camarote de primera clase, “bajo, estrecho y con cojines asquerosos”, porque la cubierta estaba abarrotada. Navegaron con el mar en calma y por fin se iluminó el horizonte con la aparición de Málaga, “con sus casas blancas, su magnífica catedral y su prominente Gibralfaro”, la ciudad española donde el escritor se sintió más dichoso²³.



Descarrilamiento del tren a Toledo ocurrido el 27 de marzo de 1867. Grabado publicado en *El Museo Universal*, nº 14 (1867) p.112.

Pero Andersen sentía especial fascinación por los trenes, creía que la mejor forma de descubrir España era desde los vagones de un tren, porque el ferrocarril proporcionaba una atmósfera especial a los viajeros en su tránsito. Después de visitar Sevilla y Córdoba, los expedicionarios daneses tomaron una diligencia que les llevó hasta Santa Cruz de Mudela. De vuelta al tren:

*En Alcázar de San Juan, un pueblo que compite con otros dos más sobre el derecho a llamarse de Cervantes, enlazamos con la vía férrea de Valencia-Madrid; tuvimos que esperar una eternidad la llegada del tren principal, que apareció mucho después de la puesta del sol. Nos sentamos mientras en el triste patio de la estación de ferrocarril a contemplar de lejos el antiguo pueblo, sus muchas torres de iglesia y sus grandes edificios*²⁴.

De las tres semanas que Andersen pasó en Madrid, empleó varios días en visitar Toledo. Cogió el tren de la mañana con destino a la capital del Tajo y el paisaje que se ofrecía a su mirada mejoró la impresión que había obtenido en las lecturas pasadas de Gautier, de Dumas... y también de las conversaciones mantenidas con el arqueólogo Jacob Kornerup, que había recorrido España poco antes. Pensó que el tren discurría por un enorme pastizal, en parte cultivado, que al llegar a Aranjuez le hizo pensar en su tierra natal por sus grandes árboles de tupida fronda y un bello jardín cruzado por canales y lagos. Pero al girar hacia Toledo, se creyó transportado a los alrededores de Roma pues el amarillento Tajo le hizo pensar en el Tíber.

2. ¡AHÍ TIENE V. A TOLEDO!

Vieron más tarde caseríos solitarios y chozas abandonadas, a gentes que salían al encuentro del ferrocarril que les dejó en Toledo a mediodía. Un ómnibus les había de trasladar hasta el centro de la población:

*Éste ascendía a paso de caracol por la cuesta, entre rocas desnudas, bordeando unas ruinas, hasta llegar a la para nosotros sorprendentemente pintoresca y caballeresca ciudad de Toledo. Cruzamos el profundo abismo por el puente de Alcántara; en lo hondo rugía arrolladora el agua amarillenta, moviendo un par de molinos de ladrillos arrimados a la orilla, como si casualmente hubiesen allí encallados tras haber sido arrastrados por un aluvión [...] Ante nuestra vista alzabase ya, por encima de la muralla parda y ruinosas, la ciudad misma, recostada contra el monte, coronada por las ruinas del Alcázar*²⁵.

Al autor de *La Sirenita* le fascinaba el pasado árabe de Toledo y a medida que se encaminaba a la fonda donde

se iba a alojar, tuvo la impresión que la ciudad se había convertido en una ruina grandiosa. Una población salpicada de antiguos conventos, casas derruidas, un desierto de piedra y una naturaleza yerma. Ofrecía una imagen de soledad donde la vida se desvanecía sumiéndose en el sueño propio de los tiempos que se fueron. De todos modos, le fascinó de tal modo que llegó a calificarla de grandiosa y pintoresca²⁶. Hasta el punto de afirmar que “Toledo se deja de mala gana”, de lamentar que no regresaría, que no volvería a recorrer sus calles y plazas, que no volvería a ver el lugar que, de manera sorprendente, despertó su simpatía²⁷.

Escribió Benito Pérez Galdós en 1912, que su mayor placer era viajar por España y ser huésped de las ciudades gloriosas “revolviéndolas de punta a punta y persiguiendo en ellas la intensa poesía histórica”. Dejando para más adelante las villas y aldeas. Se había de ocupar, por último, de los lugares arruinados que fueron campo de sucesos memorables, buscando en las fuentes que antes manaron la vida hispánica los elementos de una nueva y esplendorosa corriente vital²⁸.

El escritor canario situaba a Toledo entre las ciudades castellanas de más rancio abolengo, calificándola de emporio de la monumentalidad española, tesoro y museo de vestigios gloriosos. Una ciudad que conoció al poco de llegar a Madrid gracias al periodista José Luis Albareda, en el tiempo en el que *La Gloriosa* apeó del trono a Isabel II²⁹. Este poeta fue quien le ofreció las páginas de *La Revista de España*, donde publicó unos textos admirables reunidos más tarde con el título de *Las generaciones artísticas en la ciudad de Toledo*³⁰. Así comenzó su enamoramiento de la ciudad, que visitó con frecuencia con motivo de la Semana Santa o El Corpus, donde pasó largas temporadas en La Alberquilla, finca situada no lejos de la estación del ferrocarril. Desde allí recorría los alrededores, evocando a veces la ruta que siguió nada más llegar a Toledo: el paseo de la Rosa, el descanso junto a la estatua del rey Wamba y la visión del Alcázar desde el puente de Alcántara³¹.

