

VIVIR TOLEDO

Nació como un pintoresco anillo turístico sobre humildes barrios. Acabó en un foco de disputas técnicas, sociales y costes

Orígenes y adversidades de la Ronda Cornisa (1924-1983)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN

En 1924, el periodista toledano Santiago Camarasa, defensor de los valores históricos y artísticos de su ciudad, publicaba el opúsculo *La antigua Ronda y la nueva Ronda o Carretera de Circunvalación*. Principiaba con su admiración hacia Benigno de la Vega-Inclán y Flaquer, II marqués de la Vega-Inclán, creador de la Casa Museo del Greco (1910) desde la Comisaría Regia del Turismo y Cultura Popular que dirigió entre 1911-1929. Su imagen de mecenas ha sido revisada en estudios recientes (entre otros, R. Kagan, 2013 o A.C. Lavín, 2016) que repasan también su faceta de marchante y agente de coleccionistas foráneos atraídos por el patrimonio artístico español.

El citado folleto revela que, para dar empleo a los muchos parados existentes, el Comisario había adelantado fondos e instado al Ayuntamiento y al Directorio de Primo de Rivera para arreglar la vía que ceñía la fachada sur de Toledo, entre los puentes de San Martín y Alcántara, por lo que el autor propuso renombrar las Carreras de San Sebastián como Ronda del Marqués de la Vega-Inclán. Según Camarasa, se convertiría en una nueva ruta turística, un «lugar de meditación» y «de recreo del alma» ante el Tajo y los cigarales. Añadía que sería «un ramal de carretera» que uniría los accesos procedentes de Ciudad Real y Navalpino, pudiéndose ceder a Obras Públicas para «ampliar» por aquí la red provincial de carreteras.

La Nueva Ronda

El historiador Manuel Castaños y Montijano glosaba en la revista *Toledo* (1924, núm. 209) la publicación de Camarasa y la iniciativa de Vega-Inclán ante Primo de Rivera para transferir re-

Los vacíos caminos y rodaderos de la fachada sur de Toledo. Arriba, hacia 1898 (Foto Lacoste). Debajo, en la imagen de Hauser y Menet (c. 1932) aparecen las casas de canon levantadas años atrás en las Carreras de San Sebastián

curso a la ciudad a fin de ejecutar aquella circunvalación interior. Los dos reivindicaban recuperar el ceñidor medieval de la ciudad, especialmente desde el puente de San Martín, siguiendo por los muros y torreones de la Judería, el Tránsito, las carreras de San Sebastián y la torre del Hierro hasta el postigo de Doce Cantos. Apoyaban rescatar los vestigios ocultos por el acopio de seculares escombros como sucedía en el paseo de Cabestreros. El núcleo central de la Nueva Ronda era el tramo entre Gilitos y la plaza de Don Fernando, es decir, las citadas Carreras de San Sebastián, pues allí persistía la huella del antiguo camino de ronda (o adarve) sobre las murallas del Tajo, estructura idealizada por el alarife municipal Arroyo Palomeque en una panorámica de Toledo dibujada hacia 1720.

En 1924 se iniciaron los trabajos de la Ronda Nueva limpiando «de brozas y basureros» antes de levantar las nuevas casas y plantar árboles para «embellecer a aquellos inmundos parajes». En los primeros meses se arregló la terriza y serpenteante bajada del Calvario junto a Gilitos. Se apisonó la arena del camino existente ante la iglesia de San Sebastián y el tramo entre San Lucas y Doce Cantos y se suavizaron algunas cuestas con el objeto de

facilitar el paso de los automóviles. Sin embargo, a mediados de año, el cese de las obras demostró la magra inversión y un proyecto poco ambicioso. No se logró la ruta turística. Tampoco la redención de los barrios aledaños, siempre en el olvido, poblados por personas marginadas, vituperadas por sus conductas desde la prensa y, en ciertas fechas, llamadas para entregarlas caritativas raciones de comida. En los años treinta las sociedades obreras aún denunciaban el abandono que padecía la población residente en las inmediaciones del río.

