

16.1.Introducción al estudio técnico .

Se va a realizar un estudio sobre la conveniencia o no de peatonalizar la calle Asunción perteneciente al barrio sevillano de Los Remedios . Para ello se va a utilizar el escenario Sevilla 80 , modificándose parte de ese escenario con el fin de modelar el viario siguiendo la premisa que por la calle Asunción no circule tráfico .

Se obtendrán unos resultados en los que se observará como se distribuyen los flujos de vehículos en el viario . De esa forma se conocerá que calles se verán más afectadas con la peatonalización y si se forman grandes cuellos de botellas , que son los responsables de provocar retenciones en el tráfico y de que los tiempos de circulación sean mayores .

Se analizarán detalladamente todos estos cambios producidos , proponiéndose soluciones para eliminar estos cuellos de botella y descongestionar el tráfico en estas zonas. Estas soluciones pasan por :

1. Introducir modificaciones en el modelado tales como:
 - cambiar el sentido de circulación a una calle de un solo sentido
 - eliminar algún giro permitido
 - posibilitar la realización de un giro antes no permitido
 - convertir una calle de dos sentidos en una de un solo sentido
2. Realizar otra asignación, teniendo en cuenta estas modificaciones, y consiguiendo otros resultados, los cuales serán analizados y se observará si se ha conseguido mejorar la situación o si por el contrario se ha empeorado .
3. Es necesario, en principio, repetir este bucle, con el fin de conocer que modificaciones serían las más beneficiosas .

Se llega, por tanto a concluir si la peatonalización de la calle Asunción provocaría que el tráfico en esta zona se resintiera en gran medida o si por el contrario , con unas correctas modificaciones en el viario , no se viera apenas afectado .

Hasta aquí se ha hecho un estudio técnico desde el punto de vista del tráfico y de los vehículos que circulan , pero ocurre que la peatonalización afecta a otra parte . Esta otra parte son los peatones , comerciantes y residentes .

Hay que procurar que exista un equilibrio entre los beneficios y los posibles perjuicios de ambas partes .De esta manera , considerando a la totalidad de las partes implicadas , si el resultado global es positivo se puede llevar a cabo la peatonalización .

16.2. ASPECTOS GENERALES DE LA PEATONALIZACIÓN

16.2.1. Introducción

Un proyecto de peatonalización de un sector urbano, supone mucho más que el mero cierre al tráfico de una de sus calles. Conlleva una amplia transformación que no sólo se restringe al área afectada sino que va más allá, configurando una trama urbana con un nuevo replanteamiento. La peatonalización de un área urbana va a dar lugar a una serie de procesos que afectarán directamente a la población .

En primer lugar se va a producir un aumento en el nivel socioeconómico de la zona afectada. Este aumento se concretará en la revalorización del suelo y de la vivienda en este área además de en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Además podremos apreciar una fuerte tendencia del comercio de la zona a especializarse .

El segundo aspecto importante inducido por la peatonalización es la vuelta a la concepción de la ciudad como un área de recreo y de expresión. De esta manera vamos a desarrollar un entorno óptimo para la realización de diferentes actividades tales como el paseo y el disfrute del entorno urbano y del propio urbanismo .

La calidad de vida es en el siglo XXI una de las máximas perseguidas en cada operación que se realiza en la vida cotidiana. Uno de los factores que denota calidad es la tranquilidad, un requisito imprescindible para la inmensa mayoría de los demandantes de vivienda hoy en día. Para conseguirla, o bien se buscan zonas apartadas, o bien se produce un cambio significativo en los lugares céntricos ya existentes, como es la peatonalización total o parcial .

La peatonalización es, por tanto , una fórmula para impulsar un área y, a su vez, hacer que los inmuebles que se ubican en ella se revaloricen. Cuanto más espacio residencial haya, más humana resulta la zona y mayor valor tiene .

Por otro lado, para las viviendas, es preciso el mantenimiento de acceso rodado, aunque restringido, a los edificios y especialmente a los garajes .Y una resolución adecuada del espacio urbano resultante, en aspectos estéticos tales como los materiales utilizados, el mobiliario urbano, el ajardinamiento o la iluminación .

