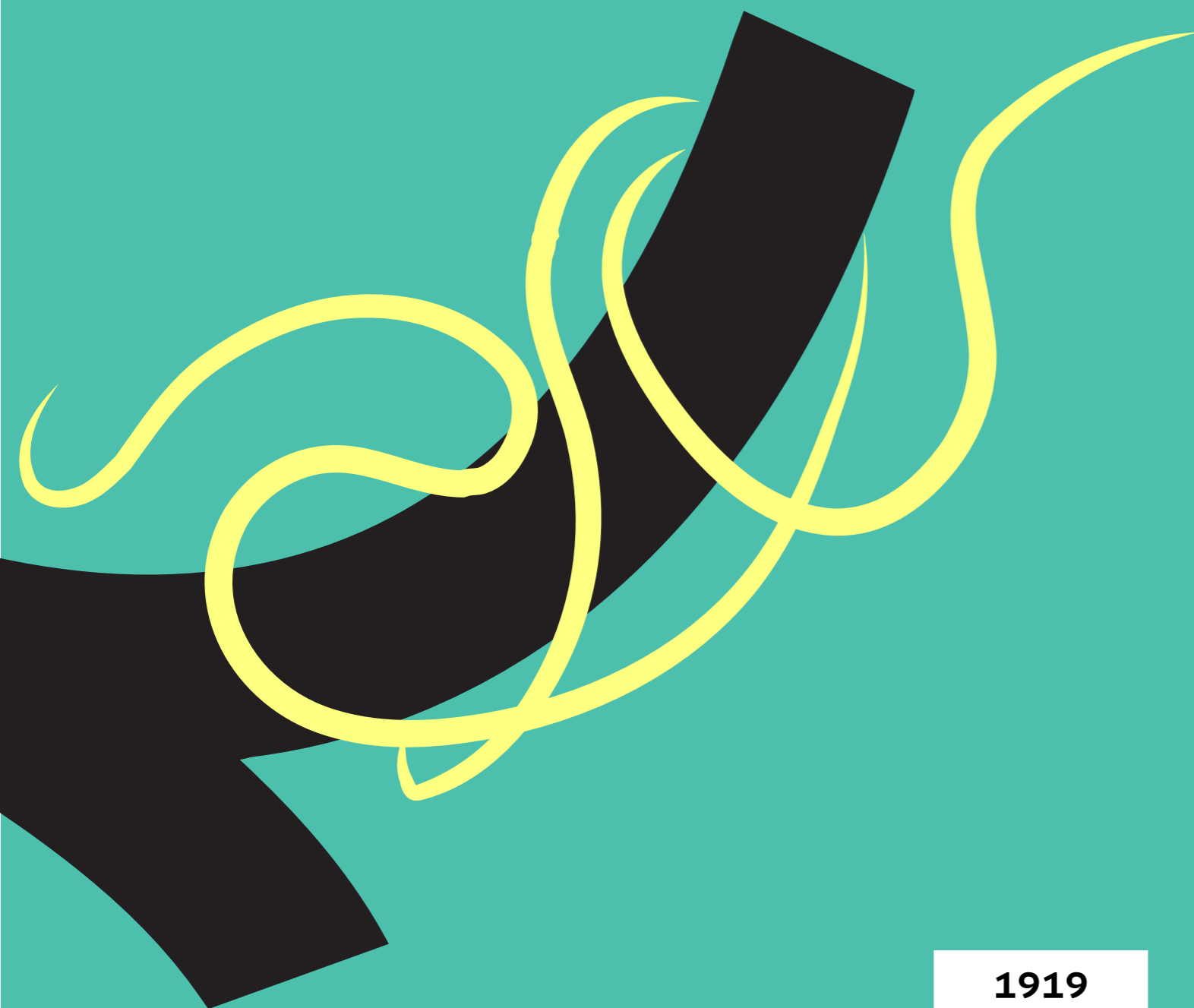


# 1



1919

# GARE DE CHEMIN DE FER DE TOLÈDE

DATE D'INAUGURATION :  
**1919**

LIEU :  
**TOLÈDE - ESPAGNE**

ARCHITECTE :  
**NARCISO CLAVERÍA Y  
DE PALACIOS**



Avec l'arrivée du train à Tolède en 1857, reliant la ville à la ligne qui unissait Madrid avec la côte du levant, une première gare est construite sur la promenade de la Rosa aux franges de la ville, dans le voisinage d'auberges et d'entrepôts. On prévoit alors, près du bâtiment principal, des jardins et de larges espaces permettant l'accès des voyageurs et des voitures. Cette première gare, œuvre de l'architecte Eusebio Page Albareda (1826-1900), rappelle celles de localités voisines comme Castillejos, Torrijos ou Bargas. Le bâtiment, un pavillon à deux étages et formes classiques, est dépourvu d'éléments décoratifs.

