

ACCESIBILIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO

Carmen Iglesias y Delfín Jiménez

Arquitectos especialistas en Accesibilidad. EQAR, EQuipo de ARquitectura.

PALABRAS CLAVE

Camino de Santiago / Accesibilidad / Peregrinos / Discapacidad

RESUMEN

El Camino de Santiago es el primer Itinerario Cultural Europeo y uno de los recorridos peatonales históricos más importantes del mundo. Posibilitar y facilitar su recorrido debe ser algo universal, es decir un Camino para todos. Para ello las consideraciones sobre accesibilidad tienen un papel protagonista, tanto en el propio recorrido del Camino como en los puntos de fin de etapa. Multitud de guías y proyectos abordan el tema de la accesibilidad en el Camino, aunque no existe un enfoque técnico que aborde la situación actual y criterios de intervención, de una forma global, consideraciones que se pretenden apuntar en este artículo. Desde la experiencia adquirida en este tema se describen algunos indicadores para valorar la accesibilidad del Camino, cuales son las intervenciones claves desde el punto de vista de la accesibilidad y cómo incorporar la accesibilidad en la recuperación y conservación de los Caminos de Santiago.

1 ACCESIBILIDAD EN EL CAMINO ¿PARA QUIEN?

El Camino de Santiago es uno de los itinerarios peatonales más largos y consolidados del mundo. Tras siglos de historia en los que poco a poco había ido cayendo en desuso, en los últimos treinta años ha experimentado un crecimiento exponencial de peregrinos¹. Este vertiginoso incremento lleva asociada la necesidad de cuidar ese itinerario, no sólo para conservar toda su riqueza o para sacar un rendimiento económico, sino para **facilitar su uso a los peregrinos** que, en su inmensa mayoría, se enfrentan a un camino que les resulta ajeno por completo.

Por tanto, cuando hablamos de Accesibilidad en el camino de Santiago no debemos pensar únicamente en personas con discapacidad sino en cualquiera. Ahora bien, mientras lo que para algunos puede resultar un tema de confort urbanístico o de calidad del entorno, para otros son necesidades básicas para poder afrontar dicho recorrido.

En ese gran número de peregrinos al alza debemos tener presente que un 10,32% son mayores de 60 años² y que, aunque no existen estadísticas también ha existido a lo largo de la historia³, un porcentaje significativo de personas con discapacidad que se han enfrentado a un Camino donde, independientemente de los motivos que le llevan a iniciarlo, tienen que superar una serie de barreras que suponen una lucha con la naturaleza, la sociedad y consigo mismo.

Si nos centramos un poco más en qué tipo de peregrinos precisan de **la Accesibilidad como un elemento básico en el Camino** podemos empezar por las personas con movilidad reducida, bien ambulantes con muleta o bastón, o usuarios de silla de ruedas o en handbike⁴. Un segundo grupo estaría formado por personas con alguna dificultad para la localización y detección de obstáculos; nos referimos a las personas ciegas, personas con dificultades de visión o simplemente a peregrinos que circulan prestando poca atención al recorrido... Todos ellos pueden sufrir golpes o caídas si los obstáculos y barreras no están lo suficientemente señalizados.

Un tercer grupo sería el de aquellas personas con algún tipo de dificultad para la comunicación: personas sordas o con problemas de audición, personas con dificultad en el habla (afasia,...), personas con dificultad para la comprensión: extranjeros que no conocen el idioma, personas con discapacidad intelectual⁵,...

Un cuarto grupo estaría formado por las personas de la Tercera Edad, personas obesas, personas con problemas de orientación o vértigo,... que sin tener una discapacidad reconocida, sí son más sensibles a cualquier dificultad en el camino que otros peregrinos.



Figuras 1 y 2: Peregrinos en silla de ruedas. Camino Francés. © ADIFA 1999

2 LA ESTRUCTURA DEL CAMINO; ITINERARIOS PEATONALES

Aunque la Historia se ha encargado de ir configurando el trazado de cada tramo del camino, para que **la distancia y el esfuerzo sean mínimos y la seguridad máxima**, lo cierto es que sigue existiendo una gran diferencia entre la accesibilidad de unos tramos y otros. La topografía, la evolución del trazado de las carreteras, el diferente aprovechamiento de los campos y el crecimiento de los núcleos urbanos del Camino, siguen haciendo del mismo un itinerario en constante transformación.

