

**DATOS BÁSICOS DE MOVILIDAD
EN EL CASCO HISTÓRICO DE SEVILLA
(Elaborados por “A Contramano”. Año 2001)**

Antes de analizar las principales características de la movilidad en la zona considerada debemos ubicar ésta en el Área Metropolitana de Sevilla. En el Área Metropolitana de Sevilla en 1995 y según los datos del "Diagnóstico Propositivo del P.I.T." de Febrero de 1995 [PIT.f.95] se realizaban un total de 2.231.492 viajes en un día laborable, repartidos del siguiente modo (se considera “viaje” cualquier desplazamiento de duración superior a 10 minutos):

Modo	Viajes	Porcentaje
Andando	924.635	41,4 %
Transporte Público	374.812	16,8 %
Transporte Privado	812.026	36,4 %
Otros	120.019	5,4 %

Como puede verse, el porcentaje más alto corresponde al de los viajes a pie.

Carecemos de datos sobre la movilidad peatonal en el Casco Histórico en 1995; no obstante, de los datos contenidos en la “Encuesta Domiciliaria de Movilidad 1990” (EDM.90), pueden extraerse los siguientes datos para la movilidad peatonal en o hacia esa zona de la ciudad en dicho año.

Desplazamientos peatonales 1990

Modo	Interiores	Generados-Atraídos	Total
Andando	80.643	59.675	140.318

Pasamos ahora al análisis de la movilidad motorizada (automóvil + transporte público). El total de viajes realizados en medios motorizados pasó de 279.675 en 1990 a 362.773 en 1995. Los datos contenidos en [PIT.f.95] se resumen en la tabla adjunta:

Desplazamientos motorizados. Año 1990

Viajes	Interiores	Generados	Atraídos	Total
Automóvil	3.739	29.076	71.447	104.262
T. Público	3.091	18.736	153.586	175.413

Desplazamientos motorizados. Año 1995

Viajes	Interiores	Generados	Atraídos	Total
Automóvil	956	25.597	126.705	153.258
T.Público	11.754	26.577	171.184	209.515

Como conclusiones más relevantes de estos datos podemos decir que:

- 1.- El Casco histórico, en lo referente a los desplazamientos internos, es ya una “zona peatonal”, en tanto que estos desplazamientos son, de forma abrumadoramente mayoritaria, peatonales.**
- 2.- El uso del transporte público supera al uso del automóvil como medio de transporte para acceder al Casco Histórico o para salir de él, en claro contraste con el resto del Área Metropolitana.**
- 3.- El uso del automóvil privado es claramente inferior, en términos porcentuales, al resto del Área Metropolitana; cayendo al tercer lugar tras los viajes andando y en transporte público**
- 4.- Se observa un claro giro en los hábitos de los vecinos del Centro hacia un mayor uso del transporte público y un menor uso del privado como vehículo para desplazarse fuera del Centro en el periodo 1990-95.**
- 5.- Por el contrario, se incrementa en cambio el uso del automóvil (en términos absolutos y relativos), como medio de acceso al Casco Histórico.**

Los 127.000 viajes en automóvil atraídos diariamente por el Casco Histórico suponen la principal causa de la congestión del tráfico, de los problemas de aparcamientos y de la ocupación de zonas peatonales por el automóvil. El automóvil privado ocupa en el casco Histórico entre el 70% y el 80% del espacio público disponible en la calzada, ya sea como zonas de aparcamiento o espacios reservados para su circulación. Sin embargo, el automóvil privado no constituye el principal medios de transporte en o hacia el Casco Histórico de Sevilla, como se deduce de los datos anteriores, sino que ocupa el tercer lugar en volumen total de viajeros transportados. **Puede decirse por tanto que limitar el espacio disponible para el automóvil privado, aumentando el espacio disponible para el transporte público y para los desplazamientos peatonales, no es sólo una cuestión de ecología o de estética, sino una mera cuestión de uso eficaz del espacio público e, incluso, de equidad en la distribución de dicho espacio entre los usuarios del mismo.**

Atendiendo al motivo de los viajes atraídos en medio motorizado, los repartos son los siguientes [PIT.f.95]:

Desplazamientos motorizados 1995 según motivo

Viajes	Automóvil	T.Público
Trabajo	54.990	29.483
Compras	14.951	43.539
Asuntos personales		40.111
Ocio		27.597
Otros		30.683
Total	126.705	171.413

Los datos de la tabla precedente muestran que:

1.- El grueso de los desplazamientos hacia el Centro por motivo de trabajo se realiza en automóvil.