Carreras, Ronda y Cornisa

Camarasa apuntaba edificar casas en la Nueva Ronda para mitigar la falta de viviendas en un hermoso lugar «por su orientación y ventilación». Sugirió ceder suelo gratis y premiar a las «más típicas, amoldadas al carácter de la ciudad». Recordemos que, desde años atrás, el Ayuntamiento ofrecía solares en zonas marginales, bajo el pago de un canon anual, a quienes levantasen de su bolsillo la casa previamente visada por un arquitecto. Entre 1924 y 1936, en las Carreras se tramitaron más de una veintena de viviendas, de planta baja, bajo los rodaderos del Calvario, San Cipriano, la explanada de los Melojas, el Seminario o el paseo de la Cruz Verde.

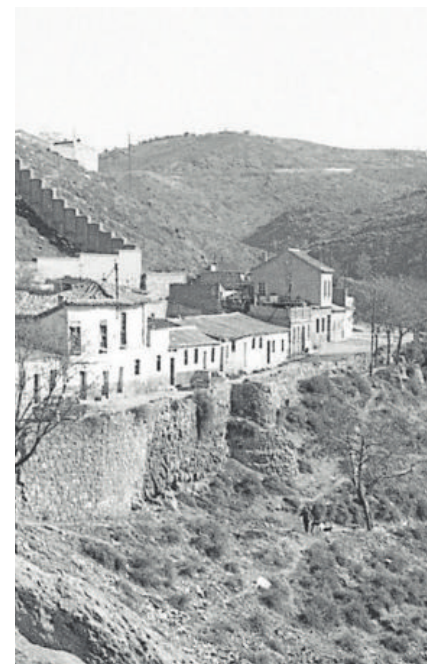
Años después, en el Plan General de Ordenación de 1943, su redactor, el arquitecto Rodolfo García-Pablos, mantuvo la concebida ronda. Planteó bordear la iglesia de San Lucas, crear un paso sobre la calle del Barco para enlazar con las Carreras de San Sebastián y adecantar la vía hasta Gilitos, entonces cuartel de la Guardia Civil. Desde allí seguiría por la ladera del Tránsito, hacia la calle y bajada de Santa Ana, concluyendo en el puente de San Martín. Pero nada de esto cuajó en aquellos años de posguerra.

Entre 1967 y 1969, el Ayuntamiento contrató un préstamo oficial para la anhelada circunvalación y facilitar el tráfico rodado. En 1970, en Doce Cantos, empezaron los trabajos de la Ronda Cornisa, nombre técnico que haría fortuna de inmediato. En 1972 una amplia calzada que ceñía el ábside de San

Lucas había llegado a la travesía de San Pablo. El segundo tramo fue crear un paso sobre la calle de Barco y enlazar con las Carreras de San Sebastián. Allí partía otra sección hasta Gilitos, desapareciendo en 1977 las últimas casas de canon. La siguiente fase de la Cornisa continuaría hacia la calle de Reyes Católicos, bajo el paseo del Tránsito, a partir del túnel ya concluido al pie de Gilitos. En 1978, ante la presión vecinal contraria a perder aquel pulmón verde y trastocar la Judería, la última corporación del franquismo desistió del proyecto.

En 1979, para buscar una solución, el nuevo Ayuntamiento convocó un concurso de ideas. Fue elegida la firmada por el «pintor-artista Jule», los ingenieros J. Suardiá y A. Collado con el arquitecto M. Santolaya. Proponían que la Cornisa recorriese la ladera del Tránsito con vías peatonales y miradores hasta enlazar con las calles de Victorio Macho y Santa Ana. Era preciso expropiar ciertos edificios antes de bajar, tras la Escuela de Artes, hacia los patios del ya cerrado Matadero para finalizar en el Paseo de Recaredo. En 1982, el Ministerio de Cultura declinaba llevar la Cornisa hasta ese punto, pues prefería crear bajo el paseo del Tránsito tres planas de aparcamiento y un rotor para que los vehículos pudieran regresar por las Carreras hacia el puente de Alcántara.

En 1983 caducaron los esfuerzos municipales para hallar una solución y por ello se perdieron los 120 millones que aportaría el MOPU. Desde 1986, el túnel anejo a Gilitos sería un acceso de vehículos a la estrenada sede de las Cortes de Castilla-La Mancha. Hoy la actual Cornisa ha revalorizado la función residencial de su entorno. Lejos queda la idea de convertir esta vía, en 1924, en un tramo de «carretera provincial».