Ante esta variedad de situaciones en los itinerarios, podemos establecer una serie de **indicadores que nos pueden ayudar a conformar la accesibilidad** de cada tramo: las pendientes (transversal y longitudinal), el tipo de pavimento (firmeza, deslizamiento, resaltes,...), la existencia de cambios de nivel (escalones, escaleras, cruce de arroyos,...), obstáculos de difícil detección (ramaje a baja altura, agujeros en el camino, obras,...), problemas de visibilidad y orientación (zonas con poca iluminación, tramos de difícil orientación y/o localización,...) y zonas con problemas de interacción con el tráfico rodado.

En estos casos la estructura del Camino es distinta, ya que la velocidad y la resistencia también lo son. La división tradicional en etapas es insuficiente, siendo necesaria una **subdivisión de cada etapa en tramos para facilitar el recorrido**. Según los casos los tramos se convierten en etapas, o sólo se realizan algunos tramos de cada etapa, o se consideran itinerarios alternativos en aquellos tramos con mayores problemas de accesibilidad.

Varios son los trabajos que se han realizado a partir de estos principios, entre ellos destaca por ser uno de los primeros y más completos el de Ibermutuamur⁶: "Guía del Camino de Santiago para personas con discapacidad", donde entre otras cosas, se desglosa cada etapa tradicional en varios tramos, y se estudiaban para cada uno de ellos, todos estos parámetros, concluyendo los resultados en un fácil e intuitivo código de colores, según el tipo de discapacidad y el nivel de autonomía deseado y/o posible.

3 LA RECUPERACIÓN Y CONSERVACIÓN FÍSICA DEL CAMINO

Desde el resurgimiento del camino⁷ se han venido realizando diferentes intervenciones en la recuperación y conservación de los Caminos de peregrinación a Santiago. En estas actuaciones podríamos distinguir tres grupos:

- **Las intervenciones de carácter paisajístico:** restauración y construcción de vallados, intervenciones sobre la flora, acondicionamiento de los márgenes de ríos y arroyos, plantación de árboles y especies vegetales que contribuyan a mantener la armonía natural existente,...
- **Las intervenciones sobre las superficies de tránsito:** drenaje y acondicionamiento de los firmes, reconstrucción de puentes, pavimentaciones, construcción de pequeños pasos fluviales, canalización de aguas, limpieza y desbroce de la maleza que oculta la senda, creación de nuevos tramos en aquellos casos en los que las nuevas carreteras invadieron los primitivos,...
- **Las intervenciones sobre servicios al caminante:** acondicionamiento y creación de fuentes o puntos de toma de agua (con la señalización adecuada), creación de áreas de descanso en puntos de cruce, puntos de valor paisajístico, presencia de agua, sombra,...

Con objeto de que el Camino de Santiago sea inclusivo, dentro de la diversidad, es necesaria que la realización de estas acciones puntuales, además de respetar el entorno natural e histórico donde se implantan, faciliten y/o posibiliten un **Camino para todos**.

Para ello las principales claves sobre accesibilidad a considerar en las anteriores actuaciones son:

- El acondicionamiento con **un firme de acabado accesible**, es decir firme (sin elementos sueltos como grava o arena), estable (sin piezas que se muevan y puedan soportar el peso sin deformación), sin resaltes (llagas o salientes que puedan provocar caídas o dificultades a peregrinos que arrastran los pies, no ven bien o son usuarios de silla de ruedas)
- **La ausencia de cambios de nivel o discontinuidades en el camino**, como es el cruce de agua, escalones sueltos, escaleras sin alternativa de rampa,...
- La creación de **alternativas y elementos de ayuda**: como son las zonas de descanso con zonas de asiento protegidas del sol y la lluvia, los pasamanos en tramos de fuerte pendiente, la habilitación de recorridos alternativos para zonas de gran dificultad o desniveles con escaleras,...
- La inexistencia de **obstáculos puntuales**: vegetación que invade el camino, vallados o elementos laterales de difícil detección, mobiliario urbano en las travesías,...
- Y por supuesto la consideración de la **señalización a lo largo del recorrido** como elementos clave en la accesibilidad: su dotación, diseño, ubicación...