Au début du XXe siècle, en raison du nombre croissant de visiteurs, on envisage la construction d'une nouvelle gare pour remplacer l'ancienne, un projet dans lequel s'implique directement le roi Alphonse XIII (1886-1941). L'idée est de la doter d'une architecture digne de cette capitale historique. La Compagnie des Chemins de Fer Madrid – Saragosse - Alicante (MZA) prend en charge le projet qui est confié à Narciso Clavería y de Palacios, troisième Comte de Manille (Madrid, 1869-1935), qui avait travaillé auparavant à Madrid avec son maître Juan Bautista Lázaro de Diego (1849-1919). Les travaux commencent en 1914 sous la supervision de l'ingénieur français Édouard Hourdillé. La direction des travaux est confiée à Ramón Peironcely Elósegui (1862-1926), ingénieur de la Compagnie et la nouvelle gare est finalement inaugurée en 1919.

Le bâtiment principal est formé par un grand pavillon à un seul niveau éclairé de grandes baies avec vitraux, occupé par le hall des voyageurs et les guichets. Deux ailes à un étage accueillent le salon d'honneur et la cantine au rez-de-chaussée, et les logements du personnel au premier étage. Clavería adopte dans la gare et les pavillons auxiliaires un style néo-mudéjar, inspiré du couvent tolédan de Sainte Isabelle des Rois, avec des baies en arcs outrepassés polylobés, des merlons dentelés couronnant les murs décorés de bandeaux d'arcs entrelacés et d'une réticule de losanges. Le décor est réalisé par des artisans locaux Antonio Dorado et Eduardo Rivero. Une tour monumentale, qui évoque le style mudéjar de Teruel, plus



