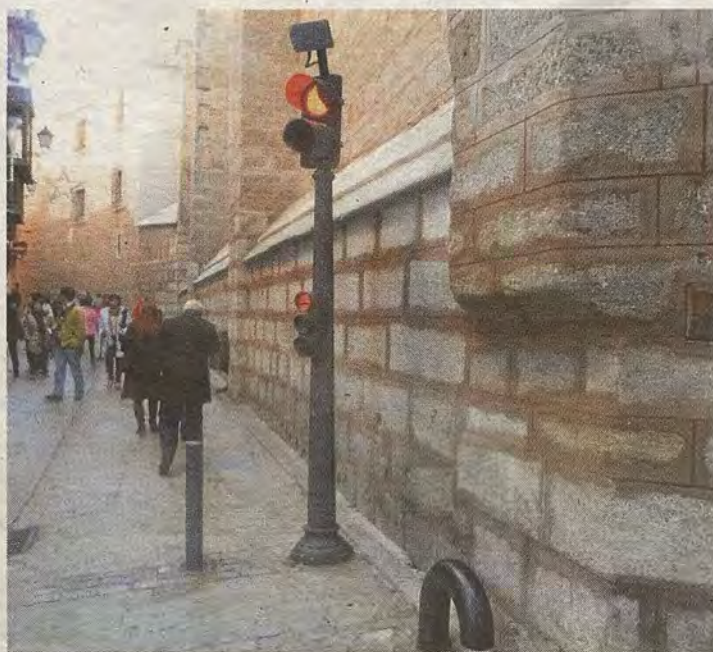


Vivir Toledo



El semáforo que está instalado en la zona peatonal

Garage "PRADA,"

Edificio construido expresamente para dicho fin
 Jaulas independientes. -- Abonos mensuales a todos los servicios. -- Venta de aceites de todas las marcas. -- Gasolina.
 -- Accesorios a precios reducidísimos, surtido completo. --
 Taller de reparaciones, a cuyo frente figura un competente mecánico.
 Representación de los Automóviles STUDEBAKER, los mejores coches americanos.
 Exposición de sus diferentes modelos. CALLE NUEVA, 16.
 El Garage tiene amplia y fácil entrada para los coches, hallándose situado a CINCUENTA METROS de la Puerta de Bisagra. - TOLEDO

Anuncio de 1924 publicado en *El Castellano*

Cajetín del interruptor colocado en 1924

DON GREGORIO LEDESMA Y NAVARRO,

Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad

HAGO SABER:

La creciente actividad de la vida moderna, con el constante aumento de tráfico con ocasión, si en cualquier ciudad origina un difícil problema de circulación ordenada, en Toledo, por su peculiar estructura de calles angostas y escasos plazas, este problema adquiere especial importancia. Asimismo, sorprendente e inesperado todo peligro para el viajero a pie y evitado únicamente a los conductores de vehículos, ha sido constante preocupación de esta Alcaldía Presidencia.
 Preciso para evitar descongestionar el centro de la Ciudad de la aglomeración de coches de propiedad privada, de servicio público y de líneas a diversos puntos de la provincia que, volutas, dificultan la circulación y complican el tráfico normal y corriente por las calles de la Ciudad.
 En consecuencia, desde hoy queda establecido el régimen de «situación-fijos» y de dirección única de marcha para toda clase de vehículos y caballerías.
 Para evitar, por otra parte, la pérdida de tiempo al problema de todo que se quiere reducir al mínimo las probabilidades de accidente, según la consideración, así, y desde de ahora para que en lo sucesivo, se vea forma grupo en las aceras de los calles y en las plazas públicas, especialmente en Zocodover, Calle del Comercio, Castro Calles y Hombre de Palo, por ser este sitio los de mayor tránsito, y que se procurará, desde siempre por el Jefe de Obras, un taller de las obras, en previsión de posibles accidentes.
 De acuerdo con estas consideraciones, se dispone:

Bando de 1928 sobre la circulación de vehículos en la ciudad de Toledo

El primer semáforo en los muros de la catedral de 1926

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN
TOLEDO

En febrero de 1611 se pregonó en Zocodover una pragmática de Felipe III restringiendo el uso de coches tras oír a los arbitristas toledanos interesados en mejorar la crisis del reino y evitar el despilfarro. En 1896 el alcalde Lorenzo Navas firmó un bando para ajustar el paso de carruajes y los aguadores con sus jumentos; se restringía el tiempo de descarga, la obligación para los carros de llevar faroles por la noche y circular por la derecha, bajo multas comprendidas entre las 5 y las 50 pesetas. A comienzos del XX ya rodaban los modernos automóviles de bronquíticos motores y roncadas bocinas por las calles toledanas, repletas de historia, pero faltas de anchura.