Muchas son las guías que han ido surgiendo para facilitar el Camino a los Peregrinos. Entre las que incluyen consideraciones sobre accesibilidad destacamos la de Xacobeo Accesible⁸ (camino Francés), Camino de Santiago en Cataluña para todos⁹ (camino Sant Jaume), la Guía práctica del Camino de Santiago de Eroski Consumer¹⁰, y la ya mencionada Guía del Cº de Santiago para personas con discapacidad” de Ibermutuamur.



Figuras 3 y 4: Tramos no accesibles del camino. © Frescotours 2010

4 WAYFINDING; SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN

Sólo la señalización a lo largo del camino podría ser objeto de un monográfico independiente,... La accesibilidad de la señalización en el camino juega un papel básico para las personas que no conocen el camino, que resultan ser la práctica totalidad de los peregrinos. Pero esta facilidad pasa a ser necesidad fundamental e imprescindible para peregrinos sordos o extranjeros sin dominio del idioma o en general personas con dificultad para entenderse con otras personas de forma verbal. También es relevante para personas con dificultades de visión, donde el **diseño y la ubicación** tienen una especial trascendencia para garantizar su utilidad.

En cuanto al diseño de la señalización empleada debemos considerar su facilidad de lectura (tamaño, tipo de rotulación, contraste figura-fondo,...) y su facilidad de comprensión (complejidad de la simbología, idioma de la indicación,...). Cabe destacar en este sentido la “flecha amarilla” como símbolo más eficaz por su sencillez, facilidad de

comprensión, e identificación a nivel internacional con el Camino de Santiago. Su color además suele contrastar bastante bien en la mayoría de los casos.

Otras informaciones de carácter complementario no gozan de tanta uniformidad a lo largo del Camino. En España, las diferentes comunidades autónomas facilitan el recorrido con señalización que varía de una comunidad a otra, no sólo en su diseño y simbología, sino en algunos casos también en el idioma empleado. El símbolo de la concha o el pictograma del peregrino son los otros dos elementos de señalización más empleados. El color amarillo de la flecha y la concha y el azul de los carteles informativos son los dos colores predominantes en dicha señalización.

Mucho se ha debatido sobre la necesidad de armonización de la señalización¹¹. Sobre todas estas cuestiones se han realizado diferentes estudios y normativas, especialmente en relación a la consideración del Camino como Itinerario Cultural Europeo¹² y a la necesidad de señalización en las carreteras que cruzan o forman parte del Camino¹³.

En cuanto a su ubicación además de la elección de lugares visibles sin obstáculos, preferiblemente a la altura de los ojos, es recomendable que exista una continuidad visual entre una y otra señal, o al menos en las zonas de cruce o bifurcación, o cada cierta distancia a modo de recordatorio para confirmar al peregrino que va por buen camino.

Un punto clave en la señalización son las travesías urbanas, donde la complejidad urbana desfigura en muchas ocasiones la identificación del Camino. En estos puntos surge además la necesidad de localización de albergues, tiendas de aprovisionamiento, y los hitos y lugares religiosos de referencia histórica. Por último destacar también la, no siempre fácil tarea, de volver a encontrar el Camino para salir de la población y continuar el itinerario. En estos casos la señalización direccional debe ser reforzada por paneles informativos que amplíen y detallen las indicaciones de las señales, a la vez que permitan orientar al peregrino en la población para encontrar los lugares de interés y poder recuperar con facilidad la ruta del Camino. Mapas informativos sobre el recorrido de cada etapa y la situación dentro del Camino también son de gran ayuda.



