

Artesanía de vanguardia

BEGOÑA OLABARRIETA

Cien años después de su finalización, en 1917, la emblemática estación neomudéjar de Toledo ha sido sometida con éxito a una profunda reparación y restauración que le devuelven todo su esplendor. Unos trabajos que han combinado el saber artesanal con la investigación y el desarrollo de soluciones que la preparan para otros muchos años de idas y venidas de viajeros que llegan por tren a una de las ciudades más visitadas de España.



Hablar de Toledo es hablar de millones de viajeros que, año a año, llegan de todo el mundo para visitar su conjunto histórico y monumental. Lejos quedan aquellas seis horas en carro que la separaban de la capital, Madrid, en pleno siglo XIX. Hoy ese trayecto se realiza en menos de 30 minutos gracias a la Alta Velocidad que arriba a una de las estaciones más singulares de la geografía española y que, por sí misma, es un exponente de la mezcla de culturas y del desarrollo de las artes toledanas. Un edificio de estilo neomudéjar, declarado Bien de Interés Cultural en 1991, que gracias a los últimos trabajos de reparación vuelve a mostrarse a los ojos de viajeros y visitantes con el mismo esplendor que hace 100 años, cuando terminó su construcción.

La intervención, finalizada en el verano de 2016, no es la primera obra de remodelación a la que se somete el edificio. Adif ya llevó a cabo, también con la colaboración de Ineco como lo ha hecho en esta ocasión, una puesta al día, que concluyó en 2005, para recibir a la, tan ansiada, Alta Velocidad.

Pero 10 años más tarde, en 2015, los problemas estructurales y la necesidad de restaurar y arreglar algunos de sus elementos arquitectónicos y decorativos más importantes volvieron a hacer necesaria una nueva obra. Más que una reparación, podemos decir que la reciente actuación en la estación de Toledo ha sido una auténtica restauración de vanguardia artesanal.

Problemas estructurales

Cien años no pasan en balde y el deterioro de los materiales y las incidencias climáticas se empezaron a dejar sentir en la estación creando problemas en su es-

La intervención

- ▷ Reparación de la cubierta del edificio de viajeros:
 - ▷ Producción artesanal y sustitución de tejas tipo árabe, tejas vidriadas de color y piezas cerámicas en la crestería.
 - ▷ Sustitución de canalones, sumideros y bajantes.
 - ▷ Reparación de la red de saneamiento de pluviales que conecta las bajantes con el colector ubicado bajo el andén principal.
 - ▷ Acondicionamiento del cuerpo lateral izquierdo del edificio-primer planta y planta baja:
 - ▷ Saneamiento de la tabiquería y paramentos con eliminación de humedades.
 - ▷ Reparación de la carpintería exterior para estanqueidad de los huecos en fachada.
 - ▷ Restauración general de la torre:
 - ▷ Retirada de biodepósitos originados por la entrada de aves.
 - ▷ Saneamiento de cara interior de los paramentos de fachada y de techos.
 - ▷ Reparación de carpintería.
 - ▷ Sustitución de vidrios rotos para evitar la entrada de aves.
- Fachadas:**
- ▷ Cosido de grietas y eliminación de eflorescencias.
 - ▷ Restauración de las vidrieras del cuerpo lateral del edificio.

estructura. Una rotura de canalizaciones afectó a la parte inferior del edificio, a lo que se sumó el mal estado de la cubierta. Los muros de fachada también presentaban diversos daños, debido igualmente a la mencionada rotura.

Para solucionarlo se sustituyeron por completo todas las canalizaciones, planteando la sustitución de las bajantes de fibrocemento por bajantes de zinc, así como la red horizontal enterrada de aguas, instalando arquetas registrables a pie de cada bajante y en todos los encuentros.

Parte de los daños estructurales eran consecuencia del mal estado de la cubierta, al existir entradas de agua por la colmatación de las bajantes que producían el desbordamiento de las aguas de lluvia hacia el interior deteriorando los muros de fachada. Se hizo necesaria en-

Una estación para los nuevos tiempos

1914 fue un año decisivo para Toledo. Se conmemoraba el III Centenario de la muerte del Greco y la familia real se dejaba caer por ahí cada vez más frecuentemente para enseñar las grandezas de su patrimonio a los dignatarios extranjeros. El turismo empezaba a ser una incipiente promesa y la ciudad necesitaba una estación de ferrocarril a la altura, condición que la anterior, construida a finales del siglo anterior, no parecía reunir.

El encargo se realizó a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) y a uno de sus más destacados arquitectos, Narciso Clavería, marqués de Manila. El resultado, no exento de polémica dado que en aquel entonces se llevaba más la estética industrial que la historicista para este tipo de infraestructuras, fue un edificio de estilo neomudéjar.