En el caso de los locales comerciales, la influencia de las operaciones de peatonalización es, sin embargo, más compleja y depende de factores de más difícil evaluación a priori. El éxito de una acción de remodelación urbana de este tipo depende, desde este punto de vista, de la capacidad de generar un área comercial de conjunto que sea atractiva para el ciudadano .

Por último indicar que un proyecto de reordenación urbana compete a numerosas partes. Se trata de entes tanto privados como públicos , los principales son :

- el ayuntamiento,
- las asociaciones de comerciantes
- las empresas de transporte público
- los habitantes de la zona

16.2.2. Itinerarios peatonales

Las áreas de prioridad al peatón han de tener como finalidad no solamente el recuperar un espacio vital para la ciudad sino también servir al objetivo de sustituir desplazamientos realizados por medios mecánicos al trabajo o la escuela, la denominada movilidad obligada, por desplazamientos a pie.

Es por ello que la primera consideración que sobre los planes de peatonalización ha de hacerse es que estos deben estructurarse, en la mayor medida, en sendas o itinerarios. Así las áreas de prioridad al peatón , en sus diferentes tipos , no deben establecerse de forma aislada y sin continuidad, como verdaderas islas, dentro de la ciudad sino que deben disponerse de tal manera que permitan los desplazamientos de «largo recorrido», ligados a la diaria movilidad obligada, que puedan sustituir, con ventaja evidente, a los efectuados con medios mecánicos para el mismo trayecto.

A tal efecto debe establecerse itinerarios que enlacen puntos clave de la ciudad: zona centro, mercados y grandes centros comerciales, áreas docentes y hospitalarias, parques, jardines y centros de ocio, lugares de intercambio modal, etc

16.2.3. Condiciones básicas de las áreas de prioridad al peatón

La implantación de un área de prioridad al peatón concreta exige la atención sobre tres parámetros o características esenciales para el buen funcionamiento y futuro de la misma, a saber:

- Posibilidad real de atenuación del tráfico: ha de ser posible desviar de forma eficaz, al menos en parte, los vehículos que previamente circulaban por la zona.
- Accesibilidad de personas y mercancías: los residentes y el comercio, en la actualidad y el previsible, han de seguir desarrollando sus actividades.
- Tamaño socioeconómico suficiente: es necesario un nivel de uso y actividad mínima, ya sea de habitantes o de habitantes y comercio, según el enfoque del área. Se trata de evitar zonas inhóspitas o muertas a ciertas horas .

16.3. Ventajas e inconvenientes de la peatonalización

Con carácter general, las operaciones de peatonalización de áreas del centro de las ciudades suponen un incremento de la calidad urbana, como consecuencia inmediata de la desaparición del tráfico rodado y de la reserva para el peatón de espacios antes ocupados por los vehículo .

Todos estos elementos deben estar controlados si se pretende llevar a buen puerto la peatonalización de una zona. Si se acompaña de una serie de medidas, la peatonalización supone una revalorización de las casas, los locales comerciales y, en definitiva, de la ciudad; si no, puede ser contraproducente .

Se puede evitar los desplazamientos a los polígonos donde la gente se encuentra, ahora más cómoda porque hay más espacio .

Los bares son los que más se muestran de acuerdo con la peatonalización .

Por tanto se puede señalar que las principales ventajas son :

- En primer lugar se va a producir un aumento en el nivel socioeconómico de la zona afectada. Este aumento se concretará en la revalorización del suelo y de la vivienda en este área además de en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes .
- La peatonalización es la vuelta a la concepción de la ciudad como un área de recreo y de expresión. De esta manera vamos a desarrollar un entorno óptimo para la realización de diferentes actividades tales como el paseo y el disfrute del entorno urbano y del propio urbanismo .
- Las calles comerciales que han sufrido una reordenación mediante peatonalización, se caracterizan por un aumento en su volumen de negocios .
- La concentración comercial beneficia a otros sectores como, por citar tan solo un ejemplo, la hostelería .