Figura 5: Señalización con flecha amarilla en el camino. © Frescotours 2011

Figura 6: Señalizaciones en travesía. © Jesús Perez Pacheco 2010

Una tercera cuestión es la del mantenimiento de dicha señalización. Curiosamente los que más problemas presentan son los nuevos rótulos colocados por las instituciones que, con el paso del tiempo, van sufriendo el deterioro de las inclemencias meteorológicas, el vandalismo,... Sin embargo, la señalización de la flecha amarilla es algo que van manteniendo los propios peregrinos de forma espontánea.

El camino mejor señalizado es el Camino Francés donde los problemas son de **armonización y conservación**. Sin embargo en el resto de itinerarios todavía hay muchas zonas que adolecen de una señalización insuficiente.

Otro gran apartado es el del wayfinding para personas ciegas. Señalización en alto relieve en el pavimento, o ayudas a través de GPS como el proyecto "Camino de los Satélites"¹⁴ que aprovechan las nuevas tecnologías para facilitar el camino. Sin embargo no dejan de ser iniciativas puntuales y aún queda mucho por hacer en este sentido.

5 LA CONTINUIDAD DE LA CADENA DE ACCESIBILIDAD

Para no romper la cadena de accesibilidad, se tiene que tener presente la **accesibilidad en las edificaciones** de modo que posibiliten su acceso y uso entre una etapa y otra, y dar así continuidad a la accesibilidad del Camino. Para ello hay que garantizar las posibilidades de aseo, alimentación, aprovisionamiento, práctica religiosa y descanso, en igualdad de oportunidades que el resto de peregrinos.

Los albergues suelen ser el primer destino a localizar una vez que se llega a la población fin de etapa. La mayoría de los albergues han realizado alguna actuación en materia de accesibilidad, sin embargo es destacable la no existencia de aseo adaptado en los albergues más antiguos o que han aprovechado edificaciones preexistentes. Los albergues de nueva construcción sí cuentan, en su gran mayoría, con acceso a nivel o salvado con rampa, espacios amplios que permiten la circulación de una silla de ruedas, aseo adaptado, al menos una habitación en planta baja,... En el trabajo que realizamos en el año 2000 con Vía Libre para la Xunta de Galicia,¹⁵ se realizó un estudio completo de accesibilidad de todos los albergues (de los distintos caminos) en dicha comunidad. En ese estudio se detallaban los principales problemas en el acceso, aseo, habitación y restauración atendiendo a las distintas discapacidades (física, sensorial, cognitiva,...). En este punto es conveniente aclarar que muchas veces la gente con alguna discapacidad realiza la peregrinación en grupos y que, ante la imposibilidad de poder atender a las necesidades demandadas, el cobijo se suele realizar en otros alojamientos (hoteles, reidencias,...). Muchas de las actuaciones realizadas quedaron recogidas en la publicación "Arquitecturas en el Camino" de la Xunta de Galicia¹⁶.

Otros puntos de interés a considerar son las Iglesias y otras edificaciones del patrimonio cultural y religioso que suponen un hito en el camino. Aunque aquí la intervención es más delicada y merecería un desarrollo independiente, simplemente señalar que aunque se han realizado ya intervenciones muy meritorias, todavía son muchos los puntos en los que muchos peregrinos tienen dificultades y algunos ni siquiera pueden acceder.

Y por último también habría que tener en cuenta la accesibilidad a otros establecimientos como son las tiendas de alimentación, farmacias, hoteles, restaurantes,... donde la propiedad y gestión privada dificulta mucho más su adaptación.

Las actuaciones de mejora, tanto en el camino como en los albergues se van realizando de forma progresiva, pero con especial incidencia en la preparación de los años Xacobeos, así destacan las intervenciones realizadas para los años 1999, 2004 y 2010.

La comunidad gallega fue la primera que abordó el acondicionamiento del Camino de forma sistemática, y en particular el Camino Francés. Poco a poco las distintas comunidades por toda España van asumiendo e iniciando actuaciones para acondicionar y recuperar otras rutas del Camino. Ojalá que en todas estas nuevas iniciativas por abordar se tengan en cuenta estas consideraciones de accesibilidad que no son necesarias para unos pocos, sino buenas para todos.