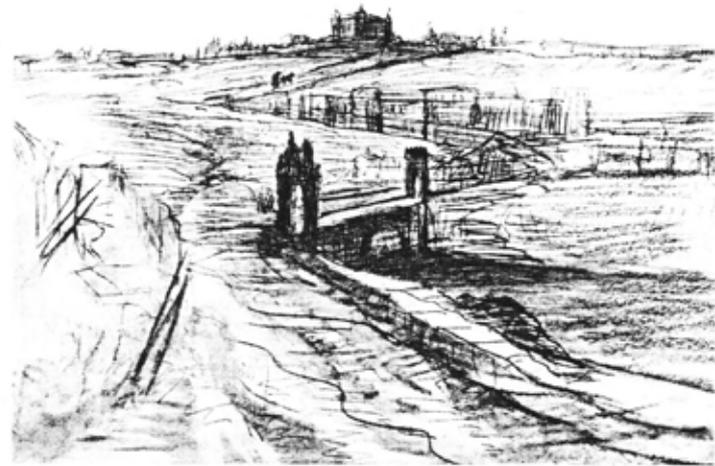
Galdós conoció los secretos de Toledo de la mano del pintor Ricardo Arredondo y las enseñanzas del *Toledo en la mano* de Sixto Ramón Parro. Quedó seducido por la historia, la leyenda y el arte toledanos, que poco a poco dio acogida en sus obras, en *El Audaz*, en *Doña Perfecta...* hasta llegar a *Ángel Guerra*, su novela toledana por excelencia. Expresión tanto de los anhelos y frustraciones de los toledanos de fines del siglo XIX, como de

los vagabundeos del escritor por la ciudad y sus cigarralles³². Una novela que había de servir de guía a Emilia Pardo Bazán en su visita a la ciudad³³.

Las generaciones era una mezcla de relato de viaje y crónica histórica donde Galdós refleja su dominio del género. Es una atinada descripción de la capital y un reflejo de la sensibilidad artística del autor; una propuesta intelectual que ofrecerá en los años venideros una variada muestra de sus juicios y gustos artísticos en sus viajes por España, Portugal, Inglaterra e Italia³⁴.

A diferencia de Andersen, Galdós no se extiende sobre las impresiones de viaje en el discurrir del tren que le llevó de Madrid a Aranjuez primero, gozando de la compañía del Tajo más tarde. No fue el caso, desde luego, de Edmondo de Amicis, a quien Toledo le resultaba por completo desconocida, por lo que necesitó tener a su lado, “a alguien que la hubiese visto y que pudiera advertirle en el momento oportuno, para que se asomara a la ventanilla y abarcara todo el aspecto de la población en una sola mirada. Un viajero me dijo: “Ahí tiene V. a Toledo”. Saqué la cabeza por la ventanilla y lancé un grito de admiración”³⁵.

Al célebre viajero italiano, que vino a España en 1872 como corresponsal del diario florentino *La Nazione* para escribir sobre la experiencia de gobierno de Amadeo I, vislumbró la capital imperial sobre una altura de rocas escarpadas. Panorama que se completaba con el añadido de muros derruidos y ruinas de viejos baluartes. Muros que anunciaban las cimas de campanarios y torres. Toledo le pareció cerrada e inaccesible, con el aspecto de una ciudadela abandonada.



Vista de Toledo, Jozef Israëls, dibujo a lápiz, 1899.

Bajó del tren, salió de la estación y tomó un coche camino del puente de Alcántara. Pasado el puente, continuó por una larga senda que ascendía serpenteando al encuentro del casco urbano. Tuvo la impresión que Toledo se escondía y estrechaba. Al llegar a la Puerta del Sol volvió la cabeza y divisó el curso del Tajo, la llanura y algunas colinas. Siguió adelante, atravesó la muralla y dio por fin con las primeras casas de Toledo³⁶.

Por su parte, Galdós, que interiorizó Toledo como un territorio literario, que no llegó a integrarse en profundidad en la vida toledana como lo hizo en la madrileña, evocó de este modo la impresión que le produjo la ciudad a su llegada en el tren que le traía de Madrid:

El viajero no ve sino un escarpado risco a la izquierda, un llano a la derecha y enfrente, a lo lejos, algunas casas de mal aspecto y la cúpula de un edificio (el Hospital Tavera), cuyo exterior no demuestra la importancia y belleza que interiormente tiene³⁷.

Añade que es preciso avanzar por el paseo de la Rosa, dejar atrás la estatua del rey Wamba, doblar a la izquierda siguiendo el camino y allí se ofrece de repente:

La grandiosa perspectiva del puente de Alcántara; arriba el Alcázar, puesto como un nido de águilas en lo alto de una montaña inaccesible; a la derecha, y más lejos, en la pendiente que baja a la Vega, el Arrabal de Santiago, donde las torres de la puerta nueva de Visagra forman, con el ábside de la vieja parroquia y los ennegrecidos cubos de la muralla, el más pintoresco conjunto; a la izquierda se ven las ruinas del castillo de San Servando; enfrente una confusa aglomeración de edificios antiquísimos y modernos, contruidos unos sobre otros en la pendiente del risco; y abajo el río, el padre Tajo, profundo, oscuro, revuelto, precipitado, espumoso, atravesando todo entero y con gran velocidad el gran arco de aquella prodigiosa fábrica que, a la solidez probada en tantos siglos, reúne una extraordinaria belleza³⁸.