Por el contrario también se encuentran inconvenientes. Los principales aspectos que pueden frenar la toma de decisión por parte de las autoridades locales para llevar a cabo la peatonalización son :

- El coste de las obras
- La duración de las obras
- La reordenación del tráfico de la ciudad.

El tráfico es un tema primordial en todos los proyectos de peatonalización que se diseñen. Un primer conflicto es que la población residente no podría estacionar sus vehículos en las inmediaciones de su domicilio, por lo que habría que buscar alternativas. Una de ellas podría ser la creación de aparcamientos cercanos, preferentemente en las inmediaciones de la vía medular.

Otro de los inconvenientes son las molestias por ruidos y demás que se producen mientras duren las obras; sin embargo, esto es algo temporal. Por el contrario, después de la fase de construcción se evita la saturación de vehículos en los viales, con lo que también se disminuye la molestia ocasionada por ruidos, congestión de tráfico.... En este sentido, aunque a corto plazo las molestias son evidentes, los residentes deben comprender que a la larga estas intervenciones les benefician de forma clara.

Por otro lado, el coche se ha convertido hoy en una herramienta imprescindible para el día a día, y peatonalizar una calle puede suponer trastornos del tráfico y el no poder aparcar en la zona, un engorro sobre todo para los residentes, pero también para los que transitoriamente pasan o llegan a ella y no encuentran dónde dejar su vehículo.

Además, la peatonalización puede llevar pareja la proliferación de terrazas en los negocios de hostelería, y suponer, a la larga, aún más ruido.

Existe un punto de vista sobre que cuanto más se dificulta la circulación en el centro más se beneficia a la periferia, ya que las grandes superficies tienen extensión con parking gratuito y tiempo ilimitado . Mientras que el otro punto de vista es que las zonas peatonalizadas son más cómodas y por tanto restaría beneficio a la periferia .

Por último es necesario tener en cuenta algunos riesgos asociados a estas acciones, que aunque no son tan frecuentes provocarían consecuencias poco deseadas , como pueden ser la aparición de focos de marginalidad, la proliferación de locales de ocio o la desertización comercial de estas áreas .

16.4. La peatonalización y el comercio

16.4.1. Introducción

Cuando se proyecta un proceso de renovación urbano junto con una peatonalización, se puede estar creando un polo de atracción comercial. Si por el contrario, la peatonalización se produce en una calle degradada, con edificios no remodelados o renovados, el resultado puede no ser satisfactorio.

Las calles comerciales que han sufrido una reordenación mediante peatonalización, se caracterizan por un aumento en su volumen de negocios, porque la frecuencia de paso de peatones a menudo ha aumentado por dos o por tres, incluso más. Es evidente que esta enorme afluencia suplementaria de paseantes está compuesta en su mayor parte por personas de ingresos medios y débiles (sobre todo jóvenes y personas de la tercera edad). De este modo se crea una zona agradable, que invita al paseo y que sin la presencia del automóvil puede competir con las grandes superficies comerciales .

Al igual que la estructura urbana el comercio ha sufrido cambios de gran importancia tanto desde el punto de vista económico como social y espacial .

La concentración comercial beneficia a otros sectores como, por citar tan solo un ejemplo, la hostelería. Los usuarios de bares y cafeterías encontrarán en esta zona una mayor comodidad, más espacio para el disfrute del urbanismo y para el paseo, lo cual repercutirá sin ninguna duda en el propio desarrollo económico del sector hostelero .

Por otro lado existen opiniones contrarias , según las cuales , el problema del comercio tradicional no estriba en la peatonalización de calles sino en su falta de actualización y adecuación a las costumbres y gustos de la población actual .

16.4.2. Requisitos para una correcta peatonalización con carácter comercial .

Estudios realizados en el ámbito europeo recomiendan una serie de requisitos a tener en cuenta al establecer una calle peatonal comercial :

1º La calle comercial debe ser atractiva .

La decoración debe aprovechar de la mejor manera las posibilidades que ofrece la adecuada utilización de la vegetación y otros elementos decorativos.

Por lo que se refiere al mobiliario urbano, este debe estar constituido no solo por los bancos de piedra o madera, sino además por aseos, cabinas telefónicas, papeleras y muy importantes aparcamientos para bicicletas.