1919

# GARE DE CHEMIN DE FER DE TOLÈDE

DATE D'INAUGURATION :  
**1919**

LIEU :  
**TOLÈDE - ESPAGNE**

ARCHITECTE :  
**NARCISO CLAVERÍA Y  
DE PALACIOS**



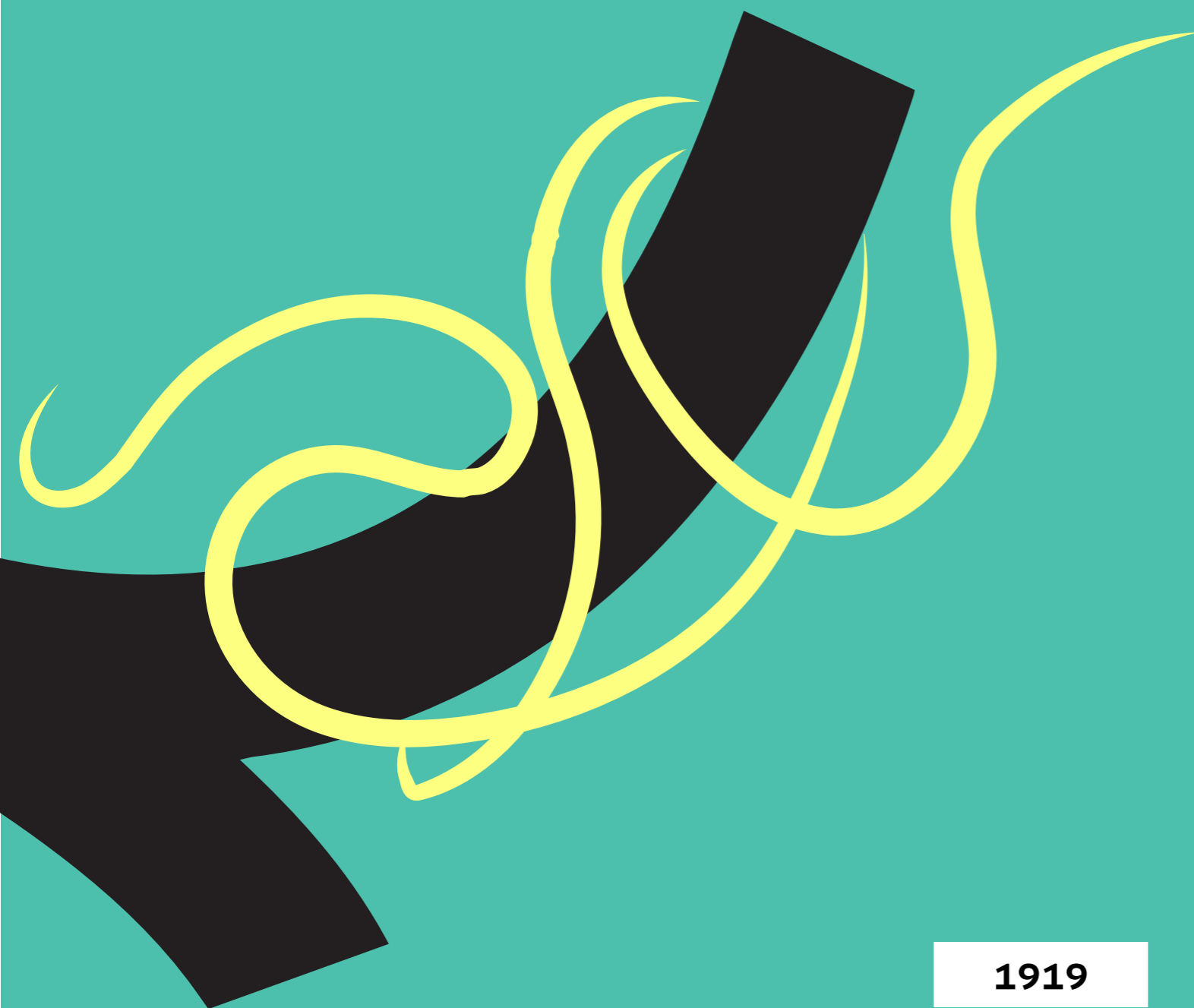
précisément les tours de Saint Pierre et Saint Martin, relie les quais à l'esplanade extérieure, passage réservé aux visiteurs de marque.

Le soin et la qualité du décor architectural témoignent du savoir-faire des artisans, rattachés à l'École des arts et métiers de Tolède. Les stucs, inspirés de la synagogue de Sainte-Marie-la-Blanche, sont réalisés par Ángel Pedraza Moriz (1889-1961). Les balustrades, les grilles, les lampadaires, les lampes et appliques sont dessinés par le célèbre maître forgeron Julio Pascual Martínez (1879-1967). Les miroirs ouvragés du salon d'honneur sont réalisés par le jeune dessinateur Cristino Soravilla y Rózpide (1900-1968). La menuiserie, des meubles de style classique, est commandée à l'ébéniste Jaime García Gamero, dont les ateliers se trouvaient à Santo Domingo el Real. Tous ces artisans ont été formés à l'École des Arts et Métiers, où plusieurs d'entre eux sont devenus enseignants. Certains éléments seraient toutefois commandés ailleurs, comme les carreaux de céramique provenant de l'usine de faïence Hijos de Justo Vilar de Manises (Valence).

L'usage du langage historiciste néo-mudéjar n'est pas surprenant dans l'architecture ferroviaire. Il est employé dans d'autres gares antérieures comme celle de Huelva, œuvre de Jaime Font y Escolá en 1880, celle de Séville-Plaza de Armas de l'ingénieur José Santos Silva en 1901 ou, par la suite, celle de Jerez de la Frontera, liée à l'Exposition Ibéro américaine de Séville de 1929. Clavería lui-même reprend le style néo-mudéjar dans d'autres gares de la province de Madrid, comme celle d'Algodor (1920), aujourd'hui abandonnée, et celle d'Aranjuez (1922). Le projet tolédan a néanmoins suscité un vif débat opposant les défenseurs du langage historiciste et ceux qui, comme l'ingénieur Vicente Machimbarrena Gogorza, directeur de l'École des Ponts et Chaussées, exigent « asepsie » et économie de moyens plus conforme au caractère industriel du bâtiment.

