

ESTACIÓN DE
TOLEDO

M.Z.A. 1919

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES DE
MADRID - ZARAGOZA - ALICANTE
LAMINA ALZADO PRINCIPAL

En el año 1856, el Gobierno otorga al Marqués de Salamanca la concesión de la línea Castillejo-Toledo, naciendo la Compañía del Ferrocarril Castillejo a Toledo, que en diciembre de 1858 pasará a ser propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante. Las obras se iniciaron en octubre de 1857, siendo inauguradas por la reina Isabel II en año de 1858.

La actual estación de Toledo puesta en servicio en abril de 1919, sustituye una anterior construida en 1857, mas pequeña y sencilla, obra del ingeniero Eusebio Page.

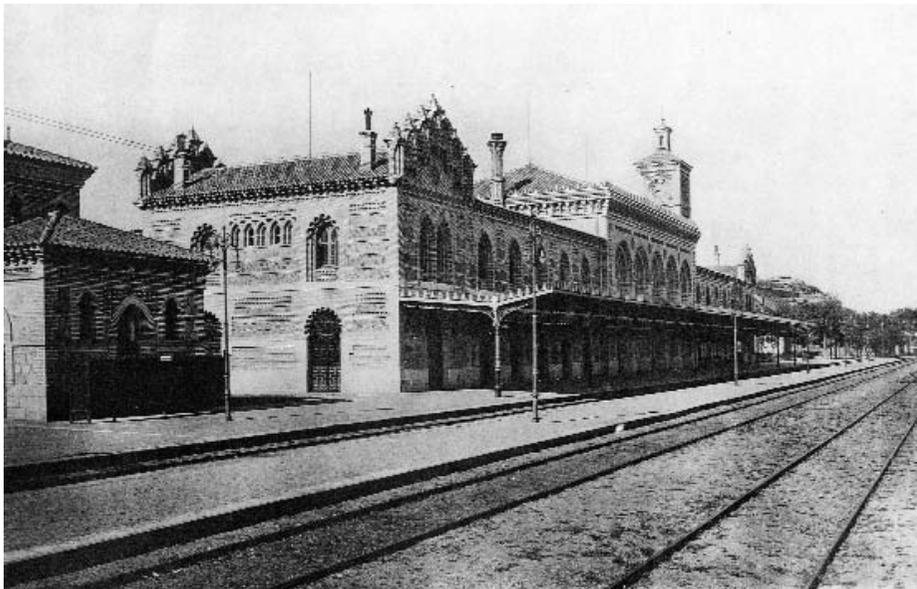
En 1912 Alfonso XIII en una visita a la ciudad, comentó a las autoridades locales y directivos del ferrocarril que era una lastima que una ciudad como Toledo no tuviera una estación a la altura de su acervo arquitectónico. Ese mismo año MZA inicia las gestiones para la compra de nuevos terrenos y en 1917,



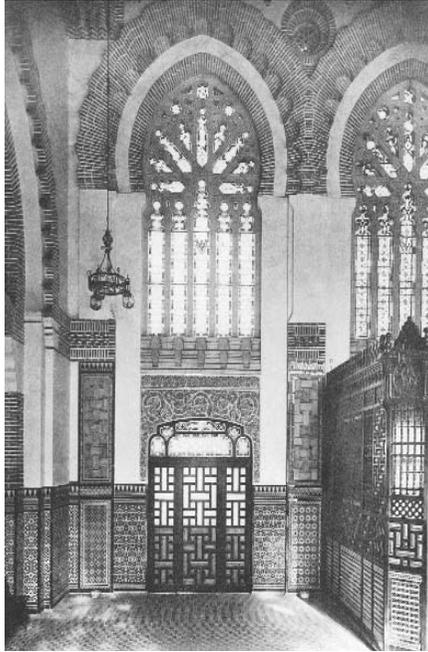
Fachada Principal -año 1919-

encarga al arquitecto de la compañía, D. Narciso Clavería y Palacios el proyecto de la nueva estación.