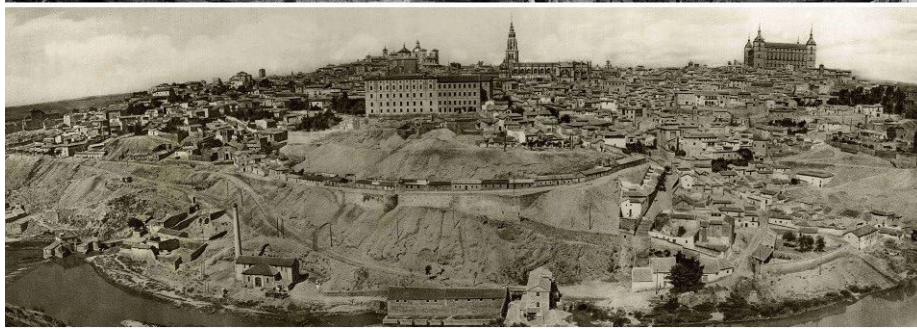


Viviendas particulares en las carreras de San Sebastián poco antes de su total derribo en 1977. FOTO RAFAEL DEL CERRO

Vivir Toledo. Orígenes y adversidades de la Ronda Cornisa (1924-1983)

(Publicado el 26 de marzo de 2023)

1. Los vacíos caminos y rodaderos de la fachada sur de Toledo. Arriba, hacia 1898 (Foto Lacoste). Debajo, en la imagen de Hauser y Menet (c. 1932) aparecen las casas de canon levantadas años atrás en las Carreras de San Sebastián



2. A la izquierda, el marqués de la Vega-Inclán retratado por Sorolla. A la derecha, el periodista Santiago Camarasa



5. Dos fotos de 1983. A la izquierda, el paseo de Cabestros, bajo el Corralillo de San Miguel. A la derecha, vista de Gilitos junto al Tránsito. Archivo Municipal de Toledo



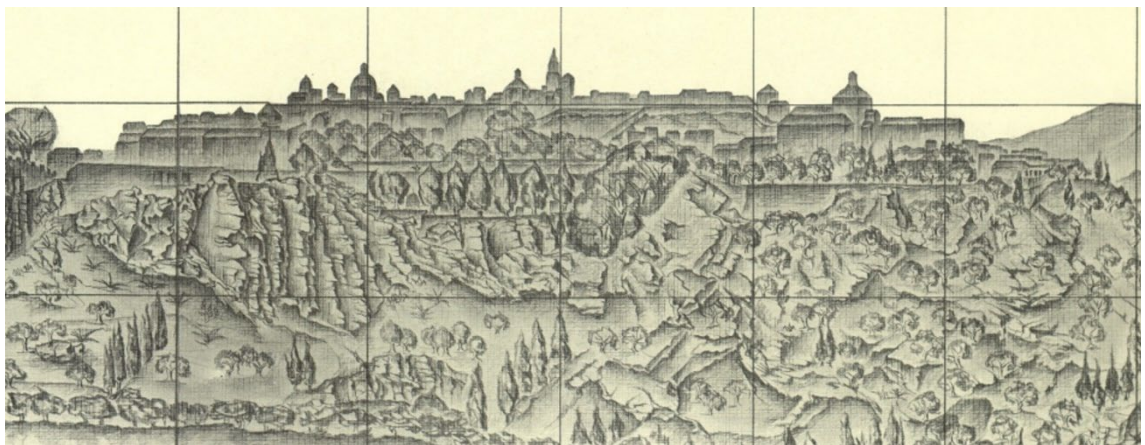
6. Estudio previo de la nueva Ronda Cornisa firmado por el arquitecto Rodolfo García-Pablos en 1964. Archivo Municipal de Toledo



7. Viviendas particulares en las Carreras de San Sebastián poco antes de su total derribo en 1977. Foto Rafael del Cerro



8. Fragmento dibujado por el pintor-artista Julio García *Jule* que, junto a dos ingenieros y un arquitecto acompañaba la idea elevada al Ayuntamiento en 1980 para cerrar la Ronda Cornisa. En el tramo central se aprecia el recorrido propuesto desde Gilitos (borde derecho) por el Tránsito hasta la calle de Santa Ana (borde izquierdo). Archivo Municipal de Toledo



9. Arriba una de las últimas viviendas a canon en las Carreras de San Sebastián en 2010 (Foto Rafael del Cerro). Debajo el lugar donde concluyó la Ronda Cornisa, en 1979, y el túnel construido para proseguir hacia el paseo del Tránsito (Google Maps, 2023)

