RESEÑA HISTORICA DE HOMENAJE AL EXTINGUIDO CUERPO DE PEONES CAMINEROS DEL ESTADO: UN SERVICIO SILENCIOSO REALIZADO POR EL ESCALAFÓN MAS BAJO DE FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Jacinto Contreras Vázquez
Ingeniero Técnico en Química Industrial
Técnico de Seguridad e Higiene en el Trabajo

1. **Introducción.**
2. **Creación de la figura y funciones del Peón Caminero.**
3. **Reglamentos Históricos del Cuerpo de Peones Camineros.**
4. **Uniforme y Herramientas del Peón Caminero.**
5. **Casillas dobles para Peones Camineros.**
6. **Ubicación de casillas de peones camineros en el tramo de Jaén Campillo de Arenas, de la carretera N-323, de Bailén-Jaén-Granada**
7. **Legislación complementaria a los diferentes Reglamentos del Personal del Cuerpo de Peones Camineros.**

1. INTRODUCCIÓN

La extinción de la figura tradicional del peón caminero y la evolución de sus funciones en España estuvo marcada por la modernización tecnológica y la necesidad de una vigilancia del tráfico rodado en el siglo XX.

Este proceso de transición se resume en los siguientes hitos fundamentales:

1. Creación y funciones tradicionales: El Cuerpo de Peones Camineros nació formalmente en 1759. Durante casi dos siglos se encargaron a pie del mantenimiento físico y la policía de un tramo específico de carretera (una legua, unos 5,5 km). Tenían la consideración de guardas jurados.

2. La llegada del automóvil y los Vigilantes de Caminos (1933): En la década de 1930, el aumento de la velocidad y el volumen del tráfico hicieron evidente que el peón a pie no podía controlar las infracciones de los conductores. Por ello, en 1933, el gobierno de la Segunda República creó el Cuerpo de Vigilantes de Caminos. Este cuerpo asumió la policía de circulación de forma motorizada (con motocicletas) y armada, relevando a los camineros de las tareas de control de tráfico puro.

3. La extinción y conversión en brigadas de conservación: El mantenimiento de las carreteras requería maquinaria pesada y asfalto en lugar de picos y palas. A mediados del siglo XX se inició la reorganización definitiva del personal: se eliminaron las plazas individuales ligadas a las casillas de peones y se agruparon a los trabajadores en brigadas de conservación y parques de maquinaria. El último Reglamento General del Personal de Camineros del Estado se aprobó mediante el Decreto 3184/1973, que reguló las categorías laborales remanentes declarándolas a extinguir de forma progresiva, modificado por REAL DECRETO 1084/1980, de 19 de mayo, por el que se modifica el artículo 42 del Reglamento General del Personal de Camineros del Estado, aprobado por Decreto 3184/1973, de 30 de noviembre. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (BOE nº. 141, de 12-06-1980)

   En la actualidad, las antiguas funciones de mantenimiento físico las realizan las empresas concesionarias y operarios de los Servicios de Conservación de Carreteras, mientras que las funciones de vigilancia y policía corresponden en exclusiva a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y policías locales.

El historiador **Juan Eslava Galán** en su libro **“Los años del miedo. La nueva España (1939-1952)”,** Planeta, Barcelona, 2008**,** dice:

“El peón vive con su familia en una modesta casilla de peones camineros, al borde de la carretera, en el tramo encomendado a su media docena de gallinas y un jaulón con conejos.

A veces, si hay agua cerca, se complementa con un huertecillo que queda al cuidado de la mujer. Algunos peones prefieren que la familia viva en el pueblo para que los niños puedan ir a la escuela, y se conforman con visitar el pueblo una vez al mes, para dormir con la parienta, mudarse de ropa y proveerse de alimentos.

Las carreteras no están señalizadas. La distancia hasta la próxima población se indica en letreros de fondo azul y letras blancas inscritos sobre los muros de las casillas de peones camineros. La única señalización se encuentra a la entrada y a la salida de la población: una placa metálica con el nombre del pueblo y una insignia falangista, el yugo y las flechas, de 2 metros de altura, hecha por el carpintero del pueblo, pintada de bermellón. El alcalde y jefe local de la Falange, se ocupa de mantenerlo en perfecto estado".

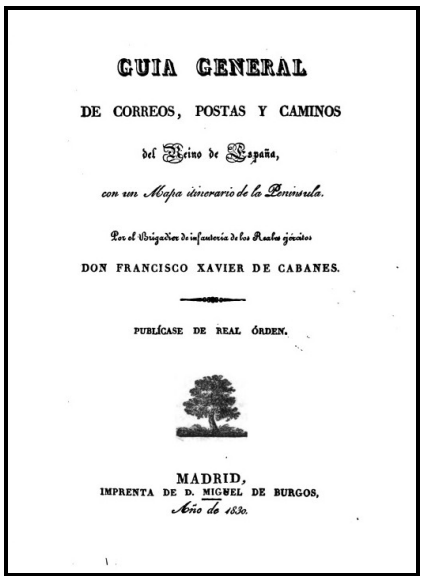


Peón caminero junto a su familia en su casilla.