El escritor canario llama la atención después sobre la condición del ferrocarril como “vehículo de los tiempos modernos” y el contraste que establecía con el aspecto de Toledo, “el de los pueblos muertos” para no renacer jamás. Ciudad sin más interés que el de los recuerdos, sin esperanzas de que tuviera una nueva vida. Y precisa que, a diferencia de Salamanca o Sevilla, de esos escombros, caldo de cultivo de lagartos y arqueólogos, no podía salir una ciudad moderna³⁹.

Gustavo Adolfo Bécquer también contrapone a Sevilla y Toledo con motivo de la Semana Santa. Califica a la primera de ciudad floreciente y próspera, moderna, que

ha logrado imprimir a esta festividad “un sello propio de animación, novedad y lujo, que inútilmente buscaremos en la vetusta capital de la monarquía goda”. Porque la muchedumbre se agita en Sevilla al paso de los miles de elegantes y perfumados penitentes de todos hábitos y colores y admirando las imágenes que van cargadas de oro y pedrería, adornadas de flecos y oropeles, ofreciendo un cuadro magnífico en el que se mezcla lo profano con lo religioso.

Mientras que la Semana Santa toledana, con sus escasas y pobres cofradías, se ofrece como la última palabra de la tradición. Tradición que guarda todavía el carácter y color de la edad en que tuvo su origen. Y en su tránsito por calles y plazuelas, a la sombra de los edificios que le iban dando la bienvenida, rara vez se aglomera una muchedumbre ruidosa. Sus penitentes negros avanzan silenciosos con sus cruces, pendones y alabardas como si participasen en una ceremonia de otro tiempo⁴⁰.

Un espectáculo, por lo demás, que Toledo ofrecía cada año a la curiosidad de los viajeros, sobre todo madrileños; espectadores que en menos de tres horas de tren tenían la posibilidad de cambiar de atmósfera. De sustituir el escenario práctico de la capital del reino por la posibilidad de contemplar en Zocodover una procesión de figuras que parecen arrancadas de un tapiz antiguo, con imágenes en las andas de un realismo que casi hace pensar en lo grotesco. Aunque:

Desde que el camino de hierro ha puesto la ciudad imperial casi a las puertas de Madrid, aumenta de año en año y de una manera sensible el número de viajeros que acuden en esta época a presenciar las ceremonias y cofradías que han hecho célebre su Semana Santa⁴¹.

Lejanos estaban los tiempos en los que Richard Ford y Théophile Gautier fueron a Toledo en una diligencia que salía de la plaza del Progreso de Madrid, dejaba atrás el Puente de Toledo y pasaba por Getafe e Illescas. Doce leguas que Dumas y sus compañeros de viaje tardaron en recorrer más de medio día pues habiendo dejado la corte a primera hora de la mañana llegaron a Toledo a las ocho de la tarde. A esa hora, ya de noche, distinguieron: “una puerta inmensa, un camino escarpado que se extendía a lo largo de la montaña y, en lo alto de esa montaña, las crestas dentadas de las casas y las agujas agudas de los campanarios que se alzaban al cielo, mientras que en las profundidades que rodeaban las montañas oíamos saltar y bramar sobre un lecho de rocas a ese Tajo que habíamos visto discurrir tan tranquilo en la llanura”⁴².

3. TRENES COMO DILIGENCIAS

Antes de la llegada del ferrocarril, Lucien Boileau detalla que el viaje a España duraba varios meses y exigía una salud robusta, carácter aventurero y la compañía de algunos amigos para hacer frente a las dificultades e imprevistos que generaba la ruta⁴³. Todavía Eugène Poitou pensaba que “pouvait encore, il n’y a pas longtemps, être regardé comme une entreprise héroïque”⁴⁴. Aunque admitía que se habían hecho notables progresos en tiempos recientes, se queja de la lentitud de los trenes, de los que dice que iban casi tan rápidos como las antiguas diligencias; siempre que no se produjeran desprendimientos en los túneles o los puentes se vinieran abajo por las avenidas de ríos y torrentes⁴⁵.

El viajero francés tiene noticia de que España está en calma y la epidemia de cólera ya se ha desvanecido. De ahí que, en unión de su familia y un compatriota conocedor de la lengua española y sus costumbres, se dispusiera a recorrer el país a comienzos de la primavera de 1866 pasando por la frontera de los Pirineos atlánticos. Más tarde, tomaron en Chinchilla el tren que venía de Alicante con destino a la meseta en una noche clara que le permitió observar un paisaje desnudo de árboles y florestas. A las cinco de la mañana se apearon en la estación de Aranjuez y esperaron la llegada del tren que iba a Toledo.

Aranjuez le recordó a Versalles, con calles trazadas a cordel pero desiertas hasta que la corte acudía a descansar de sus obligaciones madrileñas. El Tajo no le pareció un río majestuoso sino más bien un torrente grande. Sus aguas, admiradas en tantas ocasiones por su transparencia y verdura, estaban ahora revueltas y amarillentas debido a las lluvias de primavera. Subieron al tren y una hora más tarde estaban en Toledo, ciudad que califica de pintoresca, escalonada sobre la pendiente, con torres medio moras medio góticas, adornadas con las agujas incontables de sus iglesias y los muros rojos del Alcázar⁴⁶.