La gare de Tolède, déclarée Bien d'Intérêt Culturel (BIC) en 1991, a été restaurée en 2015, au moment de l'arrivée à Tolède de la ligne à grande vitesse.

# 1



1919

# TOLEDO RAILWAY STATION

OPENING CEREMONY:  
**1919**

PLACE:  
**TOLEDO - SPAIN**

ARCHITECT:  
**NARCISO CLAVERÍA Y  
DE PALACIOS**



Rail service reached Toledo in 1857, linking the city to the line from Madrid to the eastern coast. At that time, the first station was built on Paseo de la Rosa, on Toledo's outskirts, in a district where warehouses and inns were located. At the time, a large plaza with gardens and space accessible to travelers and carriages was planned, near the main building. This station, designed by architect Eusebio Page Albareda (1826-1900), resembles those in neighboring cities like Castillejos, Torrijos, and Bargas. The two-story building was plain and conventional, devoid of decorative elements.

In the early 20th century, increased passenger traffic spurred plans to replace the old station with a new one. Spanish king Alphonse XIII (1886-1941) became directly involved with the project. The idea was to endow the station with architecture worthy of Toledo's history as a capital city. The Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) Railway Company supervised the project, commissioning architect Narciso Clavería y de Palacios, third Count of Manila (Madrid, 1869-1935). Clavería y de Palacios had previously worked in Madrid with his master, Juan Bautista Lázaro de Diego (1849-1919). Ground was broken in 1914 with French engineer Édouard Hourdillé supervising the construction. The works were managed by MZA engineer Ramón Peironcely Elósegui (1862-1926). The ribbon was finally cut on the new station in 1919.

The main building consists of a vast single-level central section lit by large tinted-glass windows. It houses the ticket windows and concourse. Two two-story naves contain the reception rooms and a cafeteria on the ground floor, with housing for personnel upstairs. Clavería adopted a neo-Mudéjar style for the naves, inspired by the Toledan convent of Santa Isabela de los Reyes, featuring multifoil



