

Vivir Toledo

La calle de Barrio Rey. Fulgor y muerte de la Gran Vía

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN
TOLEDO

En el siglo XIX, las principales ciudades españolas abatían sus viejas murallas para crear nuevos barrios con manzanas asomadas a rectilíneas vías y amplios bulevares festoneados con alamedas y raíles de tranvías. Barcelona, Madrid, San Sebastián, Bilbao o Valencia fueron algunos ejemplos. Aunque con más dificultades, el afán renovador afectó también a los cascos antiguos para abrir relucientes avenidas repletas de sedes institucionales, comercios, bancos, museos, etc. En Madrid, en 1912, el alcalde Francos Rodríguez inauguraba las obras de la futura Gran Vía que enlazaría el eje del Prado con el naciente barrio de Argüelles, tras años de largos debates inspiradores, incluso, en 1886, de una zarzuela con música de Chueca, Valverde y Pérez González. Sería ya en 1927 cuando los madrileños pudieron pasear entre la calle de Alcalá y la plaza de Callao. Y si así estaban las cosas en la capital de España ¿qué reflejos había a setenta kilómetros de ella en la no lejana ciudad de Toledo?

A la vista de una moción manifestada en el Ayuntamiento, a finales de 1922, se observa que no faltaban ánimos deseosos de abrir también aquí una gran vía, en pleno centro, sobre la antigua calle de Barrio Rey. Crónicas y documentos refieren que ella, en la época taifa, era un concurrido arrabal real con varias casas y negocios contiguos al zoco principal y al espacio militar del Alficén. Tras la conquista de Toledo por Alfonso VI (1085), aquellas anteriores propiedades del sultán se cedían a los caballeros francos que acompañaban al monarca cristiano. Esto determinó el nombre de «barrio del rey» a la calle que así pervivió en el tiempo como su estructura medieval: una corta y estrecha vía, con un leve ensanche central y un angosto callejón hacia el Alcázar. Allí confluían tiendas y negocios varios en apretada costura, con una escasa función residencial situada en las plantas altas donde, acaso, vivía el dueño. La carestía del suelo determinaba pequeños solares, casas sin patios con empinadas escaleras interiores. La animada vida de Barrio Rey conducía a otras zonas de gremios, cambistas y artesanos camino de la plaza Mayor, a través del Corral de Don Diego y la calle de las Tornerías.

Sobre esta matriz urbana, el 15 de noviembre de 1922, en una sesión capitular del Ayuntamiento, un concejal liberal, José Bravo Rey, exponía una



RAFAEL DEL CERRO

La calle de Barrio Rey desde la plaza de Zocodover, aún con el escalón que se ha eliminado en 2017

moción que recogía la expropiación de dos inmuebles: el número 46 de Zocodover y su lindero posterior, el 14 de la calle de Barrio Rey. El objetivo era el derribo de ambos y ensanchar esta calle hasta su «plazoleta» central. Ello acarrearía «recortar» la manzana herteriana —que se llamó del Peso Real—, encajada entre la subida al Alcázar y la bocacalle de Barrio Rey, donde además existía un modesto torreón. El edil defendía que la obra realizaría el tránsito de gentes y visitantes desde Zocodover hasta el Hotel Granullaque (inaugurado en 1912, según proyecto de Ezequiel Martín) y a la nueva sede que el Casino proyectaba ampliar en la plaza de la Magdalena, obra que comenzaría a partir de 1923 sobre los planos trazados por el arquitecto Felipe Trigo un año antes.

En la misma sesión municipal, los concejales conservadores se opusieron, pues se dañaba la imagen de Zo-

codover, se perdían viviendas y, como apuntó irónicamente un edil, la «gran vía» que se pretendía trazar tendría, tan sólo, «cuatro metros de larga». José Bravo señaló que en esta calle «no veía arte» y si la necesidad de un ensanche. Uno de los conejales opositores, Jaime García Gamero, añadió que, para completar la dilatación de Barrio Rey hacia la plaza de la Magdalena, el mismo Hotel Granullaque tendría que ser demolido. Bravo manifestó que sólo se pedían 36.000 pesetas por los dos inmuebles que habría que derribar, además de existir, desde hacía más de treinta años, un plan de alienación de fachadas desde Zocodover, por el Corral de Don Diego, hasta la plaza de Solarejo. Y es que, el primer apunte —o simple deseo— de crear esa «gran vía», surgió a finales del XIX, siendo alcalde José Benegas, titular, por cierto, de un acreditado taller de sastrería en

la calle del Comercio, frente a citada la plaza de Solarejo, algo que ya motivó algunas suspicacias en la opinión pública de la época.