2. CREACIÓN DE LA FIGURA Y FUNCIONES DEL PEÓN CAMINERO

Los **Peones Camineros** se crearon por una Instrucción del **1759,** según lo recoge el libro siguiente:

GUÍA GENERAL DE CORREOS, POSTAS Y CAMINOS DEL REINO DE ESPAÑA // *Don Francisco Xavier de Cabanes*, Brigadier de Infantería de los Reales Ejércitos // Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid, 1830.



GUIA GENERAL

DE CORREOS, POSTAS Y CAMINOS

del Reino de España,

con un Mapa itinerario de la Península.

Por el Brigadier de infantería de los Reales ejércitos

DON FRANCISCO XAVIER DE CABANES.

PUBLÍCASE DE REAL ÓRDEN.

MADRID,
IMPRENTA DE D. MIGUEL DE BURGOS,
Año de 1830.

Págs. 63

CAPITULO QUINTO.

Organización del ramo de Caminos, á saber: Comisarios, Ayudantes, Tesoreros, Pagadores, Arquitectos conservadores, Celadores de Caminos, Instrucción y reglas para éstos: Peones camineros. Caminos generales ó de primer órden : Caminos trasversales ó de segundo orden:

Caminos de tercer órden : Ordenanza para la conservación de caminos y Real órden adicional. -Posadas: Reglas para su establecimiento y privilegios y exenciones de que gozan. -Portazgos: Ordenanzas para elbuen órden y quietud en ello.

La construcción y conservación de caminos es un objeto del mayor interés para un Gobierno, y por consiguiente debe llamar de continuo su atención, por cuanto del acierto y oportunidad en estas obras , resulta la mayor ó menor facilidad de establecer ó conservar un buen sistema de comunicaciones interiores , que en todos los Estados, y en especial en la Península en que no los hay de agua, son el único medio de dar salida á las producciones de la agricultura y de la industria. Los augustos antecesores del Rey nuestro Señor, y particularmente desde el señor don Fernando VI, conocieron muy bien cuan importante era fomentar por este medio la pública felicidad, y así destinaron á este objeto cuantiosas sumas, y con ellas abrieron caminos en todas direcciones, allanaron montañas, secaron terrenos pantanosos, facilitaron el paso de los ríos, y pusieron en recíproca comunicación los puntos mas esenciales de sus dominios. En los reinados referidos se construyeron mas de quinientas leguas de camino de arrecife, que forman la mayor parte de las carreteras generales de ambas Castillas, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Extremadura y Galicia y de otras trasversales.

Son dignas de notarse en estas obras la munificencia de los soberanos que las decretaron, la intrepidez é inteligencia de los ingenieros que las trazaron y dirigieron, y la decisión de los hombres de Estado que las promovieron. La solidez de su construcción, el buen gusto y aun magnificencia que reina en sus puentes y alcantarillas, y lo bien entendido de los puertos y pasos difíciles, hace que los caminos de España sean considerados como los primeros de Europa bajo todos aspectos.

No son de menor importancia los esfuerzos que en el reinado actual se han hecho para este fin; y si se comparan sus resultados con los de los reinados anteriores, teniendo como es justo en consideración la disminución de fondos destinados á este objeto, tanto por el trastorno y sublevación de las Américas, como por otros motivos poderosos que han influido en el menoscabo de esta renta, se tendrá que proporcionalmente se ha he cho mas desde 1815 (y sobre todo desde 1824) hasta el presente, de lo que se había hecho en los tiempos anteriores, sin embargo de los mayores medios que se tenían á la mano.

Es en verdad maravilloso ver que, sin embargo de la penuria en que las diversas y complicadas circunstancias de los últimos años han puesto al real erario, el gobierno impulsado por los paternales deseos de nuestro Soberano, no ha dejado de hallar recursos para atender al importante ramo de comunicaciones interiores. Ya son pocos los caminos que faltan que hacer, ó que necesiten de grandes y costosas reparaciones; por lo cual se dará aquí una breve noticia de ellos para proporcionar este conocimiento mas al público, que es el que mayor beneficio reporta en la materia de que se trata.

[…….]

PEONES CAMINEROS

Para la conservación continua é inmediata de los caminos, se hallan establecidos en ellos y de legua en legua unos **peones con el título de camineros**, y uso de bandolera, que están encargados de practicar en la legua que les está señalada, las recomposiciones que ocurran. Gozan de la dotación de cinco reales diarios, además de la casa habitación que tienen al efecto, la que, en los caminos nuevos, está situada en la mitad de la legua que les está señalada. Las obligaciones de los expresados **peones camineros de bandolera** están consignadas en los títulos que se les expiden, las cuales tienen la siguiente fórmula. Los Jueces Directores generales de Correos, Caminos y Postas, etc. - Por cuanto en las Ordenanzas de esta Renta tiene declarado el Rey que, para gozar los dependientes de ella el fuero y preeminencias que les están concedidas y confirmadas por S. M. y sus gloriosos Predecesores, deben tener Título nuestro, usando de esta facultad, y de las demás que nos

competen como á Jueces Directores generales, nombramos á Fulano de tal para **peón caminero** desde tal punto á tal otro, etc.

Instrucción aprobada (*en 1759*) por S. M., que deberá observar el peón caminero mencionado, así para la conservación de los trozos de camino que se han hecho de firme, como para la composición de los malos pasos, que por considerarse por buenos no se ha hecho en ellos obra alguna en la parte que queda referida.

