



TOLEDO en la encrucijada

Luis Moreno Nieto

Aunque tarde, Toledo ha entrado con buen pie en los planes de desarrollo del país. Pero Toledo es una de las dos ciudades españolas —la otra es Santiago de Compostela— declaradas oficialmente, y en todo su conjunto urbano, monumento histórico-artístico y, por lo tanto, intangible. Es, pues, un fenómeno singular el que ofrece hoy la Ciudad Imperial que, sin renunciar a la gloriosa pesadumbre de su arte y de su historia —ni quiere ni puede, porque la ley lo impide—, se enfrenta con su futuro resuelta a transformarse, es decir, a industrializarse, si quiere sobrevivir, pero conservando su tesoro multiseccular. Es un trance de verdad interesante. ¿Cómo saldrá Toledo de esta encrucijada? ¿Podrán convivir templos y fábricas, espadañas monásticas y chimeneas, nuevas vías y antiguas callejas, damasquinadores y especialistas de electrónica, espaderos y fabricantes de juguetes? ¿Surgirá desafiante el Toledo industrial? ¿Cuál de los dos acabará por imponerse al otro? ¿O podrán convivir sin estorbarse? ¿Cómo intentan los urbanistas resolver los múltiples problemas planteados actualmente en la vieja ciudad de los Concilios? He aquí unas cuantas interrogantes en derredor de las cuales giran las consideraciones

que siguen a continuación para ofrecer al lector un panorama, lo más completo posible, del presente y del futuro de esta ciudad que sin dejar de ser fiel a sí misma quiere sencillamente una cosa: vivir.

UNAS PALABRAS DE PABLO VI

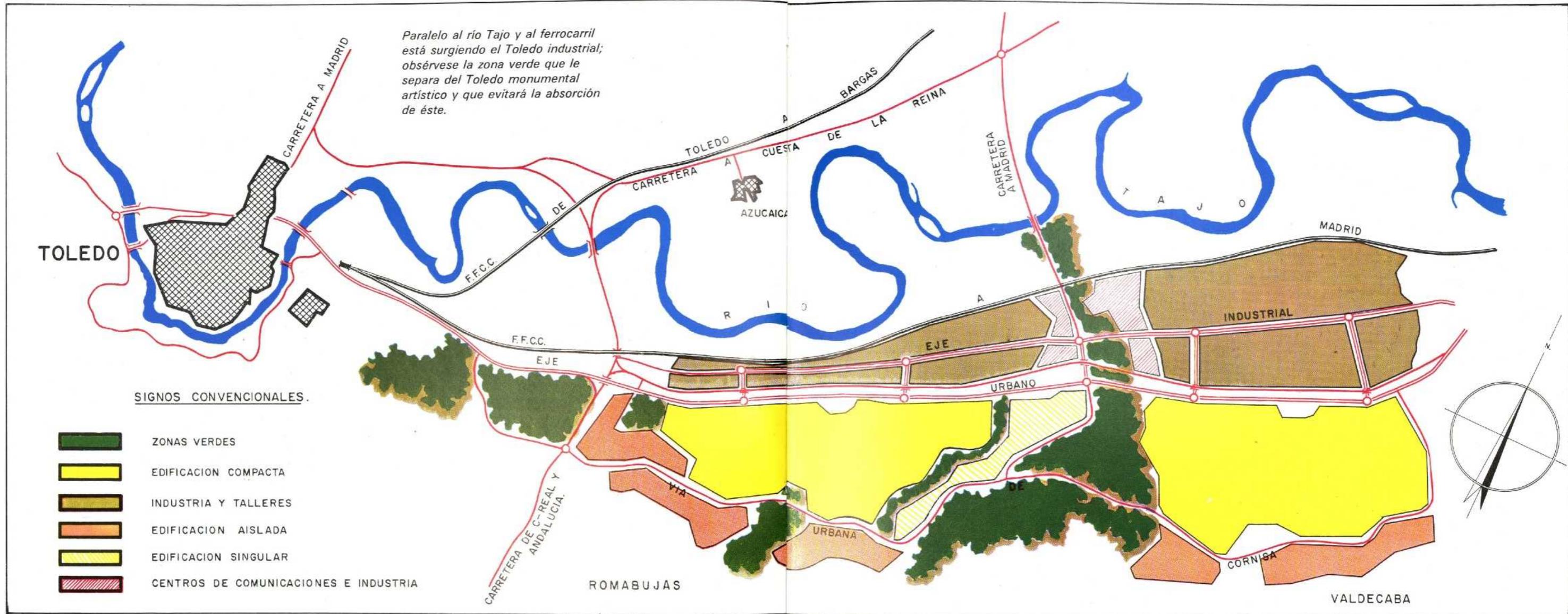
“Teneis aquí una ciudad antiquísima, donde la arqueología debe tener una palabra importante e imponer a las necesidades urbanísticas el respeto celoso de toda reliquia de una historia digna de toda mirada. Sí, es verdad; pero esta sabia mirada no es paralizante, sino inspiradora de soluciones originales que aseguren a la ciudad un rostro de belleza austera y profunda, incomparable y perennemente elocuente. De esta suerte teneis un compromiso de continuidad no sólo estilística, sino, en ciertas formas, también cívica. Ahora, este compromiso se convierte en apoyo si vuestra cultura y vuestro sentido de la historia, del derecho, del arte y de la religión saben hacer su estilo propio.” Con estas palabras se dirigía Pablo VI al alcalde y al Ayuntamiento de Roma en la audiencia que les concedió el 29 de diciembre de 1969.

No se nos tachará de audaces si decimos que, salvadas las diferencias entre Roma y Toledo —a Toledo se le ha llamado la “Roma española”— las palabras del Papa pueden ser aplicadas plenamente a Toledo en el momento presente.

En Toledo, como en Roma, se plantea diariamente la colisión de dos deberes: el respeto al pasado y la satisfacción de las necesidades presentes, la conservación del patrimonio artístico que legaron varias generaciones de judíos, árabes y cristianos y la urbanización que reclaman los nuevos modos de vida de la generación actual.

