

París
Madrid
Barcelona

ZONA AZUL

"Zona Azul":
Posible
solución para
los problemas
originados por el
estacionamiento
de los
automóviles.
Un reportaje
en el que
se presentan
tres ciudades:
París, donde
ya existe.
Madrid, donde
se ha
proyectado
(con amplia
polémica en la
prensa),
y Barcelona,
donde
está prevista
su implantación.



PARIS:
ocho
años de
experiencia



EN 1953 París comenzó a sufrir los tremendos efectos de los embotellamientos, protagonistas ineludibles de las «horas punta». La primera medida oficial que se tomó para contrarrestar este problema se limitaba a establecer una hora límite en determinadas zonas consideradas como claves de la capital. A pesar de la propaganda con que se llevó a cabo la implantación de esta ley, la medida fracasó rotundamente. Un año más tarde se instauró el segundo método, de carácter represivo. Consistía en poner papeles, de diferentes colores, pegados a las ruedas de los coches para controlar así el tiempo de estacionamiento. Esto se practicó, pero dentro de una reducida zona. Para extenderlo era necesaria tal cantidad de funcionarios que no hubo más remedio que desistir.

En 1955 nació la actual «Zona Azul»; por este sistema y mediante una tarjeta de control que el automovilista debe colocar en el parabrisas cuando aparcó el coche, se sabe a qué hora se ha detenido. En consecuencia, y teniendo en cuenta que su estacionamiento no puede pasar de hora y media, se sabe certeramente cuando infringe la ley. Cuatrocientos hombres se dedican en París a vigilar la «Zona Azul», que funciona de manera efectiva desde el año 1957. Este sistema rige desde las nueve de la mañana hasta las seis y media de la tarde, y aunque empezó en el casco central de París, se va extendiendo paulatinamente a tenor del número de funcionarios disponibles para controlar y vigilar la zona.

La ventaja más concluyente de la «Zona Azul» en París es la que se desprende del estudio de estas cifras: antes de ser implantada, el espacio callejero destinado a aparcamiento en la «Zona Azul» era ocupado a lo largo del día por 24.500 coches y este

SIGUE

Modèle agréé
N° 1547
par la Préfecture de Police

ZONE BLEUE

Heure d'arrivée: 14.30 à 15.00

Stationnement autorisé: 16.00

Le stationnement abusif paralyse la circulation

←

Esta tarjeta de control se coloca bien visible en el parabrisas del coche marcando la hora de llegada y la hora límite del estacionamiento señalado por la ley.



SEAT no le da sólo el coche... le da también

200 TALLERES DE SERVICIO

SEAT

La Organización del Servicio Oficial Seat es la mejor garantía de sus viajes, ya que cuenta con una red de 200 talleres -perfectamente equipados y a cargo de un personal especializado-, distribuidos estratégicamente en todas las rutas nacionales.

... Y además, Seat le ofrece:

- un completo stock de recambios originales
- Un año de garantía (en las condiciones establecidas)

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES DE TURISMO, S. A.



ZONA AZUL

Las infracciones al reglamento de la «Zone Bleu» son solucionadas con métodos rápidos y expeditivos: los «coches-grúas» de la policía.

mismo espacio, regido por la «Zona Azul», proporciona sitio para 98.000 vehículos. Hay que tener en cuenta que a partir de las doce del día queda prohibida la circulación en esta zona a todos los coches utilitarios cuyo peso de mercancías sobrepase los 2.000 kilos; sin embargo, por la mañana, existen calles de dicha zona sólo utilizables por tal clase de vehículos.

El inconveniente más notorio de la «Zona Azul», lo soportan las calles y lugares que la bordean, ya que los usuarios del motor se vuelcan en estos espacios para evitar el engorro de tener que cambiar el automóvil cada hora y media. Pero en términos generales, el comercio por ejemplo se beneficia del sistema, ya que gracias a él los clientes pueden detenerse sin peligro para sus compras. El Instituto de la Opinión Pública hizo un sondeo a raíz de la implantación de la «Zona Azul» y el resultado fue del 67 por ciento a favor y el resto en contra.