2.- El grueso de los desplazamientos hacia el Centro por motivo de compras se realiza en transporte público.

Esto muestra que el gran problema a solucionar (desde una perspectiva de mejora medioambiental y de equidad en el uso del espacio público) no es el del comercio y los desplazamientos en automóvil hacia el Centro para hacer compras, sino el de los desplazamientos en automóvil por motivo de trabajo (el 43,4% de los viajes atraídos en automóvil), que además generan aparcamientos de larga duración, con ocupación de espacios en la vía pública sin utilidad alguna y congestión del tráfico en horas punta.

En lo que respecta a la estructura del transporte público hay que decir que en el Casco Histórico hay en la actualidad cuatro terminales de transporte público, donde acaban o tienen su origen buena parte de las líneas de TUSSAM:

Terminales de TUSSAM y nº de líneas

Terminal	Plaza Nueva	Encarnación	Duque	Magdalena
nº de líneas	12	8	2	1

Puede observarse una clara descompensación en lo que respecta a accesibilidad mediante transporte público de las diversas zonas del Centro, muy superior en las zonas Sur y Este respecto de las zonas Norte y Oeste.

Sin embargo, esta clara descompensación no se refleja en los resultados de la Encuesta

Domiciliaria de 1990 [EDM.90], que establece un número similar de viajes hacia las subzonas Centro-Plaza Nueva y Centro-Alameda:

Viajes en T. Público atraídos por subzonas, 1990

Subzona	Centro - Plaza Nueva	Centro - Alameda
Viajes atraídos en T. Pub.	84.921	68.702

Del análisis de los datos contenidos en los informes de TUSSAM (1995) se deduce que, en horas punta, algo más de 8.000 personas acceden a las paradas del Centro en autobús [El hecho de esa cifra no concuerde con el total de los 171.184 viajes al Casco en un día laborable tipo, se explica porque muchos de estos últimos utilizan como terminal las paradas en la Ronda Histórica]. El mismo análisis indica que un total de 180 autobuses, aproximadamente, acceden al casco Histórico en una hora punta, con una frecuencia media de 3 autobuses por minuto y una ocupación media en torno a 45 personas/autobús. Si tales autobuses se repartiesen homogéneamente por las cuatro terminales del Centro la frecuencia media de llegada sería de 1,3 minutos. En realidad las frecuencias e índices de ocupación en hora punta son:

Frecuencias e índices aproximados de ocupación en hora punta

Terminal	P.Nueva	Encarnación	Duque	Magdalena
Frecuencias	0,64 minutos	0,96 minutos	3,48 minutos	8,96 minutos
pers./autobús	47	48	46	29

De todos los datos anteriores se deduce que, **pese a que la demanda de transporte público es similar en las diferentes zonas del Casco Histórico, existe una clara descompensación del servicio que margina a la zona norte (Alameda).**

En lo que respecta a la accesibilidad peatonal, **hay que destacar las reducidas dimensiones del acerado en el Casco Histórico, inferiores a lo que indica la normativa tanto del PGOU (1986) como del Decreto sobre Accesibilidad de la Junta de Andalucía (1992):**

Anchura mínima de aceras según normativa

Normativa	PGOU (1986)	Junta de Andalucía (1992)
Anchura	80 cm.	120 cm.

Esto se ha tratado de paliar en algunas calles mediante la fórmula de “tráfico compartido”, lo que, dada la gran demanda de aparcamiento, ha supuesto, en muchos casos, una invasión de dichas calles por los automóviles aún mayor que cuando el acerado existía, aunque fuese insuficiente.

Así pues, con independencia de que determinadas calles se peatonalicen por completo, **habría que dar solución al problema genérico de la accesibilidad peatonal en el Casco Histórico, mediante un acerado suficiente y una adecuada protección y delimitación de las zonas peatonales, incluso en calles de tráfico compartido.**

En lo que respecta al aparcamiento, los datos del "Diagnóstico Propositivo del PIT" de noviembre de 1995 [PIT.n.95] daban el siguiente cuadro:

Vehículos de no residentes aparcados en el Casco Histórico, 1990

Tiempo	En la calle	Aparcamientos/garajes
Hasta 1 hora	3.992	691
De 1 a 2 horas	4.206	1.143
De 2 a 4 horas	5.850	1.241
De 4 a 7 horas	6.485	1.106
De 7 a 10 horas	2.624	855
Más de 10 horas	1.547	329
Total	24.714	5.365

A estos datos hay que sumar las necesidades de aparcamiento que generan los 22.800 vehículos que son propiedad de los vecinos del Centro (1995).

