

MEMORIA DEL OLVIDO

«Fernández Ladreda»

JOSE ANTONIO ABELLA

AL menos siete calles, plazas o avenidas en otras tantas capitales de provincia (Cádiz, León, Madrid, Oviedo, Pontevedra, Valladolid y Segovia) se esfuerzan en inmortalizar la memoria de este oscuro ministro de la dictadura franquista.

El año 1947, con el proyecto de adecuación de la travesía de la N-110 de Soria

a Plasencia, marca una de las fechas más negativas para el urbanismo segoviano. Esta fotografía hubo de ser tomada tres o

cuatro años más tarde, hacia 1951, fecha en que se publica la revista de Falange de donde ha sido tomada. Se ve en ella que las dimensiones de la calzada corresponden ya a las actuales, sentenciando al Acueducto a su papel de arco triunfal para las riadas de vehículos que habrían de llegar en años venideros. La acera derecha, todavía sin pavimentar, se protege por un pretil del vacío abierto al cauce del Clamores que por aquel entonces, según puede verse en el plano que Máriano Grau incluye en su guía de 1947, todavía no había sido cubierto en el tramo que va desde Muerte y Vida, a lo largo de Independencia y Escultor Marinas, hasta la calle Carretas. Precisamente a la izquierda de esta antigua fotografía, en esa bajada de Escultor Marinas que sólo conserva en la actualidad una de las casas en ella visibles, pueden apreciarse las obras de entubación de un Clamores convertido desde siempre en colector de aguas residuales.

Esta es, sin duda, una imagen para la reflexión. En ella se refleja un intento de modernización de la red vial en el que las antiguas y modestas viviendas irán sucumbiendo a las nuevas, cuyo resultado —a pesar de cuantos piensan que ésta es la mejor calle de Segovia, poco menos que una filial de la Quinta Avenida— no es ningún lujo del que podamos sentirnos orgullosos:

basta tomar las empinadas escaleras de la calle de Juan de Segovia, hacia la plaza de la Tierra, para tener en un solo golpe de vista la relación entre lo ganado y lo perdido.

Próximas, según parece, a iniciarse las obras del aparcamiento subterráneo acordado para esta calle no estaria de más recordar, primero, el aumento de flujo automovilístico que todo aparcamiento genera en su entorno y, segundo, que en el caso que nos ocupa es difícil entender su necesidad teniendo a cincuenta metros un aparcamiento que nadie jamás ha visto lleno.

1951. Las dimensiones de la calzada ya son las actuales.



1993. Las antiguas viviendas sucumplieron a las nuevas construcciones.