Once años más tarde, Adolfo de Foresta, quien partiendo de Niza recorrió España de Irún a Málaga, subió al tren a las siete de la mañana en la estación de Mediodía de Madrid con destino a Aranjuez, terminal “costrutta in legno, insufficiente e poco comoda”, a pesar de la importancia que iba adquiriendo. El viajero ocupó un departamento de primera clase y fue observando el discurrir del tren por el valle del Manzanares, tan escaso de agua que la consideración de río le parecía ridícula.

Dejó atrás Pinto y Valdemoro y al amparo de esta última población, recordó la elegante estrofa de Campoamor:

*Por mucho que el tren corría,
corre tanto “un yo te adoro,”
que era tuyo en Valdemoro
y en Aranjuez ya eras mía*⁴⁷.

Lo cierto es que la distancia entre Valdemoro y Aranjuez era breve y no tardaron los viajeros en atravesar “il vago e poetico” Tajo, que tenía “Le acque terrose e di color rossiccio e le rive fangose”; por lo que pensó que el tratamiento dado por algunos autores no le correspondía en pureza. Hicieron una visita breve a la población, desierta como cuando la visitó Poitou, y temeroso de perder el tren que le había de llevar a Toledo, regresó con diligencia a la estación, almorzó en la fonda y las 9,30 horas subió a un tren que le dejó en Toledo hora y media más tarde⁴⁸.

Advirtieron Foresta y sus otros dos acompañantes que la estación quedaba lejos del casco histórico por lo que tomaron un ómnibus. Dejaron atrás un altísimo puente y se encaminaron hacia el caserío urbano por un camino de guijarros, hasta la fonda de Lino. Cansados del viaje, después de refrescarse con un vaso de cerveza, sin más demora, los tres italianos se retiraron a sus habitaciones. Al día siguiente, de buena hora empezaron a recorrer la capital con el auxilio de un cicerone⁴⁹.

Por su parte, Alfredo Escobar y Ramírez, marqués de Valdeiglesias, avezado escritor de viajes con el seudónimo de Mascarilla, recomendaba en 1894 las excursiones a Toledo desde las páginas de *La Época*, al objeto de combatir el fatigoso vértigo de la vida madrileña. Añadía que la ciudad era un museo nacional inapreciable y un libro abierto a la admiración universal. Además, precisa, las incomodidades que se advertían en la fonda de Lino habían sido subsanadas al haberse abierto en fechas recientes, en 1891, el *Hotel Castilla*, uno de los primeros hoteles de cinco estrellas de España⁵⁰. Un hotel que Galdós calificaría de magnífico⁵¹.

El periodista detalla las características del edificio, su mobiliario, comida y servicio, calificándolos de espléndidos. Se extiende después sobre el resto de atractivos del establecimiento y recomienda ir a Toledo en tren:

Sólo se emplean tres horas escasas en el viaje desde Madrid. Los trenes marchan a paso de carreta, es verdad, pero la combinación de sus horas de salida y llegada es bastante cómoda. Se puede abandonar la corte el sábado, concluida

la diaria faena, a las seis menos cinco de la tarde; se está en Toledo poco después de las ocho y media, en sazón oportuna aún para comer, y con tiempo sobrado para descansar, y si se madruga un poco el domingo se dispone de bastantes horas, pues el tren de regreso no sale hasta las cuatro y media⁵².

El marqués de Valdeiglesias alentaba por último a los madrileños a hacer una peregrinación artística a Toledo como los cristianos la hacían a Roma. De ese criterio participó Emilia Pardo Bazán, escritora consagrada,

viajera finisecular, quien se trasladó a Toledo en 1891 al frente de una expedición de diplomáticos hispanoamericanos y sus familiares, a la búsqueda del arte y los recuerdos del pasado⁵³.

La viajera gallega mostró su desagrado por tener que pasar la noche en Toledo debido, precisaba, al absurdo horario que regía en los trenes que comunicaban la corte con la capital del Tajo: “El primer tren sale de Madrid a las ocho y llega a Toledo a las diez y cincuenta y seis minutos de la mañana. Lo primero, pues, que nota el viajero al saltar en el andén, es un apetito formidable. Sube de la estación a la fonda, siéntase a almorzar, y ya perdió hasta la una. A las cuatro y treinta, último tren para Madrid; total, un viaje de siete horas para cuatro que pueden disfrutarse en Toledo”⁵⁴.

La condesa sugería que la duración del viaje no se prolongase más allá de una hora y tres cuartos y recomendaba llevar la indumentaria adecuada. Y advertía sobre el inconveniente de manejar en el recorrido por la ciudad, la flamante guía del vizconde de Palazuelos, un robusto misal, “un rollizo mamotreto de manejo imposible”, útil para ser colocada en un atril pero de muy difícil uso a no disponer de un paje que se encargase de transportarla⁵⁵. Queja que extendía a su precio y su condición bilingüe.