2º Gran variedad de ramas del comercio, así como de servicios .

Para aumentar el atractivo de la calle peatonal deben estar representados en la misma el mayor número posible de sectores comerciales, las convencionales más herboristerías, cooperativas de consumo ecológicos; asimismo un gran número de servicios tales como correos, bancos, restaurantes, cines, etc. Variados y combinados de forma acertada para poder obtener las ventajas de las llamadas economías de aglomeración.

3º Transportes públicos .

Paradas repartidas adecuadamente en las proximidades.

4º Adecuada previsión y regulación de carga y descarga .

El abastecimiento de las mercancías debe organizarse preferentemente desde la parte de atrás de los comercios.

Debe evitarse la solución de conceder permiso de circulación especiales para la calle peatonal ya que esto puede ser una causa de irritación para los clientes.

5º Necesidad de imanes .

Respecto a la longitud de la calle peatonal esta no debe ser demasiado larga y lo mejor es implantar estratégicamente a lo largo de la calle, para reforzarla y contribuir a crear corrientes de clientes, determinados puntos locales o “imanes”, como son restaurantes, teatros, etc.

6º Anchura adecuada .

La anchura depende, naturalmente, de las circunstancias de cada caso, pero dentro de estos límites debe ajustarse donde sea factible, a la frecuencia calculada de circulación de peatones, evitando tanto una excesiva congestión de los mismos, como el que pueda producirse una sensación de escasa animación, o, lo que es peor aún, de soledad.

7º Superficie cómoda para el peatón .

Cuando se establece una calle, peatonal comercial es importante proceder a la nivelación de la calzada que existía anteriormente para los coches con las aceras, al fin de suprimir los bordes que siempre son molestos para la circulación peatonal, uniformando la superficie.

8° Previsión de accesos adecuados .

Deben existir posibilidades para que los vehículos que no estacionen o los minusválidos puedan llegar a la calle peatonal.

16.4.3. El consumidor actual

El consumidor actual tiene una característica que le define perfectamente respecto al consumidor de otras épocas, circulamos (casi todos) con el automóvil. No es raro ver a una familia que posea 1, 2 o incluso 3 vehículos. La población ha podido acceder a la compra de un automóvil o varios sin que ello haya sido un problema para el presupuesto familiar .

El consumidor actual ha conquistado gracias al dinero y al automóvil una independencia y una libertad que ejerce en todos los dominios. Se siente más libre y con mayor capacidad de decisión sobre el lugar a donde pretende ir .

Siguiendo el modelo de vida consumista, se han instalado las grandes superficies comerciales que ofertan productos, en teoría más baratos y más variados. Estos centros comerciales se suelen situar en espacios periféricos cercanos a las grandes vías de acceso de las ciudades en donde hay una disponibilidad de terrenos más baratos y en donde se pueden construir enormes aparcamientos de uso gratuito para los clientes y así favorecer el acceso en automóvil.

Debido a la motorización de la población, el consumidor ya no se limita a hacer sus compras en un radio reducido. Con la aparición de los grandes centros comerciales, el comercio minorista tradicional sufre una competencia desmesurada .

16.4.4. Influencia de los espacios peatonales sobre el comercio

En la influencia de los espacios peatonales sobre el comercio se observan 5 consecuencias mayores:

1. La multiplicación de sucursales y franquicias en detrimento del comercio independiente.
2. La rotación bastante rápida de los comercios.
3. La regresión de los comercios de bienes cotidianos y, al contrario, una progresión de los comercios especializados en productos de alto margen de beneficios (joyerías, relojerías, perfumerías,...).
4. La orientación del surtido de productos de los comercios hacia el consumo de masas, hacia la gama media y hacia la venta de productos de alto margen de beneficios.
5. El retroceso de todas las actividades fuertemente dependientes de un aprovisionamiento directo por vehículos .

La calle peatonal acentuará de ese modo estas evoluciones . De todos modos, no todas las calles peatonales ejercen una misma evolución. Esto dependerá de multitud de factores entre los que puede variar dependiendo de si se trata de un eje comercial mayor, de ejes comerciales secundarios o de barrios históricos .