La burguesía local fue cambiando las mulas por los caballos de vapor. En la prensa se anunciaban elegantes vehículos *Chevrolet, Citroën, Renault, Fiat, Ford, Packard, Studebaker* y, por supuesto, *Hispano Suiza*, cuyos agentes se localizaban en las calles del Comercio y Nueva. Surgían talleres mecánicos en patios, corralizas y plazas como Santa Úrsula, el Corral de Don Diego, San Cristóbal o en los paseos de Recaredo y de la Rosa, alquilándose «jau-

las» independientes para cada vehículo. En 1926 un Ford se anunciaba por 4.500 pesetas y 4.750 si disponía de arranque eléctrico, mientras que el litro de gasolina costaba 60 céntimos y una bicicleta 125 pesetas; el jornal diario de un obrero sin cualificar no llegaba a las siete pesetas, un café 25 céntimos y un periódico 10.

Lo cierto es que el tránsito de gentes y vehículos se iba complicando cada vez entre la puerta de Bisagra y el centro de Toledo.

En 1912 el edil Ortiz Pedraza vedaba la circulación rodada por la calle del Comercio durante las horas vespertinas y de paseo. En los años veinte Bisagra era ya un auténtico embudo que mezclaba el paso en todas las direcciones de viandantes, caballerías, carros, autos y los primeros autobuses de línea. La angostura de las calles, más que el número de coches, propiciaba el encuentro de vehículos, en sentido contrario, sin posibilidad de cederse el paso entre sí, creciendo los incidentes de todo tipo y las sucesivas ordenanzas para fijar trayectos obligatorios, prohibiciones, velocidades máximas, las paradas de «coches al punto», carteles, avisos y, por supuesto, los primeros guardias para estos menesteres.

En 1912 Bisagra era ya un embudo con caballerías y autos

La solución a un problema

En 1923 aparecían en Zocodover los primeros surtidores de gasolina pensados para atender a los viajeros que, «al visitar esta hermosa capital», tendrían las mismas facilidades como ya ocurría en las «más importantes de España». En el mes de junio, el diario *El Zoco* exponía la urgente necesidad de descongestionar el centro de Toledo, especialmente en «las horas en que la calle del Comercio sirve de paseo». De inmediato, el Ayuntamiento estudió la dirección única desde Zocodover hasta la plaza del Ayuntamiento, permitiendo en Hombre de Palo que carruajes y vehículos subiesen por Nuncio Viejo para volver por las calles de Jardines, Plata, Belén y Comercio a Zocodover. A pesar de este plan, lo cierto es que Hombre de Palo, mantuvo el doble sentido, siendo frecuente la concurrencia —derivada en el intercambio de voces y disputas— de dos vehículos en dirección contraria. Esta realidad hizo que en el mes de noviembre se arbitrara una solución: instalar un sistema de «timbres eléctricos y campanas» para regular el paso de modo alternativo, tarea que concluyó en febrero de 1924. El mecanismo no era un ingenio automatizado por períodos fijos de tiempo. Funcionaba gracias a dos guardias durante el horario comercial, de manera que, al entrar un vehículo por un extremo de la citada calle, el agente avisaba de ello mediante un pulsador que activaba una bombilla y un timbre para que, en el extremo opuesto —pues

el trazado acodado de la vía impide la completa visión de ella—, el otro agente detuviese la posible irrupción de cualquier carruaje.

Los pulsadores eléctricos se instalaron en unas pequeñas cajas empujadas en la pared, con su correspondiente cerradura. La situada en las Cuatro Calles, se alojó en el inmueble que hace esquina Hombre de Palo con Chapinería. El otro registro aún pervive en su lugar, concretamente en el contrafuerte catedralicio que delimita Hombre de Palo con Arco de Palacio, perviviendo aún la puertecilla metálica del hueco habilitado en 1924. Sobre ella, todavía queda a la vista parte de la huella rehundida que fue preciso hacer para alojar el cable eléctrico que subía verticalmente hasta un punto donde se transformaba en un trazado horizontal y aéreo a lo largo del muro catedralicio y las casas particulares hasta llegar a las Cuatro Calles. Esta novedosa solución tuvo corta vida, pues en octubre de 1928, el alcalde Gregorio Ledesma y Navarro, decretaba la dirección única desde Nuncio Viejo hacia la calle del Comercio, prohibiéndose el sentido inverso.

En el siglo XXI, Hombre de Palo aún continúa siendo clave para gestionar el tráfico en el centro. Junto al recuerdo de aquel primitivo semáforo, instalado en los «felices años veinte», tres soluciones vanguardistas le acompañan: unos temerosos diodos led de rotundo color rojo, un artilugio que se escamotea en el suelo y un interfono para hablar con el «más allá» a fin de implorar el paso a lomos de un avieso vehículo de motor por la antigua Alcaná medieval.