1.ª Igualará las rodadas que hiciere el carruage en el camino, allanándolas con azadón ó rastro, macizando antes las que fuesen profundas con piedra, guijo é mate rial mas sólido que haya á mano, quebrantando las piedras si fuesen gordas con almadena, y siendo menudas apisonándolas, para que no queden en hueco, y recebándolas con los bordes de las mismas rodadas: cuidando igualmente de limpiar y desembarazar el camino en la parte que haya mucho barro, y señaladamente en los baches, sacándole fuera de él antes de cubrirle con el material sólido que necesite para hacerle firme, y de conservar el lomo y bombeo, que es la parte mas esencial del camino y la que mas padece.

2.ª Donde esté el guijo descubierto por haberse llevado los aires la última capa, le ha de cubrir nuevamente con arena, tierra ó el material equivalente que halle á la mano.

3.ª Si sobre el camino hubiese rodando piedras movedizas demasiado gordas, deberá sacarlas de él, y recogiendo también todas las que se encuentren á las orillas, hará montones á trechos sobre los paseos, para hacer uso de ellas en el tiempo mas oportuno y cuando llueva.

4.ª Ha de tener limpias las zanjas ó cunetas de los lados, abriendo y renovando las que se hubiesen cegado, recargando los paseos con la tierra que produzcan, y echando sobre las tierras inmediatas la sobrante.

5.ª Igualmente ha de tener limpias las entradas y salidas de las alcantarillas y su hueco, para que las aguas no tengan detención en las zanjas de la parte superior del camino.

6.ª Deberá entenderse inmediatamente con el Celador de su departamento, obedeciéndole en todo lo que le mande respectivo al beneficio del camino, y le avisará de los reparos mayores que no pueda por sí ejecutar, para que tome providencia.

7.ª Tendrá cuidado con los daños que se hicieren en el camino, sus obras y árboles, para denunciarlos ante las justicias, con arreglo á la Ordenanza que, á fin de lograr la conservación del camino de Aranjuez, se expidió en 1.º de julio de 1767, y se insertará al final de esta Instrucción para su puntual observancia y cumplimiento.

8.ª Gozará el sueldo señalado á este destino, asistiendo todos los días al camino, aunque haga mal temporal, desde que salga el sol hasta ponerse, y aun los festivos después de haber oído misa, para estar á la mira de lo que ocurra, ausentándose solo de él para ir á cobrar su sueldo en fin de cada mes á la Tesorería donde se le pague; porque de lo contrario no gozará sueldo alguno.

9.ª Avisará al Celador si cayese enfermo, para que ponga otro en su lugar, y no padezca atraso el camino por su falta.

10.ª Si hallare alguna persona ó personas en el camino con apariencia de gentes de mal vivir y delinquiendo, podrá asegurarlas y conducirlas á los lugares de la jurisdicción ó á las Casas de postas, dando parte á las justicias para que vengan á entregarse de ellos, de quienes recogerá recibo, á fin de que este documento compruebe su celo y asistencia á su destino; auxiliándose para esto recíprocamente los peones camineros; y de cuanto ocurra en este particular dará parte inmediatamente al Celador.

11.ª Se le prohíbe tener carro ni caballería propia trabajando en las obras del camino.

12.ª Durante el tiempo que se mantenga con este encargo, y cumpla bien y á satisfacción del Celador con su obligación, gozará de las exenciones que S. M. tiene concedidas, y son las mismas que contiene el artículo 16 de la Instrucción aprobada en 25 de julio de 1790 para los Celadores, que entre otras cosas dice así:

Los **peones camineros** serán guardas jurados para ejecutar y cumplir, como si hablase con ellos la citada Ordenanza del camino de Aranjuez, que observarán puntualmente, so

pena de que, no haciéndolo, serán despedidos, poniendo otros en su lugar. Y es la voluntad del Rey que al referido Celador y á los peones camineros se les guarden las mismas exenciones y franquicias que por sus cédulas tiene concedidas á los ministros de Rentas y Bosques Reales; y son las de ser libres de todas cargas y oficios concejiles, de alojamientos, bagages, curadurías, hospedages, quintas y guías para efecto alguno, por preciso y necesario que sea: de los repartimientos de trigo y cebada para la corte ni otra parte: de los cargos de cobradores de pechos, padrones, bulas, moneda forera, alcabalas y puentes, de enviar á la guerra ningún soldado, y de salir á trabajos en el tiempo que obtuviesen dichos encargos, de modo que no reciban agravia ni vejación, pena de la real merced, y de 50.000 maravedises que se hallan impuestos con esta especial cláusula en diversas cédulas, y señaladamente en la de 27 de junio de 1743: asimismo solo deben pagar por sus personas y familias lo justo que les toque por razón de consumo de las especies de millones, y nada mas, no teniendo otros tratos, industrias, ni haciendas. También han de ser preferidos dichos empleados en las casas de alquiler cómodas que necesiten para sí, pagando sus justos y moderados precios, bajo la responsabilidad de daños, y alojados, así en los pueblos en que no haya posadas cómodas para el preciso descanso de sus personas, como en las ventas, cortijos y haciendas que se hallan en despoblado á la mayor inmediación del camino. Y últimamente, han de gozar la exencion de que de todas sus causas civiles y criminales que se les ofrezcan por dependencias ú ocasiones de sus oficios, ha de conocer el Subdelegado, como Juez conservador de la parte de camino que comprende esta Instrucción, excepto en los casos que no tengan conexión con su encargo, ni les impidan el libre ejercicio de él, que deben estar sujetos á las justicias ordinarias, y demandar y responder ante dichas justicias en cualquier negocio, así civil como criminal, en que quieran demandar ó ser demandados, con tal que no puedan ser presos ni detenidas sus personas por causas civiles, ni por las criminales en que no corresponda imponerles pena corporal, aunque hubiesen de sufrir la de destierro ú otra pecuniaria si se justificase el delito, consultándose por las justicias cualquiera duda á la Superintendencia general de caminos antes de ejecutar la prisión; cuya excepción está mandada observar por real orden de 30 de octubre de 1785. Todas las referidas exenciones y franquicias son las mismas que quiere S. M. se guarden á los referidos empleados por las justicias de los pueblos por donde pasa el camino.