16.5. Tipos de peatonalización .

A grandes rasgos podemos considerar 2 tipos :

- Peatonalización total

- Peatonalización parcial , conocida también como semipeatonalización .

La tercera opción cuando se plantea la posibilidad de una peatonalización es la no peatonalización .

La peatonalización total se suele producir en casos aislados, donde hay dominancia de usos públicos .En general, la peatonalización conlleva beneficios siempre que no sea radical ,aunque es necesario un estudio exhaustivo de cada caso concreto .

Donde hay muchos residentes, es prioritario el paso a los garajes, a la carga y descarga, etcétera. Hay que dar preferencia al peatón, pero no suprimir totalmente el tráfico, a no ser que sea tan público que sea necesario .

En el caso de la peatonalización parcial ,existen distintas modalidades mixtas . Muchas de las tendencias recientes intentan privilegiar las calles semipeatonales :

- Permitiendo el paso al transporte público .

- Permitiendo el paso al vehículo privado bajo la condición de que su velocidad sea limitada y que no haya estacionamiento .

- Otra modalidad consiste en permitir únicamente el paso de los residentes

Por otro lado un tipo muy frecuente de peatonalización parcial es la de utilizar las medidas de templado de tráfico consistentes en hacer :

- Un solo carril .

- Agrandar aceras en las esquinas .
- Colocar árboles con jardineras , badenes y trazados curvos que favorecen el tráfico .

Y son una forma de hacerlas compatibles con los peatones .

16.6.Ejemplos de calles peatonalizadas en Sevilla

En Sevilla se han llevado a cabo peatonalizaciones , tanto totales como parciales .

Ejemplos de peatonalizaciones totales son la calle Tetuán y la calle Velásquez . En Tetuán , vía puramente comercial , los comerciantes se opusieron a la peatonalización , sin embargo , una vez realizada , comprobaron las ventajas que ello suponía y cambiaron de opinión . Actualmente , a la vista de los resultados , se puede concluir que ha sido un éxito .

Es por ello , por lo que ahora , estos comerciantes , están apoyando la posible peatonalización de la calle Odonel , que comienza en la Plaza de la Magdalena y termina en Velásquez .

Con mucha anterioridad , muchos años atrás se peatonalizó la calle Sierpes , Cuna , Córdoba , Cerrajería y otras de la misma zona conformando una zona comercial en pleno centro histórico de la ciudad de Sevilla .

Muy en la actualidad se están llevando a cabo peatonalizaciones parciales , tales como la de la calle Felipe II , o la de Amador de los Ríos .

En ellas se ha aumentado la longitud de las aceras , se han reducido el número de carriles disponibles pero sin suprimir totalmente la circulación de vehículos . Consiguiendo una mejora para los habitantes y para los transeúntes de esas zonas aunque empeorando un poco la circulación de tráfico , pero sin llegar al desorden tan grande que provocaría el corte total de la calle para los vehículos .

16.7.Conclusiones .

El proyecto de peatonalización si no es acompañado de un ambicioso programa de ordenación urbana , en el que se contemplen todos los aspectos que van a verse alterados, no sería defendible. Con esto se quiere poner de relieve la capacidad y significación que un proyecto de esta índole introduce en multitud de aspectos de la realidad urbana y en definitiva del día a día en la vida de los vecinos .

En otros aspectos, los beneficios del proyecto quizás son más evidentes para los vecinos , el aumento de la calidad de vida en esa área, la mejora que de la imagen que se iba a conseguir de cara al exterior.

Un área de prioridad peatonal no debe ser independiente, debe incorporarse al planeamiento general de la ciudad para que pueda, además de conseguir áreas de calma, impulsar la sustitución de viajes motorizados por viajes a pie

Realmente de lo que se trata es de peatonalizar con cuidado y mesura, tomando antes medidas que aminoren los perjuicios (garajes para los vecinos a precios bajos y con buena financiación, zonas de aparcamiento en las inmediaciones, sistemas para el acceso a los comercios, etc) .