“TOLEDO PUEDE TODAVIA SALVARSE”

Con ocasión de la exposición de proyectos de los arquitectos opositores a las becas de la Academia Española de Bellas Artes de Roma celebrada en Toledo en mayo de 1967, escribía el arquitecto don Luis Moya Blanco aludiendo a este problema: “La conservación de las ciudades antiguas ha llegado a ser en España una de las cuestiones más penosas del urbanismo presente y del futuro. Toledo puede todavía salvarse, como se han salvado algunas ciuda-



des góticas alemanas, si una hábil política de aligeramiento de densidades, acompañada de la necesaria demolición de las construcciones abusivas levantadas en el siglo pasado y en éste, reduce el uso de tan noble y antigua ciudad a sus verdaderos fines: religión, cultura, comercio y gastronomía de alta calidad. Todo acompañado de las viviendas, incluso hoteles necesarios para el servicio de los altos fines propios de la ciudad. Se trata de alimentar espiritualmente, con medios de hoy, a ese maravilloso organismo que es una ciudad viva como debe serlo Toledo, pero al nivel de sus altos destinos, no al de sus pocos periodos de adormecimiento.”

Habla el Papa de soluciones originales que aseguren a la ciudad un rostro de belleza austera y profunda. Ahí está, en nuestra opinión, el fallo de Toledo. No se ha encontrado todavía para esta ciudad una solución original, el tipo de construcción que, siendo de hoy, armonice con la tradición, con vigor suficiente para integrarse y fundirse, sin estridencia, en el crisol gigantesco que es Toledo; algo, en fin, que permita conservar, sin detenerse; crecer, sin renunciar a la propia personalidad. Decir que hay que devolver a los antiguos edificios su antigua traza, liberándolos de pastiches y añadidos, que hay que construir con ladrillo visto y con piedra, que no hay que instalar

nuevos miradores o que hay que embellecer las portadas al estilo de las viejas casonas toledanas, no es sino copiar el pasado. Edificar como se ha hecho en Palomarejos o en la Avenida de la Reconquista tampoco representa un avance notable.

EL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA

El Plan General de Ordenación Urbana de Toledo, redactado en 1962, vaticinaba que para 1980 la población que reside dentro del casco amurallado de la ciudad sería inferior a la ubicada fuera. Esa profecía se ha cumplido ya. Aunque

con algún retraso respecto de otras antiguas ciudades españolas, está surgiendo un nuevo Toledo, amplio, moderno, de elevados bloques y anchas avenidas, totalmente distinto y aún contrapuesto al viejo Toledo monumental. Dos mil viviendas surgidas en la Vega Baja, la reciente urbanización de Buenavista y las 1.500 viviendas levantadas en la barriada de Santa Bárbara y en el Polígono industrial, son los primeros hitos del Toledo del año 2.000. Este fenómeno producirá —está produciendo ya— la evasión de muchas familias hasta ahora residentes dentro de las murallas, que, naturalmente, prefieren abandonar sus viviendas antiguas, insalubres, sin aire y sin sol, para ocupar

las nuevas alejadas del centro urbano. El Plan aludido preveía la apertura de nuevas vías de acceso que ahora está estudiando Obras Públicas. Recordamos, a este respecto, que el Director general de Carreteras aludiendo a la posibilidad de la autopista Norte-Sur dijo que Toledo, como ciudad (y Córdoba), no podía quedar marginada, pero tampoco podría ser atravesada por la autopista creando problemas urbanísticos de imposible solución correcta y gastos prohibitivos; la distancia entre Toledo y el punto más próximo de la citada autopista en estudio deberá ser tal que no deje a la ciudad ni demasiado lejos, ni demasiado cerca.

Hace ya tres años que el Ayunta-

miento se dirigió a la Dirección General de Bellas Artes solicitando ayuda económica para acometer la redacción de otro Plan, el Especial de Ordenación Urbana en el casco amurallado. La labor es ardua porque una ciudad como Toledo no puede estudiarse desde el laboratorio, es decir, desde los despachos de los técnicos; quienes acometan la empresa tendrán que recorrer las calles y las casas paso a paso, una por una, tomar alturas, levantar planos parciales, conjugar las exigencias de los toledanos que viven en ellas (y que quieren seguir viviendo pero con el mismo confort de los de extramuros) con el respeto a los monumentos y al carácter de la milenaria ciudad.

Existen, no obstante, los precedentes ventajosos de un trabajo que hace ya casi seis lustros realizó un equipo de arquitectos dirigidos por don Rodolfo García Pablos y algunos informes con fotografías redactados por la Comisión Municipal de Obras años atrás. Valiéndose de fotos aéreas y de comprobaciones personales, aquéllos técnicos trazaron en 1942 el plano parcelario de Toledo, las panorámicas o alzadas de la ciudad, las reformas aconsejables de las alineaciones, las vías de penetración y circulación y hasta unas bases de ordenanzas para regular la edificación en las que se establecía, por ejemplo, que en ninguna zona podría autorizarse elevaciones superiores a dos pisos. Resulta que, aunque viejas, estas normas fueron aprobadas por el Ayuntamiento y recomendadas para que sirvan de base al nuevo Plan Especial. Están, pues, en vigor, pero como han venido a sumarse a las Instrucciones de Bellas Artes publicadas en marzo de 1968, a las que nos referiremos más adelante, y unas y otras no coinciden en algunos extremos, resulta que el propio Ayuntamiento se queda perplejo cuando bien directamente, o bien a través de la Comisión del Ministerio de Educación y Ciencia que entiende en la concesión de licencias de obras, trata de aplicarlas a un caso concreto. Y no digamos los propios vecinos. Por eso es realmente urgente y necesario que Toledo disponga de un plan, uno solo, con normas únicas, al que todos puedan y deban atenerse.

PEATONES O VEHICULOS

O los peatones o los vehículos. Habrá que elegir forzosamente. "Dentro de unos años —se afirma en el «Estudio de Ordenación de Tráfico y Aparcamiento en Toledo», realizado por técnicos de Obras Públicas bajo la dirección del ingeniero don José Luis Martínez Pombo— las calles se verán ocupadas en su totalidad por los vehículos y como todas estas calles carecen de aceras y son muy estrechas, los peatones no podrán prácticamente salir a la calle." ¿Cuándo ocurrirá esto? Según los cálculos efectuados se llegará a una

situación extrema, insostenible, en 1975, pero hoy mismo la situación es ya muy grave.

No se trata de suposiciones, de previsiones hechas "a ojo de buen cubero", sino de algo que irremediablemente sucederá si antes no se toman las medidas adecuadas para evitarlo. Los especialistas han estudiado a fondo el asunto. Toledo constituye un caso singular por su carácter monumental, porque está bordeado por el río, porque no dispone más que de dos puentes utilizables para el tránsito rodado: el de San Martín, semirruinoso, y el Nuevo que es ya hoy incapaz de absorber todo el tráfico que pesa sobre él. Los aforos

realizados en 1968 demostraron que desde las nueve de la mañana a las nueve de la noche pasaban cada día 7.692 vehículos por la calle de las Armas; por Zocodover esta cifra se elevaba entonces a 8.604; estiman los técnicos que la congestión en este punto habrá alcanzado el máximo tolerable el año que viene. Y para un futuro más lejano —hacia 1980— se ha calculado que la intensidad media diaria en la confluencia Zocodover-Armas será de 64.675 vehículos, cinco veces superior a la de hoy. Se calcula también que en 1977 todas las calles de Toledo, menos tres, habrán alcanzado el grado máximo de congestión permisible.