Ni que decir tiene que entre el 33 por ciento que dijo «non», se encuentra todo el que va a la oficina a las ocho y cada hora y media debe bajar a cambiar el coche de sitio. Se da con frecuencia el caso de que, para encontrar nuevo sitio, tenga que recorrer más de un kilómetro con la subsiguiente pérdida de tiempo. Así han nacido los trucos para burlar la ley: hay quien se arriesga a dejar el vehículo donde lo tiene y cambia la hora de aparcamiento en la tarjeta de control. Pero, para evitarlo, los agentes especiales para este servicio están destinados siempre en la misma zona, de tal forma que conocen todo y «se las saben todas»; a pesar de todo las multas abundan, como bien demuestran las estadísticas, y cada una supone diez francos, que en pesetas suponen la nada despreciable cifra de ciento veinticinco con algunos céntimos...

SIGUE



La «Zona Azul» de París se implantó hace ya ocho años y poco a poco se ha ido extendiendo por toda Francia. Esta base de éxito ha animado a los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona para proyectar zonas similares.

ZONA AZUL



Los aparcamientos son insuficientes. La solución puede ser perfectamente una «Zona Azul».

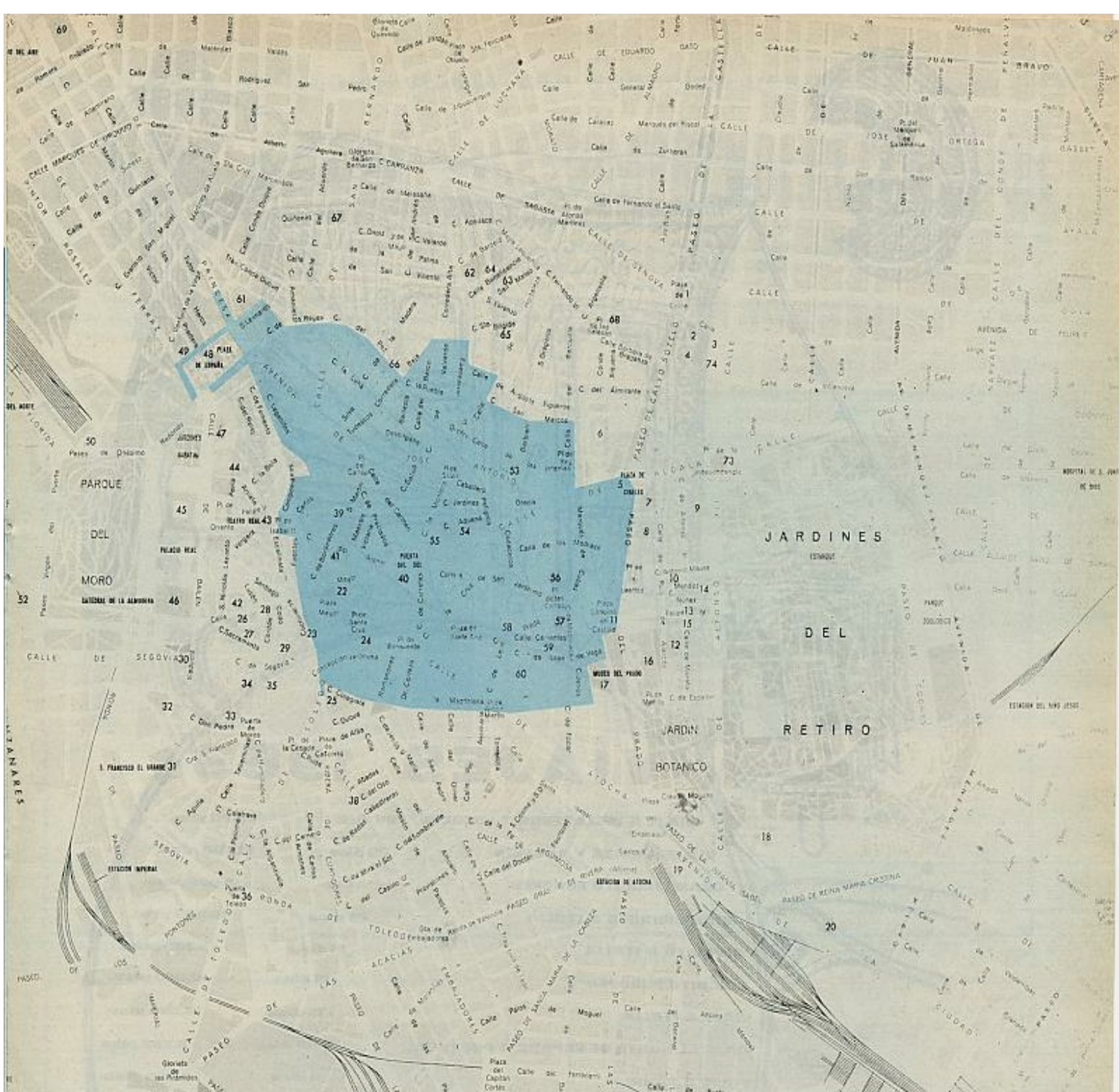
MADRID: polémica y silencio

Escenas como ésta son frecuentes a las horas punta, en las que el tráfico se hace imposible.



S A D E C A M P O