NOTAS

¹ Se pueden consultar los datos del Registro de la Oficina de Acogida de Peregrinos (Oficina de Sociología del Arzobispado de Santiago de Compostela) en <http://www.archicompostela.org/peregrinos/Estadisticas/peregrinanos.htm>

² Idem que la anterior. Consulta directa en: <http://peregrinossantiago.es/esp/post-peregrinacion/estadisticas/>

³ Ref: "Reivindicación del Camino de Santiago como la antigua senda de las personas con discapacidad". "Ciegos juglares, animadores del Camino", Pablo Arribas Briones. Artículos incluidos en la "Guía del Camino de Santiago para personas con discapacidad". IBERMUTUAMUR. Madrid septiembre de 2004

⁴ Bicicleta de mano: Se trata de un tipo de bicicleta de tres ruedas que se propulsa, se dirige y se frena con los brazos. Está indicado para todos aquellos que tengan algún tipo de discapacidad en las extremidades inferiores y/o en el tronco: lesionados medulares (parapléjicos y algunos tetrapléjicos), amputados, polio etc. Es decir, para quienes, debido a algún tipo de discapacidad en las piernas y/o en el tronco, no puedan llevar una bicicleta propulsado por las piernas. Existen muchos modelos: de montaña, de paseo, y de competición. Igual que ocurre con la bicicleta genérica, se utilizan estas bicicletas para el transporte, el ocio, o la competición.

⁵ Discapacidad intelectual o cognitiva es una disminución en las habilidades cognitivas e intelectuales del individuo. Entre las más conocidas discapacidades cognitivas están: El Autismo, El síndrome Down, Síndrome de Asperger y el Retraso Mental. las personas con discapacidad cognitiva tienen dificultades principalmente en el desarrollo de la inteligencia verbal y matemática, mientras que en la mayoría de casos conservan intactas sus demás inteligencias tales como artística, musical, interpersonal e intrapersonal.

⁶ Ref: nota 3

⁷ La consideración del Camino como Patrimonio de la Humanidad y Primer Itinerario Cultural Europeo, abrieron una nueva etapa reforzada sin duda por los dos viajes realizados por el Papa Juan Pablo II a Santiago de Compostela potenciando la figura del peregrino y la experiencia de la peregrinación. A esto podríamos añadir la muy reciente (abril 2011) constitución de la Federación Europea de los Caminos de Santiago de Compostela para potenciar el turismo en dichos itinerarios.

⁸ Guía de Accesibilidad del Camino Francés en Galicia. Xacobeo Accesible <http://accesible.xacobeo.es/es>

⁹ Camino de Santiago en Cataluña para todos

<http://www.camidesantjaumeperatohom.cat/index.php?idm=es>

¹⁰ "El Camino de Santiago. Guía Práctica". Eroski Consumer

<http://caminodesantiago.consumer.es/>

¹¹ Recomendaciones del Consejo Xacobeo sobre señalización del camino de santiago

www.mcu.es/cooperacion/docs/MC/REC_CONSEJO_JACOBEO_0510.doc

¹² Manual de uso del emblema símbolo del Camino de Santiago como Itinerario Cultural Europeo:

http://www.mcu.es/cooperacion/docs/MC/Manual_Itinerario_cultural_Europeo.pdf

¹³ Nota de servicio 1/2008 de señalización del Camino de Santiago de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento:

http://www.mcu.es/cooperacion/docs/MC/ASenalizacionM_Fomento.pdf

¹⁴ <http://www.caminodelosatellites.es/inicio>

¹⁵ Estudio Técnico de Accesibilidad en los albergues y edificios religiosos en los caminos de Santiago, a su paso por la comunidad autónoma de Galicia". Realizado por Vía Libre (Fundosa Accesibilidad) en el año 2000 para la S.A. de Xestión do Plan Xacobeo (Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Xunta de Galicia)

¹⁶ GARRIDO MORENO, Antonio. "Arquitecturas en el Camino". Consellería de Cultura y Turismo, Xunta de Galicia. 2004