



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA  
ILMO. SR. ALCALDE**

**Asunto: Deficiencias de accesibilidad en vía pública**

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. en relación con el expediente tramitado en esta Institución con el número de referencia **563/2025**.

En la queja que dio origen a este expediente se daban a conocer las deficientes condiciones de accesibilidad existentes en la calle XXX de esa ciudad de Salamanca.

En el escrito presentado se exponía, en concreto, que sus aceras no contaban con el espacio de paso libre mínimo exigido, dificultando de forma notable el tránsito de todas las personas y, en especial, de aquellas con movilidad reducida o usuarias de sillas de ruedas.

En contestación a la petición de información efectuada por esta Defensoría a esa Corporación para conocer las características físicas de los itinerarios peatonales existentes y sus condiciones concretas de accesibilidad, se recibió informe técnico detallado, acompañado de abundante documentación fotográfica relativa al estado de la calle y de las diferentes intersecciones y tramos de la misma.

Del citado informe técnico resulta, en síntesis, lo siguiente:

- La calle XXX se sitúa al suroeste de la ciudad de Salamanca, iniciándose en la avenida de XXX y extendiéndose hasta el límite de la zona edificada.
- Presenta una longitud aproximada de 950 metros y una pendiente longitudinal media suave, cifrada en torno al 1,9 %, si bien existe una depresión en el tramo inicial derivada del paso inferior bajo la vía férrea.
- La configuración topográfica responde a una vaguada natural hacia la que confluyen numerosas calles perpendiculares con pendientes pronunciadas, circunstancia que condiciona de manera significativa tanto la configuración histórica de la urbanización como las posibilidades materiales de ampliación y reforma.
- Las aceras existentes presentan distintas tipologías de materiales, predominando la baldosa de cemento gris en las zonas de urbanización más antigua y las baldosas de hormigón granallado en áreas más recientes.



- Existen diversos obstáculos físicos, particularmente postes de cableado aéreo y otros elementos de infraestructura urbana que interrumpen en determinados puntos el tránsito peatonal.
- El estado general de las aceras del barrio presenta características homogéneas, derivadas de una trama urbana histórica consolidada, con aceras estrechas, fuertes condicionantes geométricos y escasa distancia entre viviendas.
- En relación con el tramo comprendido entre la avenida de XXX y el paso inferior bajo el ferrocarril, la anchura de la acera oscila entre 1,00 y 0,76 metros, estando prevista en el Plan General de Ordenación Urbana una rectificación de alineaciones en el suelo urbano consolidado correspondiente a los números pares de la vía, lo que permitirá el ensanche de dicha acera hasta unas dimensiones accesibles.
- Se encuentra en tramitación la demolición de determinadas edificaciones afectadas por el retranqueo, previendo gestionar el Ayuntamiento la disponibilidad anticipada de los terrenos necesarios para proceder al ensanche de las aceras incluso con carácter previo a la nueva edificación.

Junto al informe técnico se aportó también por ese Ayuntamiento un reportaje fotográfico detallado realizado a lo largo de la totalidad de la calle XXX, incluyendo imágenes de las intersecciones con las calles XXX, XXX, XXX, XXX, XXX, XXX, XXX, XXX, así como del paso inferior bajo el ferrocarril:

Además, en el propio informe técnico se reconoce la existencia de deficiencias de accesibilidad y configuración urbana en la vía pública en cuestión y su entorno, derivadas principalmente del origen antiguo y del crecimiento desordenado del barrio. Entre los principales problemas detectados destacan:

- Aceras demasiado estrechas, con tramos que no alcanzan el ancho mínimo exigido por la normativa de accesibilidad (1,80 m), llegando incluso a menos de 70 cm en algunos puntos.

- Fuertes pendientes, en numerosas calles y cruces, debido a la topografía natural del terreno, alcanzando inclinaciones de entre el 15% y el 20%, lo que dificulta la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.

- Pasos de peatones y rebajes inaccesibles, ya que las dimensiones actuales de las aceras impiden adaptar correctamente los cruces a la normativa vigente.

- Calzadas muy estrechas, especialmente en los tramos más antiguos, donde el espacio disponible entre fachadas es insuficiente para compatibilizar tráfico rodado y aceras accesibles.



- Imposibilidad técnica de adaptación completa en algunos sectores, debido a las limitaciones físicas del viario y de las edificaciones existentes.

- Dificultades para reorganizar el tráfico, especialmente el paso de autobuses urbanos, ya que las calles alternativas presentan pendientes pronunciadas y problemas de maniobrabilidad.

Pues bien, el examen conjunto de la documentación aportada a esta Institución permite apreciar la existencia de una configuración urbana compleja y muy condicionada por las características físicas del entorno.

Se evidencia, efectivamente, la reducida anchura de numerosos tramos peatonales, la proximidad entre fachadas y calzada, la presencia de elementos de urbanización y servicios implantados históricamente y la dificultad objetiva de incorporar soluciones de accesibilidad universal plenamente homologables sin actuaciones urbanísticas de cierta intensidad. Además, también se comprueba la existencia de determinados puntos particularmente conflictivos desde el punto de vista del tránsito peatonal accesible, especialmente en aquellos tramos en los que la anchura útil libre queda claramente limitada por obstáculos físicos, mobiliario urbano o elementos de infraestructuras de servicios.