TODO ha sido como si se hubiera descorchado una botella de champán. Primero el «taponazo» inesperado: a mediados de febrero se anunció —así por las buenas— la inmediata implantación (el día 1 de marzo), en Madrid, de una «Zona Azul» a semejanza de las existentes en otras capitales europeas, para descongestionar el agudo problema de la circulación por el centro de la capital. Después del primer estampido vino el gran «desbordamiento»: polémicas, encuestas, editoriales dirigidos, en su mayoría, a hacer ver la precipitación —con todas las consecuencias que esto podía acarrear— con que se había decidido la medida. Otra gran serie de protestas, éstas ya en sentido de mar-



cada oposición, surgieron de oficinas, casas comerciales y, en general, de aquellos que, casi con carácter de patente, han hecho de una gran parte de las calles un territorio feudal.

A raíz de esto, ya no se sabe qué sucedió. El más impenetrable silencio rodeó todo lo concerniente al citado proyecto y cuando tratamos de obtener información, el Ayuntamiento, que indiscutiblemente había dado una rápida marcha atrás, se limitó a contestar: «Ustedes opinen, den soluciones»...

Evidentemente, no se puede anunciar una innovación de este tipo para que después todo se quede en agua de borrajas. Un hecho es indiscutible: la anarquía que impera en nuestros sistemas de estacionamiento. Cada cual