1919

# TOLEDO RAILWAY STATION

OPENING CEREMONY:  
**1919**

PLACE:  
**TOLEDO - SPAIN**

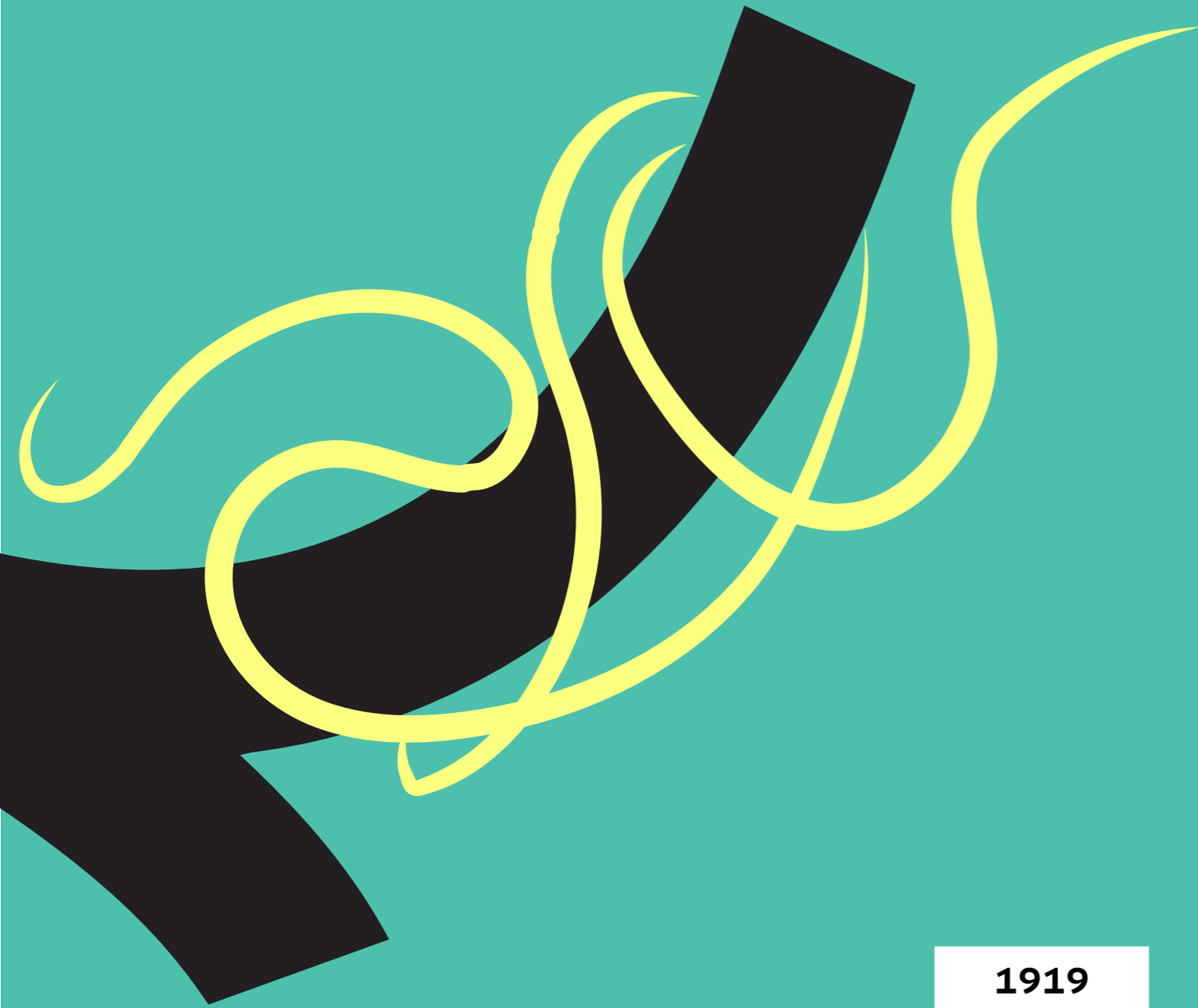
ARCHITECT:  
**NARCISO CLAVERÍA Y  
DE PALACIOS**



horseshoe arches, crenellated merlons crowning walls decorated with interlocking arch frameworks and a mesh of diamonds. Local contractors Antonio Dorado and Eduardo Rivero carried out the decorative work. A monumental tower, reminiscent of the Teruel Mudejar style – the steeples of San Pedro and San Martin, to be exact – connects the platforms to the outdoor mall. This passage is reserved for distinguished visitors.

The quality of and care for the architectural decoration attest to the knowhow of the artisans, associated with the Toledo school of arts and trades. The plasterwork, inspired by that in the synagogue at Santa Maria la Blanca, was carved by Ángel Pedraza Moriz (1889-1961). The ironwork railings, grills, lamp pillars, lamps, and wall-mounted lamps were designed by the famed master ironworker Julio Pascual Martínez (1879-1967). The ornate mirrors in the reception hall were the work of young designer Cristino Soravilla y Rózpide (1900-1968). Paneling and classical-style furniture were commissioned from cabinetmaker Jaime García Gamero, whose workshops were located in Santo Domingo el Real. All these craftsmen were trained at the school in Toledo, where several of them later became instructors. Nevertheless, certain components were ordered from other sources, like the ceramic tile, produced by the Hijos de Justo Vilar works in Manises (Valencia).

The use of historicist Neo-Mudéjar language in railway architecture is not surprising. It was also employed in the construction of other stations like the one in Huelva, designed by Jaime Font y Escolá in 1880 and the Seville-Plaza de Armas station, the work of engineer José Santos Silva in 1901. Later, Jerez de la Frontera railway station, linked to the 1929 Ibero-American Exposition in Seville, can be