En cuanto a las plazas de aparcamiento público subterráneo disponibles en el Casco Histórico o en su periferia inmediata son de 3.543, de las cuales 1.683 corresponden a aparcamientos situados en la periferia oeste (accesos desde el Aljarafe) y las 1.860 restantes a aparcamientos situados en el Centro, que provocan congestiones y atascos de tráfico en calles como Baños, Alfonso XII, Reyes Católicos, Accesos desde Puerta Osario, etc...

La existencia de un elevado número de estacionamientos de larga duración en la calle es coherente con el hecho de que la mayoría de los viajes al Casco Histórico en automóvil lo son por motivo de trabajo. La actual "zona azul", que se aplica en ciertos barrios para disuadir de dicho estacionamiento, no ha resultado efectiva por la indisciplina en su aplicación. Tampoco sería realista pensar que toda la demanda de aparcamiento en la calle pueda ser satisfecha por aparcamientos rotatorios, dado el volumen de tal demanda y sus características de larga duración.

En cuanto a los aparcamientos rotatorios (subterráneos o no) en la periferia del Casco Histórico, su eficacia es mas que dudosa, ya que solo servirían – en el mejor de los casos – para congestionar los accesos al Casco Histórico, siendo conocido el "efecto llamada" que produce cualquier infraestructura de aparcamiento. Desde el punto de vista paisajístico, suponen la destrucción de zonas emblemáticas (v.g. los antiguos muelles del Guadalquivir). Desde el punto de vista de la reducción de emisiones contaminantes, esta medida apenas tendría incidencia,

pues sólo reduciría el total de kms. recorridos en automóvil en algunos centenares de metros por automóvil, sin modificar la estructura del reparto modal de la metrópolis.

A MODO DE CONCLUSIONES

A la luz de los datos disponibles sobre el reparto modal de los viajes en el Casco Histórico en sus diferentes zonas, del aparcamiento y de los motivos de los viajes, podemos afirmar que:

- 1.- La peatonalización, entendida como el aumento de las zonas, itinerarios y carriles de circulación reservados al peatón y al transporte público, no es sólo una alternativa deseable desde el punto de vista medioambiental, sino también desde el punto de vista de la equidad en la distribución del espacio público entre los diversos modos de transporte.**
- 2.- La peatonalización no puede plantearse con independencia de una remodelación del transporte en toda el área metropolitana, pues depende, fundamentalmente, de lograr un amplio trasvase del automóvil al transporte público en los viajes hacia el Casco Histórico, especialmente por motivos de trabajo.**
- 3.- Es preciso, pues, reforzar la infraestructura para el transporte público y para la bicicleta (carriles-bus, -bici y -bus-bici) como modos de trasladarse al Casco Histórico. Esto requiere un nuevo reparto del viario, dentro y también fuera del Casco Histórico.**
- 4.- Es preciso corregir la discriminación del norte del Casco Histórico respecto del sur en los referente al transporte público.**
- 5.- Sin renunciar a lo anterior y a medida que la peatonalización avance, es preciso ofrecer alternativas al tráfico residual en automóvil privado que no pueda satisfacerse mediante el transporte público, la bicicleta o la peatonalización: tráfico de entrada/salida de residentes, carga y descarga, etc...**

En lo que respecta a la creación de un aparcamiento rotatorio en La Alameda hay que insistir en que sus repercusiones sobre el ya deficiente transporte público de la zona serían muy negativas, pues congestionaría aún más un viario estrecho por el que ya hay escasas posibilidades de crear carriles reservados a los autobuses. Lo mismo cabría decir del proyectado aparcamiento en la Encarnación. En cuanto las repercusiones, supuestamente positivas, de dichos aparcamientos en el comercio tradicional de la zona, habría que recordar los datos aportados acerca del uso del automóvil privado para acudir al Casco Histórico por motivos de compras, que muestran como,

en total, son sólo son la tercera parte de los desplazamientos que, por el mismo motivo, se realizan en transporte público. En ese sentido, con la creación de sendos aparcamientos rotatorios en La Alameda y en La Encarnación, podría darse la paradoja de que el aumento de los clientes que pudieran acceder a hacer sus compras en automóvil debido a la creación de dichos aparcamientos fuera compensado con creces por la disminución en el número de clientes que hoy acceden en transporte público, ante las crecientes dificultades para la circulación de éste originadas por el tráfico de acceso a los aparcamientos (la calle Baños, otrora una floreciente calle comercial, es un buen ejemplo de ello)

Sevilla, noviembre de 2001