La moción de José Bravo salió adelante por dos votos de diferencia para adquirir las fincas señaladas, encargar un posterior estudio al arquitecto municipal y estudiar los informes de las comisiones de Arte y Hacienda. El asunto saltó a la prensa. Santiago Camarasa, director de la revista *Toledo* —que siempre clamaba por la declaración monumental de la ciudad—, denunció la rompedora idea y

elevó un recurso ante el Gobierno Civil, como también lo hizo la Comisión Provincial de Monumentos, presidida por Manuel Castaños Montijano. Un año después, el 16 de noviembre de 1923, la autoridad gubernativa, además de observar alguna deficiencia de forma en el acuerdo municipal, se posicionó a favor de los recurrentes, pues el ensanche tendría un recorrido de cuarenta metros, sin «reportar ningún beneficio a la ciudad» y que, si a fin de mejorar la población se creasen «grandes vías», para ejecutarlas, «sería preciso tirar Toledo entero». La moción

cayó pronto en el olvido. No obstante, las polémicas resucitarían de nuevo cuando se planteó reformar la plaza de Zocodover en 1926. Camarasa y varias gacetas madrileñas se hicieron eco del vivo debate entre los valedores de las «esencias intangibles» de Toledo y los partidarios de abrir la ciudad a la modernidad con nuevas dotaciones y facilitar el tránsito de vehículos para atraer al turismo.

La calle de Barrio Rey mantuvo pues su antiguo sello. A pesar de su estrechez, la ausencia de escalones facilitaba el paso diario de carros, automó-

viles y de las carrozas procesionales del Jueves Santo que, hasta 1936, salían desde la iglesia de la Magdalena para alcanzar Zocodover. En 1954, el Ayuntamiento prohibiría la circulación de toda clase de vehículos por esta travesía. La decisión fue alegada por la Delegación de Sindicatos al considerar que perjudicaría a los alojamientos allí ubicados. Se argumentaba que los días de toros habría escenas de «mal efecto», cuando los toreros y sus cuadrillas tuvieran que andar vestidos de luces por la calle, desde los hoteles hasta las plazas de la Magdalena

o de Zocodover, para coger sus coches. En 1961, al efectuarse otra reforma en esta última plaza, Barrio Rey (ahora con un escalón en su acceso por Zocodover) seguía siendo una vía peatonal con concurridos bares, casas de comidas y un hotel (el *Maravillas*) que, a pesar de los temores, recibía a los protagonistas del mundo taurino cuyos *hais* aparcaban en la Magdalena. Al final, el espíritu de Barrio Rey continuó fiel a su propia historia, borrándose el sueño de algunos ciudadanos para crear un inapelable signo de modernidad: la Gran Vía de Toledo

«GRANULLAQUE»
New Hotel Restaurant

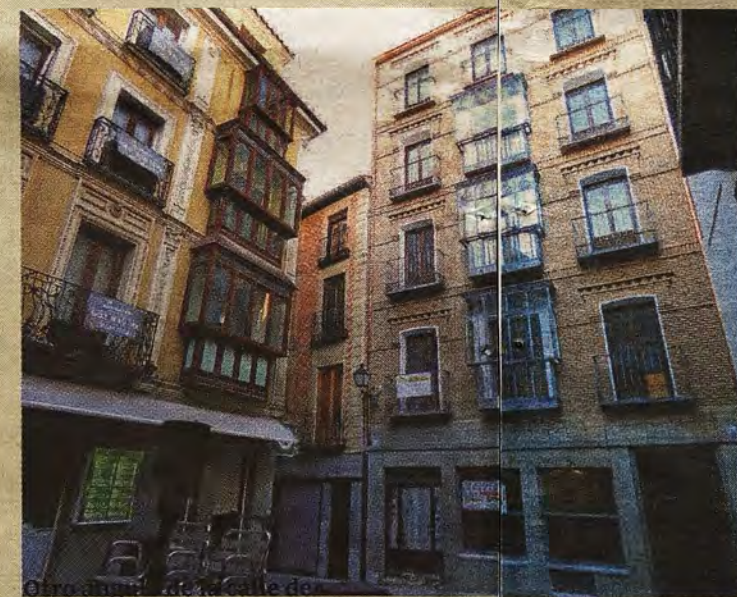


Barrio Rey, 2, 4 y 6, Teléfono 14, TOLEDO

Edificio levantado en 1912 para el Hotel Granullaque y aspecto en 2017. Fotos revista Zeta y Rafael del Cerro



RAFAEL DEL CERRO



Barrio Rey en 2018. Foto Rafael del Cerro



Plazoleta de Barrio Rey en 2018. En el centro, el inmueble que debía ser derribado para abrir la Gran Vía hacia Zocodover. Foto Rafael del Cerro



OTRO ÉXITO NUESTRO
SE DETIENE UN NUEVO ATENTADO
A LA PLAZA DE ZOCODOVER

Santiago Camarasa (1895-1957) informa en la revista *Toledo* (enero de 1924) sobre la paralización de la Gran Vía



Esquina del Peso Real en la entrada de Barrio Rey con el «torreón» que debía ser derribado en 1922. Foto Rodríguez.



Procesión en la mañana de Jueves Santo saliendo desde Barrio Rey a Zocodover. Foto Ruiz Vernacci. IPCE, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte