

## Las señales del Camino de Santiago. Algo más que flechas amarillas y conchas de vieiras

---

Miguel HARRISON

Santiago de Compostela, Jerusalén y Roma constituyen los tres centros cristianos más importantes del mundo, y cada uno recibe miles de peregrinos cada año. Sin embargo, el Camino de Santiago es la única ruta de peregrinaje medieval que hoy día sigue recorriéndose. A lo largo de su historia, las razones para peregrinar han sido tan diversas como los peregrinos que han caminado: algunos lo han hecho por razones puramente religiosas; otros por aventura; otros como penitencia o castigo; otros para salvar el espíritu de un ser querido; incluso, hoy día, algunos lo han hecho con cámara y cuaderno para tomar nota de la arquitectura y los símbolos medievales, y para decir que han peregrinado. No obstante, durante siglos, la motivación central de casi todos los peregrinos ha sido llegar a Compostela y ver la tumba sagrada de Santiago, lo que empezó hace más de un milenio.

Según las leyendas, en el año 814 el eremita Pelayo contó “al obispo de *Iria Flavia* [...] unos sucesos prodigiosos que ocurrían en el monte” y el obispo “descubre el sepulcro y avisa al rey Alfonso II, quien decide construir allí mismo una basílica para el culto a Santiago” (Grau Lobo 21-23). En 899, Alfonso III consagró la nueva basílica, y a partir de aquel momento “[l]os peregrinos empezaban a fluir, y algunos ya dejaban testimonio escrito de su viaje: Godescalco, obispo de Puy, fue el primero en hacerlo en la temprana fecha de 951” (23). Según el estudioso Luís Grau Lobo, Sancho III el Mayor de Navarra fue la persona a quien se le atribuye “la fijación y reglamentación definitiva del itinerario principal hacia Santiago, en perjuicio de la vía septentrional usada con anterioridad, lo que en estas fechas suponía la entrada por Francia y de una mayoría francesa, de ahí que se le denominase *camino francés*” (23). Sin embargo, este tramo no era una ruta nueva, hace 3.000 años ya existía la ruta terrestre principal de comunicación en España entre el Mediterráneo y el Atlántico, que se convirtió en el tramo más recorrido y famoso del Camino de Santiago.

Durante siglos, muchos otros tramos hacia Compostela han sido creados para que los peregrinos de todo el mundo, además de los de otras provincias de España, pudieran peregrinar a Compostela para ver las reliquias de Santiago. Pero la pregunta principal permanece, ¿cómo se garantiza que los peregrinos sigan la ruta correcta y que lleguen a Compostela seguros? El Camino de Santiago, tanto antes como hoy en día, tiene mucho que ver con las carreteras modernas que recorren todos los países avanzados, y todos los peregrinos, a lo largo de la historia también, son como los conductores de los coches y los camiones actuales, que confían en todas las señales e indicadores para llegar a su destino pretendido.

### **La importancia de las señales**

Ni viajeros ni responsables de vías y estaciones suelen prestarles mucha atención. A fin de cuentas, ni su porte ni su coste son en general considerables. Pero su función, como la de la clave [del arco], sí que es importante, sea en los más avanzados sistemas de transporte o en los más vetustos: regulan el movimiento y colaboran a conjurar los peligros inherentes de todo viaje (Soria y Puig 189).

Cuando viajamos por las carreteras del mundo, nunca pensamos en la posibilidad de que no haya indicadores de salidas, numeración kilométrica o indicadores del límite de velocidad. Tenemos por cierto el hecho de que cualquier señal esencial estará puesta para guiar nuestro viaje; sin duda, dependemos de la precisión de esa información para llegar a nuestro destino seguros y a tiempo. Para cualquier peregrino que recorra etapas del Camino de Santiago, la señalización es aún más importante, no sólo por la posibilidad de perderse en las montañas y valles de los Pirineos, sino también por razones religiosas y culturales: es esencial que la ruta que sigan sea la medieval y no sólo cualquier camino que termine en Compostela.

Antes de la segunda mitad del siglo XX, cuando algunos estudiosos como Elías Valiña y Antonio Viñayo empezaron a investigar, documentar y –en el caso de Valiña– señalar el Camino de manera moderna, los peregrinos tenían que confiar en varias señales primitivas a lo largo del Camino: faroles, campanas de iglesias y catedrales, personas que gritaban para llamar la atención al peregrino que estaba acercándose al próximo pueblo, palos, atalayas y otras señales visuales. Incluso los romanos influyeron en la señalización del Camino, siglos antes de que apareciera el primer peregrino, con la construcción de miliarios y mojones –que eran típicos en el Imperio Romano– que servían no sólo para señalar, sino también para identificar a “quien mandó construir o

reparar la calzada y del emperador entonces gobernante” (Soria y Puig 192). En la actualidad hay muchos libros y planos que están dedicados no sólo a la enseñanza de la historia del apóstol Santiago, a la ruta jacobea en sí y al hecho de peregrinar, sino también a la delineación de los varios tramos a Compostela. Cuando vemos las flechas amarillas, los planos detallados y otras señales tan claras del siglo XX y XXI es fácil olvidar que las varias rutas a Compostela hace poco tiempo eran más desconocidas y el acto de peregrinar era más peligroso que hoy en día. En este trabajo intentaré mostrar las diversas formas de señalar el Camino de Santiago a lo largo de la historia y cómo cada una no sólo ha ayudado al peregrino, sino que también ha añadido riqueza a la historia del Camino de Santiago que aún no está escrita.

### **Los miliarios: monumentos a los emperadores**

A partir del siglo III a.C., los romanos marcaban las distancias en sus calzadas “con los llamados miliarios, que, en tiempos del Imperio, llegaron a ser imponentes cilindros de piedra” (Soria y Puig 192). Como ya se ha mencionado, el Camino de Santiago sigue la ruta antigua de comunicación entre las costas de la Península y por eso no es sorprendente que la señalización lleve huellas del Imperio Romano, pero también es importante destacar que el hecho de peregrinar no tiene nada que ver con un viaje comercial de la antigüedad. Es decir, los romanos tenían una preocupación por señalar sus propios caminos kiloméricamente y, a la vez, glorificar a los gobernadores a quienes se los atribuían. Sin embargo, los peregrinos medievales rechazaron este tipo de señalización. Los peregrinos a lo largo de historia, y algunos en la actualidad, no sienten la necesidad de conocer exactamente cuantos kilómetros han recorrido, sino que caminan hacia el próximo pueblo sin pensar ni querer saber la distancia exacta. Incluso hoy en día, aunque existen planos y guías que indican las distancias exactas, muchos peregrinos caminan por su propia cuenta y no se fijan en la extensión que recorren cada día; el hecho de peregrinar es lo más importante, no la rapidez, ni los kilómetros.

Como se ha recogido previamente, es importante destacar que los miliarios no sólo servían para señalar, sino que también “los romanos acabaron levantando verdaderos monumentos a los emperadores que mandaban construir o reparar las calzadas” (192). Aquellos monumentos mostraban el poder del Imperio “a los indígenas y transeúntes, en los que se manifestaba esa especie de culto idolátrico de que fueron

objeto” y los miliarios se convirtieron en hitos significativos del territorio “como lo demuestra el hecho de que en más de un caso llegaron a dar nombre a pueblos” (192). Aunque al principio el miliario era una forma de medir distancias y recordar a la autoridad responsable de la ruta, “terminó siendo algo mucho más complejo” (194). El estudioso Arturo Soria y Puig destaca que si “los miliarios, por ser monumentos idolátricos, [fueron] hitos desproporcionados para la modesta función de medir millas, el culto cristiano a Dios y a los santos produjo hitos aún más monumentales y esbeltos: las torres de las iglesias” (194). Es decir, los cristianos reemplazaron el miliario por las iglesias no sólo para señalar el Camino, sino también con la meta de mostrar la importancia de la fe cristiana.

No sorprende que en nuestros días haya pocos de estos miliarios en el Camino de Santiago mientras la mayoría de las iglesias del siglo XII todavía juegan un papel importante en la experiencia de los peregrinos. Como veremos, las torres servían como faros y, más tarde, las campanas advertían a los peregrinos de que estaban acercándose a un pueblo. Actualmente, aunque la mayoría de los peregrinos no confían ni en los faroles ni en las campanas, algunas de estas iglesias todavía sirven como albergues y centros religiosos; todas aumentan la riqueza de la historia permanente del Camino medieval.

### **Los peregrinos guiados por los faros**

Según la historia marítima, Ptolomeo I (360-283 a.C.) construyó en la Isla de Faro una torre donde puso un fuego para “orientar con sus luces a quienes navegaban en aguas próximas a la desembocadura del Nilo” (Soria y Puig 189). En aquel momento, la torre de Ptolomeo fue considerada una de las siete maravillas del mundo antiguo y dio nombre a lo que hoy conocemos como faros. Asimismo, los romanos construyeron faros en La Coruña para ayudar a los peregrinos del norte de Europa. Por todo el norte de España, a lo largo de la costa gallega, había faros que no sólo señalaban la costa, sino que, también hace muchos años, señalaban el Camino de Santiago. “Se ha especulado que la iglesia del Santo Sepulcro de Torres del Río en Navarra funcionaba de noche como un faro” (189). Además, la Iglesia de Santa María en Eunate también fue considerada parte de la red de faros del Camino de Santiago.

El uso de faros en el Camino de Santiago servía para ayudar a los peregrinos a salir de los puertos de las montañas de la misma manera que los faros de la costa

ayudaban a los marineros a navegar por las costas irregulares para llegar a puerto sin encallar en las rocas. La necesidad de señalar e iluminar los puertos es obvia cuando se lee la siguiente analogía: si los puertos del mar son los más abrigados de la costa, los puertos de montaña son los más desabrigados de cualquier camino (189). Como se ha mencionado, dos iglesias que servían como faro en el Camino son la Iglesia de Santa María en Eunate y la Iglesia del Santo Sepulcro en Torres del Río.

La Iglesia de Santa María, ubicada en el camino de Somport a Puente la Reina, en medio del campo, fue construida entre los últimos años del siglo XII y los primeros del XIII. El edificio tiene planta octogonal, rematada por un ábside pentagonal. Hoy día, el templo está rodeado por una galería de arcos de medio punto que, obviamente, fue completada en tiempos modernos. Según documentos del archivo catedralicio de Pamplona, fechados en el siglo XVI, había numerosas sepulturas que indicaban que la iglesia funcionaba “a modo de capilla funeraria provista de un cementerio anejo”; además es posible que la iglesia pudiera formar parte de un conjunto hospitalario atendido por la orden de San Juan de Jerusalén (CVC).

Mucha de la historia de esta iglesia está repleta de leyendas y mitos, pero hay un consenso de que era “una iglesia que además de servir para enterrar a los peregrinos, y formar parte del conjunto [...] serviría de faro a los peregrinos del Camino de Santiago” (Díez Arnal 2005). En la actualidad, todavía hay evidencia arquitectónica de que antes de 1520 (primera vez en que está documentada la existencia de la espadaña) había una linterna encima de la cubierta. En aquella linterna habría existido un farol “continuamente encendido [que] serviría de guía [...] para peregrinos, y de recuerdo de difuntos” (CVC). A través de algunas modificaciones, la linterna y la mayoría de los vestigios de su existencia medieval han sido sustituidos por una sencilla espadaña. Esta iglesia *esotérica* está relacionada con el templo del Santo Sepulcro de Torres de Río por el hecho de que también tenía una linterna que servía de guía a los peregrinos en Navarra.

El pueblo de Torres del Río, también conocido como Torres de Sansol, está ubicado “a mitad de camino entre Los Arcos y Viana, al borde mismo de la antigua ruta de peregrinación a Santiago, dominando un alto junto a la colina de Sansol, en un paraje pintoresco y de hermosas vistas” (UNAV 1). Tiene una historia rica y variada. Los expertos dicen que existía antes de la invasión musulmana y que fue comprada por varios señoríos entre 1109 y 1341. “Por la sentencia arbitral de Luis XI de Francia, en

las disputas entre Enrique IV de Castilla y Juan II de Aragón, quedó anexionada a Castilla desde 1463 y 1753” (1). La Iglesia del Santo Sepulcro, construida en el siglo XII, ocupa la parte más alta del pueblo y es considerada “la joya arquitectónica de esta villa... [y es] uno de los monumentos del Románico del siglo XII de la Merindad de Estella, emplazada a la entrada del pueblo” (1). Por su ubicación, la iglesia funcionó como un faro “con la luz encendida en la linterna que culmina el edificio, para cuyo mantenimiento tuvo que construirse el torreón con caracol adosado al recinto principal” (1). En cada descripción de la iglesia de Torres del Río se hacen comparaciones con la iglesia de Eunate que, como se acaba de señalar, fue construida en la misma época.

Además de compartir el mismo propósito de servir como señal del Camino y la misma fecha de construcción, las iglesias de Eunate y Torres del Río presentan una planta en forma de octógono, que impuso un plan centralizado en recuerdo de la basílica de Jerusalén. Sin embargo, el templo del Santo Sepulcro dispone de “alzados del interior formados por dos cuerpos decrecientes en altura que distinguen impostas taqueadas de tradición jaquesa, aunque quedan unificados por un orden gigante de columnas de delgadísimos fustes, sobre basas circulares y plinto cuadrado, adosadas a los ángulos que conforman los muros. El efecto resulta mucho más clásico y satisfactorio que en la iglesia de Eunate” (UNAV 1). Toda la arquitectura de este templo representa una experiencia espacial, según los expertos en arquitectura románica, casi única en el románico navarro, superando a la de Eunate en monumentalidad y empaque clásicos.

Es obvio que las iglesias del Camino eran mucho más que sólo un centro religioso y un hospital o albergue para los peregrinos; también servían como las primeras señales visuales del Camino de Santiago. Cada pueblo que el Camino atravesaba tenía la responsabilidad de ofrecer servicios en apoyo a los peregrinos; además de los hospitales o los albergues que existían –y aún existen– a lo largo de la ruta, las iglesias tenían un propósito doble: funcionaban como centros de cristianismo y eran las señales principales del Camino. Durante siglos, los faros eran la única clave para el peregrino, indicándole que estaba siguiendo la ruta deseada.

En la Edad Media, el fuego era la manera más fácil y común de señalar el Camino, y los peregrinos esperaban verlo cuando se acercaban a un pueblo o en un momento de desvío. Sin embargo, el fuego sólo funcionaba durante la noche y los días claros. Es decir, sólo cuando no había nubes, niebla o cualquier otro fenómeno que

podiera oscurecer el fuego; esto no significa que el faro no cumpliera con su propósito, sino que su uso estaba demasiado limitado en las montañas, donde el mal tiempo era frecuente por periodos extensos a lo largo del año. Por otra parte, los avances arquitectónicos también influyeron en el papel de las iglesias como señales del Camino; con los del arte gótico se introdujeron torres más altas y el hecho de que la campana fuera más utilizada creó la oportunidad de emplear esta combinación artística para mejorar la señalización del Camino y para orientar al peregrino perdido.

### **Hacia el repique de la próxima campana o siguiendo los gritos**

Los faros en las torres o en las linternas romanas eran una buena visión para un peregrino perdido o para animar a otro a punto de dejar el Camino, pero no servían con el “súbito de una niebla que deja al caminante sin referencias visuales” (Soria y Puig 190). En momentos como esos, las señales visuales de cualquier tipo son inútiles y el peregrino tiene que confiar en las auditivas. Aquí, también, la arquitectura de las iglesias desempeñaba un papel muy importante. Cada iglesia tenía campanas colocadas en espadañadas para llamar a los monjes y a los ciudadanos a misa; pero, además, esas campanas se convirtieron en una manera muy efectiva de indicar a los peregrinos que estaban siguiendo la ruta correcta y que un pueblo estaba muy cerca. Es más, de la misma manera que había personas encargadas del mantenimiento del faro, en muchos pueblos –hasta el siglo XVII– había personas encargadas de tocar la campana con el fin de orientar así a los peregrinos perdidos y hacerles saber de la proximidad de un hospital (190). Un caso sorprendente es el de Santa María de Arbas donde, a partir de 1548, “se añadían las voces de un hombre que salían a recoger a los peregrinos” (190). Parece lógico que las campanas fueran muy útiles en los puertos de montaña, donde las nubes o una ventisca podían borrar el camino y una señal visual en poco tiempo, pero hay evidencia de que se usaron también en la meseta.

Igual que las iglesias de Eunate y Torres del Río y sus faroles, hay iglesias conocidas por sus campanas a lo largo de la historia del Camino de Santiago. Como se ha indicado, aunque las campanas de las iglesias eran más útiles en “los puertos de montaña como auxiliar de los caminantes”, fueron usadas en otros muchos lugares (190) para llamar la atención a los peregrinos; por ejemplo, en el Monasterio de Santo Domingo de Silos, la inscripción en una de las campanas “expresa perfectamente su antiguo papel: *errantes revoca*” (190). El monasterio en sí está ubicado en “un pequeño

valle de la gran meseta castellana” que, según un documento del Archivo de Silos del año 954, se llamaba el “valle de Tabladillo” (Abadía 1). Gracias a una serie de excavaciones arqueológicas, sabemos que la vida de las personas en Silos se remonta a tiempos prehistóricos aunque la vida monástica comenzó a fines del siglo IX, en el momento de la reconquista castellana.

Debido a los estragos causados por Almanzor (s. X), el monasterio cae en gran decadencia material y espiritual. En 1041, el monje riojano Domingo fue nombrado abad y, en treinta y dos años, levantó Silos tanto en sus edificios como en su comunidad. Durante la Baja Edad Media, Silos sufrió una etapa dura con respecto a la abadía castellana. Sin embargo, en 1512, “el monasterio [...] se adhiere a la Congregación Benedictina de Valladolid y se va formando el monasterio moderno al lado del medieval: muralla perimetral; ala sur para las celdas individuales de los monjes; la capilla de Santo Domingo; la iglesia neoclásico-barroca” (Abadía 1). Los problemas de Silos no había acabado, en 1835, “obedeciendo el decreto de exclaustación del gobierno de Mendizábal, se dispersa la comunidad y se interrumpe la vida monástica benedictina de Silos”, pero en 1880 un grupo de monjes benedictinos de la Abadía de Ligugé “salvó a Silos de la catástrofe total al elegir las ruinas silentes como su refugio” (1-2). Los monjes franceses restauraron no sólo el monasterio material, sino también parte de los restos culturales. Durante la restauración encontraron 14 manuscritos medievales, muchos diplomas de la Edad Media y casi todo el archivo de la Edad Moderna. A lo largo de su historia, el Monasterio de Silos ha sufrido la amenaza del tiempo y de la propia religión, pero ha sobrevivido a ambas y ha servido como centro religioso y señal del Camino de Santiago miles de años. Hoy día, aunque sus campanas ya no indican el Camino, la comunidad de Silos sigue teniendo una gran vitalidad religiosa.

Otro ejemplo ilustrativo de iglesias cuyas campanas servían como señal del Camino es la iglesia de Santa María de Arbas del Puerto, en León. La iglesia está localizada en “lo alto del Puerto de Pajares que separa las tierras de la Meseta de Asturias, y en el paso de la concurrida ruta de peregrinación a San Salvador de Oviedo” (Álvarez Marcos 1). El resultado de su ubicación central fue que “muy pronto se estableciese allí una comunidad de canónigos cuya función era la atención y protección de los peregrinos y viajeros” (1). Parte de ese propósito fue el uso de sus campanas para llamar la atención a los peregrinos, que no sólo estaban siguiendo la ruta de

peregrinación medieval, sino que también estaban acercándose a un pueblo donde, con seguridad, podían encontrar un sitio para descansar. Además de usar las campanas como la señal principal, según algunas fuentes históricas, era común escuchar los gritos de los monjes cuando los peregrinos se acercaban a la iglesia. Aunque la fecha exacta de su fundación es desconocida, los reyes Urraca, Alfonso VII, Fernando II y Alfonso IX fueron los principales que favorecieron el despegue de la abadía y del hospital en este lugar.

La iglesia “consta de planta basilical de tres naves divididas en tres tramos y cabecera triple con capilla mayor semicircular y ábsides laterales cuadrangulares cubiertas con bóvedas de cañón” (1). Según Carlos Álvarez Marcos, Santa María de Arbas es un resumen de todo el románico hispano, asimilando en su construcción soluciones arquitectónicas diversas, desde características propias del románico pleno – como la utilización de pilares en la separación de las naves–, hasta las fórmulas más avanzadas de los edificios de las primeras décadas del siglo XIII. En comparación con las de Eunate y Torres del Río, esta iglesia tiene grandes dimensiones y fue construida en el estilo *típico* de las mayores iglesias románicas del Camino de Santiago: con espacio para que los peregrinos entraran y dieran un paseo por la cabecera sin interrumpir la celebración de la misa.

### **Montones de piedra**

Las iglesias del siglo XII representan un vínculo con el pasado, pero el Camino de Santiago ya existía siglos antes y los montones de piedra –que en Galicia se llaman “milladoiros” y en Francia “montjoie”– son “un caso claro de pervivencia de cultos anteriores a la peregrinación jacobea, aunque se trate de algo tangencial a la misma” (Soria y Puig 31). Según la historia, los romanos veneraban a Mercurio “como protector de viandantes”, de ahí la erección de señales –mojones– dedicados a este dios y “cada transeúnte, en un gesto de devoción, añadía otra [piedra]” (31). En el siglo VI, San Martín Dumense, obispo de Braga y evangelizador en Galicia, “acusaba a las poblaciones del Noroeste de la Península [...] de mantener cultos paganos que se manifestaban [...] en la erección de montones de piedra en el borde de los caminos como ofrenda [...] a Mercurio” (31). Es más, a lo largo del tiempo, apilar piedras ha sido la manera más sencilla de señalar un camino y, aún hoy, en algunas sendas

montañosas es común encontrar pequeños montones de piedras en un lugar visible para marcar la ruta.

Según la investigación de Soria y Puig, y lo que está documentado en gran cantidad de fotos del Camino, esos montones de piedra al borde de los caminos no desaparecieron en la baja Edad Media con el auge de las peregrinaciones, sino que fueron particularmente célebres en Foncebadón y en el Monte del Gozo, junto a Santiago de Compostela. En el caso de Foncebadón, era costumbre que cada peregrino echara una piedra al montón; esta costumbre se mantiene, y a través de años miles de peregrinos han convertido la pila de piedras de Foncebadón en la más alta del Camino. El Monte del Gozo, “nombre equivalente al *montjoie* francés y a las *monjoyas* asturianas”, era lo primero que el peregrino avistaba por primera vez al llegar a Santiago de Compostela (32). Según Elías Valiña (en Soria y Puig 32), los peregrinos que echan piedras están “[s]iguiendo la tradición pagana, [que decía que] los viandantes debían echar una piedra al montículo (de la Cruz de Ferro en Foncebadón)”.

### **Las encrucijadas y los cruceros**

Foncebadón, además de ser conocido por su montón de piedras, también tiene una de las señales más conocidas del Camino: la Cruz de Ferro. El crucero como señal del Camino no sólo representa la fe cristiana, sino también que “en los caminos, como en la vida, hay puntos o momentos en que una decisión condiciona todos los pasos ulteriores” (32). Según Soria y Puig, “un caso más complejo de pervivencia y transformación de cultos anteriores es el de las encrucijadas y los cruceros” (32). A lo largo de la historia, las encrucijadas son puntos que representan una amenaza para el viajero; es más, en la Grecia clásica, “era creencia que Hécate, la diosa de los infiernos, aparecía en las encrucijadas con un cortejo de espectros” (196). En Galicia sigue existiendo una asociación entre encrucijadas y difuntos que se manifiesta en el hecho de que se enterraban en ellas a los niños que morían sin haber sido bautizados (197). Por eso la construcción de los cruceros sirve al doble propósito de, en primer lugar, defender a la población de los difuntos y, en segundo lugar, señalar el camino.

Las encrucijadas son puntos donde se puede “equivocar el camino, perder o salirse del buen camino, extraviarse en suma” (32). Para el peregrino, la señalización es de primordial importancia para continuar en la ruta correcta y, como ya hemos visto, para la iglesia cristiana era importante mostrar su poder a lo largo del Camino, lo cual

se manifestaba en la construcción de iglesias y cruceros. Según tradición, los cruceros son:

[m]ás altos, esbeltos y artísticos que los miliarios, solían situarse los cruceros en espacios públicos del interior o del borde de los núcleos o, sobre todo, en encrucijadas más o menos próximas a ellos. Mientras el miliario es un objeto prosaico cuya solidez recuerda al viajero el poder del emperador, los cruceros son hitos religiosos y poéticos capaces de evocar, sugerir e, incluso, inspirar versos (Soria y Puig 32).

Como la mayoría del arte y la arquitectura a lo largo del Camino, parece que “donde más fuerza tuvieron los ancestrales cultos paganos de las encrucijadas, más cruceros se levantaron, pero tampoco cabe olvidar que no todos los cruceros tenían que ver con las ánimas” (197). En la actualidad, la mayoría de los peregrinos no creen que las encrucijadas representen a los difuntos ni que sean una amenaza a su bienestar, sino un lugar donde existe la posibilidad de perderse. Más que nada, los cruceros son un vínculo con el pasado y sirven como otra señal antigua del Camino. En algunos casos, como hemos visto con el montón de piedras alrededor de la Cruz de Ferro en Foncebadón, los peregrinos siguen las tradiciones antiguas de añadir una piedra u ofrecer un verso como sus antepasados.

### **Señales modernas: flechas, conchas y guías**

Antes de la segunda mitad del siglo XX la tradición de peregrinar sufrió un gran declive por razones simples: muchos de los tramos se habían perdido y el Camino en general había caído en decadencia. Sin embargo, gracias al empeño de un cura gallego, el padre Elías Valiña Sampedro, hoy en día la ruta jacobea está señalizada, y es conocida, por las flechas amarillas omnipresentes a lo largo del camino desde Roncesvalles hasta Compostela. Según la historia, Valiña “fue el primer estudioso serio de la ruta medieval a la que dedicó su tesis doctoral, leída en 1965 en la Universidad Pontificia de Salamanca” (“El cura que”). Su interés en la ruta no se acabó con su tesis, sino que “fue de lugar en lugar, de Iglesia en Iglesia, por las Universidades europeas, por los foros internacionales predicando [...] la importancia del Camino de Santiago para la Unión Europea” (Diócesis). Durante sus viajes pidiendo apoyo para el Camino, ganó un grupo de colaboradores que se convirtieron en la red de asociaciones de amigos del Camino de Santiago que aún existe en España.

Empezando en 1984, Valiña se subió en su Citroën GS con botes de pintura

amarilla para señalar el camino “en cada desvío, en cada vacilación posible en el ánimo del caminante” con flechas amarillas o “toques amarillos” en sitios donde no había tanto espacio para colocar una flecha entera (Herrera) Además de señalizarlo, Valiña limpió el camino, tramos perdidos fueron recuperados por él, y todo el recorrido desde Roncesvalles hasta Compostela fue numerado kilométricamente. Una vez, según recoge *El Correo Gallego*, unos miembros de la guardia civil le pararon en “un recóndito lugar de los Pirineos” y le demandaron una explicación sobre qué estaba haciendo. Él les respondió: ‘Estoy preparando una gran invasión’. Desgraciadamente, Valiña murió en diciembre de 1989 y nunca vio “las peregrinaciones masivas que comenzarían a partir del Xacobeo de 1993” (“El cura que”). Las cifras publicadas por la Oficina de Acogida del Peregrino, muestran un aumento ininterrumpido desde 1990. El número de peregrinos creció desde casi 5.000 en 1990 a 30.000 en 1998. Aunque no hay una razón *oficial* para ese crecimiento, si se tienen en cuenta las anécdotas sobre la vida y el trabajo de Elías Valiña, podemos creer que *la invasión* de la que le habló a la guardia civil había sido una realidad (“Aumentan los peregrinos”). Él veía necesario no sólo proteger, sino también mejorar las cosas que él mantenía cerca de su corazón.

Además de las flechas omnipresentes de Valiña, la imagen de la concha de vieira se ha convertido en un símbolo que no sólo está identificado con Santiago, el peregrino o el acto de peregrinar, sino también con el Camino de Santiago en toda su gloria. La venera como símbolo y señal del Camino no es algo arbitrario. Al contrario, la venera, que los gallegos llaman *vieira*, procedente del latín *venera*, debe “considerarse como emblema de Santiago, cuya imagen se difundió a lo largo de la ruta jacobea” (Gil del Río 54). Según Javier Leralta, en su libro contemporáneo sobre el Camino de Santiago, en los lugares de “santos de cierta importancia, disponían de un emblema o una insignia que recibían los peregrinos al llegar al santuario para portarlos después en el viaje de vuelta” (72). En el caso del apóstol Santiago y la ciudad de Compostela, la concha de vieira es ese emblema. Las veneras, como emblema del Camino, proceden del *Codex Calixtinus*, libro I, capítulo XVII, en el sermón “Venerada Dies”, “donde se afirma que los peregrinos que vuelven de Jerusalén traen una palma y los de Santiago llevan conchas (crusillas), simbolizando la palma de triunfo y las conchas de buenas obras, y hace alusión a una antigua leyenda que explica el origen de las conchas veneras” (Gil del Río 54).

Según el *Codex*, la leyenda de la concha de vieira tiene tres partes distintas. La más conocida narra la historia de los siete discípulos que recogieron el cuerpo de Santiago, incluso su cabeza, y lo llevaron a Jaffa, donde “hallaron un barco dispuesto a partir. Lo embarcaron y navegando [...] por un mar en calma [llegaron hasta Iria Flavia] en Galicia. En Iria Flavia se estaba celebrando una boda entre dos grandes familias de la región. El novio marchaba a caballo [...] [d]e pronto se asustó el caballo, echó a correr y se precipitó de cabeza al mar en el preciso instante en que el barco se iba acercando a la costa” (54-55). En el momento que el caballo y el novio salieron a la superficie del mar, se encontraron completamente cubiertos de veneras. Algunos de los discípulos, al ver la imagen del caballo y el novio cubiertos de conchas, cogieron el agua del mar en sus manos y bautizaron al novio dando importancia a la idea de que la concha representaba el renacimiento. La segunda parte del misterio “será aún más fascinante cuando la barca [...] no puede llegar a tierra [y] [d]os caballeros penetrarán en el mar para su traslado a tierra [...] [y] al salir de las aguas el cuerpo de los esforzados caballeros se encuentra cubierto de luminosas conchas” (54). Es más, la leyenda continúa con que la barca aparecía cubierta también de conchas en el momento de llegar a la desembocadura del río Ulla. Según Gil del Río: “*La estrella* es el propio nacimiento de la leyenda: manteniéndose encima de la tumba del Santo, es mensaje divino que señala a ermitaños y pastores el lugar donde se encuentran escondidas sus reliquias. Aquel lugar será denominado ‘Campo de las estrellas’ y allí surgirá la ciudad de Compostela” (54). Desde entonces, se establece la conexión entre la concha de vieira, la ciudad de Compostela y el peregrino que, aunque ha cambiado a lo largo de los siglos, aún existe.

Juan G. Atienza, en su libro *Leyendas del Camino de Santiago. La ruta Jacobea a través de sus ritos, mitos y leyendas*, destaca que la venera fue la señal que distinguía a los que acudían a visitar la tumba de Santiago. De hecho, solo con pasar la frontera y emprender el camino podían adquirirla. Como evidencia de la importancia de la concha para los peregrinos que hubieran llegado a Compostela, en el siglo XIII existían más de 1.000 tiendas en Santiago dedicadas a la venta de conchas de vieiras que los peregrinos cosían en capas, sombreros y morrales. Es más, la concha se convirtió en la insignia de la catedral de manera que “su uso se generalizó tanto entre las corrientes de peregrinos que se convirtió en el emblema del Camino” (Leralta 72). Entre los siglos XIV y XVI,

la venera aparece en las vidrieras, capillas y fachadas de las iglesias más representativas de la ruta jacobea.

En la actualidad la concha de vieira se ha convertido no sólo en el premio para llegar a la tumba de Santiago en Compostela, sino también en una manera de identificarse como *peregrino*; por eso la concha está disponible en tiendas a lo largo del Camino, incluso en las Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago. Para captar el poder y la importancia de la venera en el hecho de peregrinar, hay que mencionar que, durante el siglo XX, los diseñadores españoles Macua y García-Ramos influyeron en la manera en que el Camino estaba señalizado, tanto como Elías Valiña con sus flechas amarillas, con la creación de un símbolo moderno: una concha de vieira amarilla pintada sobre un fondo azul. Los colores representan la bandera europea y las señales están situadas en las carreteras modernas a las que el Camino medieval se acerca.

Las flechas amarillas y las conchas de vieiras tienen historias únicas y ricas; actualmente hay muchas señales modernas que guían al peregrino de forma efectiva, pero que carecen de la autenticidad y la riqueza que tienen las señales medievales. En cualquier momento a lo largo del Camino aparecen los marcadores industriales con la insignia de Macua y García-Ramos indicando la dirección correcta, esas señales están colocadas en soportes clavados en la tierra como cualquier otra señal en las carreteras de todo el mundo. La yuxtaposición de estas señales modernas y antiguas o las iglesias románicas y góticas del Camino es un poco extraña aunque muestran cómo el Camino representa a un ser humano que sigue cambiando con los años y el empeño de cada comunidad y las redes de Amigos del Camino de Santiago que existen en España.

Una búsqueda en Internet, en bibliotecas o en librerías de guías del Camino de Santiago da como resultado miles de fuentes de información para consultar. Cada una, escrita por un autor diferente, describe en gran detalle cada kilómetro de cada tramo del Camino para que el peregrino “moderno” sepa precisamente qué va a encontrar a lo largo de su peregrinaje. Las guías no sólo describen el arte, la arquitectura y la historia de cada etapa, sino también la topografía y distancia entre pueblos o puntos de interés y los albergues de cada pueblo. Es más, cada guía contiene un plano de cada etapa y da sugerencias o recomendaciones al peregrino para llegar seguro. Casi toda la incertidumbre que un peregrino pueda afrontar está eliminada con las guías y –en mi opinión desafortunadamente– se puede peregrinar sin fijarse en las señales antiguas que han guiado a los peregrinos por siglos.

No obstante, las guías sirven a un propósito importante: educar y preparar al peregrino para su viaje. Las historias ricas de los pueblos del Camino, no sólo de los pueblos más famosos o grandes, sino todos, merecen ser contadas. Cada pueblo ha jugado un papel importante en la historia del Camino de la misma manera que el Camino ha influido en la historia del pueblo. Las guías cuentan esas historias que permiten al peregrino saber y reconocer la riqueza del Camino desde el punto de vista de los habitantes de los pueblos por los que pasa. Es importante, también, que el Camino siga siendo una parte de la historia viva de España y las guías permiten a una persona en cualquier rincón del mundo leer y aprender más sobre la historia de Santiago y las peregrinaciones de los siglos anteriores; se puede leer cómo el Camino de Santiago es una ruta de peregrinación que todavía es recorrida por centenares de peregrinos, aventureros y estudiantes cada año.

### **El futuro del Camino de Santiago**

Es evidente que la señalización del Camino de Santiago es más que las flechas y las conchas omnipresentes de hoy día. Los cambios en las señales de la ruta jacobea a lo largo de la historia representan la capacidad del Camino para evolucionar según las necesidades de los peregrinos y cómo la ruta medieval se ha aprovechado de los avances tecnológicos a través de los siglos. Por eso, el Camino de Santiago representa uno de los tesoros del mundo con su riqueza de ingenio y porque preserva el pasado. Los peregrinos de todas partes del mundo vienen a España para descubrir la ruta jacobea; para algunos de ellos, pisar el Camino es ser parte de una historia que ha sobrevivido a guerras, dictadores, presidentes y algunos de los grandes cambios culturales de la historia del mundo sin ningún indicio de que haya sufrido ningún daño. Es decir, el Camino de Santiago no sólo está vivo, sino que está creciendo y prosperando. Podemos ver las huellas de cada tipo de señalización a lo largo de la ruta desde las campanas de cada iglesia, las flechas amarillas en cada desvío hasta los indicadores modernos que llevan una concha de vieira diseñada por Macua y García-Ramos.