Ya está jubilado parcialmente el antiguo puente de San Martín, sobre el Tajo; por él no pueden circular camiones y ello agrava el problema del tránsito en la ciudad.





¿Soluciones? En el estudio aludido se indica que hay que sacar fuera de Toledo el mayor número posible de vehículos y lograr que los que van de paso no crucen la ciudad. Las medidas concretas que se proponen son: prohibir la circulación rodada desde las nueve de la mañana a las ocho de la tarde por todo el casco antiguo; implantar la "zona azul" en todos los aparcamientos y establecer estacionamientos con capacidad para 3.000 vehículos; hoy sólo pueden aparcar 1.100 coches. En resumidas cuentas: o se impide el acceso de vehículos a las estrechas calles del recinto amurallado o los toledanos que viven dentro de él tendrán

que salir. El peatón y el automóvil no pueden coexistir en el viejo Toledo por una razón bien simple y contundente: porque no hay sitio para los dos.

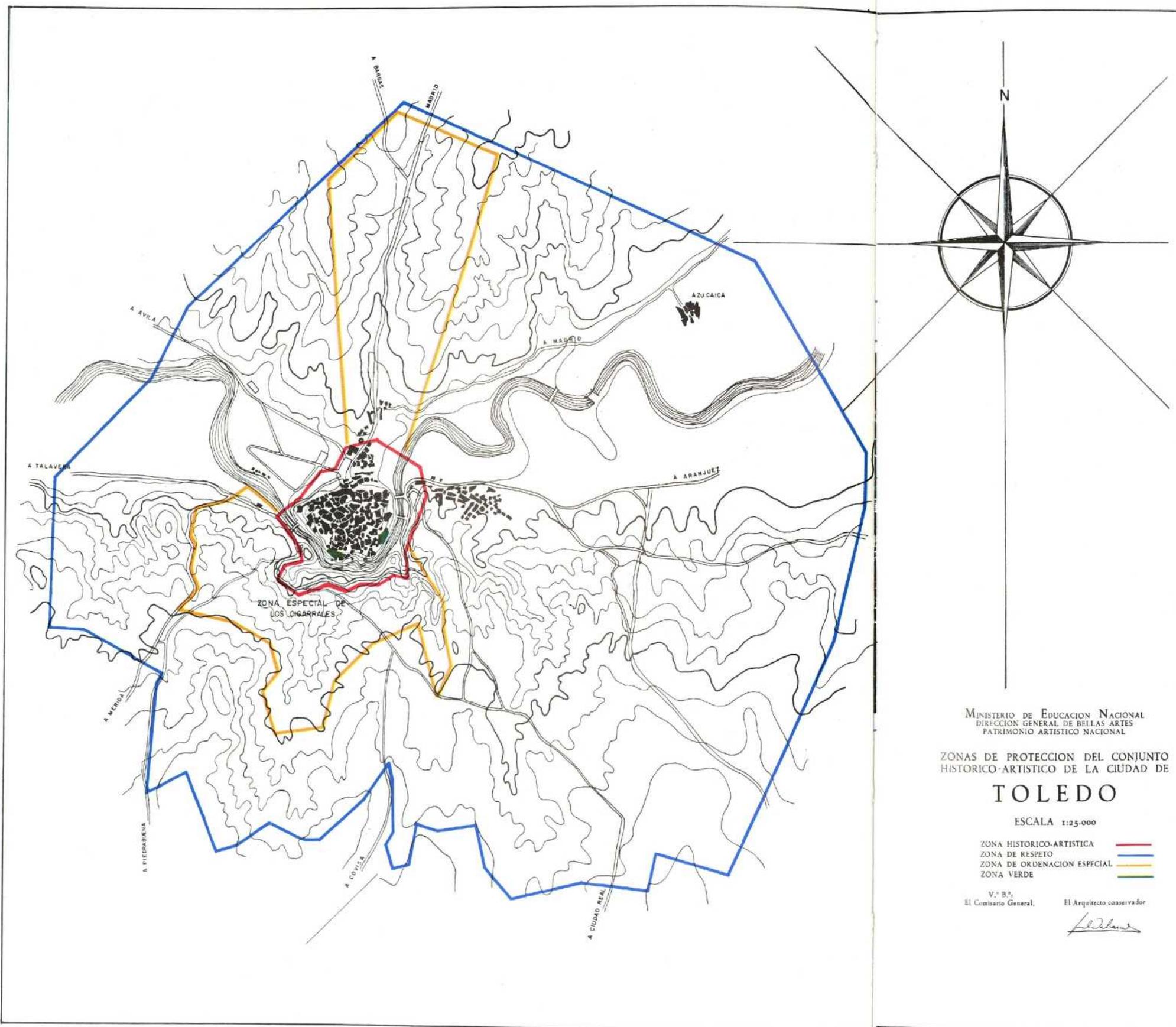
LA DIRECCION GENERAL DE BELLAS
ARTES Y EL AYUNTAMIENTO

Aparte de estos problemas que suscita el desarrollo del parque automovilístico, hay otros que emanan de las mismas disposiciones legales. Aludimos concretamente a las que regulan las actividades de la Dirección General de Bellas Artes y del Ayuntamiento en materia de licencias de obras y ordenanzas

Este plano volumétrico de una zona de Toledo da una idea de la configuración especial de su trazado urbano incompatible con el tráfico rodado de hoy.