1919

# TOLEDO RAILWAY STATION

OPENING CEREMONY:  
**1919**

PLACE:  
**TOLEDO - SPAIN**

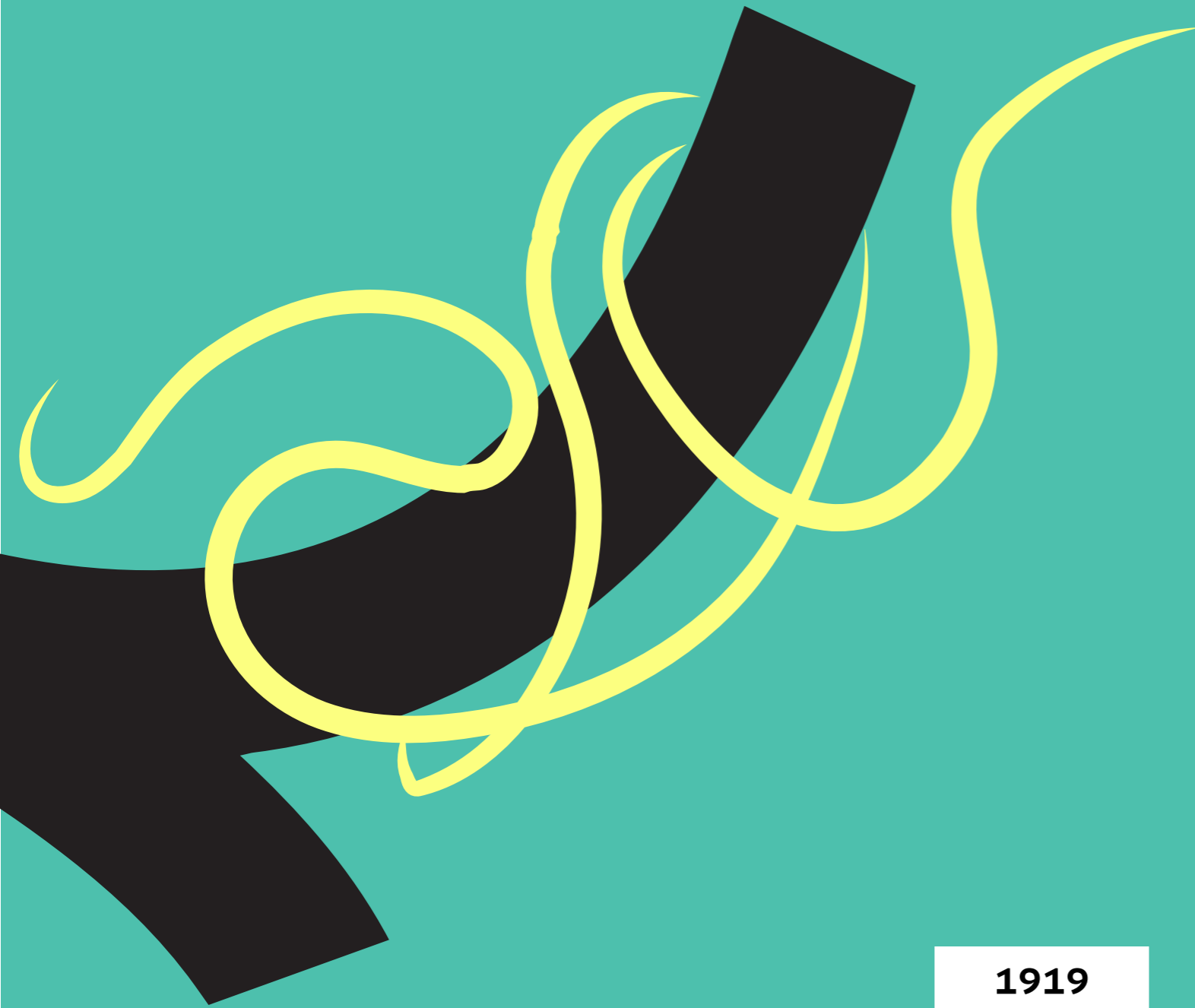
ARCHITECT:  
**NARCISO CLAVERÍA Y  
DE PALACIOS**



cited. Clavería himself adopted the Neo-Mudéjar again for other stations in Madrid province, like Algodor (1920), now abandoned, and Aranjuez (1922). The Toledan plans had nevertheless sparked a lively debate opposing advocates of historicist language and those who, like engineer Vicente Machimbarrena Gogorza, director of the Escuela des Caminos, demanded “asepsis” and an economy of means more in keeping with the industrial nature of the building.

Toledo railway station, declared a Property of Cultural Interest in 1991, was restored in 2015, when the high-speed train line was extended to Toledo.