Uno de los aspectos principales que influyen en la valoración de la peatonalización es el aparcamiento . Al peatonalizar una calle se reduce el número de aparcamientos . La

valoración , en términos generales , suele ser positiva si se llevan a cabo soluciones para recuperar estas plazas de aparcamientos en zonas cercanas .

Para terminar, hay que hacer hincapié en la necesidad de consenso social , entre todas las partes implicadas , para el desarrollo de cualquier proyecto de esta índole .

16.8. Estudio de locales en la calle Asunción

En este apartado se pretende analizar si la calle Asunción es una calle comercial , o por el contrario no lo es . Para ello se ha dividido en 10 partes que corresponden con los tramos de calle comprendidos entre las distintas intersecciones con las vías perpendiculares a ella .

Se ha estudiado cada tramo independientemente de los otros . La finalidad es observar si a partir de un determinado tramo las condiciones de la vía van cambiando , pudiéndose ser de tipo comercial en varios tramos y en otros no .

Se ha visitado in situ la calle Asunción y se han anotado todas los locales , especificando entre paréntesis el tipo de local . Además para saber la proporción que ocupan en la vía con respecto a las viviendas , también se han anotado los portales de los edificios , y las salidas de vehículos (cocheras) . De esta forma se puede observar si se van intercalando locales con portales con frecuencia .

Para una mejor comprensión de la nomenclatura empleada , véase la figura 16.8. en la que la calle Asunción está destacada en color rojo y en la que aparecen los distintos tramos .

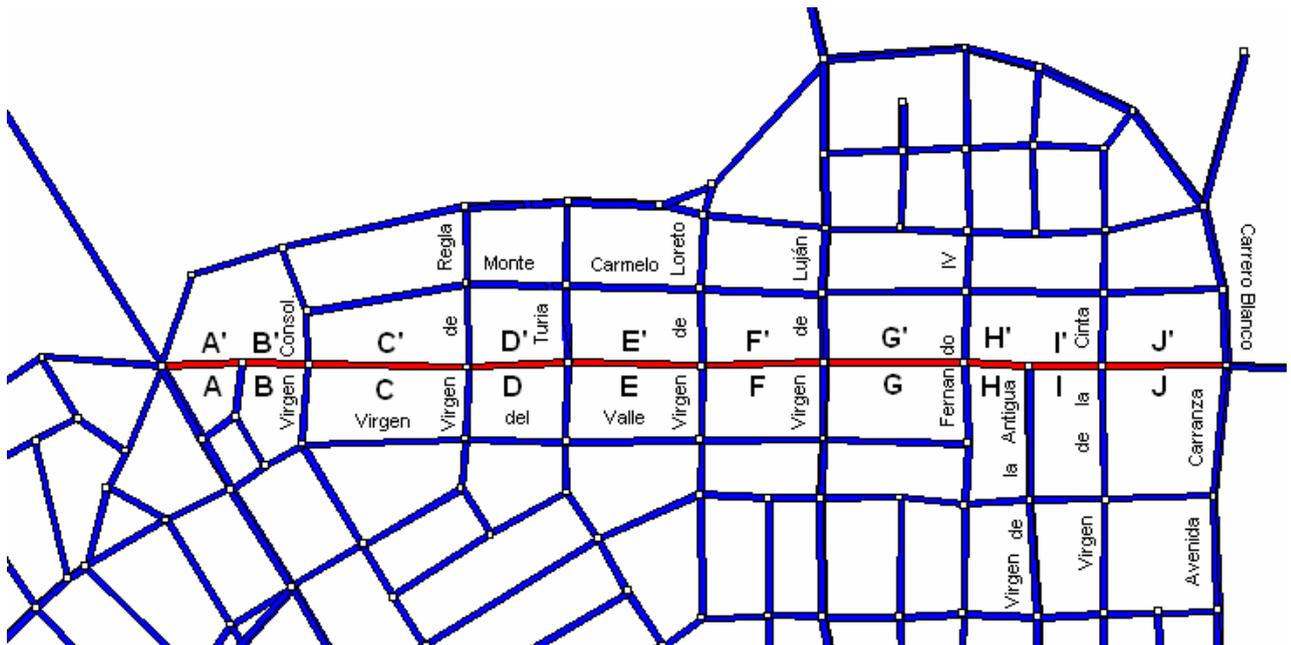


Fig.16.8. Calle Asunción .