4. EL ALCÁZAR DESDE UN VAGÓN DE TERCERA

Al divisar Toledo por vez primera le vino a la memoria el ínclito don Pito, “aquel gran nauta minuciosamente retratado en *Ángel Guerra*”. Pero la ciudad no mostraba el aspecto melancólico que ofrecía la noche de invierno que acogió al protagonista galdosiano en su regreso a la posada que no podía encontrar⁵⁶. En realidad, ahora el día semejaba a los de fines de abril:

*Toldado de neblina, que a trechos rompía un rayo jugueteón de sol, vencedor de la llovizna que al salir de Madrid nos había alarmado. Toledo se nos ofrecía grato, fresco y a recorrerlo nos dimos prisa apenas reparado el desmayo del estómago, empezando como era justo por San Juan de los Reyes [...] entregado a restauradoras manos, muy inteligentes por cierto: las de Arturo Mélida. Pero ni Mélida pudo, ni en rigor puede nadie evitar la mezquindad que aflige al arte arquitectónico moderno, al intentar una imitación del estilo del XV, en el edificio destinado a servir de Escuela de industrias artísticas*⁵⁷.



Portada de *Por la España pintoresca*, T. Sala, ¿1895?

Por su parte, Fernando Ossorio, un joven alto, moreno y silencioso, de espíritu confuso y atormentado, fue a pie a Toledo desde Illescas; pero enfermo, con los ojos vendados, tuvo que subir a un carricoche que entró en la ciudad por el puente de Alcántara en un día hermoso y tranquilo y depositó al viajero en una fonda a las puertas de Zocodover⁵⁸.

El protagonista de la novela, que había emprendido un viaje purificador hacia Levante, era un trasunto de Pío Baroja, quien fue a Toledo con Azorín entre el 19 y el 24 de diciembre de 1900⁵⁹. Y el segundo, impenitente trotamundos, recreó el viaje señalando que tomó un vagón de tercera clase, poblado de mujeres rígidas y calladas que pasaban los brazos sobre el asa de un cesto apoyado en su regazo. Después de comer y beber divisó a lo lejos “la mole de un viejo alcázar con sus torres perdidas en la bruma”, poco antes de descender del tren en la estación⁶⁰.

Era la misma mole que despidió a Fernando Ossorio al término de su estancia en la ciudad, al tomar el tren que le había de llevar hasta Yécora. Poco tiempo después, el pintor Stewart Dick, que había disfrutado de las impresiones estéticas y pintorescas de Toledo en todas las estaciones, a la que veía como una sucesión de cuadros, vistas e imágenes, se despidió de su amada capital del Tajo una fría mañana de octubre, cuando el sol asomaba por los cerros y doraba los tejados de Zocodover:

Cuando el tren partía lentamente, volvía la vista atrás hacia la ciudad. El Alcázar y las casas mostraban un color pajizo con la primera luz del sol, con ensombrecidas masas de taciturno azul claro; más cerca, una masa de álamos gris verdoso; y detrás, un fondo de montañas púrpura. Cuanto más nos alejábamos ella crecía, destacando el Alcázar intrépido y claro, hasta que al final un cerro se interpuso y la hizo desaparecer de mi vista⁶¹.

El paulatino incremento de los viajeros a Toledo y la advertencia de Alfonso XII, en 1912, sobre la necesidad de contar con una estación acorde con la importancia de la ciudad, llevó a la compañía titular de la explotación a iniciar las gestiones para comprar terrenos anejos al recinto y encargar al arquitecto de la empresa Narciso Clavería y Palacios, el proyecto de una nueva estación.

Clavería ideó un bello recinto neomudéjar, pleno de colorido y materiales, con admirable organización volumétrica, sin dejar de ser funcional. Recinto que constaría de un pabellón central flanqueado por dos alas de

menor altura y torre en uno de los extremos, el más cercano a la población. Torre del reloj que evocaba los campanarios de las iglesias mudéjares, tan llamativos en el caserío urbano de Toledo. La torre acogía el salón regio y conectaba visualmente con la ciudad, además de ofrecer por medio del reloj una propuesta utilitaria⁶². La marquesina de hierro que daba la bienvenida a los viajeros, un cerramiento de fábrica y unas verjas que protegían un jardín iluminado por farolillos completaban el nuevo escenario ferroviario⁶³. La apuesta historicista del arquitecto madrileño sería justificada por *El Eco Toledano* del modo siguiente:

Toledo, la ciudad artística por excelencia, merecía que la primera impresión que hiriese la retina del turista al poner el pie en el suelo, fuera de Arte; del arte exquisito característico de la “Sultana graciosa”, que dijo el poeta⁶⁴.

El cronista llamaba la atención sobre el talento desplegado por albañiles, pintores, cerrajeros, vidrieros, mueblistas o jardineros en la ejecución y decoración de la obra, hasta conseguir una suma de elementos mudéjares y modernistas que habían de producir honda emoción en los viajeros. Un repertorio de artes y oficios que se ha relacionado con el movimiento del Arts & Crafts, que Clavería conoció por medio de su maestro Juan Bautista Lázaro y aplicó también en la estación de Linares en la década siguiente⁶⁵.

La inauguración de la estación tuvo lugar el 24 de abril de 1919, coincidiendo con la visita de varios centenares de médicos que participaban en Madrid en el I



Estación del Ferrocarril, fachada principal y patio de carruajes, Narciso Clavería, fotografía, Archivo Municipal de Toledo, 1920.

Congreso Nacional de Medicina. Visitantes distinguidos que estaban encabezados por Marie Curie, quien sería aclamada en su recorrido por Toledo y su coche engalanado de flores⁶⁶.