Y mediante ser la voluntad del Rey que la Ordenanza que á continuación se inserta, sea y se entienda para todos los caminos que se han construido y construyan en el Reino, y que

todos los jueces y justicias de él la guarden y cumplan según su tenor, se copia aquí á la letra para que dichos peones la tengan continuamente á la vista. = Y de este título, sellado con el sello de las armas reales, se ha de tomar razón por la Contaduría general de Caminos del Reino, etc.

3. REGLAMENTOS HISTÓRICOS DEL CUERPO DE PEONES DE CAMINEROS DEL ESTADO.

- **Reglamento para la Organización y Servicios de los Peones Camineros aprobado por S.A. Regente del Reino en 16 de junio de 1842. Dirección General de Caminos, Canales y Puertos. (Gaceta de Madrid nº. 2831, de 11-07-1842)**

- **REAL ORDEN de 19-01-1867, por ll que se aprueba el Reglamento para la Organización y Servicios de los Peones Camineros. (Gaceta de Madrid nº. 78, de 19-03-1867).**

- **REAL ORDEN de 9 de febrero de 1905, por la que se aprueba el Reglamento para la Organización y Servicio de los peones camineros y capataces (1905) Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. (Gaceta de Madrid nº. 88, de 07-02-1905).**

- **DECRETO de 5 de diciembre de 1935, por la que se aprueba el Reglamento Orgánico provisional del Cuerpo de Camineros del Estado (1936). MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 341, de 07-12-1935).**

- **DECRETO de 26 de junio de 1936, por la que se aprueba con carácter provisional el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Camineros del Estado (1936). MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 183, de 01-07-1936).**

- **DECRETO de 23 de julio de 1943 por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Camineros del Estado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (BOE nº. 220, de 08-08-1943).**

- **DECRETO 1287/1961, de 13 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General del Personal de Camineros del Estado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (BOE nº. 175, de 24-07-1961).**

- **DECRETO 3184/1973, de 13 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Personal de Camineros del Estado. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (BOE nº. 302, de 18-12-1973).**

- **REAL DECRETO 1084/1980, de 19 de mayo, por el que se modifica el artículo 42 del Reglamento General del Personal de Camineros del Estado, aprobado por Decreto 3184/1973, de 30 de noviembre. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (BOE nº. 141, de 12-06-1980)**

El **Reglamento de Camineros de 1842** marcó un hito, pues estableció: *las categorías, las condiciones para acceder al Cuerpo, las obligaciones, el vestuario y los sueldos, premios y sanciones*.

A partir de 1842 se sucedieron los Reglamentos de Peones Camineros. La última modificación del Reglamento de Peones Camineros tuvo lugar en 1980.

Si se analizan los sucesivos Reglamentos de Camineros, se puede conocer su régimen de vida y trabajo y analizar las mejoras sociales que con el tiempo fueron adquiriendo, los últimos a la cola del resto de funcionarios públicos del Estado.

En 1842 solamente se reconocían dos categorías: *el peón caminero y el peón capataz*. Este último será un peón más, encargado de su trozo de carretera y de coordinar y controlar el trabajo de los demás peones camineros de su sección (normalmente, otros cuatro).

Las condiciones para acceder al Cuerpo de Camineros fueron también variando con los años. La selección la efectuaba la Jefatura de Obras Públicas de cada provincia. En 1914 se les exigía a los camineros saber leer, escribir y las cuatro reglas aritméticas, además de tener una estatura mínima de 1,62 metros.

Dirección general de Caminos, Canales y Puertos.

REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACION Y SERVICIO DE LOS PEONES - CAMINEROS, APROBADO POR S. A. EL REGENTE DEL REINO EN 16 DE JUNIO DE 1842. (Gaceta de Madrid nº. 2831, de 11-07-1842).

CAPITULO III

De los peones-camioneros.

Art. 25. El peón-caminero es el encargado de la conservación permanente y vigilancia de la legua que le está señalada.

Por la Real instrucción de 26 de Julio de 1790 tiene además la cualidad de guarda jurado, para ejecutar y cumplir con arreglo á las leyes lo dispuesto en las ordenanzas y reglamentos de policía y conservación de las carreteras.