Nos encontramos, por tanto, ante un entorno especialmente inaccesible, en el que se incumplen múltiples exigencias establecidas en el Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras de Castilla y León, y en la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Ahora bien, la necesidad de dar cumplimiento a tales exigencias no puede realizarse de forma aislada ni desconectada de la realidad física, histórica y urbanística concreta de ese entorno urbano. Esto es, la exigencia de accesibilidad universal debe interpretarse de acuerdo con criterios de razonabilidad, proporcionalidad y viabilidad técnica, especialmente en entornos urbanos consolidados como el analizado, cuya configuración histórica, topográfica o edificatoria impide una adaptación inmediata y plena a los parámetros contemporáneos.

Precisamente, la documentación obrante en el expediente revela que la calle XXX presenta singularidades urbanísticas y geométricas extraordinariamente condicionantes. La propia existencia de una vaguada natural, la proximidad de edificaciones consolidadas, la presencia del paso inferior ferroviario y la reducida sección transversal disponible limitan notablemente la implantación de soluciones de ensanche convencionales sin acometer actuaciones estructurales de elevada complejidad técnica y económica.



Debe subrayarse, por ello, que las deficiencias observadas obedecen a una realidad urbanística heredada y consolidada durante décadas, cuya corrección exige necesariamente procesos de transformación progresiva, obtención de suelo y reordenación de alineaciones.

No obstante, la concurrencia de tales condicionantes físicos relevantes no exonera a la Administración de la obligación de adoptar todas aquellas medidas razonablemente posibles para mejorar progresivamente las condiciones de accesibilidad existentes.

En este sentido, esta Defensoría considera relevante que el propio Ayuntamiento de Salamanca haya reconocido expresamente la insuficiencia dimensional de determinados tramos peatonales y haya identificado ya mecanismos urbanísticos concretos destinados a corregir dicha situación, particularmente mediante la rectificación de alineaciones prevista en el Plan General de Ordenación Urbana.

Se valora, asimismo, positivamente que la misma Corporación contemple la tramitación de actuaciones vinculadas a la demolición de edificaciones afectadas por los retranqueos previstos y que exista voluntad expresa de gestionar anticipadamente la disponibilidad de los terrenos necesarios para proceder al ensanche de las aceras.

Ahora bien, el examen de la información disponible permite concluir igualmente que determinados puntos concretos de la zona analizada continúan generando dificultades relevantes para el tránsito peatonal seguro y accesible. Especialmente significativos resultan aquellos tramos en los que la anchura útil libre queda reducida por la coexistencia de postes de cableado, estrechamientos puntuales, cambios de rasante o elementos físicos añadidos que dificultan el paso de personas usuarias de silla de ruedas o con otro tipo de movilidad reducida.

Así, aun admitiendo que la completa adecuación del conjunto de la vía a los parámetros actualmente exigibles puede requerir actuaciones urbanísticas complejas y progresivas, ello no impide que puedan analizarse e implementarse soluciones parciales o intermedias dirigidas a minimizar las afecciones más severas.

En particular, procede valorar técnicamente la posible reordenación puntual del mobiliario y de los elementos de infraestructura urbana, la eliminación de obstáculos innecesarios, la mejora de pavimentos en determinados puntos críticos y el estudio de itinerarios peatonales alternativos accesibles allí donde la sección disponible haga inviable una adaptación inmediata integral.

Esto es, aun constando la existencia de condicionantes físicos y urbanísticos singularmente intensos, así como la previsión municipal de actuaciones de mejora vinculadas a procesos de obtención de suelo y rectificación de alineaciones, también resulta evidente que las condiciones actuales de determinados tramos pueden ser objeto de intervenciones puntuales desde la óptica de la accesibilidad universal.



Estimando, consecuentemente, la necesidad de reforzar la mejora progresiva de la accesibilidad de este entorno urbano, se procede, al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, a formular la siguiente **Resolución:**

**PRIMERA:** Que se continúen impulsando las actuaciones de gestión urbanística necesarias para hacer efectivo el ensanche progresivo de las aceras de la calle XXX en aquellos tramos donde las actuales condiciones resultan incompatibles o insuficientes para garantizar la accesibilidad peatonal.

**SEGUNDA:** Que, a su vez, se analice la posibilidad de adoptar en este momento medidas complementarias de mejora puntual en tanto se materializan las actuaciones estructurales previstas, tales como, por ejemplo:

- la revisión y, en su caso, reubicación de elementos que reduzcan innecesariamente la anchura útil de paso;
- la minimización de otros obstáculos existentes en los itinerarios peatonales;
- la mejora de pavimentos y puntos críticos de tránsito;
- y la ejecución de los necesarios vados peatonales en los cruces entre aceras y calzada.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López