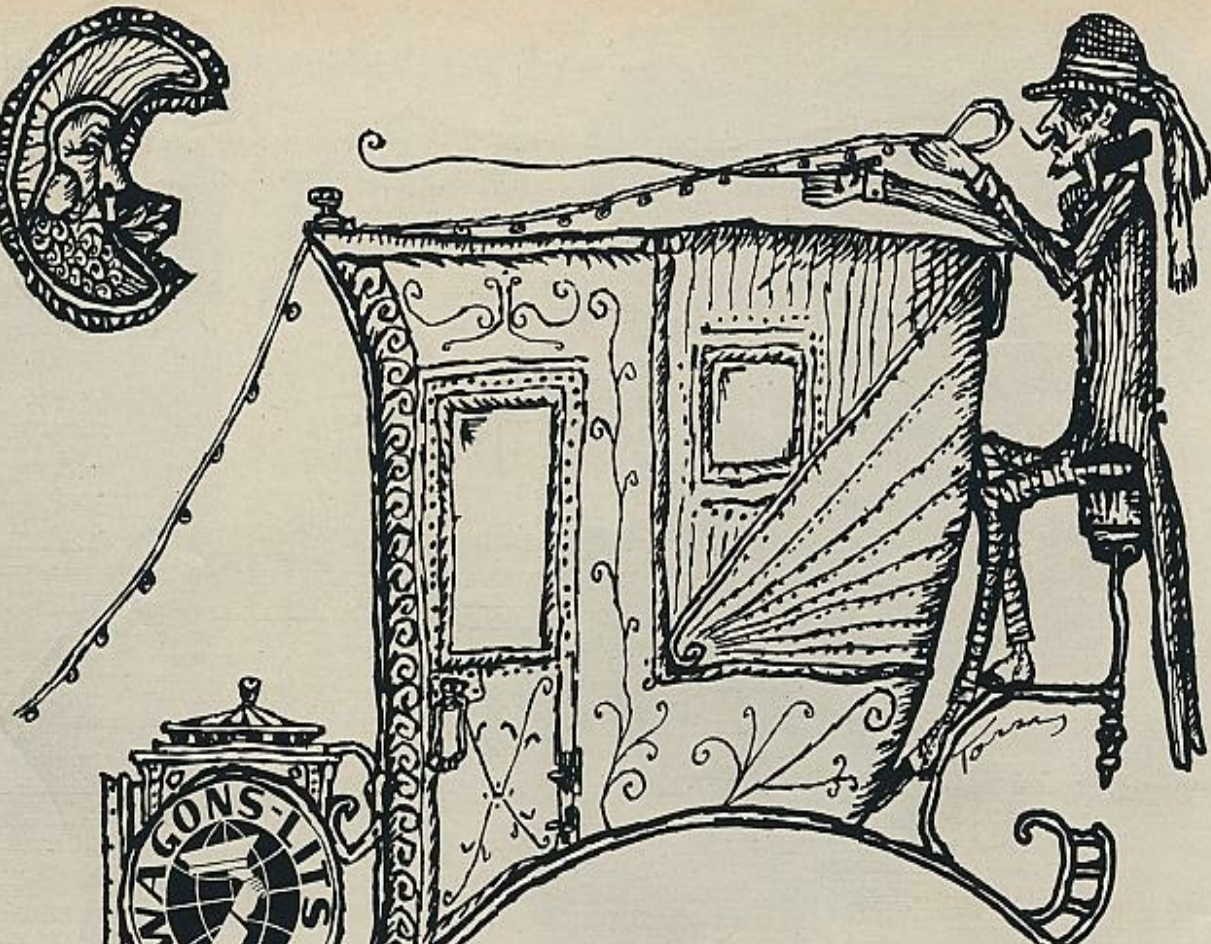
aparca donde mejor le parece y a cualquier hora sin preocuparse de más, constituyendo esto uno de los factores más importantes del problema general. Precisamente la «Zona Azul» es el medio indicado para acabar con ello, ya que su característica principal es la de prohibir el estacionamiento de vehículos, de cualquier clase, por tiempo superior a una hora.

Esta prohibición, que sólo regiría los días laborables, tiene carácter punitivo entre las nueve y las catorce horas y de las dieciséis a las veinte. La citada zona afectaría únicamente al caso antiguo de la capital y a algunas otras vías básicas del núcleo urbanístico. Incluso se habían previsto otras subdivisiones, dentro del plan general, denominadas zonas «ro-

SIGUE

La puesta en marcha de los estacionamientos subterráneos que actualmente se están construyendo en Madrid, supondrá un gran paso en la resolución del problema.





