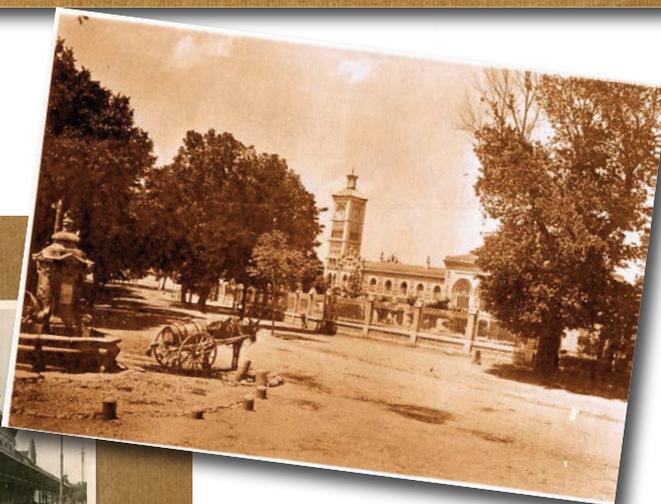


También monumental

Centenario de la estación neomudéjar de Toledo





Toledo. Est.º desde el cerro de S.º Fernando

N. Clavería

▶ Junto a estas líneas, la estación de Toledo en una imagen captada por su arquitecto, Narciso Clavería.



La estación de Toledo, paradigma del estilo neomudéjar, ha alcanzado ya los cien años de edad. Declarada Bien de Interés Cultural con la categoría de monumento en 1991, el vistoso edificio proyectado por Narciso Clavería ha sabido resistir el paso del tiempo y convertirse en la mejor puerta de entrada a la ciudad.

En junio de 1858, recién inaugurada la conexión ferroviaria entre Madrid y Toledo mediante el enlace de Castillejo, el escritor Pedro Antonio de Alarcón, que se contó entre sus primeros viajeros, anticipó en una de sus magníficas crónicas las oportunidades que se cernían para cuantos aún no habían saboreado los múltiples tesoros artísticos de la ciudad: «El ferrocarril de Castillejo a Toledo acaba de ser inaugurado, lo cual significa en sustancia que la vetusta ciudad imperial se encuentra ya a las puertas de Madrid. De esperar

es, por consiguiente, que, pues tan rápido, cómodo y barato resulta hoy el viaje, todos los amantes de la belleza artística y de las glorias patrias vayan sin pérdida de tiempo a admirar con sus propios ojos aquel museo de maravillas».

Llega el tren

Pedro Antonio de Alarcón se apeó entonces en una estación austera y funcional, un edificio de planta



rectangular del que solo sobresalía la única referencia de su cuerpo principal a dos alturas, en cuyo piso superior se alojaban los jefes de estación. Considerada de primer orden, fue construida conforme a los cánones de la mayoría de otros modelos en serie, sin apenas más detalles distintivos que los rótulos grabados con el nombre de la ciudad y que indicaban la llegada a su destino a los viajeros momentos antes de desembarcar. El edificio se levantó junto a la llamada Huerta del Rey, en el Paseo de la Rosa, frente a la puerta de Alcántara, salida de la ciudad hacia el camino de La Mancha. El proyecto y la dirección de obras corrieron a cargo del ingeniero Eusebio Page. En su construcción se utilizaron algunos sillares procedentes del demolido convento de San Agustín, señalado por la desamortización de Mendizábal.

La nueva conexión, promovida por el marqués de Salamanca e inaugurada con toda pompa por la reina Isabel II, dejaba Toledo a «solo» tres horas de viaje de Madrid, una insignificancia frente a las

jornadas de doce horas que invertían los servicios regulares de diligencias. Pedro Antonio de Alarcón tuvo, pues, tiempo de disfrutar de algunas de las riquezas monumentales de la ciudad y de la interpretación por la tarde, en el órgano de la catedral, de la «Marcha fúnebre en la muerte de un héroe», de Beethoven, a cargo de su amigo el músico Mariano Vázquez: «el canto de gloria y de muerte que exhalaba el órgano, ¿caía sobre tantas sepulturas, sobre tanta grandeza desvanecida, sobre tanta soberbia humillada, como un sufragio o como un anatema?... ¡No sé!».

El tren, con su impersonal estación emplazada a orillas del Tajo, deparó una nueva ventana de oportunidades para una declinante ciudad atrapada en los maravillosos tesoros de un pasado glorioso, pero por entonces ya algo relegada de las rutas con más proyección hacia el futuro. Siguiendo los pasos de Alarcón, más artistas y escritores nacionales y extranjeros comenzaron a llegar a la imperial ciudad a bordo del tren. Desde Pérez Galdós y Emilia

► Comienzo de los trabajos del nuevo edificio hacia 1912. Al fondo aún se aprecia la antigua estación.

► Trabajos de construcción de la torre del reloj.