Los distintos tramos de la vía se han numerado con las letras A , B , C , .. hasta la J . Cada letra hace referencia a una acera del tramo . La acera de enfrente se ha nombrado con el símbolo prima , es decir , A' , B' , C' , ... hasta la J' .

Se han incluido en cada tramo además el número de plazas de aparcamiento para vehículo privado , especificándose el tipo de aparcamiento en el caso de ser para motos o taxis .

A continuación se expone toda la información para cada tramo . Hay que indicar que el sentido de numeración de los locales , en cada tramo , es el que va desde la Plaza de Cuba hacia la Portada de la Feria .

<p>A General Óptica Ibañez (sastrería) Salida de vehículos</p>	<p>Aparcamientos 3</p>	<p>A' Waldo Escribá (decoración)</p>	<p>Aparcamientos 0</p>
--	----------------------------	--	----------------------------

B			B'	
Adolfo Domínguez (ropa)	Aparcamientos		Cafetería Asunción	Aparcamientos
portal de vivienda	2		portal de vivienda	Aparcamiento
KA internacional (ropa)			Bingo Los Remedios	para taxi
portal de vivienda			Farmacia	de 7 plazas
Blanca Hogar (toallas)			portal de vivienda	
De Oran (muebles)			Textura (moda hogar)	
Don Baño (cuarto de baño)			Don Algodón (ropa)	
portal de vivienda			portal de vivienda	
Don Baño (cuarto de baño)			Elena Bernal	
C			C'	
Mesón cinco jotas	Aparcamientos		Samo (sofás)	Aparcamientos
portal de vivienda	10 , más		portal de vivienda	16
Luna Lunera (decoración)	aparcamiento		Francisco Pavón (corbatas)	
Global (ropa)	para motos		Távora (agencia de viajes)	
portal de vivienda			Eguía (moda infantil)	
Simón Los Certales (muebles)			Autoservicio Montiel (comestibles)	
portal de vivienda			portal de vivienda	
Simón Los Certales (muebles)			Mercería Delgado	
Sedicci (ropa)			La Caixa (banco)	
portal de vivienda			portal de vivienda	
Missey (ropa)			Derby (camisería)	
Modas Yuste (ropa)			Ortopedia Queraltó	
portal de vivienda			portal de vivienda	
Rosa Caramelo (moda infantil)			Optica Queraltó	
Caballito Azul (zapatería infantil)			Zapatos Pasarela	
portal de vivienda			portal de vivienda	
Negra (infantil)			Supersol (supermercado)	
Zabol (zapatos)			portal de vivienda	
portal de vivienda			Síntesis (ropa)	
Springfield (ropa)			Tintoretto (ropa)	
Valentín Ramos(reloj)			portal de vivienda	
portal de vivienda			Maribel (bolsos)	
Central Hispano (banco)			Pleximar (cubertería, hogar)	
D			D'	
Cañete (ropa)	Aparcamientos		Ibañez (sastrería)	Aparcamientos
portal de vivienda	11		portal de vivienda	11
Bed's (sofá, camas)			Caja San Fernando (banco)	
Don Regalón (regalos)			portal de vivienda	
portal de vivienda			BBVA (banco)	
Abrines (joyería)			Complements (complementos)	
Nicolás (zapatos)			portal de vivienda	
portal de vivienda			Vientos del sur (varios)	
Mango (ropa)			Dorado (zapaterías)	
Bodybell (perfumería)			portal de vivienda	
portal de vivienda			Lacquer (muebles)	
Brismer (cerrado)			Farmacia	
portal de vivienda			portal de vivienda	
Women's Secret (ropa)			Librería Beta	
			Electricidad electrodomésticos	