VIAJES 1963

VIAJE A INGLATERRA Y ESCOCIA	- 26 días	20.500 ptas.
VIAJE A SUIZA Y AUSTRIA	- 26 días	18.500 ptas.
GRAN CIRCUITO EUROPEO	- 25 días	18.000 ptas.
GRAN CIRCUITO A ITALIA	- 25 días	15.900 ptas.
CIRCUITO A ITALIA	- 21 días	13.300 ptas.
CIRCUITO EUROPEO	- 18 días	12.000 ptas.
VIAJE A ITALIA	- 15 días	10.500 ptas.
VIAJE AL NORTE DE ESPAÑA Y PORTUGAL	15 días	9.500 ptas.
VIAJE A PARÍS	- 11 días	6.300 ptas.
VIAJE A LISBOA Y FATIMA	- 7 días	3.900 ptas.
VIAJE A LOS PIRINEOS Y ANDORRA	- 7 días	3.700 ptas.
VIAJE A LOURDES	- 5 días	2.250 ptas.
CRUCERO MARE NOSTRUM	- 21 días	10.000 ptas.
CRUCERO ISLAS DEL SOL	- 11 días	5.000 ptas.

WAGONS LITS // COOK

420 agencias en todo el mundo



Muchas calles de Madrid están convertidas en «territorios feudales» en los que siempre están aparcados los mismos coches, con el perjuicio consiguiente para los demás.

ZONA AZUL

ja» y «verde» con características propias. La primera comprendería las calles en las que la prohibición de aparcar sería absoluta a cualquier hora del día. En la segunda estarían englobadas las vías en las que el estacionamiento estará prohibido de las diez a las veintuna horas.

De estos someros detalles se desprende fácilmente la importancia de este proyecto. Cualquiera que haya tenido que hacer en coche el corto recorrido de la Puerta del Sol a la plaza del Callao a las ocho de la tarde podrá fácilmente comprender las ventajas que supondría la desaparición de esas interminables filas de coches aparcados junto a la acera que tanto dificultan la circulación. Por eso, racionalmente, las divergencias que inevitablemente surgen en estos casos han de ser tomadas simplemente como lo que son, como problemas meramente accesorios. La determinación que se tome tiene que ser verdaderamente eficaz. Desde luego podría ser perfectamente la de la

Implantación de la citada «Zona Azul» —siempre y cuando se llevasen antes a término las innumerables obras existentes y los estacionamientos previstos para la absorción de esos coches que resultasen desplazados— con el rigor necesario. O si no, llegar a la prohibición total de estacionamiento en los puntos neurálgicos o, ya en caso extremo y ante la dificultad insuperable de establecer algo de esto, optar por dejar las cosas como están y «a ver lo que pasa»... que precisamente, y a pesar de ser la peor de todas, es la que parece ser que ha adoptado el Ayuntamiento al sumir el tema en el más inexplicable misterio. Repetimos que la idea es interesantísima y además absolutamente necesaria, que no se deben dejar las cosas así, en el aire, sino afrontar la realidad y dar fin, o al menos tratar de aliviar, al problema circulatorio como se está haciendo en todas las ciudades del mundo.