Art. 26. Las obligaciones del peón-caminero, como guarda y encargado de los trabajos de conservación de la carretera, son:

1ª. Permanecer en el camino todos los días del año desde que sale el sol hasta que se ponga.

2ª. Recorrer cada dos días toda su legua para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados, y de los repuestos de materiales.

3ª. Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, adviniéndoles lo dispuesto en las

ordenanzas de policía, y denunciar á los que maliciosamente contravengan á ellas.

4ª. Ejecutar los trabajos de conservación que sus gefes le ordenen, bien sea por tarea ó en otra forma, sin mas descanso que las horas señaladas para almuerzo, comida y merienda.

5ª. Dirigirlos trabajos de los peones auxiliares que tenga en su legua, llevar cuenta de los jornales que estos devenguen, y de los materiales que se vayan acopiando.

6ª. Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, armas, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder ó dentro de la legua de su cargo, procurando su buen uso y conservación.

7ª. Obedecer al peón-capataz de la cuadrilla, como á su gefe inmediato, en cuanto le prevenga relativo al servicio público.

Art. 27. El peón-caminero llevará siempre el uniforme y distintivos que le están señalados, y cuando recorra su legua lo hará armado de carabina.

Art. 28. El peón-caminero deberá tener, mientras esté trabajando, clavado el jalón indicador en el borde exterior de uno de los paseos ó cunetas del camino y á la inmediación del punto donde se halle.

REAL ORDEN de 30 de diciembre de 1909, por la que se aprueba el REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACION Y SERVICIO DE LOS PEONES CAMINEROS Y CAPATACES de 3 de diciembre de 1909.

Ilmo. Sr.: Examinado el Reglamento orgánico de los peones camineros y capataces, redactado por esa Dirección general á fin de subsanar algunas deficiencias y ponerlo de acuerdo con el Real decreto de policía de carreteras, aprobado en 3 del actual;

S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha servido aprobar el indicado Reglamento.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde á V. I. muchos años.

Madrid, 30 de Diciembre de 1909.- Gasset.-

Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas.

REGLAMENTO PARA LA ORGANIZACION Y SERVICIO DE LOS PEONES CAMINEROS Y CAPATACES

CAPITULO PRIMERO. INGRESO Y DISTRIBUCIÓN DE LOS PEONES CAMINEROS Y CAPATACES

Artículo 1.º Para ser nombrado en propiedad peón caminero se necesita contar, á los menos, veinte años de edad y no pasar de treinta y cinco; ser licenciado del Ejército; no tener impedimento alguno personal para el trabajo, y acreditar buena conducta con certificación del Jefe á cuyas órdenes haya servido, ó del Alcalde del pueblo de su residencia; saber leer, escribir y contar.

En el caso de que el Ministerio de la Guerra no hiciera propuesta, ó mientras la formule, podrán ser nombrados peones camineros los trabajadores y peones auxiliares físicamente útiles en certificación facultativa, de buena conducta y que no excedan de cuarenta años.

La certificación de buena conducta, para estos casos, podrán darla los Gobernadores, los Alcaldes, los Jefes de trabajo en talleres, industrias y propiedad sujeta á tributación.

Art. 2.º El nombramiento de los peones camineros en propiedad se hará con arreglo á las disposiciones vigentes.

Art. 3.º El peón caminero que haya servido su cargo dos años sin que conste nota desfavorable en su expediente personal, tendrá opción á ser elegido peón capataz.

Art. 4.º El nombramiento de los peones capataces corresponde á la Dirección general de Obras públicas.

Art. 5.º Para la vigilancia y conservación de las carreteras habrá un peón caminero por el número de kilómetros que el Ingeniero Jefe determine.

Art. 6.º Quince á treinta kilómetros consecutivos forman una sección, de que será Jefe un peón capataz.

Art. 7.º Los peones de trozos consecutivos formarán una cuadrilla y trabajarán juntos, cuando el Ingeniero encargado lo disponga, dando cuenta al Ingeniero Jefe.

CAPÍTULO II. DE LOS PEONES CAPATACES

Art. 8.º El peón capataz es Jefe inmediato de los peones camineros y auxiliares de su sección.

Art. 9.º Las obligaciones del peón capataz son:

1.º Recibir las órdenes para los peones camineros de su sección y cuidar de que se cumplan.

2.º Dirigir los trabajos de las cuadrillas y trabajar alternativamente en una ú otra, para enseñar á los peones el modo de hacer todas las operaciones de que se hallen encargados y estimularles al cumplimiento de su deber.
3.º Recorrer la sección de su cargo semanalmente y todas las demás veces que se lo ordene su Jefe inmediato ó lo exijan circunstancias extraordinarias del servicio.
4.º Dar parte por escrito á dicho Jefe de las faltas que cometan los peones y de todo cuanto ocurra en la sección de que se halle encargado.
5.º Formar las listas de haberes de los peones camineros y de los jornales que devenguen los auxiliares.
6.º Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en poder de los peones de su sección, procurando el buen uso y conservación de los mismos.

Art. 10. El peón capataz reunirá sus cuadrillas y marchará con ellas al punto que se le designe, dentro ó fuera de su sección, en el momento que reciba para ello orden escrita de su Jefe inmediato.