para la construcción. El decreto declarando conjunto histórico-artístico a la ciudad de Toledo data de abril de 1940, pero mucho antes, el 13 de mayo de 1933, se había dictado una ley, vigente plenamente hoy, encomendando a la Dirección General de Bellas Artes la protección del patrimonio artístico y monumental del país, y hay que declarar, porque es justo, que el citado organismo ha ejercido una tutela muy generosa con Toledo como lo demuestra el hecho de que el Plan especial de obras que está llevando a cabo ahora en la ciudad sobrepasa los cien millones de pesetas. Para cumplir con la obligación que por imperativo de la ley le corresponde a la Dirección General de Bellas Artes, dictó en 1967 unas instrucciones para la aprobación de proyectos de obras a realizar en las distintas zonas de Toledo. Esto, de un lado, pero de otro, es decir del lado del Ayuntamiento, la vigente ley que regula sus actividades le asigna concretamente la facultad de conceder licencia para realizar obras, y el artículo 166 de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956 afirma tajantemente que la competencia para ordenar las licencias de obras corresponde al Ayuntamiento. Y tanto se subraya la competencia municipal que a renglón seguido se dice que cuando el Ayuntamiento no esté conforme con alguna obra promovida por el mismo Estado, resolverá el Consejo de Ministros. El derecho, pues, del Ayuntamiento a resolver los expedientes de obras parece indiscutible. Pero la competencia de la Dirección General de Bellas Artes en el mismo asunto, tratándose de Toledo, es innegable. Tan innegable que el día 9 de noviembre de 1970 publicaba el "Boletín Oficial del Estado" un decreto creando en Toledo una Comisión presidida por el delegado provincial del Ministerio de Educación y Ciencia con la expresa atribución de "examinar todos los proyectos de obras a realizar en la población y aprobar los que estime procedentes." La citada Comisión está integrada por siete personas de las que solamente una ostenta la representación municipal. El Ayuntamiento ha interpuesto recurso de reposición que aún no ha sido resuelto.



NUEVOS ACCESOS A TOLEDO

El futuro de Toledo depende, en gran parte, de que sea dotado o no de accesos adecuados por carretera. La perspectiva que se ofrece hoy es francamente halagüeña. Obras Públicas está haciendo un esfuerzo notable. La reforma se ha concebido a base de dos puentes nuevos sobre el Tajo, nuevas vías de penetración y una carretera de circunvalación interior.

Uno de los puentes, aguas abajo del actual de San Martín, enlazará con la carretera de Navalpino y según afirmó el Director general de Carreteras, don Leopoldo Doadrio López en la visita que realizó a Toledo el 27 de mayo último, estará terminado en 1973. Costará cien millones de pesetas y su altura será de quince metros sobre el nivel del agua; será de línea sencilla, moderna, funcional, de 21 metros de ancho, con dos aceras y cuatro carriles viarios; en su interior se instalará la conducción de agua, electricidad, teléfono y gas. Cuatro soportes mantendrán la estructura, ninguno de ellos hincado en el río; el arco del centro, rectangular, tendrá 84 metros de luz. La Comisión dictaminadora integrada por representantes del Ayuntamiento y de la Dirección General de Bellas Artes intenta que se desplace su emplazamiento aguas abajo hasta el límite máximo que permitan los sondeos, y que se baje la rasante lo más posible compatible con el desagüe del río.

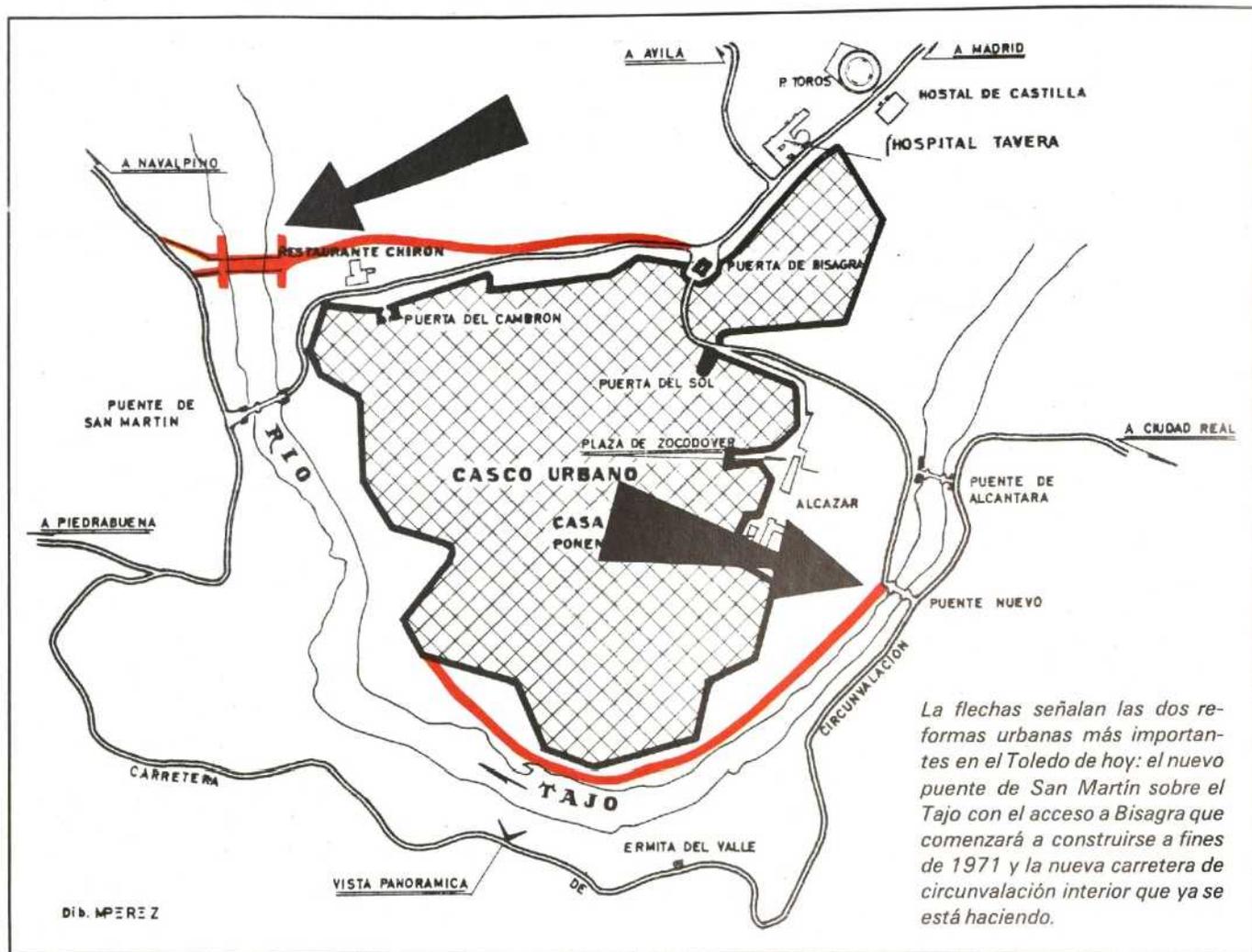
En 1972 podrán contratarse también las obras de la variante de la carretera de Madrid a Ciudad Real por Toledo para enlazar directamente con el Polígono industrial a través de otro puente, también sobre el Tajo, aguas arriba de la presa de Safont. La inversión prevista para esta segunda obra es de 260 millones de pesetas. La realización de otra segunda variante de la misma carretera Madrid-Toledo que enlazará Pinedo con el nuevo Puente de San Martín, bordeando la capital por el norte, está condicionada a la aprobación de la Red arterial cuyo estudio se ha terminado recientemente.