La llegada en tren de tan ilustres viajeros le ofreció la oportunidad al arquitecto de la obra para inaugurar la nueva estación. Estación que les congregó de nuevo

al atardecer antes de embarcar con destino a Madrid. Las autoridades civiles y militares de la capital, “sin excepción ninguna”, acudieron prestas a darles el adiós desplegándose con orden por el andén:

En el momento de partir el tren conduciendo a los congresistas a Madrid, se oyeron largos aplausos y vivas por parte de los viajeros y de los que quedaban en la ciudad⁶⁷.



Estación del Ferrocarril, vista panorámica, Narciso Clavería, fotografía, Archivo Municipal de Toledo, 1920.

NOTAS

- 1 MUÑOZ HERRERA, J. P. *Toledo en el Semanario Pintoresco Español: 1836-1857*. Toledo: Consorcio de Toledo-Ayuntamiento, 2008.
- 2 MESONERO ROMANOS, R. Abadía de Westminster. *Semanario Pintoresco Español*, 1836, núm. 2, p. 23-24.
- 3 MESONERO ROMANOS, R. *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica en 1840-1841*. Nueva edición, corregida y aumentada, Madrid: Francisco de Paula Mellado, 1862; LITVAK, L. Abolición del tiempo y el espacio. El viaje en tren a fines del siglo XIX. En *Los tiempos de la libertad*. E. J. García Wiedemann ed., Barcelona: Ediciones del Serbal, 1998, p. 259-273.
- 4 PEÑATE RIVERO, J. Viajeros españoles por Europa en los años cuarenta del siglo XIX: tres formas de entender el relato de viaje. *Revista de Literatura*, 2011, núm. 145, p. 256.
- 5 RUBIDO CREMADES, E. Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica en 1840 y 1841, de Ramón Mesonero Romanos”. En *Literatura de viajes. El Viejo Mundo y el Nuevo*, S. García Castañeda coord., Madrid: Castalia, 1999, p. 159-168; FREIRE LÓPEZ, A. M. Mesonero Romanos ante la literatura de viajes romántica. En *La Península romántica. El Romanticismo europeo y las letras españolas del siglo XIX*, J. M. Ferri Coll y E. Rubio Cremades eds., Palma de Mallorca: Genuève, 2014, p. 117-128.
- 6 MESONERO ROMANOS, R. *Recuerdos...*, p. 270; un estudio de referencia sobre el desarrollo del ferrocarril en España, LITVAK, L. *El tiempo de los trenes. El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1848-1918)*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 1991; sobre la poesía callada de las estaciones de provincia en España, p. 216-220.
- 7 GIL, E. Viajes. *El Laberinto*, 1844, núm. 20, p. 277; CUENYA, M. Diario de viaje. En *Enrique Gil y Carrasco y el romanticismo, Actas del*