Art. 11. Cuando quede interceptado el camino ó hayan ocurrido en él daños de mucha consideración, reunirá el peón capataz sus cuadrillas, sin dilación alguna, dando parte á su Jefe inmediato, y dispondrá lo que crea más conveniente para reparar los daños, hasta que reciba instrucciones.

Art. 12. Fuera de los casos expresados en los artículos 10 y 11, no podrá el capataz alterar el orden señalado por sus Jefes para el trabajo ordinario, ni sacarlas de su trozo sino para proteger la seguridad del camino, caso en el cual dará en seguida parte á su Jefe inmediato.

Art. 13. El peón capataz pasará aviso á los Alcaldes de los pueblos inmediatos ó á la Guardia civil cuando aparezcan malhechores en su sección, dando las noticias que tenga acerca de su número y de la dirección que hayan tomado.

También dará parte á la rural de los perjuicios que se trate de inferir en las propiedades rústicas; á los celadores de líneas telegráficas, de los que se causen en ellas, y á sus Jefes, de los hechos en el arbolado de las carreteras.

Art. 14. Cuando el peón capataz se instale por primera vez en su sección, la recorrerá con su inmediato Jefe, para que éste le dé á conocer á los peones camineros de la misma.

Art. 15. El peón capataz obedecerá las órdenes relativas al servicio público que, de palabra ó por escrito, le comunique su inmediato Jefe.

Art. 16. Instruirá á los peones camineros en los reglamentos de su servicio y de policía de carreteras, así como también de la conducta que han de observar con los contraventores, á fin de prevenir daños y castigar los cometidos, sin dar margen á altercados y disputas ni permitir connivencias.

Art. 17. Tendrá un cuaderno, donde constarán todas las herramientas y efectos expresados en el párrafo 6.0 del art. 9.º, anotando en hojas separadas el número y clase de las que entregue á cada peón caminero ó auxiliar para su uso.

En el mismo cuaderno expresará la entrada ó salida de las herramientas y efectos de sus cuadrillas, las que no entregará para que sirvan fuera de su sección sino mediante orden escrita de su inmediato Jefe.

Art. 18. Cuando ocurra el fallecimiento ó separación de un peón caminero, recogerá el capataz las herramientas y demás efectos del servicio que aquél tenga en su poder, é instalará en su trozo al peón caminero nuevo, haciéndole entrega de las herramientas y efectos que necesite é instruyéndole en las obligaciones de su destino.

CAPITULO III. DE LOS PEONES CAMINEROS

Art. 19. El peón caminero es el encargado de vigilar el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre policía de las carreteras. Por la Real instrucción de 23 de Julio de 1790, tiene el caminero la calidad de guarda jurado para perseguir y denunciar á los contraventores de las citadas disposiciones.

Art. 20. Para cumplir lo dispuesto en el artículo anterior, recorrerá su trozo el peón caminero dos veces por semana á las horas y en la forma que disponga el Jefe de la cuadrilla, según preceptúa el art. 19. Cuando, en las horas que no deba hallarse el peón trabajando en aquélla, ocurra en su trozo algo extraordinario que exija la presencia del mismo, acudirá

inmediatamente, con el fin de evitar daños en las obras de la carretera ó peligros para el tránsito, dando también conocimiento á sus Jefes.

Art. 21. Las obligaciones del peón caminero, como guarda y encargado de los trabajos de conservación de la carretera, son:

1.ª Permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga.
2.ª Recorrer todo su trozo, según expresa el art. 22, para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados y de los repuestos de materiales.
3.ª Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las ordenanzas ó Reglamentos de policía, y denunciar á los contraventores.
4.ª Ejecutar los trabajos de conservación que sus Jefes le ordenen, bien sea por tarea ó en otra forma, sin más descanso que las horas señaladas para almuerzo, comida y merienda.
5.ª Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder, procurando su buen uso y conservación.
6.ª Obedecer al Jefe de la cuadrilla, como á su Jefe inmediato, en cuanto le prevenga relativo al servicio público.

Art. 22. Mientras esté trabajando el peón caminero, tendrá clavado el jalón indicador en el borde exterior de uno de los paseos ó cunetas del camino, y á las inmediaciones del punto donde se halle, con el número vuelto hacia el camino.

Art. 23. El peón caminero suspenderá el trabajo dos horas de sol á sol en los dos primeros y en los dos últimos meses del año; tres horas en Marzo, Abril, Septiembre y Octubre, y cuatro en los meses restantes.

El Ingeniero hará, al principio de cada estación, la conveniente distribución de dichas horas para el almuerzo, comida y merienda.

Art. 24. El peón caminero llevará siempre el uniforme y distintivo que le están señalados.

Art. 25. En los domingos y fiestas de precepto, el peón caminero recorrerá una vez su trozo, y el resto del día se ocupará especialmente en limpiar sus prendas de vestuario.

Art. 26. No saldrán de su trozo los peones camineros, sino en los casos siguientes:

1.º Para trabajar en cuadrilla, según indica el art. 7.º de este Reglamento, y en los casos que expresa el art. 38 del mismo.
2.º Cuando el Jefe de su cuadrilla le ordene que vaya á poner denuncias, correr partes y cobrar su haber.