Narciso Clavería consigue con su diseño aunar los dos extremos de la concepción del edificio de viajeros, que desde el siglo XIX habían supuesto una constante polémica entre ingenieros y arquitectos: funcionalidad y estética. Representante de la tendencia historicista de la época, concibe una hermosa arquitectura neomudejar, llena de matices tanto cromáticos como materiales, sin dejar pese a ello, de ser funcional y moderna. El edificio se compone de un pabellón central flanqueado por dos alas laterales de menor altura, en uno de cuyos extremos se levanta la torre del reloj, elemento arquitectónico reservado hasta entonces a Iglesias y Ayuntamientos, símbolo del auge y la importancia que estas edificaciones adquirieron dentro de las ciudades.



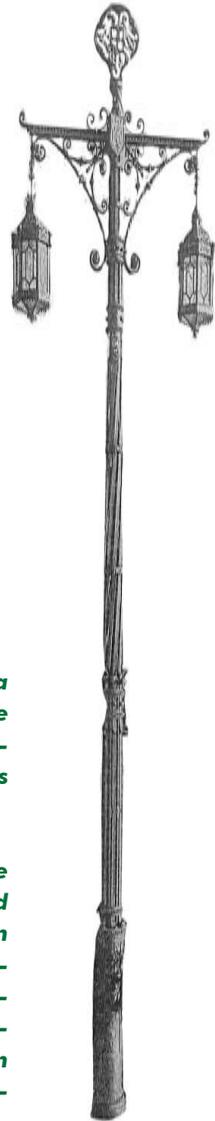
Llegada de Viajeros, Vista Lado Madrid



Entrada al Andén

los que se prolongan los arcos de herradura polilobulados y entrecruzados, los frisos de ladrillo, las almenas escalonadas, las armaduras de carpintería, los alicatados y las celosías que lo componen.

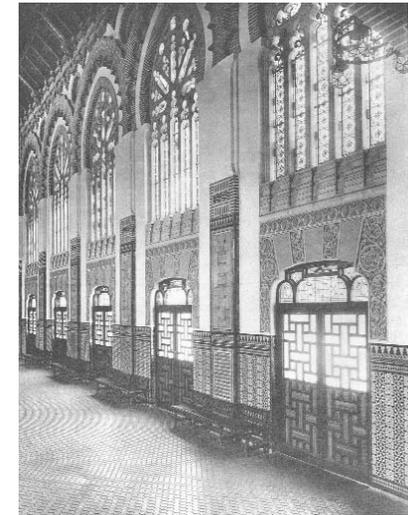
Como gran evolución, el 15 de noviembre de 2005 se inauguró la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Toledo. De esta forma se une con Madrid en un tiempo breve, en torno a 30 minutos sin paradas intermedias, frente a una carretera con gran volumen de tráfico y generalmente atascada en las horas punta. Así se mejoran los accesos a la ciudad de Toledo y la comunica-



La dirección y vigilancia de las obras estuvieron a cargo del ingeniero de caminos y director adjunto de la compañía, D. Ramón Peironcely. Su construcción fue asumida por el francés M. Hourdillée, sobrepasando su coste el millón de pesetas.

Artesonados, yeserías y zócalos son obras del ceramista toledano, Angel Pedraza y el maestro forjador Julio Pascual Martínez cinceló la cerrajería, las lámparas y los apliques.