Como los peregrinos medievales, que no podían imaginar que el Camino del siglo XXI llevaría señales fabricadas en talleres, los peregrinos actuales no pueden imaginar las señales que existirán dentro de dos mil años. Sin embargo, es cierto que en los siglos que vienen habrá peregrinos que recorrerán la ruta jacobea hacia Compostela para ver

sus reliquias como antes. También se podría asegurar que las huellas de las señales *antiguas* –los miliarios, las iglesias, los cruceros, las flechas amarillas y las conchas de vieiras– permanecerán no sólo en las historias del Camino, sino también a lo largo del Camino en sí. Es interesante pensar cómo serán las señales de la próxima generación. Con los avances en la tecnología de los GPS y los teléfonos, ¿será posible que los peregrinos tengan la posibilidad de bajar una aplicación que siga cada paso del peregrino?

Hoy día muchos peregrinos llevan un plano de la ruta o una pequeña guía en su bolsillo por si se pierden o por si quieren leer la historia del pueblo donde estén. En los años que vienen, ¿qué forma tendrán esos planos y guías? ¿Será posible que la tecnología juegue un papel importante en la manera en que los peregrinos aprendan del Camino? Desde mi punto de vista, parte del encanto del Camino es la conexión con el pasado y la simplicidad de caminar y seguir las señales cuando aparezcan. Aunque las guías ofrecen información muy útil y necesaria para los peregrinos, no parece seguro que la tecnología congenie con el hecho de peregrinar. Para los que peregrinen por razones religiosas, no es fácil imaginar que lleven “tecnología” en su viaje, pero para los que peregrinen por aventura o con cámara y cuaderno, la tecnología puede ser otra manera de asegurarse que puedan llegar seguros a su destino. Sólo después de muchos años sabremos las respuestas a estas preguntas, pero algo sabemos con seguridad: el Camino existirá y habrá miles de peregrinos que lo recorrerán, siguiendo las señales medievales, *modernas* y cualquier otra señal que sea inventada entre hoy y mañana.

## Bibliografía

- Abadía de Santo Domingo de Silos. *Historia del Monasterio de Silos*. 2010. Web.  
<http://www.abadiadesilos.es/historia.htm>
- Álvarez Marcos, Carlos. *El pulso del Camino de Santiago*. “Colegiata de Santa María”. 2004. Web.  
<http://canales.nortecastilla.es/caminodesantiago/monumentos/111204.htm>
- Atienza, Juan G. *Leyendas del Camino de Santiago. La ruta Jacobea a través de sus ritos, mitos y leyendas*. Madrid: EDAF, 1998. Print.
- “Aumentan los peregrinos a Santiago de Compostela.” *Aceprensa*. 14 jul. 1999. Web.  
<http://www.aceprensa.com/articulos/1999/jul/14/aumentan-los-peregrinos-a-santiago-de-compostela/>
- Ayuntamiento de Santa Colomba de Somoza. *Foncebadón*. Web.  
<http://www.santacolombadesomoza.com/Foncebadon.htm>
- Bango Toviso, Isidro G. *El Camino de Santiago*. Madrid: Espasa-Calpe, 1993. Print.
- CVC. Instituto Cervantes. *El Camino de Santiago. Eunate*. Web  
[http://cvc.cervantes.es/actcult/camino\\_santiago/tercera\\_etapa/eunate/](http://cvc.cervantes.es/actcult/camino_santiago/tercera_etapa/eunate/)
- Díez Arnal, J. *Iglesia de Santa María de Eunate*. 2005. Web.  
[www.jdiezarnal.com/santamariadeeunate.html](http://www.jdiezarnal.com/santamariadeeunate.html)
- Diócesis de Lugo. *Elías Valiña Sampedro*. Web.  
<http://www.diocesisdelugo.org/ocebreiro/elias.html>
- “El cura que preparó la gran invasión.” *El Xacobeo del futuro. El Correo Gallego*. 27 may. 2006. Web.  
<http://www.elcorreogallego.es/?idNoticia=48948>
- Gil del Río, Alfredo. *La ruta Jacobea. “Siguiendo las Estrellas” ¿Su Mitología, Leyenda o Realidad?* Madrid: Algar, 1982. Print.
- Grau Lobo, Luís. *El Camino de Santiago. Sentido, ruta e hitos*. Valladolid: Edical. 2000. Print.
- Herrera, José Luis. “El Camino de Santiago, estado de la cuestión.” *Cuenta y Razón* 112. 1999 Web.  
[http://www.cuentayrazon.org/revista/pdf/112/Num112\\_008.pdf](http://www.cuentayrazon.org/revista/pdf/112/Num112_008.pdf)
- Leralta, Javier. *Las peregrinas cosas del Camino. Historias, leyendas y curiosidades del Camino de Santiago*. Madrid: Ediciones La Librería, 1999. Print.
- Oursel, Raymond. *Caminantes y caminos. Las rutas hacia Santiago de Compostela*. Madrid: Ediciones Encuentro, 1984. Print.

Peradejordi, Julio. *Símbolos fundamentales del Camino de Santiago*. Barcelona: Romanyà/Valls, 2003. Print.

Soria y Puig, Arturo. *El camino a Santiago. Vías, estaciones y señales*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 1993. Print.

Universidad de Navarra (UNAV). *Iglesia del Santo Sepulcro (Torres del Río)*. Web.  
[www.unav.es/arte/cmn/estella/estella2/lam13.html](http://www.unav.es/arte/cmn/estella/estella2/lam13.html)