- Congreso Internacional, El Bierzo, 15-18 de julio de 2015*, Santiago de Compostela: Andavira, 2016, p. 512-515.
- 8 AZORÍN, La voluntad. En *Obras selectas*, Madrid: Biblioteca Nueva, 1943, p. 146-147.
- 9 ALARCÓN, P. A. de. *Viajes por España*. Madrid: [s. n.], 1883, p. 285.289.
- 10 ALARCÓN, P. A. de. Alicante y Valencia. Apuntes de viaje. Episodios no políticos. *El Museo Universal*, 1858, núm. 11, p. 86.
- 11 Sobre la línea Castillejo-Toledo y la estación toledana, véase CERRO MALAGÓN, R. del. *Carretera, ferrocarril y hospedaje en Toledo (1840-1940)*. Toledo: Ayuntamiento, 1992, p. 65-70.
- 12 ALARCÓN, P. A. de. Toledo. Inauguración del ferrocarril. Bellas Artes. *El Museo Universal*, 1858, núm. 12, p. 54.
- 13 HERRERO DE COLLANTES, I. *Viajes oficiales por España de Isabel II*, discurso leído ante la Real Academia de la Historia, Madrid: Gráficas Reunidas, 1950, p. 47.
- 14 HERRERO DE COLLANTES, *Ibidem*, p. 95.
- 15 HERRERO DE COLLANTES, *Ibidem*, p. 48; Alarcón volvió a Toledo en marzo de 1861 y de nuevo en abril del año siguiente. Y visitó la ciudad en la Semana Santa de los años 1864 y 1865; ALARCÓN, P. A. de. *Viajes por España...*, p. 322, 323, 325 y 327.
- 16 PAGE, E. Ferrocarril de Castillejo a Toledo. *Revista de Obras Públicas*, 1859, núm. 1, p. 5 y Ferrocarril de Castillejo a Toledo. *Revista de Obras Públicas*, 1859, 12, p. 141-142.
- 17 MÁRQUEZ DE PRADO, J. A. 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. *Archivo Secreto: Revista cultural de Toledo*, 2006, núm. 3, p. 212.
- 18 *Spanierne i Odense* -Los españoles en Odense- y *Fem og Tyve Aar Derefter* -Veinticinco años después-.
- 19 ANDERSEN, H. C. *El cuento de mi vida*. Madrid: Ediciones de la Torre, 2005, p. 60.
- 20 CLIMENT, F. y MUÑOZ, A. *Andersen. Un viaje por España*, catálogo de la exposición, Madrid: Asociación Española de Amigos del Libro Infantil y Juvenil, 2004.
- 21 ANDERSEN, H. C. *Viaje por España*, M. Rey (ed.), Madrid: Alianza Editorial, 2005, p. 328.
- 22 ANDERSEN. *Ibidem*, p. 55.
- 23 GARCÍA GÓMEZ, F. “El patito feo” en la Alameda: la estancia de Hans Christian Andersen en Málaga. *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 2006, núm. 28, p. 75-89.
- 24 ANDERSEN, H. C. *Viaje...*, p. 272-274.
- 25 ANDERSEN. *Ibidem*, p. 298.
- 26 MUÑOZ RESINO, H. Un romántico en Toledo: Hans Christian Andersen. *Docencia e investigación*, 1997, núm. 22, p. 182-183; y LARRIBA, M. Hans Christian Andersen. *Tendencias*, 2013, núm. 1, p. 12-16.
- 27 ANDERSEN, H. C. *Viaje...*, p. 310.
- 28 Véase el texto de B. Pérez Galdós que figura como prólogo en el libro de Emilio Bobadilla (Fray Candil) titulado *Viajando por España*, Madrid: Est. Tip. de los hijos de Tello, 1912. En concreto las p. V-VI.
- 29 BÉJAR, L. A. Prólogo. En PÉREZ GALDÓS, B. *Las generaciones artísticas en la ciudad de Toledo*. Toledo: Antonio Pareja Editor, 2000, p. 7.
- 30 Trabajo rescatado del olvido por el escritor argentino Alberto Ghiraldo, quien lo publicó en 1924 en la editorial Renacimiento.
- 31 BÉJAR, L. A. Prólogo... p. 14-15.
- 32 SÁNCHEZ LUBIÁN, A. Ángel Guerra y la obra toledana de Galdós. En PÉREZ GALDÓS, B. *Ángel Guerra*, Toledo: El Perro Malo, 2016, p. 9-28.
- 33 PARDO BAZÁN, E. *Por la España pintoresca. Viajes*. Barcelona: López Editor, [s.f], p. 134.
- 34 NAVARRO GONZÁLEZ, A. Relatos de viaje de don Benito Pérez Galdós. En *Actas del Tercer Congreso de Estudios Galdosianos*, 2, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1990, p. 133-149; y Relatos de viajes de don Benito Pérez Galdós por España y Portugal. En *Homenaje al profesor Antonio Vilanova*, 2, Barcelona: Universidad de Barcelona, 1989, p. 467-472.
- 35 AMICIS, E. de. *España. Impresiones de un viaje hecho durante el reinado de don Amadeo I*, Barcelona: Mancei, 1899, p. 201.
- 36 AMICIS. *Ibidem*, p. 201-202; LÓPEZ QUINTÁS, J. La mecánica realista frente al descubrimiento romántico en *España* (1873) de Edmundo de Amicis. *Dicenda. Cuadernos de Filología Hispánica*, 2013, núm. 31, p. 151-163; sobre la estancia del escritor italiano en España, ROMERA, I. Introducción. En AMICIS, E. de. *España. Diario de viaje de un turista escritor*. Madrid: Cátedra, 2000, p. 18-25.
- 37 PÉREZ GALDÓS, B. *Las generaciones...*, p. 23.
- 38 PÉREZ GALDÓS. *Ibidem*, p. 23; al mismo tiempo, H. Pemberton, que también fue a Toledo en tren, escribiría que “the approach to Toledo is very fine; the fog cleared off just at the right to enable us to enjoy the view”. PEMBERTON, H. *A winter tour in Spain*. Londres: Tinsley Brothers, 1868, p. 98-99.
- 39 PEMBERTON. *Ibidem*, p. 24; sobre el carácter simbólico del tren asociado al progreso en la obra de Galdós, GONZÁLEZ HERRÁN, J. M. *Trenes...*, p. 347-349 y 352-353 y GODÓN MARTÍNEZ, N. Viaje hacia los adentros: el tren como complejo metafórico en la narrativa galdosiana. En *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma, 14-16 de octubre de 2009, Palma: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, consultado en www.docutren.com con fecha 8-7-2018.
- 40 BÉCQUER, G. A. La Semana Santa en Toledo. *El Museo Universal*, 1869, núm. 13, p. 98.
- 41 BÉCQUER. *Ibidem*, p. 98; PANTOJA RIVERO, J. C. Las obras toledanas de Gustavo Adolfo Bécquer: ensoñaciones y fantasías entre lo real y lo imaginario. En *Sombras de Bécquer en Toledo*, F. Carvajal Gómez (coord.), Toledo: El Perro Malo, 2016, pp. 29-30; sobre el atractivo de la Semana Santa toledana, RADA Y DELGADO, J. de D. de la. Recuerdos de viaje. Semana Santa en Toledo (1865). *Archivo Secreto: Revista cultural de Toledo*, 2015, núm. 6, p. 388-398.
- 42 DUMAS, A. *De París a Cádiz*. Madrid: Silex, 1992, p. 163; CORTEÉS ARRESE, M. *Ciudades entreabiertas*. Murcia: Nausicaá, 2016, p. 53.
- 43 BOILEAU, L. *Voyage pratique d'un touriste en Espagne*. París: Dentu, 1889, p. 1.
- 44 POITOU, M. E. *Voyage en Espagne*. Tours: Alfred Mame et Fils, 1869, p. 1.
- 45 POITOU. *Ibidem*, p. 2.
- 46 POITOU. *Ibidem*, p. 373.
- 47 CAMPOAMOR, R. de *Obras poéticas*, Colección de los mejores autores españoles, LX, París: Baudry, 1872, p. 110; sobre el célebre poema del mismo autor, “El tren expreso”, GARCÍA, M. A. Materiales y guía para el comentario de “El tren expreso”, de Ramón de Campoamor. *Sociocriticism*, 2006, núm. 21, p. 195-241.
- 48 FORESTA, A. de. *La Spagna. Da Irun a Malaga*, Bolonia: Nicola Zanichelli, 1879, p. 306.
- 49 FORESTA. *Ibidem*, p. 306-307.
- 50 MASCARILLA. Las excursiones a Toledo. *La Época*, 1894, núm. 14978, p. 1.
- 51 B. PÉREZ GALDÓS, B. *Memorias...*, p. 607; CERRO MALAGÓN, R. *Carreteras...*, p. 132-141.
- 52 MASCARILLA, Las excursiones..., p. 1.
- 53 CARRASCO ARROYO, N. Contra el olvido. Emilia Pardo Bazán, una viajera ante los lienzos del Greco. *La Tribuna: cuadernos de estudios da Casa Museo Emilia Pardo Bazán*, 2007, núm. 5, p. 334 y Las crónicas toledanas de Emilia Pardo Bazán, regeneracionismo y melancolía. *Crónica hispánica*, 2009, núm. 31, p. 61-80; y FREIRE LÓPEZ, A. M. Los libros de viajes de Emilia Pardo Bazán. El hallazgo del género en la crónica periodística. En *Literatura de viajes...*, p. 203-213.
- 54 PARDO BAZÁN, E. *Por la España...*, p. 135; sobre su impresión de los trenes españoles, Viaje por España. *La España Moderna*, 1895, núm. 83, p. 83-89.
- 55 PARDO BAZÁN. *Ibidem*, p. 137; VIZCONDE DE PALAZUELOS. *Toledo: guía artístico-práctica*. Versión francesa de Ch. Docteur, dibujos a pluma de S. Azpiazu, fotograbados de Laurent, Toledo: Menor Hermanos, 1890.
- 56 PÉREZ GALDÓS, B. *Ángel...*, p. 266.
- 57 PARDO BAZÁN, E. *Por la España...*, p. 138-139; GONZÁLEZ HERRÁN, J. M. Andanzas e visionés de dona Emilia (a literatura de viaxes