SIGUE

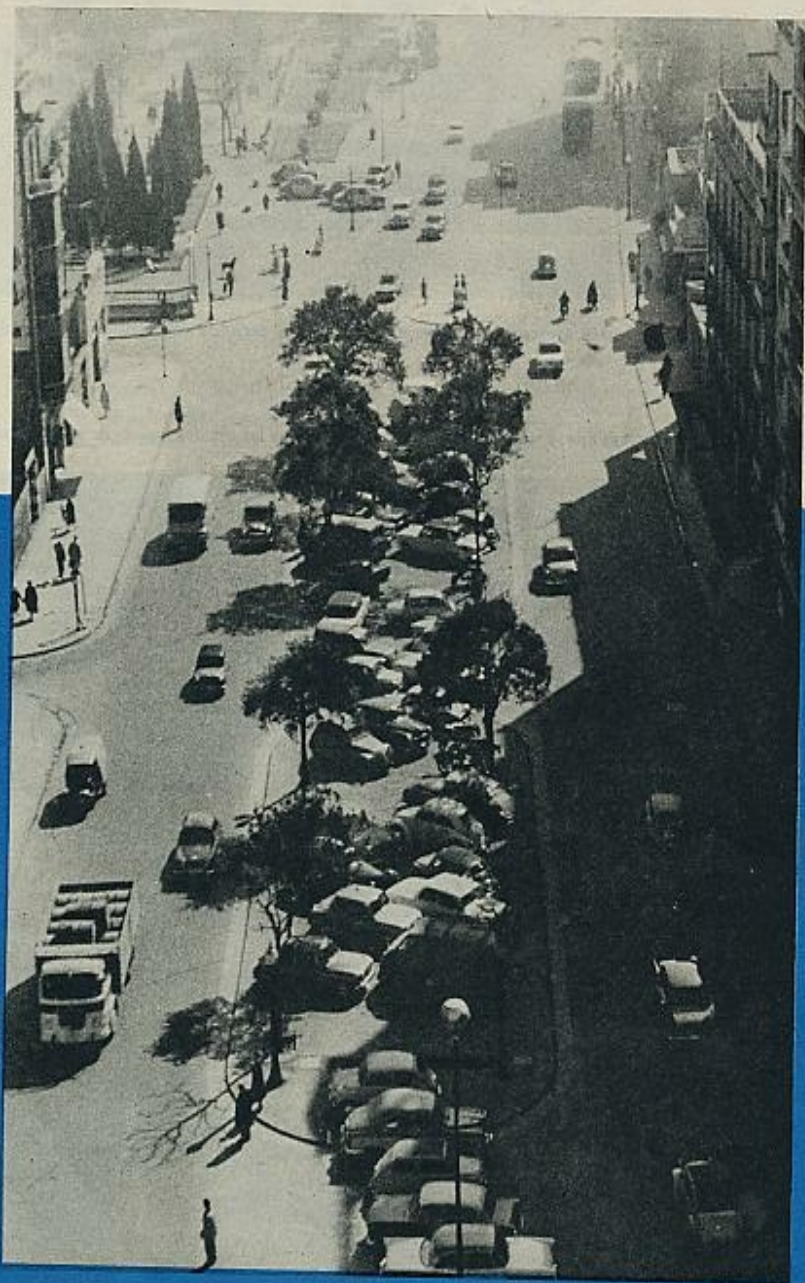
Las aceras sustituyen, en muchísimos casos, a los debidos lugares de estacionamiento.



**ZONA
AZUL**

BARCELONA:

dieciocho kilómetros "azules"