Pardo Bazán a Unamuno, Baroja y Azorín o Hans Christian Andersen y Edmundo de Amicis.

La nueva estación

No obstante, las autoridades locales y los propios toledanos siempre aspiraron a que la llegada del tren solo fuera un primer paso al que seguirían otras inversiones de más calado, como por ejemplo la prolongación de la línea hasta Talavera, Extremadura y Lisboa. Pero lo cierto es que transcurrió más de medio siglo y nada alteró la fisonomía de aquel emplazamiento ferroviario salvo los estragos propios del paso de los años. Los tinglados contiguos destinados a almacenes y maquinaria comenzaron a desvencijarse, y también en el edificio principal hicieron su aparición las primeras grietas y otros desperfectos. Los ediles y la prensa local pusieron entonces el punto de mira de sus reivindicaciones en la demanda de una nueva estación más acorde con el carácter monumental de la ciudad. Y en sus re-

clamaciones, según refieren algunos testimonios de la época, contaron con un aliado de excepción: el propio monarca Alfonso XIII, viajero frecuente a la ciudad, bien para hacer entrega de los despachos a los nuevos oficiales graduados en la Academia de Infantería, bien como anfitrión de representantes de otras cortes europeas o de mandatarios de otros países.

Al parecer, en una de esas visitas, el rey aprovechó que en su séquito se hallaban tanto altos representantes de la corporación toledana como de la compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) para trasladarles su opinión de que el viejo edificio de viajeros no estaba muy en sintonía ni con los tiempos ni el empaque artístico de la ciudad. Fuera sugerencia real o previsión de la compañía, en 1912 esta adquirió nuevos terrenos y al poco dieron comienzo las primeras labores para la construcción de un nuevo edificio contiguo al de la vieja estación, que se mantuvo en pie hasta la finalización de las obras.

► Vista de la torre del reloj tras los trabajos de restauración efectuados hace dos años.





Para la nueva estación, la MZA confió en uno de sus arquitectos de plantilla, Narciso Clavería y Palacios, representante de la escuela ecléctica madrileña, seguidor de las corrientes historicistas y en especial del neomudéjar, puesto de moda en España en las últimas décadas del XIX a raíz de la revalorización por los románticos de los tesoros artísticos de La Alhambra y otras joyas de la arquitectura árabe. Clavería tuvo como maestro a Juan Bautista Lázaro de Toledo, estudioso y experto en la restauración de monumentos como las catedrales de León y Toledo o las murallas de Ávila, con el que trabajó, antes de ingresar en la MZA, en proyectos de nueva planta como la iglesia de La Milagrosa y el colegio de San Diego y San Nicolás, ambos en Madrid.

Consciente de las expectativas y exigencias que planteaba el proyecto, Clavería buscó inspiración en el rico patrimonio monumental de la ciudad y se decantó finalmente por un edificio de fuertes reminiscencias mudéjares, con el referente cercano del convento de Santa Isabel –antiguo palacio del rey don Pedro– al que él mismo se refirió como su principal influencia. La abundancia en la ciudad de consumados maestros en las distintas artes decorativas –forja, vidrio, cerámica, ebanistería– que iba a exigir el ambicioso proyecto debió alentar también a Clavería para no andar parco en cuanto a exigencias formales ni de ejecución. Como aparejador, la MZA contrató al francés Edoard Hourdillé, que se había labrado un sólido prestigio al frente de la construcción del madrileño hotel Palace. En la dirección de las obras participó también otro de los ingenieros más destacados de la compañía, Ramón Peironcelly.

Inicio de obras

Hacia 1912 se iniciaron los primeros trabajos con las modificaciones de algunas vías, y en 1913 se entregó ya un primer anticipo con el llamado pabellón de retretes, un pequeño edificio algo apartado de lo que debía ser el principal, cuyos primeros cimientos comenzaron a levantarse al año siguiente.

Para el edificio principal Clavería proyectó una gran nave de tres cuerpos. El central, de más volumen, acentúa su relieve con cinco grandes vanos enmarcando las cinco puertas de referencia para acceso/salida de viajeros, y sobre ellas se alzan otros cinco grandes ventanales o tragaluces con alfiles lobulados para enmarcar unas magníficas vi-

drieras de hechuras catedralicias. Está flanqueado por otros dos cuerpos laterales, de dos plantas y también con otras cinco puertas para servicios auxiliares –facturación de equipajes, mercancías, cantina etc.–; sobre ellas, como ocurre en el cuerpo principal, se levantan otros tantos ventanales con vanos adintelados. Adosados a los laterales, a modo de remate y para dar más empaque al conjunto, se disponen otros dos pequeños cuerpos transversales con sendos portones, dos esbeltos ventanales en la planta superior y, sobre ellos un pequeño rosetón; finalmente, ocultando la cubierta, una crestería de siete pináculos y acabado piramidal hace recrecer su porte distintivo.

