

Créame si les digo que tiene su punto de dificultad hablar del tráfico en las ciudades sin sucumbir a la tentación de la demagogia: cuando algunos se refieren esa materia alimentan una escorrentía que arrastra toneladas de desinformación, intereses y electoralismo dificultando el necesario consenso social, que precisa de justo lo contrario: exposición clara, información adecuada y desinterés particular, con olvido de la tendencia individualista a la absoluta (e imposible) comodidad.

Para referirme al tráfico en nuestra localidad deben permitirme que empiece por sentar una premisa sin la que todo lo que expondré carecería de sentido: Zafra es una ciudad; pequeña, pero con una configuración económica y social que la convierte en plenamente urbana. Luego las medidas que deben adoptarse son las mismas (a la escala adecuada) que las que se aplican en las urbes. De modo que, por esta circunstancia, tenemos un elevado parque automovilístico (recuerdo que en 2000 había más de un coche por cada dos zafrenses, y creciendo); de añadidura, nos visitan a diario miles de personas, bien por turismo, bien por negocios o gestiones particulares. Y la inmensa mayoría viene en automóvil. El problema está servido: hay que aparcar. Hay mucha tela que cortar en lo referido al tráfico urbano, pero ceñiré estas líneas al estacionamiento, y concretamente a algunas cuestiones que fueron (y quizá sigan siendo) polémicas.

Una de esas controvertidas decisiones fue la puesta en funcionamiento de la zona azul en diversas áreas de la localidad, en 2004. Debo empezar por recordar que no fue la primera vez que tal medida se adoptaba: en 1972 la Asociación Nacional de Inválidos Civiles (ANIC) solicitó la regulación de aparcamientos con horario limitado en algunas calles. Después de tres años de trámites se aprobó la ordenanza y se suscribió un convenio. Se estacionaría en la zona de la plaza de España (pagando dos pesetas por dos horas) y en la calle Cervantes (cinco pesetas por todo el día). En esos tiempos quizá hubiese polémica, pero sin duda no tanta como la surgida en 2004 o al menos no tan difundida.

Quien les escribe siempre ha defendido esta fórmula: la teoríe

y argumenté infructuosamente en un informe interno en mis tiempos de munípe; la estudié con algún detalle y, finalmente, cedi a la disciplina y voté en contra de su implantación, criticando subsiguientemente la medida en la prensa. 'Mea culpa'. Eso sí, participé activamente aportando a la redacción de la ordenanza reguladora cuantas ideas me parecieran adecuadas. Se decía que pagar por aparcar era un impuesto que disuadiría a los visitantes y perjudicaría a los negocios, que esa regulación sólo sería efectiva si acompañaba al aparcamiento subterráneo que pretendíamos construir, que las zonas azules estaban desapareciendo (algo absolutamente incierto)...

Finalmente, el Gobierno municipal que nos sucedió la estableció, la amplió y permanece, porque es útil. Creo que hoy nadie en su sano juicio se plantea su desaparición.

Las zonas azules y sus variantes existen en todo el mundo desde hace décadas y la tendencia es a la regulación amplia de aparcamientos limitados en superficie. Creo insulso afirmar que esto obedece al consabido afán recaudatorio: lo que sí está comprobado es su capacidad disuasoria, que permite que la rotación de plazas beneficie a todos. Conoci la regulación de Aranjuez: los propios comerciantes de la plaza de abastos pidieron la instalación de un aparato de ex-

«En 1972 la ANIC solicitó la regulación de aparcamientos con horario limitado en algunas calles»

JUAN CARLOS FERNÁNDEZ

ALGO SOBRE EL ESTACIONAMIENTO URBANO

«Las zonas azules y sus variantes existen en todo el mundo desde hace décadas y la tendencia es a la regulación amplia de aparcamientos limitados en superficie»



Una usuaria, ante una máquina de la zona azul. :: HOY ZAFRA

pedición de tickets para abonar ellos mismos el aparcamiento a los clientes, acertada medida de promoción comercial. En fin, hoy es más fácil aparcar en las zonas reguladas que antes de la puesta en marcha de la zona azul. Probablemente, los céntimos que uno pone en el parquímetro compensen la pérdida de tiempo, el gasto de combustible y el mal humor que produce circular sin encontrar dónde dejar el coche.

Dejo aquí este asunto que, quizá en alguna ocasión, desarrolle con más detalle. Permitanme que les hable ahora del estacionamiento en doble fila, algo también muy propio de las ciudades. Me consta que hay opiniones que predican que sancionar esa conducta es impopular, que puede hacer que dejen de venir los visitantes.

Lo niego rotundamente: evitar reprimir estas infracciones puede servir para no enfadar a unos pocos, pero sin duda tales obstáculos en la circulación enojan a los cientos que han de circular sorteándolos. El mismo temor al disgusto ciudadano provoca el empleo de la grúa municipal. Den por repetidos los argumentos que acabo de exponer para el caso anterior.

Otra cuestión, ésta frustrada, fue la del aparcamiento subterráneo en la plaza de España. Creo que hubiese sido una medida útil, aunque albergo alguna duda sobre su rentabilidad. Pero eso correría a riesgo y ventura del adjudicatario. Me parece que hubiese sido muy útil no sólo para los visitantes y turistas, sino también para que los vecinos dispusiesen de plazas de garaje. Lamentablemente, una ju-

gada política inesperada privó del mismo y hoy, hasta donde sé, la cuestión no tiene visos de retomarse.

Y, siempre, el problema de la plaza Grande, donde en la actualidad también hay aparcamiento regulado. Algo que se experimentó durante mis años de concejalia, pero sin ordenanza y dejando todo al espíritu de colaboración ciudadana. Aquí, como en tantos casos, se mezclan dos factores: los constatados beneficios de la peatonalización (quien niegue esto es porque seguramente no viaja lo suficiente) y la necesidad de disponer de alternativas para los coches. No creo que tenga que haber una necesaria relación de causalidad entre la peatonalización y el declive de los negocios, eso sí, son precisas zonas de carga y descarga sobre todo para los hoteles, para no perjudicarles. E, insisto, siempre que existan alternativas cercanas. Déjenme, para terminar, que les transcriba las recomendaciones que en 1975 y con motivo del Año Europeo del Patrimonio Arquitectónico, dictó el Consejo de Europa: «Crear zonas peatonales y prohibir el estacionamiento de vehículos en calles y plazas de interés histórico o arquitectónico. Dotación de aparcamientos poco visibles para recuperar el paisaje de los conjuntos histórico-artísticos».

Como no dispongo de más espacio, no puedo entrar en más profundidades. Pero resumo todo en la necesidad de mentalizarnos en que vivir en una ciudad implica, como arriba decía, adoptar medidas como en las ciudades. Lo contrario sólo conduce a la pasividad de las autoridades, a la anarquía de muchos usuarios y a la desesparación de la inmensa mayoría.