El conjunto se completaba con edificaciones menores como el muelle de la pescadería, el pabellón de urinarios y el transformador de electricidad, a los que alcanza el gran concierto de oficios del edificio principal y en



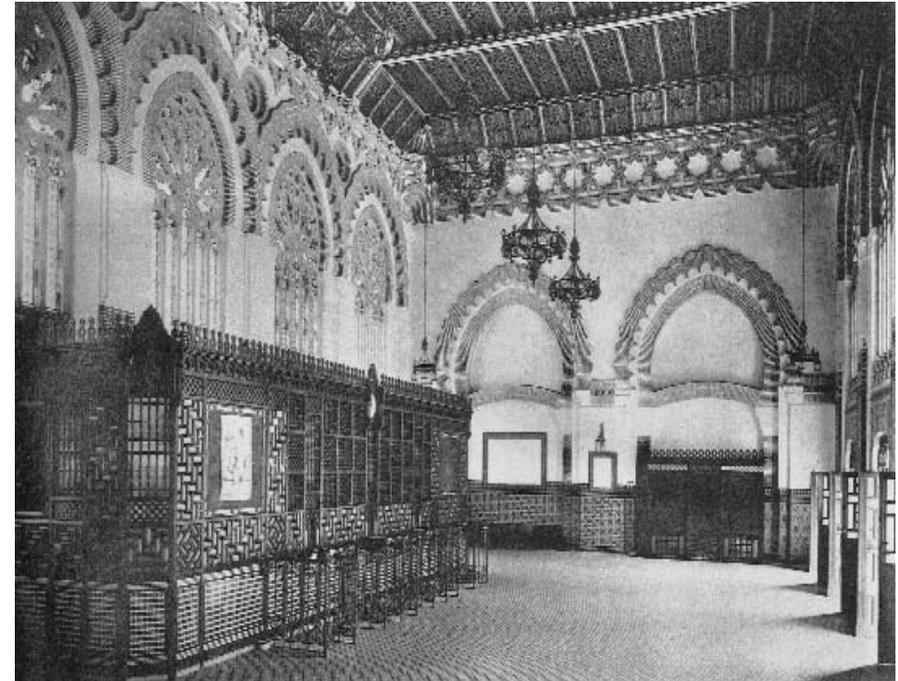
Detalle del Vestíbulo



Vista General Año 1919



Entrada del Patio
de Viajeros



Taquillas del Vestíbulo Principal

ción con Madrid ahorrando tiempo y facilitando el acceso, tanto al turismo, como a los habitantes de la capital toledana, en los que gran parte de éstos tienen su actividad laboral en la capital de España, percibiendo su ciudad más cercana a la urbe madrileña, lo que supone, además de un importante ahorro y mejora de vida de estos ciudadanos, una mejora del crecimiento económico para esta ciudad imperial.

A la inauguración de esta línea, además del presidente del Gobierno; D. Jose Luis Rodriguez Zapatero asistieron, el presidente de Castilla-La Mancha; D. José María Barreda, la ministra de Fomento; Dña. Magdalena Álvarez, el ministro de Defensa; D. José Bono, la presidenta de la Comunidad de Madrid; Dña. Esperanza Aguirre y el alcalde de Toledo; D. José Manuel Molina.

De esta forma Toledo ve nacer lo que es ya la tercera línea de Alta Velocidad en España después de la de Madrid-Sevilla y la de Madrid-Zaragoza-Lleida.





FICHA TÉCNICA

Datos del Original

Lápiz de color sobre tinta
Dimensiones; 350x640 mm
Escala; 1:150
Fecha; Noviembre 2005

Autor



U.N. PATRIMONIO Y URBANISMO

Jefatura de Gabinete de Oficina Técnica

Documentación Histórica

Dña. M^a Cruz Nieto Tortuero, Arquitecto
U.N. Estaciones de Viajeros

Levantamiento Planimétrico, Dibujo Autocad y Grafismo Cromático

Dña. M^a Victoria Ranz Casares, Arquitecto
U.N. Patrimonio y Urbanismo

Edición y maquetación del folleto histórico

D. Diego Núñez López

Fotomecánica

GRAFAMA S.L

Nuestros más sinceros agradecimientos por la colaboración de; Dña. Miriam de la Fuente Sánchez; Dirección General Servicios a Operadores de ADIF y D. Demetrio Rebollo Manzano; Jubilado de Renfe por la aportación de las inéditas fotografías de época de la ciudad de Toledo que han hecho posible la edición de este folleto histórico.