



Autobuses de línea y de servicios discretos, en los años treinta, saliendo de Zocodover hacia la calle de las Armas

Vivir Toledo

Una estación de autobuses en la puerta de Bisagra

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN
TOLEDO

En 1864, el Ayuntamiento de Toledo acordaba ampliar la glorieta central de paseo existente en Zocodover para unirla a los soportales del Reloj, obra que, en 1925, se deshizo para volver a la anterior forma. Se abrió una calzada paralela al Arco de la Sangre hasta la subida al Alcázar y se mermó la zona peatonal, dotándola además de urinarios subterráneos. A pesar del público rechazo de Santiago Camarasa, director de la revista *Toledo* y quienes amaban los valores del histórico «Zoco», la reforma se efectuó en 1926. El motivo venía ante el embudo que era la plaza y unas bocacalles incapaces de digerir todo tipo de carruajes, apiñándose en ella coches de tiro, ómnibus, mercancías, transeúntes, trajinantes, etc. Tras la obra se limitaría el estacionamiento de los autobuses de línea, siendo obligado rodear la glorieta para entrar o salir de la plaza.

En un artículo anterior ya referimos que, en 1907, nació *La Automovilista Toledana*, empresa pionera en em-

plear coches a motor para llevar viajeros a Bargas y Los Navalmorales, que luego asumió *La Hispano-Toledana*. En 1921, *Serrano y Compañía* abrió la línea a Menasalbas y *Autos-Alegre*, hacia 1922, gestionaba la unión con Bargas. En 1930, *Sayalero-Galiano* (en Venancio González, 6) y *Continental-Auto* (Zocodover, 5) servían la línea con Madrid y otras sociedades lo hacían con San Pablo de los Montes, Los Yébenes-Consuegra-Madrirdejos y Torrijos-Almorox-Méntrida. En 1933 la empresa Galiano ya despachaba autobuses diarios de ida y vuelta a Talavera.

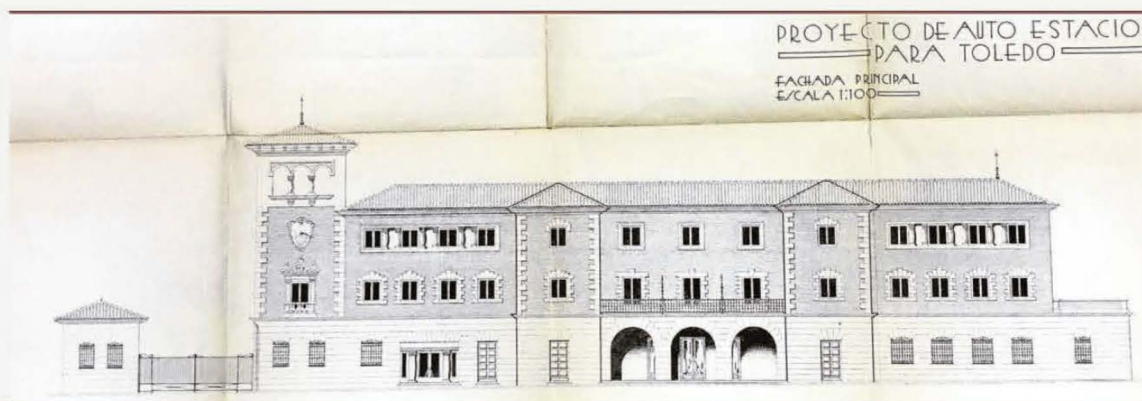
A este grupo de líneas se unían los «autocars» de turistas que, al menos, desde 1919, llegaban para conocer Toledo o vivir el Corpus Christi. En 1928, como ejemplos singulares, citemos una expedición de la Sociedad Físico-Química y la de 150 visitantes inscritos en la apertura oficial de la Casa de Velázquez en Madrid. El 15 de noviembre de 1930 fueron once los autobuses que traían a 300 farmacéuticos de toda España con motivo del centenario de su colegio profesional. En aquellos momentos los vehículos ya eran totalmente cerrados, con treinta asientos

y serios apuros para circular por la calle del Arrabal. Esto hacía que los autocares de excursionistas parasen fuera de la puerta de Bisagra. En febrero de 1933, la empresa S.A. *Auto-Estaciones*, constituida en Madrid un mes antes, pedía al Ayuntamiento la cesión de aquel lugar extramuros. Deseaba crear terminales en ciudades cuyo centro solía agrupar las líneas de viajeros más las que circulaban y se estacionaban «a su placer», sin atadura de horarios e itinerarios.

En Toledo pedían la cesión gratuita de una parte del actual paseo de Sisibuto, entre la nueva Escuela Normal -cuyas obras estaban en curso desde 1929- y la bajada a la puerta Nueva. La empresa levantaría a su costa un complejo por el que pasasen obligadamente los vehículos de viajeros y mercancías durante cincuenta años de explotación, abonando un canon a la ciudad más la entrega de la terminal al finalizar dicho plazo. Un mes después, en mayo de 1933, *Auto-Estaciones* expuso habilitar unos talleres frente a la Alhóndiga, pues era el paso de la carretera de Madrid hacia Ciudad Real, y crear en Zocodover un apeadero para



Proyecto de estación de autobuses de Talavera de la Reina y el edificio de Quejereta Rueda inaugurado en 1950. Archivo Municipal de Toledo. Colección Luis Alba



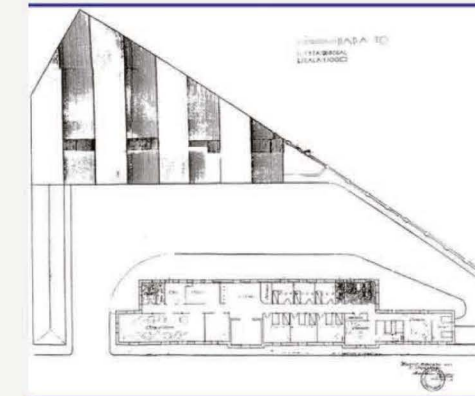
Alzado de la terminal de autobuses de Toledo, con hotel incluido, ideada por Severiano Sánchez Ballesta (1933). Archivo Municipal de Toledo

atender los servicios a la estación de tren.