También en 1972 saldrá a subasta la obra de terminación de la Cornisa del

Tajo o vía interior de circunvalación iniciada con una aportación municipal de siete millones de pesetas. Bordea la ciudad por el sur y transcurre paralela al río; era hasta ahora un tortuoso camino de tierra impracticable para el turismo; cuando esté terminada, hacia 1974, esa mitad de Toledo que mira al sur, la más bella y la que contemplan admirados los turistas que se sitúan en los cigarrales, al otro lado del río, habrá sido redimida totalmente de su abandono multisecular. Tendrá sentido único y siete metros de anchura con andenes laterales de metro y medio. No se permitirán en ella velocidades superiores a sesenta kilómetros por hora. Aparte de su valor turístico encierra una significación utilitaria, pues consentirá una mayor fluidez en el tránsito rodado. Existe un problema y es el que representa el paso de la Bajada del Barco, paraje en el que las casas descienden en cascada hacia el río y forman un conjunto sencillamente admirable; es muy peligrosa y comprometida cualquier reforma en este lugar, pero los técnicos están de acuerdo en resolver el caso mediante un sencillo puente que salve el desnivel allí existente pero tan discreto y disimulado que apenas pueda advertirse desde fuera.

EL POLIGONO INDUSTRIAL

El futuro de Toledo está ligado a su Polígono industrial. Casi podría decirse que nació por carambola. Hay que remontarse al acuerdo de la Comisión Interministerial de Descongestión Urbana de Madrid del 23 de julio de 1959 para evitar el "siempre latente y amenazador crecimiento desordenado" de Madrid, cuando se quiere escribir el primer capítulo de la historia del Polígono de Toledo. Fue entonces, cuando la Dirección General de Urbanismo adquirió las 700 hectáreas de terreno que el propio Ministro de la Vivienda solemnizó con su presencia en el acto de formalizar la compraventa. Entonces y ahora se quiso frenar la corriente inmigratoria que acude a Madrid incesantemente desde el sur, con una barrera llamada "frente del Tajo", cuyo puntal



La flechas señalan las dos reformas urbanas más importantes en el Toledo de hoy: el nuevo puente de San Martín sobre el Tajo con el acceso a Bisagra que comenzará a construirse a fines de 1971 y la nueva carretera de circunvalación interior que ya se está haciendo.

más sólido es Toledo. Por eso se llamó inicialmente "Polígono de descongestión industrial de Madrid en Toledo".

Los técnicos aseguran que el valle del Tajo, entre Toledo y Aranjuez, reúne condiciones óptimas para un desarrollo urbano e industrial y a gran escala: distancia conveniente con relación a Madrid, buenas comunicaciones, cercanía a un río importante, condiciones topográficas favorables y agua potable abundante. Por eso se inició inmediatamente la urbanización de los terrenos, empresa en la que se han gastado ya más de 200 millones de pesetas. En la primera etapa se intenta desarrollar un núcleo para 90.000 habitantes, es decir, más del doble de la población actual de Toledo. Surgirá —está surgiendo ya— una ciudad lineal apoyada en el río, a

siete kilómetros de Toledo aproximadamente, pero aislada de la ciudad monumental mediante una zona verde en la que no solamente no se permite edificar, sino, incluso, se proyecta instalar en ella un parque natural de perdices, conejos, ciervos, etc. Las parcelas se están vendiendo a 76 pesetas el metro cuadrado y el Ayuntamiento reduce los impuestos hasta en un noventa por ciento. La Renfe va a construir un apartadero en la inmediata línea férrea.

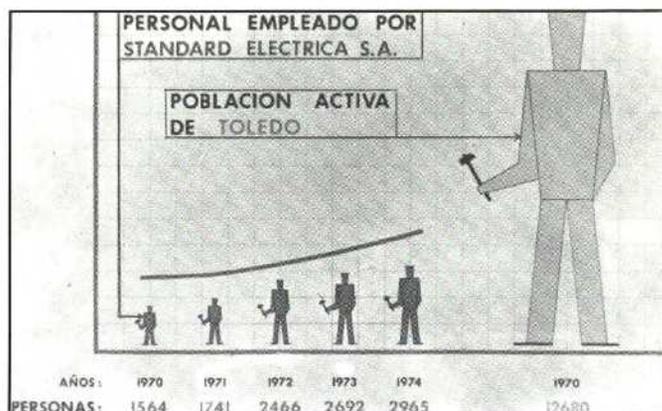
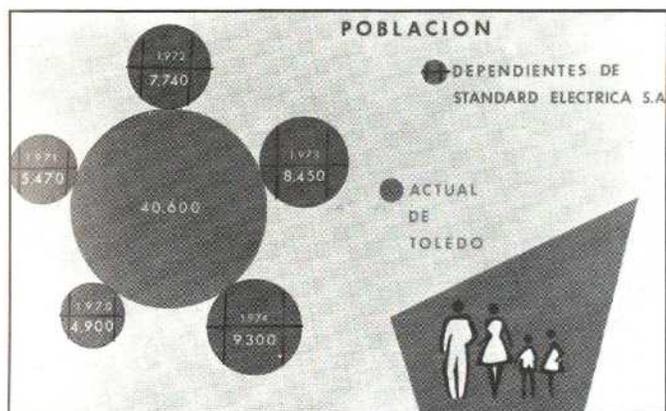
Comprende el Polígono una zona industrial y otra residencial en la que se levantan ya varios bloques de viviendas para los obreros que trabajan en las factorías; se han asentado ya cuarenta y seis industrias; destaca entre ellas la Standard Eléctrica que emplea a cerca de 2.000 obreros.

SEIS MIL VIVIENDAS INSALUBRES

La mayor parte de las viviendas situadas dentro del casco amurallado —quizás unas seis mil— pueden calificarse de insalubres. Años atrás —y las circunstancias dentro de las murallas no han variado mucho de entonces acá— el entonces fiscal de la Vivienda en Toledo, doctor don Rafael Carrasco estudió las condiciones sanitarias de las viviendas toledanas. "Según datos que obran en nuestro poder —decía— calificamos de insalubres para morada humana un 75 por 100 de las de Toledo. Se debe esta insalubridad a varias causas entre las cuales podemos señalar la estrechez de la mayor parte de las calles debida a que como el río que la circunda impedía el ensanche de la



La última factoría industrial levantada en Toledo; en sus naves trabajan ya cerca de 2.000 personas.



ciudad-fortaleza, resolvieron los antiguos el problema del aumento de población haciendo las calles estrechas, aparte de que en algunos pueblos que la habitaron, como ocurrió con los árabes, era peculiar esta forma de trazado.