No se escatimó en contratar a los mejores artesanos, los detalles de forja se encargaron al rejero Julio Pascual, y los característicos pináculos y otros elementos cerámicos a Ángel Pedraza. Curiosamente, fue un arquitecto francés, E. Hourdille, el encargado de recrear en este edificio esa mezcla tan española de culturas.

Finalmente, cuando concluyeron las obras en 1917, la estación era un conjunto que albergaba, al más puro estilo neomudéjar, un edificio de viajeros de una sola planta con cinco arcos de herradura apuntados como puertas de entrada, un vestíbulo con unas taquillas hechas con un forjado único y paredes revestidas, en su parte inferior, por mosaicos de azulejos.

Aparte de sus pináculos y otros elementos decorativos, hay dos curiosidades a mencionar en esta estación. La primera, la torre del reloj en el extremo izquierdo de la construcción, algo poco habitual en este tipo de construcciones y más propio de iglesias de estilo mudéjar o de edificios principales. El segundo, su actual capilla, en la que aún se ofician misas, y que en origen fue el despacho provisional del monarca Alfonso XIII en sus visitas a Toledo.

tonces su renovación, aprovechando para ello la misma teja antigua existente, al tiempo que se instalaron nuevos canalones de zinc colocando rebosaderos para que en caso de colmatación el agua salga directamente al exterior sin filtrarse hacia el interior de los muros de fachada.

Además, las grietas se cosieron mediante varillas de fibra de vidrio, restaurando posteriormente su acabado con materiales acorde con los elementos originales. Nuevos materiales para acabados artesanales.

Artesanía I+D+i

Uno de los sellos de identidad de la estación neomudéjar de Toledo son los pináculos que confieren una especial singularidad a sus fachadas. Unas piezas de crestería –castilletes de color verde y blanco– situadas en la parte alta del edificio que se encontraban muy deterioradas. Se hacía necesario sustituirlas, no sólo por la estética del conjunto, sino también por el riesgo de desprendimiento.

Hechas de una evolvente en cerámica esmaltada con el interior relleno por mortero de escoria y sujetas al muro a través de un redondo de hierro de 20 mm de diámetro, su deterioro se debía al aumento de volumen de los redondos de conexión por la expansión del material con la oxidación, y a la expansión del mortero de escoria por los fuertes cambios de temperatura.

Toledo registra importantes cambios térmicos entre el día y la noche, en especial en otoño y primavera, que si bien no afectaban a la envolvente de material cerámico, si alteraban la escoria interior cuya dilatación hacía reventar la envoltura exterior.

Recuperar estas piezas únicas ha sido un novedoso proyecto de I+D+i. Para encontrar la solución, un ceramista toledano experto en restauración de patrimonio recogió el testigo del autor original que realizó estas piezas hace un siglo, Ángel Pedraza.

Analizando el origen del problema, se descubrió que era necesario sustituir la conexión metálica que se expandía con la corrosión por otra basada en varillas de fibra de vidrio, y eliminar la mezcla de materiales, haciendo toda la crestería de un solo material cerámico.

El resultado final tuvo su complicación. En un principio, con la intención de mantener la idea original de cuerpo macizo, se hicieron pruebas de pieza completa en cerámica, pero era tal la masa que estallaba en el interior del horno al cocerlas. Finalmente, y mediante un sistema de artesano de ensayo-error, se llegó a una pieza hueca en su parte posterior utilizando los mismos materiales, colores y esmaltes que las piezas originales, pero sin la escoria. Al igual que hace un siglo no se producían dos piezas iguales, cada una también hoy tiene la mano diferenciadora de su creador.

El resto de elementos decorativos de la fachada, piezas curvas cerámicas vitrificadas de colores azules y marrones, así como tejas de pequeño tamaño situadas en el alero, también fueron restaurados por expertos utilizando materiales tradicionales y tecnologías de última generación.

Carpinterías

La tercera de las intervenciones fue la restauración de las carpinterías exteriores, constituidas por vidrios emplomados, dañadas en parte y con los perfiles de plomo que las unían fracturados.

De nuevo se buscó una persona con experiencia y que todavía conociera a fondo las técnicas de restauración de vidrieras en plomo, y en su taller se procedió a la sustitución de algunos elementos deteriorados y, en algunos casos, a la totalidad de la ventana cuando el emplomado no era recuperable. Cercos, carpinterías y fraileros de madera se restauraron igualmente, devolviéndoles el color original, pero tratados con productos de conservación de última generación.

Por último, y en otro proyecto independiente, adjudicado en julio, Adif completó toda la intervención con la restauración de las grandes farolas de forja de la estación, que se han impermeabilizado y reparado, además de renovar el sistema de alumbrado con tecnología LED. ■