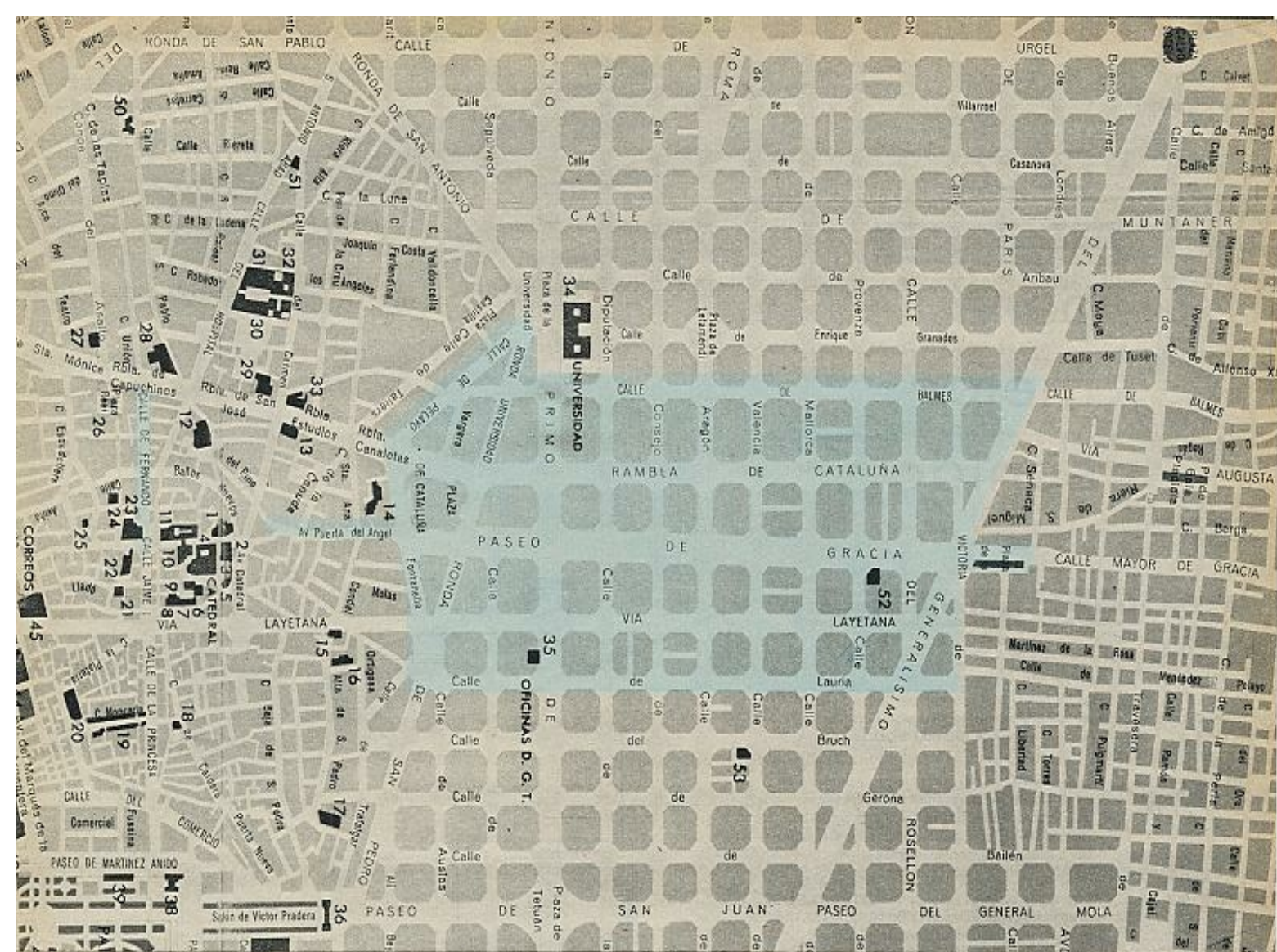
Barcelona contará con 18 kilómetros «azules» que aliviarán sensiblemente la circulación actual.

LA especie de rodillo de amasar pan o tubo de pasta dental, dibujada sobre el llamado Ensanche de Barcelona, será la «Zona Azul» que delimita el aparcamiento de los automóviles a una sola hora.

En total algo más de un kilómetro cuadrado de superficie, con unos dieciocho kilómetros de calles; poca cosa, si se piensa que Barcelona posee ochocientos kilómetros de calles y su «Zona Azul» alcanzará de la avenida del Generalísimo Franco a la Puerta del Angel y de Balmes a Lauria, incluyendo la calle de Pelayo y las plazas de Cataluña y Urquinaona, aparte ese apéndice de la calle de Fernando, de Ayuntamiento a Ramblas.

El anuncio de la implantación en Barcelona de este sistema limitado para aparcar, se hizo meses atrás; la tardanza en llevarlo a la práctica está justificada por las medidas a tomar como preparación; algunas ya resueltas: cincuenta calles han quedado señalizadas en dirección única; otros tantos cruces no permiten el giro a la izquierda; la carga y descarga para camiones de cinco toneladas ha sido prohibida en determinadas zonas, de once a catorce y de dieciocho a veinte horas; se han cambiado paradas de autobuses y trolebuses; se están revisando los vados, para reducirlos al mínimo, y hace poco fue eliminado el tranvía del disco veinte, liberando así





a la plaza de Cataluña de tranvías en su zona al mar.