Además, el temor al aire libre que imperaba en aquellas generaciones les impulsaba a construir esas pintorescas viviendas, tan frecuentes en Toledo, en las cuales el patio está rodeado de una galería que no se habita; en cambio, las alcobas tienen segundas o terceras luces. Detalle muy frecuente en las casas de Toledo es que el retrete tenga acceso por la cocina. La humedad frecuente de los pisos bajos es otra de las causas de insalubridad." Todo esto explica el creciente éxodo de los toledanos hacia las viviendas edificadas

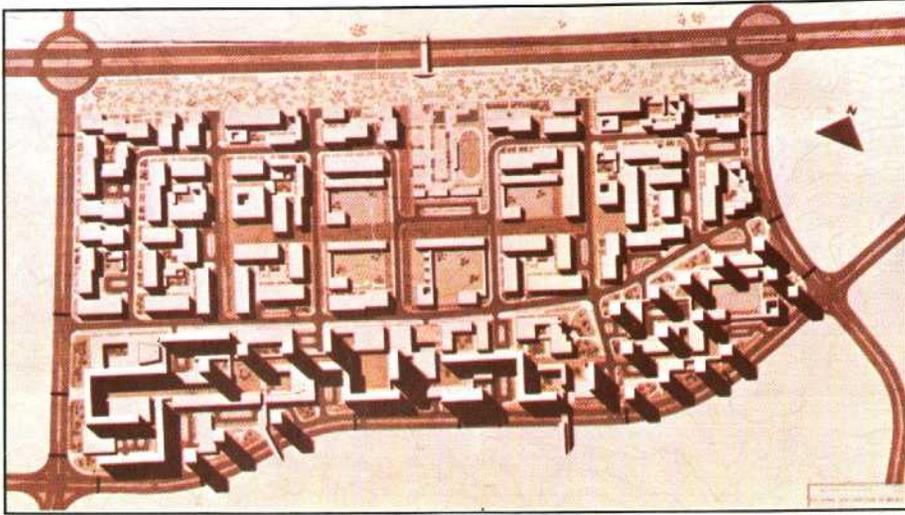
fuera del cinturón amurallado; el lento crecimiento de la población —no llega actualmente a los 45.000 habitantes— estimado en unas quinientas personas anuales no es suficiente para explicar la gran demanda existente hoy, fenómeno que coincide con la aparición de los papeles sujetos en los balcones de muchos pisos intramuros que se alquilan y no encuentran arrendatario.

TUTELA ESTATAL

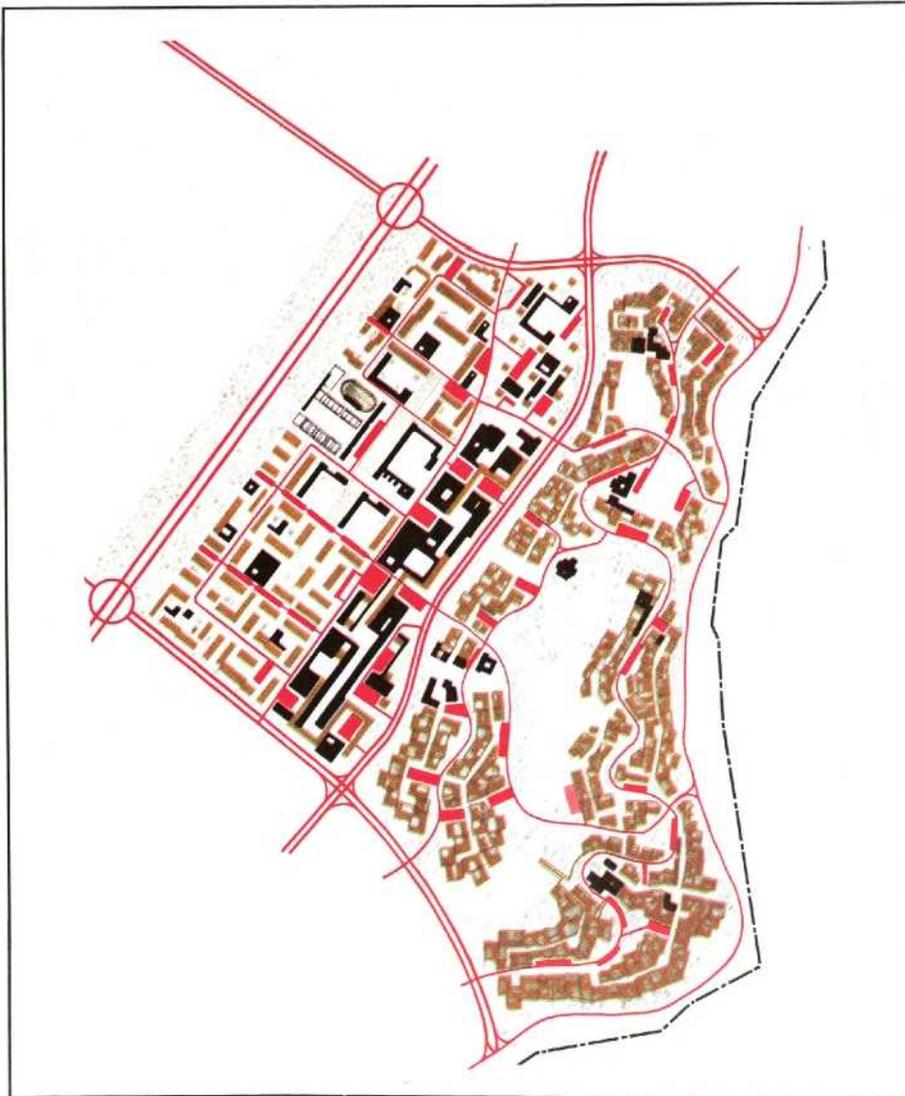
El reducido presupuesto municipal —alrededor de 50 millones de pesetas en los últimos años— es insuficiente para hacer frente a las necesidades del Toledo actual y de ahí que el Estado venga ejerciendo una tutela especial sobre Toledo, ejercida especialmente a través de

Obras Públicas que compensa así también los perjuicios que puedan derivarse para la ciudad como consecuencia del trasvase Tajo-Segura. Este Departamento está gastando actualmente ciento diez millones de pesetas en la traída de aguas del Guajaraz que reforzará la realizada en 1945 con el agua del arroyo Torcón. Se espera con confianza que las restricciones en el suministro de agua sufridas en el verano de 1971 sean las últimas.