Art. 27. Los peones camineros están obligados á trabajar en cualquier trozo, aunque no sea de los comprendidos en la sección de su capataz.

Art. 28. Darán parte dichos peones al Jefe de la cuadrilla de cuanto ocurra en sus trozos y de las denuncias que hayan puesto.

Art. 29. Cuando un peón caminero se halle imposibilitado de desempeñar sus funciones, dará parte sin dilación al capataz de su cuadrilla para que provea lo conveniente.

Art. 30. Cuidará el peón caminero de que no se ejecute sobre la línea del camino, ni á la distancia de 25 metros á uno y otro lado de ambas márgenes, ninguna obra particular, sin que antes haya trazado su alineación el Ingeniero; y si después de haberlo así advertido, se emprende la obra sin aquella formalidad, dará parte al capataz sin dilación alguna.

Art. 31. Tampoco permitirá que se establezca en los paseos del camino ningún cobertizo, tinglado ó puesto fijo ó ambulante, aunque sea para la venta de comestibles, sin permiso de sus Jefes.

Art. 32. El peón caminero advertirá, siempre que pueda, á los arrieros, conductores de carruajes y ganados y cualesquiera personas, que no salgan sus carruajes, caballerías y ganados del firme del camino; y no permitirá que hagan uso de los paseos sino los peatones. Además, el peón caminero prestará, gratuitamente, ayuda y protección á los mayorales y pastores, y, por punto general, a todo conductor de ganados, para evitar, en lo posible, que las reses pisen en los paseos ó cunetas de las carreteras, ó que penetren en los terrenos colindantes á las vías pastoriles, y que los conductores incurran involuntariamente en las penas marcadas en el Código; todo á reserva de denunciar, ante

quien corresponda, así los daños como los abusos que con intención cometan los conductores de ganados.

Art. 33. Los peones camineros observarán puntualmente el cumplimiento de las ordenanzas ó Reglamentos de policía, denunciando á los contraventores para que se les imponga el castigo correspondiente. En estos casos evitarán los peones toda disputa ó altercado, tomando el nombre y señas del infractor ó infractores, y conduciéndose en todo con la compostura y moderación que corresponde.

Art. 34. No recibirán dichos peones gratificación alguna de los contraventores á las ordenanzas ó Reglamentos de policía, bajo la pérdida de destino y formación de causa, según proceda.

Art. 35. El peón caminero que halle en el camino alguna persona sospechosa le exigirá la cédula personal, y si no la tiene, la conducirá al pueblo de su jurisdicción á disposición del Alcalde ó al puesto más inmediato de Guardia civil, para que se haga cargo de ella, recogiendo recibo como comprobante de su celo. Lo mismo hará con la persona ó personas que encuentre delinquiendo.

Art. 36. Cuando aparezcan malhechores en las inmediaciones de su trozo, el peón caminero lo advertirá á los transeúntes, y pasará aviso á los peones contiguos para que le presten auxilio si fuere necesario, y también al Alcalde del pueblo inmediato, dándole noticias del número y dirección que lleven, ó poniéndolo en conocimiento de la Guardia civil.

Art. 37. Los peones camineros darán ayuda y asistencia gratuita á los viajeros en el caso de que les ocurra alguna desgracia.

CAPÍTULO IV. DE LOS PEONES CAPATACES Y CAMINEROS EN GENERAL

Art. 38. Los peones capataces y camineros acompañarán á sus Jefes dentro de sus secciones y trozos respectivos, siempre que se lo ordenen, para dar las explicaciones que les pidan sobre el servicio de que estén encargados.

Art. 39. Los peones camineros y capataces, al instalarse por primera vez en sus respectivos trozos ó secciones, se presentarán con sus nombramientos á los Alcaldes de los pueblos cuya jurisdicción atraviesen aquéllos, á fin de que les reciban juramento y quede anotado su título en los registros municipales.

Art. 40. El equipo-uniforme de los peones capataces y camineros constará: de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color Carmesí; botín de cuero, ante ó paño negro; chaleco de paño azul claro; sombrero redondo, de fieltro blanco, con funda de hule para los días lluviosos, en el que llevarán la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal en el frente con el número de los kilómetros y la leyenda Peón caminero; los botones serán de metal amarillo, con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo; para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de la rodilla.

Tendrán también un jalón indicador, de 1,40 metros de altura, con el regatón de hierro y una tablilla apaisada en el extremo superior, de 26 centímetros de ancho y 13 de alto, con la numeración de kilómetros.

Art. 41. El peón capataz se distinguirá con un galón en ángulo con vértice hacia arriba, que llevará en la parte superior de la manga izquierda de la chaqueta de uniforme.

Art. 42. Es obligación del peón caminero ó capataz costearse el vestuario de uniforme y su reposición. Unicamente le facilitará gratuitamente la Administración la chapa del sombrero, los botones, presilla y escarapela; pero con la obligación de devolver esos efectos á la misma cuando cese en su cargo por cualquier causa.

Art. 43. Los peones capataces y camineros tendrán en su poder un ejemplar del presente Reglamento; otro del de conservación y policía de las carreteras, y la libreta de tareas y anotaciones que se disponga, contenido todo en una cartera de cuero.

