

EN PRIMERA LÍNEA JUAN DÍEZ NICOLÁS***¿Existe la Policía de Trafico Urbano?***

Parece como si los poderes públicos quisieran que todos los españoles tuvieran la obligación de comprar un coche para mantener el empleo en esa industria, pero con la obligación de no sacarlo de casa

06/11/2022 Actualizada 01:30

[Facebook](#)[Twitter](#)[Whatsapp](#)[Enviar por Email](#)

El tráfico urbano se ha complicado de forma exponencial en solo unos años. Recuerdo con nostalgia aquel Madrid en que los semáforos fueron una innovación en el paisaje urbano, con un sonido que avisaba cuando cambiaba el color de las tres luces de los semáforos, verde, naranja y rojo. Cuando los peatones miraban a derecha e izquierda antes de cruzar una calle, aunque tuvieran el disco en verde. Cuando en los lugares de mayor densidad de tráfico éste era dirigido por los guardias «del huevo duro», porque llevaban un casco blanco con forma de huevo. Uno, que estaba en Cibeles, lo hacía con tal arte que dio lugar a una película, *Manolo, guardia urbano*, protagonizada por Manolo Morán como guardia «del huevo duro». Eran tiempos en que no había zona azul, ni zona central, cuando se aparcaba a la puerta de donde uno iba, y cuando se podía hacer giros en U en plena Gran Vía. Todo eso era posible porque apenas había automóviles, ni otros vehículos, aparte de los tranvías, con sus peligrosos raíles para los ciclistas, autobuses o trolebuses, y tampoco muchas motos. En ciudades como Madrid, Barcelona, y otras grandes ciudades españolas, había calles bastante anchas para el escaso tráfico rodado que había, y los guardias, con sus silbatos, podían dirigir el tráfico sin grandes problemas, y multaban cuando vehículos y peatones (se multaba a los peatones) infringían algún artículo del código de circulación.

Me disculpo por esta mirada hacia un pasado de hace 60 o 70 años. La situación actual es muy diferente. El automóvil, aunque algunos no se hayan enterado, ya no es un lujo de ricos, es un útil de trabajo para la gran mayoría de trabajadores, no solo de cuello blanco, sino también azul, por utilizar la terminología que algunos mantienen. Y poco a poco, a los automóviles se han sumado cada vez más motos, bicicletas con o sin motor, patines con o sin motor, deportistas que hacen *jogging* o *running*, paseantes con o sin perros, y un largo etcétera que incluye automóviles, furgonetas de reparto, camiones y vehículos pesados, de tamaño cada vez más grande. Pero las ciudades, sobre todo sus centros, apenas han cambiado, y los ensanches no siempre ofrecen calles más amplias, con

frecuencia más estrechas que las de hace sesenta años, por la especulación del suelo.

Bajo la falsa premisa de que el automóvil es un signo de riqueza, todas las administraciones públicas se han centrado en el automóvil como «objeto de impuesto»: impuesto de matriculación, de circulación, sobre el combustible, ITV obligatorio, zona azul, zona central, distintivo para circular por zonas determinadas, cinturones de seguridad, asientos especiales para niños, etc.



Lu Tolstova

Parece como si los poderes públicos quisieran que todos los españoles tuvieran la obligación de comprar un coche para mantener el empleo en esa industria, pero con la obligación de no sacarlo de casa (plegado y guardado en un cajón del aparador del salón), y para obligarle a pagar toda clase de impuestos y añadir toda clase de instrumentos cada vez más caros.

Pero los poderes públicos no se ocupan de otras cosas. Por ejemplo, cuando se reduce el espacio de las calles para los vehículos, que no solo crecen en número sino en variedad y tamaño, se dice que es para ensanchar las aceras para los peatones. Engaño, se ensanchan las aceras para que se puedan establecer más terrazas de bares, cafeterías y restaurantes, que pagan licencias al ayuntamiento. Se establecen carriles especiales para los vehículos de servicio público, para los ciclistas, para los deportistas, reduciendo los destinados al resto de conductores. Otro engaño, pues los autobuses, taxis y similares generalmente no circulan por su carril, que suele estar vacío, y utilizan los carriles comunes para todos los demás. En lugar de haber construido aparcamientos subterráneos o verticales (con ascensor de automóviles) como en otras grandes ciudades del mundo, se han construido edificios cada vez más altos, cuyos inquilinos tienen automóvil pero no donde guardarlos (otra vez la especulación del suelo), lo que obliga a aparcarlos en las calles, si bien, para facilitar espacio a los automóviles, se utilizan esos espacios

para terrazas de bares, cafeterías y restaurantes, que pagan licencia al Ayuntamiento.

Todos estos impuestos y obstáculos al tráfico, se dice, son para bien de los ciudadanos, para cuidar el medio ambiente y su seguridad. Pero la mayoría de los ciudadanos piensan que todo es para recaudar más. Porque, si fuera por la seguridad, los ayuntamientos tendrían una policía de tráfico urbano como en todas las grandes ciudades del mundo. En otros países, cuando un automóvil o una moto o cualquier vehículo va a una velocidad mayor de la permitida, cuando va cambiando indebidamente de un carril a otro, cuando está entorpeciendo el tráfico, o cuando está infringiendo cualquier artículo del código de circulación (no de estacionamiento), además de tener toda clase de cámaras y radares, tienen policía de circulación, de manera que es corriente ver cómo de cualquier esquina sale rápidamente un coche o un motorista con su correspondiente «sirena» de alarma para sancionar al conductor. Nunca he visto eso en las ciudades españolas, solo he escuchado las «sirenas» de los bomberos, las ambulancias, y las de la policía nacional (uniformadas o no), pero no las de la policía municipal, y nunca para sancionar a alguien que está provocando problemas de circulación urbana. Y cuando he visto algún motorista ha sido para poner alguna multa de estacionamiento.

Por supuesto, en las carreteras no sucede eso, las únicas multas son las que pone la Guardia Civil con sus coches, motos y helicópteros de patrulla, que realmente cuidan y vigilan el tráfico, no el estacionamiento.

- **Juan Díez Nicolás** *es académico de número en la Real de Ciencias Morales y Políticas*