Los barceloneses fueron sometidos a encuesta, por algunos periódicos locales, que quisieron pulsar la opinión del vecindario y los automovilistas, ante la inminencia del aparcamiento limitado a una hora.

Las más diversas opiniones se encontraron en las mismas columnas de un solo diario; quienes abogan por la «Zona Azul», apoyan su defensa en que París la adoptó y luego se extendió casi exclusivamente por Francia, debido a que la Ley no autoriza en el vecino país la instalación del parquímetro —aparato que cobra por aparcar—, siendo imitada Francia por Suiza e Italia.

Las ventajas de la «Zona Azul» son varias: No tener que pagar, no atear la calle y su rápida implantación.

Los inconvenientes también son varios: la rigidez del sistema que obliga al automovilista a marchar pasada la hora de estancia; el gran problema de aparcamiento que se crea en torno a dicha zona, ya que a los alrededores han de ir a aparcar quienes tenían la costumbre de dejar el coche ante su puerta todo el día; la gran cantidad de personal que se requiere para vigilar que no se cometan irregularidades; un hombre cada sesenta coches, como mínimo; la necesidad de pagar a este personal con lo que se recaude de las multas

que se impongan y el que, legalmente, no se puede permitir que el señor que tenga chófer aproveche la ventaja de contar con persona que, dentro de la «Zona Azul», le cambie de sitio, cada hora, el automóvil, quedando en la práctica ocupando un espacio en la zona delimitada, todo el día.

La «Zona Azul» será un hecho a corto plazo; sabemos que ya se están fabricando los discos-horario, con publicidad de ciertas marcas que lo regalarán a sus clientes, como se hace en todos los países donde se usa.

Los que ponen «verde» a la azulada zona, dicen que al obligarles a sacar su coche de la puerta de su oficina les obligan también a llevarlo a otra zona, perjudicando a otro sector de la ciudad. Frente a esta opinión, los técnicos aseguran que los garajes actuales admitirán aparcamiento diurno, previo pago razonable; y que se aprovecharán los solares sin edificar como aparcamientos provisionales.

Amenazan quienes se consideran perjudicados por la «Zona Azul», con unirse en grupos de cuatro o cinco y encargarse, cada hora, de salir a la calle y cambiar cuatro o cinco coches —los suyos— de lugar dentro de la zona. Otros dicen que les bastará con pagar a un vigilante para que efectúe este cambio, sin tener que molestarse.

Pero la verdad es que Barcelona necesita esta «Zona Azul». El sector donde ha sido se-

ñalada es un suplicio para el automovilista que busca aparcamiento de corta duración; entre quienes dejan su coche toda la jornada laboral a la puerta, por egoísmo, los vados, los aparcamientos reservados y los prohibidos, es totalmente inútil tratar de encontrar un sitio donde dejar el coche media hora.

Setenta hombres, que serán seguramente los que tenía el Ayuntamiento en Arbitrios, hoy sin tarea fija, podrán constituir la vigilancia de esa zona que viene a dar facilidades a quienes se ven obligados a resolver asuntos en el corazón de la ciudad.

Todo, menos parquímetros; Barcelona cuenta con un parque automovilístico de 145.000 coches, de los que algunos de sus propietarios podrían permitirse el lujo de estar echando monedas cada dos horas al parquímetro, para disfrutar de su aparcamiento. Ello crearía indudablemente complejo en el resto de los automovilistas, atentos siempre a pagar lo menos posible.

TEXTOS: París: Feliciano Fidalgo
Madrid: Javier Carmeño
Barcelona: Enrique Rubio

MATERIAL GRAFICO: Europa Press,
Alfredo, Sibila y Dirección
General de Turismo