Por otra parte el Ayuntamiento, también con la ayuda de la Delegación Nacional de Deportes, ha iniciado varias instalaciones deportivas entre las que destaca una piscina en la nueva barriada de Palomarejos y un campo de fútbol en el denominado "Salto del Caballo". Otras preocupaciones más



Este es el aspecto que presentará la zona residencial del nuevo Toledo; alguno de esos bloques están ya construidos.



Esta es la ordenación general del Toledo industrial tal y como ha sido concebida por los técnicos del Ministerio de la Vivienda; la parte inferior representa la zona destinada a viviendas de los trabajadores.

graves, sin embargo, esperan al Ayuntamiento, pues tendrá que atender a las múltiples necesidades de todo tipo que el Toledo industrial surgido en el Polígono está planteando ya con urgencia.

ATOMIZACION DEL COMERCIO

Otro fenómeno importante hay que señalar en el panorama actual de la ciudad y es la atomización del comercio: muchos comerciantes, muchos establecimientos, pero de escasa importancia por lo general. Hay en Toledo una tienda por cada setenta personas. Que la red comercial local sea menos potente que la media nacional se explica por varias causas: la proximidad a Madrid, un nivel económico bajo y escasa atracción sobre las áreas comerciales inmediatas. Los precios son altos a causa de la afluencia turística; esto y la proximidad a Madrid explica los frecuentes desplazamientos de los toledanos a la capital de España para comprar cualquier cosa. Los comerciantes toledanos han apuntado que la agilización del crédito para la pequeña y mediana empresa necesitadas de renovar sus establecimientos es totalmente imprescindible. Pero su principal preocupación es evitar la proliferación de pequeños establecimientos cuyos dueños apenas pueden vivir con las ganancias que obtienen y que encarecen los precios, además. No es difícil fijar la dimensión mínima óptima y hacer cálculos muy bonitos y correctos sobre el papel. Pero llegar a la concentración empresarial deseada no es fácil en la práctica. Es el mismo problema de las pequeñas industrias. Irán desapareciendo poco a poco, pero no por la fusión de unas con otras, sino cuando otras más fuertes compitan en precios y les hagan la vida imposible.

TOLEDO RECUPERA SU RANGO UNIVERSITARIO

Es únicamente en el campo de la enseñanza donde el desarrollo de Toledo corre parejas con su resurgimiento industrial. Ya está terminado el nuevo



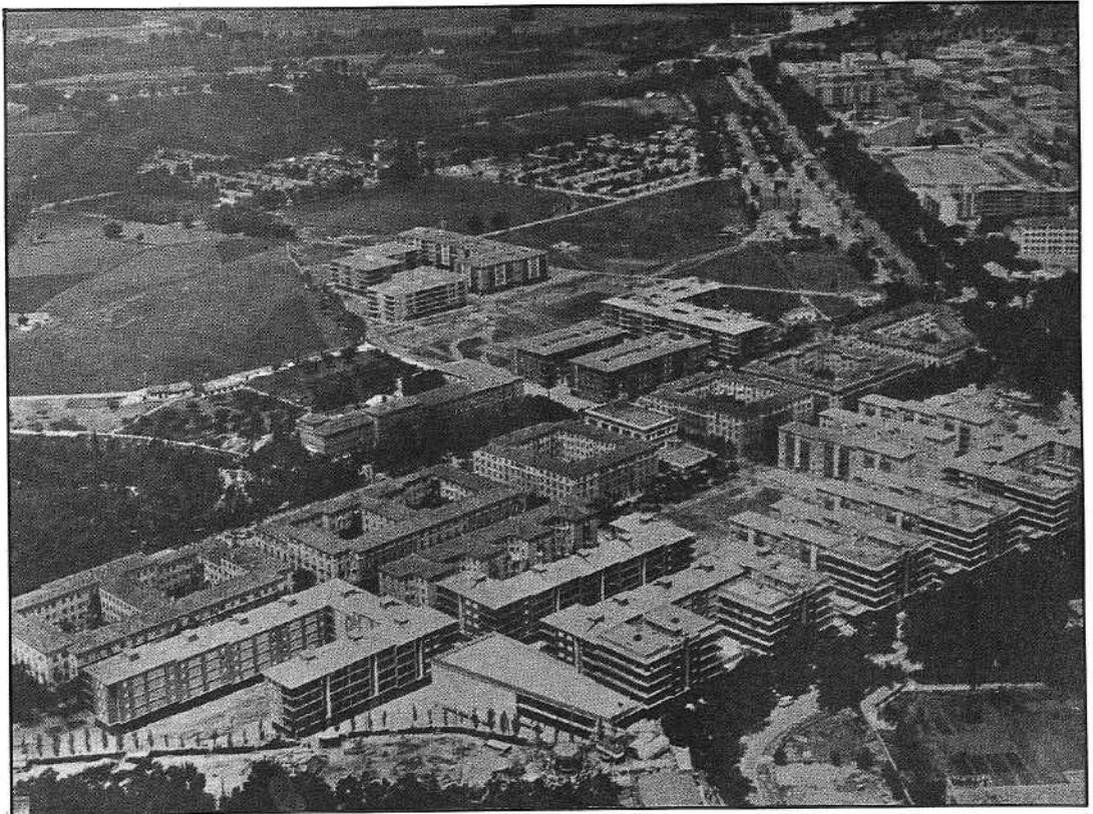
edificio para Instituto Nacional de Enseñanza Media que se levanta junto a la también nueva Escuela de Maestría Industrial, ambos en el camino del cementerio, a un paso de la carretera de Madrid. Costaron sesenta millones de pesetas. Pero lo más importante es que Toledo haya recuperado su rango universitario. Apenas han pasado dos años. Fue una fecha histórica para la Imperial Ciudad la del 23 de octubre de 1969. Aquel día comenzaban las actividades del Centro Universitario de Toledo al que el rector de la Universidad Complutense, doctor Botella Llusá, aludía con estas palabras en el acto inaugural del curso:

que la tradición universitaria que se arrancó de aquí hace ciento treinta años, sea restablecida de nuevo. Ya en el año 1374, en unas casas hoy desaparecidas, vecinas a la puerta del Cambrón, el alcalde mayor de Toledo Pedro Gómez fundó un "Colegio de Estudios" cuyas enseñanzas fueron encomendadas a los frailes agustinos y que por eso se conoció como Colegio de Agustinos. Algo menos de un siglo más tarde, en 1460, los dominicos de San Pedro Mártir fundaron a su vez un segundo Colegio en el que se concedieron grados de Teología, Filosofía, Artes y Derecho Canónico. Finalmente, en 1460, surgió un tercer Colegio Universitario en To-

ledo, el de Santa Catalina. Así, pues, en los años del descubrimiento de América contaba Toledo con tres Colegios de Estudios, circunstancia única entre las ciudades españolas, con la excepción bien conocida de Salamanca.