# 1



1919

# ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE TOLEDO

FECHA DE INAUGURACIÓN:  
**1919**

LUGAR:  
**TOLEDO - ESPAÑA**

ARQUITECTO:  
**NARCISO CLAVERÍA Y DE PALACIOS**

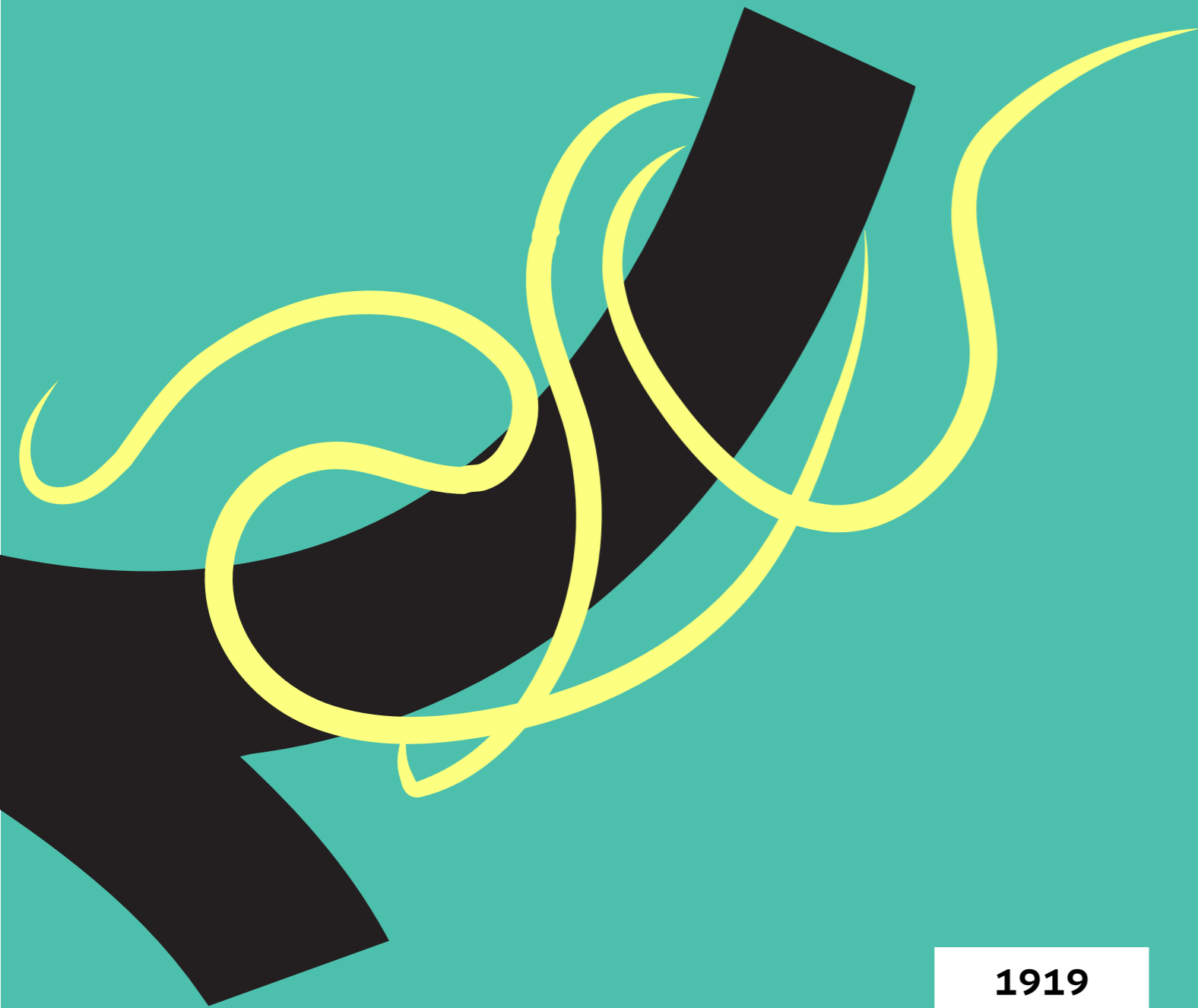


Con la llegada del tren a Toledo en 1857, vinculado a la línea radial que unía Madrid con la región levantina, la primitiva estación se ubica en el paseo de la Rosa a las afueras de la ciudad, en un entorno de posadas y almacenes. Se diseñarán entonces, junto al edificio principal, jardines y amplios espacios para el acceso de coches y viajeros. Esta primera estación, obra del arquitecto Eusebio Page Albareda (1826-1900), era similar a las existentes en localidades próximas a Toledo como Castillejos, Torrijos o Bargas. El edificio consistía en un pabellón de dos plantas y corte clásico, sin elementos decorativos.