de Pardo Bazán. *Revista Galega do Ensino*, 2000, núm. 27, p. 52-54; MEJÍA, C. y POPEANGA, E. Modelos urbanos en los libros de viajes de Emilia Pardo Bazán. En *La literatura de Emilia Pardo Bazán*, J. M. González Herrán, C. Patiño Eirin y E. Penas Varela eds., La Coruña: Fundación Caixa Galicia, 2009, p. 468-469.

58 BAROJA, P. *Camino de perfección*, Madrid: Alianza Editorial, 2005, p. 112.

59 CALVO, M. La "tourné" toledana de Azorín y Baroja. *ABC*, edición de Toledo (8 de septiembre de 2010), consultado en www.abc.es con fecha 14 de julio de 2018.

60 AZORÍN. Luna de Toledo. En *Obras...*, p. 992-993; LITVAK, L. Madrid/Brujas/Toledo. De la metrópolis a la ciudad muerta 1870-1914. *Siglo XIX*, 2014, núm. 20, p. 156-166.

61 DICK, St. *El corazón de España. Impresiones de un artista en Toledo*, J. P. Muñoz Herrera ed., Toledo: Antonio Pareja Editor, 2001, p. 157; sobre la antigua estación del ferrocarril de Toledo y la construida a partir de 1914, SÁNCHEZ BUTRAGUEÑO, E. *Toledo olvidado 2*, Toledo: db comunicación, 2013, p. 93-97.

62 CERRO MALAGÓN, R. del. *Carretera...*, p. 74-77.

63 NAVASCUÉS, P. Estación del ferrocarril. En *Arquitectura del Rena-*

cimiento al Racionalismo, Toledo: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, 1992, p. 337.

64 MORENO ROJO, M. S. La nueva Estación del Ferrocarril. *El Eco Toledano*, 24 de abril de 1919, núm. 2397, p. 3.

65 CUADROS TRUJILLO, F. Regionalismo, historicismo y eclecticismo en las estaciones ferroviarias andaluzas: la estación de Jerez de la Frontera, la línea de Sevilla a Huelva y la estación de Linares de MZA. En *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria...*, consultado en www.docutren.com con fecha 28 de julio de 2018.

66 G. M. Congreso Nacional de Medicina. *El Liberal*, 24 de abril de 1919, núm. 14288, p. 2.

67 La excursión del Congreso de Medicina, a Toledo. *El Eco Toledano*, 25 de abril de 1919, núm. 2398, p. 2. Un año más tarde, la célebre revista *Toledo*, dirigida por Santiago Camarasa, reprodujo los detalles más significativos de la estación, con textos breves y fotografías de Narciso Clavería, gran aficionado a este campo, que nos ha legado un archivo con más de 3.000 ilustraciones de ámbito familiar pero también de sus viajes y trabajos por numerosas poblaciones españolas. Un monumento más de Toledo. La nueva estación férrea. *Toledo. Revista de Arte*, 15 de mayo de 1920, núm. 145, p. 65-72.



Recuerdos de Toledo. Claustro de San Juan de los Reyes. Cecilio Pizarro y Librado, 1870. Museo del Prado