el cargo de canciller en la misma y autorizando la concesión de grados de maestros en artes, bachiller, licenciado y doctor en Derecho, Derecho Canónico, Teología, Filosofía y Medicina. Es decir, que tras de la gloriosa tradición de los estudios toledanos a lo largo del siglo XVI, ya tiene Toledo una Universidad con todos sus atributos y dignidades.

Sería muy largo de contar aquí el período de grandeza de esta Universidad, que se extiende sobre todo el siglo XVI hasta sus postrimerías. Carlos V y el Papa Julio III fueron protectores señalados de la misma. En tiempos más recientes, la Universidad conoce



Una moderna barriada de Toledo: la de la Avenida de la Reconquista, que con la inmediata de Palomarejos, ha surgido durante los últimos años junto a la carretera de Avila.

“Lo que hoy venimos a hacer aquí no es una instauración. No venimos a implantar por primera vez un Centro de Estudios Universitarios en Toledo. En realidad vamos a restaurar algo que existe en esta ciudad desde la más remota antigüedad y poco a poco, por el descuido de unos y el olvido de otros, se había perdido. Toledo había tenido una importante Universidad y hoy venimos a rendir a Toledo algo que se le debía, a pagarle una deuda. Queremos

ledo, el de Santa Catalina. Así, pues, en los años del descubrimiento de América contaba Toledo con tres Colegios de Estudios, circunstancia única entre las ciudades españolas, con la excepción bien conocida de Salamanca.

Este último Colegio de Santa Catalina fue el que más fama alcanzó de los tres y el que sirvió de núcleo inicial a la Universidad de Toledo. El Papa León X otorgó en 1520, por bula papal, la creación de una Universidad, creando

bajo Lorenzana, en las postrimerías del siglo XVIII, un nuevo esplendor. Es entonces cuando en 1799 se inaugura el bello edificio neoclásico que hoy es el Instituto de Segunda Enseñanza, debido al arquitecto Ignacio Haam.

Los toledanos no suelen conocer este edificio, una de las más bellas muestras del estilo neoclásico académico que hay en España. Su patio es realmente de una serenidad y unas proporciones admirables, y a la sazón



En esta fotografía aérea de Toledo se muestra la ciudad asentada sobre el peñón que bordea el Tajo; al norte y a la izquierda han surgido durante los últimos tres lustros dos nuevas barriadas, la de Palomarejos y Avenida de la Reconquista en las que viven ya más de la cuarta parte de los toledanos.

pocas Universidades debían tener en nuestro país una sede tan adecuada.

Sin embargo, este momento de apogeo iba a preceder de cerca el colapso final y la desaparición de la Universidad de Toledo, por decreto de Fernando VII en 1829, que pudo ser detenido, momentáneamente, por el Ayuntamiento de la ciudad, pero que se consuma reinando ya Isabel II, unos años más tarde, en 1845.

Veán ustedes, pues, que esta creación del Centro de Estudios Universitarios de Toledo, es algo que debemos a esta Imperial Ciudad, es una deuda, que en cierto modo la Administración central estaba obligada a saldar.

Porque aunque esto tenga todo el carácter de una restauración, como tantas otras restauraciones gloriosas a que Toledo es acreedora, tiene también el sentido de algo profundamente nuevo y dentro del signo de los tiempos. Toledo es una ciudad sin tiempo, inmersa en el pasado y desde la que podemos elevarnos a la contemplación de la vieja España como desde ningún otro lugar, pero Toledo es también una ciudad con voluntad de futuro, con deseo de desarrollo y con noble afán de ocupar el puesto que por su nombre y su tradición

le corresponde en el brillante desarrollo español.

El Centro Universitario ha de servir a este desarrollo y ha de contribuir, en la medida de sus posibilidades, a la renovación cultural española, que ahora se inicia. Este nuevo Estudio de Toledo, tiene que ser un elemento importante en dos fines fundamentales: uno, colaborar con la Universidad de Madrid, ayudando a ésta a desmasificarse y a poder extender el ámbito de sus enseñanzas; otro, crear en Toledo un centro intelectualmente independiente, donde materias como la Historia, el Arte, la Filosofía árabe y semítica, sean estudiadas con notable ventaja y mayor esplendor."

Con el curso 1971-1972 el Centro Universitario de Toledo ha entrado en el tercer año de su existencia ofreciendo una novedad: el establecimiento del tercer curso de especialidades de Filosofía y Letras en régimen tutorial. Aparte de este curso, los 365 alumnos matriculados siguen el primero y segundo de Filosofía y el primero de Ciencias. La organización de las enseñanzas se ajusta totalmente a las que se imparten en las respectivas Facultades de la Universidad de Madrid. La pequeña Universidad de Toledo se afianza poco a poco sostenida principalmente por la Dipu-

tación que aporta ya ocho millones de pesetas cada año. El futuro, sin embargo, presenta una incógnita: ¿podrá soportar Toledo el sostenimiento de su Centro Universitario cuando el desarrollo natural de sus actividades docentes exija no diez ni quince, sino treinta o cuarenta millones de pesetas cada año? ¿No es llegado ya el momento de que el Estado sostenga al menos en parte este Centro? Resultan a este respecto muy significativas, y hasta proféticas, las palabras que escribió Unamuno en 1912 con las que cerramos este trabajo: "Estoy convencido de que el porvenir cultural de España depende en gran parte de que logremos descentralizar la cultura. Diez Universidades son, sin duda, desde el punto de vista económico y de Hacienda Pública, demasiadas Universidades para una población de veinte millones de habitantes y donde no son tantos como se dice, ni mucho menos, los que cursan carreras, pero si esas diez Universidades fuesen no sólo diez fábricas de licenciados en Facultades literarias y científicas, sino diez focos de cultura artística, literaria, científica y filosófica, aún me parecerían pocas, y habría que sostenerlas y no con más empeño a la que costase menos o produjese económicamente más".