En las primeras décadas del siglo XX, a la vista del creciente número de visitantes que llegan a Toledo, y con implicación directa del rey Alfonso XIII (1886-1941), se plantea la construcción de una nueva estación de ferrocarril que sustituya la vieja terminal y un diseño arquitectónico a la altura de la histórica capital. Se hace cargo del proyecto la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que confía su trazado a Narciso Clavería y de Palacios, tercer Conde de Manila (Madrid, 1869-1935), uno de sus mejores arquitectos, que también había trabajado en Madrid junto a su maestro Juan Bautista Lázaro. Las obras dieron inicio en 1914 bajo la supervisión del ingeniero francés Edouard Hourdillé, y la dirección de obras corrió a cargo de Ramón Peironcely Elósegui (1862-1926), ingeniero de la Compañía. Tras cinco años de obras, la nueva estación fue inaugurada finalmente en 1919.

El edificio de viajeros está formado por un pabellón central de una sola planta, iluminado por grandes ventanales con vidrieras, ocupado por el vestíbulo general y el despacho de billetes. Dos alas laterales, de dos plantas cada uno, acogen respectivamente el salón de honor y la cantina en la planta baja, así como la vivienda del jefe de estación y el personal en la planta alta. Clavería adopta en la estación y sus pabellones auxiliares un estilo neomudéjar, inspirado en el convento toledano de Santa Isabel de los Reyes, con el uso de arcos de herradura en marcados por un alfiz en todos sus vanos, remates almenados y paños decorados con retícula de rombos y arquerías entrelazadas. La albañilería artística se encargó a los artesanos locales Antonio Dorado





1919

# ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE TOLEDO

FECHA DE INAUGURACIÓN:  
**1919**

LUGAR:  
**TOLEDO - ESPAÑA**

ARQUITECTO:  
**NARCISO CLAVERÍA Y DE PALACIOS**



y Eduardo Rivero, Una monumental torre, que evoca el mudéjar turolense y, más precisamente, las torres de San Pedro o San Martín, cobija el acceso desde los andenes a la explanada exterior, reservado los visitantes ilustres.

El esmero del mobiliario y la calidad de la decoración dan testimonio de la pericia artesanal de sus ejecutores, vinculados a la Escuela de Artes y Oficios de Toledo. Las yeserías, inspiradas en la sinagoga de Santa María la Blanca, son obra de Ángel Pedraza Moriz (1889-1961). Las rejerías, lámparas, faroles y apliques son diseños del célebre maestro de forja Julio Pascual Martínez (1879-1967). Los espejos tallados del salón de honor, a su vez, son obra del jovencísimo dibujante Cristino Soravilla y Rózpide (1900-1968). La carpintería, en concreto los muebles de estilo clásico, fueron encargados al ebanista Jaime García Gamero, cuyos talleres se encontraban en Santo Domingo el Real. Formados en la Escuela de Artes y Oficios de Toledo, muchos de ellos impartirían asimismo clase en esta institución. Pero también se encargarían obras a otros artesanos de manufacturas no toledanas, como la azulejería proveniente de la fábrica de loza Hijos de Justo Vilar de Manises (Valencia).

No sorprende el uso de este lenguaje historicista, ya presente en otras estaciones de ferrocarril anteriores como la terminal de Huelva, obra de Jaime Font y Escolá en 1880, la estación de Sevilla-Plaza de Armas del ingeniero José Santos Silva en 1901; o la más tardía estación de Jerez de la Frontera, vinculada a la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929. El propio Clavería frecuentaría el estilo neomudéjar en otras estaciones de la provincia de Madrid, como la de Algodor (1920), hoy abandonada, y la de Aranjuez (1922). Aun así, el proyecto toledano suscitó un acalorado debate en la prensa entre los defensores del lenguaje historicista y aquellos, como el ingeniero Vicente Machimbarrena Gogorza, director de la Escuela de Caminos, que exigía «asepsia» y economía de medios en consonancia con el carácter industrial del edificio.

La estación de Toledo, declarada Bien de Interés Cultural en 1991, fue restaurada en 2015 con motivo de la llegada de la alta velocidad.