A la exuberancia formal de la fachada, conferida fundamentalmente mediante los juegos geométricos obtenidos a partir de los relieves del ladrillo, Clavería sumó otro elemento más: la torre del reloj adosada en el flanco oeste, evocadora de los minaretes y campanarios de las iglesias mudéjares. El arquitecto despliega en cada uno de sus cinco niveles un nuevo alarde de variedades geométricas, especialmente acentuadas en ventanales y parteluces, y donde las formas ojivales remiten al gótico y dotan aún de mayor carga ecléctica al edificio. En el piso superior, por encima del zócalo que aloja el reloj de cuatro esferas, un airoso minarete remata la cubierta y confiere más esbeltez a esta parte del edificio cuya planta inferior estaba destinada a recepción de autoridades y que años más tarde, tras la Guerra Civil, sería acondicionada como capilla.

Por último, en la fachada interior, de acceso a las vías, una sencilla marquesina a dos aguas y apoyada en columnas de fundición, se extiende por casi todo el margen del andén a fin de proteger de inmediato a los viajeros de la posible lluvia en su descenso o abordaje de los vagones.

Suntuoso interior

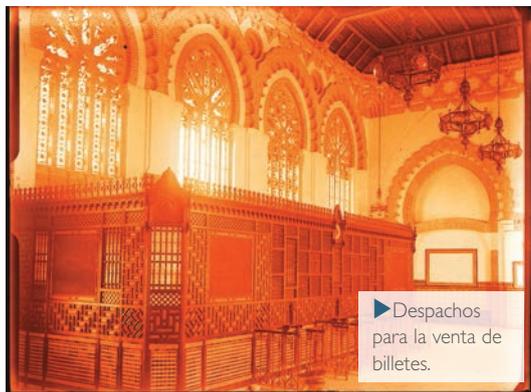
Acorde con la vistosidad de su exterior, Clavería proyectó unos interiores, si cabe aún más deslumbrantes, para los que contó con el concurso de algunos de los mejores artesanos de la ciudad. El taller de Julio Pascual, quizá el más reputado maestro cincelador de esos años, realizó la mayoría de los trabajos de forja y dejó singular testimonio de su buen oficio en las ocho magníficas lámparas que penden de los artesonados del techo del vestíbulo principal. Los trabajos de azulejería corrieron a cargo de Ángel Pedraza, y Cristino Saravilla fue

Ineco

► Vista de la fachada principal, en la actualidad y hacia 1950.







► Despachos para la venta de billetes.

el artífice de los espejos tallados que engalanaron el salón de autoridades.

Concluidas las obras, que supusieron para la MZA un desembolso ligeramente superior al millón de pesetas, el 24 de abril de 1918 fue la fecha elegida para su inauguración oficial. Aunque la propia compañía y las autoridades locales intentaron que el rey Alfonso XIII asistiera al acto, la comparecencia del monarca no fue finalmente posible. Quienes sí descendieron ese día en los andenes de la flamante estación fueron otros dos visitantes ilustres: Santiago Ramón y Cajal y Marie Curie, ambos ya galardonados con el Premio Nobel (Curie había recibido ya el de Física, en 1903, y el de Química, en 1911), que rendían visita cultural a la ciudad en el intervalo del congreso de médicos que se celebraba en Madrid ese año.

La magnificencia del nuevo y anhelado edificio tuvo en general una buena acogida, en especial en los medios locales. Recibió también alguna crítica, sobre todo de aquellos que consideraban que las construcciones ferroviarias debían evitar el inútil ornato y adaptarse con rigurosa sobriedad

Actos conmemorativos

Con motivo del centenario de la estación, se han programado por Adif diversos actos conmemorativos como recitales de música, poesía y representaciones teatrales en la estación. Entre ellos un concierto en el vestíbulo, a cargo del coro de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, coincidiendo con la fecha de su inauguración, el 24 de abril, un siglo antes. También el Ayuntamiento de Toledo, en colaboración con Adif, ha querido participar promoviendo y organizando, a lo largo de todo el año, diversas exposiciones y actividades con la estación como gran protagonista.

a su función. Sin embargo, predominó la admiración hacia Clavería y el sentir de que había logrado una obra maestra destinada a perdurar como paradigma de estilo y erigirse en armoniosa puerta de entrada a la ciudad.

Bibliografía

La estación de Toledo, un monumento ferroviario. J. Fernández Ordóñez y Mercedes López. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1986.

La estación de ferrocarril de Toledo cumple un siglo de vida (1919-2019). Rafael de Cerro Malagón, en toledo.es

Toledo desde la ventanilla de un tren. Miguel Cortés Arrese, en toledo.es

Redacción Fomento /

Fotos: Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril

► Andén y marquesina interior en una imagen de 1914.





V/CENTENARIO
1^a VUELTA AL
MUNDO