E

Ferretería Echevarría	Aparcamientos
Mary Paz (zapatería)	9 , más
portal de vivienda	aparcamiento
Imaginarium (infantil)	para motos
portal de vivienda	
Bijon Brigitte (bisutería)	
Benetton (ropa)	
portal de vivienda	
Tienda cerrada sin nada	
Make Up Store (maquillaje)	
Trechos (ropa)	
portal de vivienda	
Pibe (zapatería infantil)	

Orogema (joyería)
 Lotería y apuestas
 The phone house (telefonía móvil)

E'

Cervecería Emilio	Aparcamientos
Mercería	15
Zinco (zapatería)	
Nerol (supermercado)	
portal de vivienda	
Nerol (supermercado)	
Foto Supra Kodak	
portal de vivienda	
Sándalo (novias)	
La Tahoma (panadería)	
portal de vivienda	
Talento (ropa)	
Ingletes (cuadros)	
portal de vivienda	
Casa Damas (música)	
Caché (ropa)	
portal de vivienda	
El pasillo (video club)	
La Jaca (complementos)	
El Telar (telas)	
portal de vivienda	
BNP (tienda libre, en alquiler)	

F

Nely (relojería)	Aparcamientos
Yaky (zapatería)	Aparcamiento
portal de vivienda	para taxi
Café de Indias	de 12 plazas
Kodak Express (fotografía)	
Pull & Bear (ropa)	
portal de vivienda	
Banesto (banco)	
portal de vivienda	
Girasol (moda infantil)	
Baco (supermercado)	
portal de vivienda	
Marionnad (perfumería)	
Nova Roma (bar-pastelería)	
Recio (perfumería)	

F'

Camerino (ropa)	Aparcamientos
Yves Rocher (centro de belleza)	12
portal de vivienda	
Bondere (ropa)	
Amena (telefonía móvil)	
Orobriz Joyeros	
La Tenería (complementos)	
Sándalo (lencería)	
La Croisantería (pastelería)	
Complementos A-51	
Viajes Marsans	
portal de vivienda	
Librería Palas	
Copistería Asunción	
Peluquería Aduo	
Agencia inmobiliaria	
portal de vivienda	
Caja de Badajoz	

G

Unicaja (banco)	Aparcamientos
Sloopy Joe´s (pizzería)	6
portal de vivienda	
Cord Company (ropa)	
Spejos Peluqueros	
Martino & Martini (ropa)	

G'

Román Joyero	Aparcamientos
portal de vivienda	13
Oliver	
portal de vivienda	
Farmacia	
Joyería Pilar Román	

portal de vivienda
 Confitería Asunción
 Ying-Ying (bazar)
 portal de vivienda
 Precchio (ropa)
 portal de vivienda
 María Ferrara (complementos)
 Sevilla Mágica (complementos)
 El as de oros (prensa)
 Bar Bugarín

Natur House (dietética)
 portal de vivienda
 El Monte (banco)
 portal de vivienda
 portal de vivienda
 Abril (regalos)
 Garmont (perfumería)

H
 Cafetería Asunción Aparcamientos
 Agencia y promoción 4
 inmobiliaria
 portal de vivienda

H'
 Fincas Corral Aparcamientos
 Relojería, joyería Joaquin Salas 5

 Uniopsa (óptica)
 portal de vivienda
 Deneb (muebles)
 Midat mutua (seguros)
 portal de vivienda

I
 Amanecer (restaurante) Aparcamientos
 Salida de vehículos 5
 Cruzado (peluqueros)
 Unida (agencia de viajes)
 Chavelyn (ropa, complementos)
 Caja Rural

I'
 Barceló viajes Aparcamientos
 Adecco (trabajo temporal) 6
 Tijuana
 portal de vivienda
 Salida de vehículos
 Gloria Fuentes (diseño moda)
 Salida de vehículos
 Gefisur (agencia inmobiliaria)

J
 Bloque de pisos Aparcamientos
 12

J'
 portal de vivienda Aparcamientos
 portal de vivienda 9
 portal de vivienda
 portal de vivienda
 Matamoros (mueble)

A la vista de esta información se puede llegar a la conclusión que la calle Asunción es una vía puramente comercial entre los tramos A y G , ambos inclusive . Ya en el tramo H es menos comercial , disminuyendo en el I y en el J considerablemente .