En el seno de la Corporación municipal se estudiaron informes, «en principio» favorables, con todas las cautelas sobre la viabilidad económica, el carácter de ser un monopolio y cuidando que, caducada la concesión, la ciudad no tuviese perjuicio alguno. El 27 de noviembre de 1933, el Ayuntamiento aprobó la propuesta y la concesión de la estación de autobuses durante el plazo solicitado. Pero, meses después, acogiéndose a una cláusula alusiva al plazo de ejecución del proyecto, se dio por declinado el 30 de julio de 1934. Entonces se acordó que el solar se cediera a la Cruz Roja, interesada en edificar un «Dispensario mé-

dico quirúrgico». *Auto-Estaciones* recurrió esta decisión al señalar que su demora se debía a la espera de ciertas notificaciones de Obras Públicas.

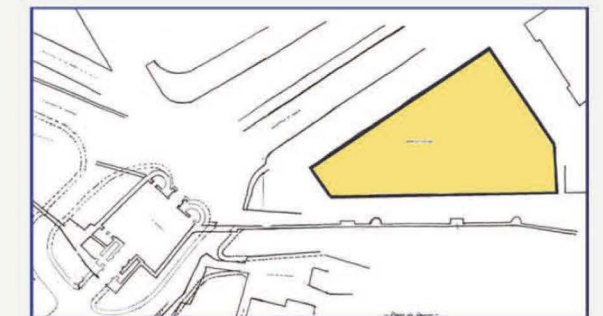
Nuevas reservas municipales dilataron el asunto que, al estallar la guerra, quedó postergado. En 1940, la empresa volvió a reclamar al Ayuntamiento hacer uso del permiso obtenido en 1933, sin embargo, ahora la Junta de Recuperación Artística se oponía a edificar nada ante las murallas, además de verificarse la pequeña extensión del lugar para acoger vehículos mayores y la fragilidad del suelo que ya se «comía» los cimientos de la vecina Escuela Normal. Por otra parte, *Auto-Estaciones*, al saber de la creación de un barrio en la Vega Baja por parte de la



Plano general de la estación de autobuses proyectada para Toledo por Sánchez Ballesta en 1933. Archivo Municipal de Toledo



Disposición de la zona de paseo, casi semicircular, que tuvo Zocodover entre 1864 y 1926. Foto de J. Laurent posterior a 1872.



Terreno señalado, en 1933, para la estación de autobuses de Toledo extramuros de la puerta de Bisagra. Archivo Municipal de Toledo



Estacionamiento de taxis y autos de viajeros hacia 1930 en la plaza de Zocodover ya reformada con un aislado paseo central. Foto Linares. Colección Antonio Pareja

Dirección General de Regiones Devastadas -la avenida de la Reconquista- intentaría, sin éxito, lograr allí una parcela. Por otra parte, el municipio pensaba situar ahora la posible terminal en el Miradero, pues las religiosas del convento de Santa Fe ya lo habían vendido años atrás al Banco de España, sin que ahora pretendiera ocuparlo. Así pues, la apuesta de aquella empresa en Toledo no fructificó. La ciudad permaneció sin tener una digna estación de autobuses más allá de una penosa instalación abierta, en 1962, en el Corralillo de San Miguel.

En relación al proyecto toledano de S.A. *Auto-Estaciones*, digamos que lo firmó el arquitecto oriolano Severiano Sánchez Ballesta. Diseñó un con-

junto estéticamente ahijado del considerado «estilo nacional» que, desde 1900, tuvo un arraigado desarrollo institucional. El edificio que proponía junto a Bisagra era coetáneo a recientes obras de Toledo resueltas con históricos eclecticismos: las nuevas aulas y talleres de la Escuela de Artes (1926), el Casino (1929), más la ejecución en curso de la Escuela Normal y el colegio del Cambrón. Sánchez Ballesta ideó una obra para el nuevo transporte a motor del siglo XX, pero atado a visibles matices castizos en una fachada que recuerda a un palacio edilicio, sin explorar una solución más modernizada. El interior tendría tres niveles. Abajo estarían los servicios generales: vestíbulo, taquillas, sala de espera, despachos, restaurante, etc. En las dos

plantas superiores habría un hotel con treinta habitaciones de diferente confort. A cada lado del inmueble estarían los accesos de los autobuses al patio posterior que incluía un taller, almacenes y una zona de descanso para los conductores. El presupuesto completo se estimaba en 670.910 pesetas.

Sánchez Ballesta siguió unido a la empresa *Auto-Estaciones*, firmando, en 1941, junto a M. de la Peña, la terminal de Jaén, ya con un sello más actual. En 1943, volviendo a formas más conservadoras, proyectó la estación de Talavera de la Reina que, en 1947, retocó Antonio Quejereta Rueda. Se inauguró en 1950, siendo la primera instalación que nacía en la provincia de Toledo para esta función específica.