Art. 44. Cuando alguno de dichos peones sea despedido, entregará á su Jefe inmediato las herramientas, papeles y demás efectos del servicio que tenga en su poder, incluso el nombramiento.

Art. 45. Si los peones capataces y camineros tienen que hacer alguna solicitud ó reclamación por escrito, en asuntos del servicio, deberán dirigirla precisamente al Ingeniero encargado de la carretera, por conducto de su inmediato Jefe; sólo cuando la produzcan en queja de aquél podrán acudir al Ingeniero Jefe y á la Dirección general, si pasado un mes no hubiere recaído providencia. En todo caso deberán guardar, en cuanto expusieren, la consideración debida á dichos Jefes.

Art. 46. Cuando por cualquier causa ó motivo un peón caminero ó capataz hiciere dimisión de su destino, no podrá ausentarse de su trozo ó sección sin haber tenido antes autorización para ello. La falta de cumplimiento á esta prescripción será castigada imposibilitando al culpable para volver á obtener destinos en Obras públicas, sin perjuicio de proceder á lo que hubiere lugar.

Art. 47. Los peones camineros residirán en sus trozos respectivos, y los capataces, en la sección que les esté asignada, siempre que haya proporción para ello, y, de lo contrario, en los puntos más próximos que señale el Ingeniero.

Art. 48. No podrán servir los peones camineros en un trozo que diste menos de 20 kilómetros del pueblo de su naturaleza ó de la de sus mujeres, sin que estén expresamente autorizados por el Ingeniero Jefe de la provincia.

Art. 49. Se prohíbe á los peones capataces y camineros:

1.º Tener directa ó indirectamente participación en las contratas ó destajos, ni otro interés de mancomunidad con sus causantes bajo tal concepto.
2.º Tener en las obras carros ni caballerías de su propiedad.
3.º Despachar bebidas, comestibles ni otros efectos en las casas donde habiten, aun cuando éstas no se hallen en las márgenes de la carretera.

CAPÍTULO V. PREMIOS Y CASTIGOS

Art. 50. Los peones capataces optarán á un premio anual de 50 pesetas, que se dará, entre los de cuatro secciones, al que más se haya distinguido por su celo y buen comportamiento.

Igualmente se concederá un premio anual de 50 pesetas, entre los peones de cada sección, al que más se haya distinguido todo el año por su aplicación y buena conducta.

No se darán esos premios cuando los peones capataces ó los camineros no hayan hecho más que lo preciso para cumplir con su deber.

Los Ingenieros Jefes de las provincias elevarán las propuestas de premios á la Dirección general en vista de las informes de los Ingenieros encargados de las carreteras.

Art. 51. Cuando un peón capataz ó caminero se inutilice para los trabajos al cumplir su obligación en la parte relativa á la vigilancia del camino, se resolverá el caso con arreglo á lo que preceptúe la ley de Accidentes del trabajo ú otra análoga que pudiera dictarse con igual objeto.

Art. 52. La Dirección general procurará dar las reglas necesarias para la creación de Montepíos, Cajas de pensiones ú otras instituciones análogas, con objeto de asegurar á los peones capataces y camineros, inutilizados por la edad ó el trabajo, ó á sus familias, los medios necesarios de subsistencia equivalentes á los derechos pasivos que disfrutan otra clase de funcionarios.

Art. 53. Los Ingenieros, Ayudantes y Sobrestantes deberán anotar en la libreta de un peón caminero ó capataz las faltas que observen en el servicio de los mismos y los castigos que hayan sufrido.

Se rebajará un día de haber al peón capataz ó caminero cada vez que deje de acompañarse de este documento, y tres días en el caso de que lo pierda.

Art. 54. Por las faltas de subordinación ó de exactitud en las obligaciones generales, se podrán rebajar á los peones capataces y camineros desde uno á tres días de haber, y si consisten en el incumplimiento de la tarea señalada, los días que se conceptúen necesarios para su conclusión.

Art. 55. Cada vez que un peón capataz ó el Jefe de cuadrilla disimulen las faltas de los peones que tengan á sus órdenes, sufrirán la rebaja de uno á cinco días de haber.

Art. 56. Será separado de su destino el peón capataz ó caminero que contravenga á lo dispuesto en los apartados 1.º y 2.º del art. 51, y si falta á lo preceptuado en el apartado 3.º del mismo artículo, será trasladado de su sección ó trozo respectivo la primera vez y separado la segunda.

Art. 57. Las faltas graves de subordinación y de moralidad y los castigos repetidos por desaplicación, serán causa bastante para separar de su destino á los peones capataces y camineros, mediante expediente.

Art. 58. El peón capataz podrá despedir de los trabajos al peón auxiliar que cometa faltas de subordinación, dando cuenta para que decida al Sobrestante, su Jefe inmediato.

Art. 59. Todos los castigos por faltas de los capataces y camineros serán impuestos por el Ingeniero Jefe de la provincia, mediante propuesta del Ingeniero encargado de la carretera.

Art. 60. Toda vacante que ocurra será comunicada inmediatamente por el Ingeniero Jefe á la Dirección general de Obras públicas, la cual es la única encargada de transmitirla al Ministerio de la Guerra.

Art. 61. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al presente Reglamento.

Madrid, 3 de Diciembre de 1909.-

El Director general, Julio Burell.

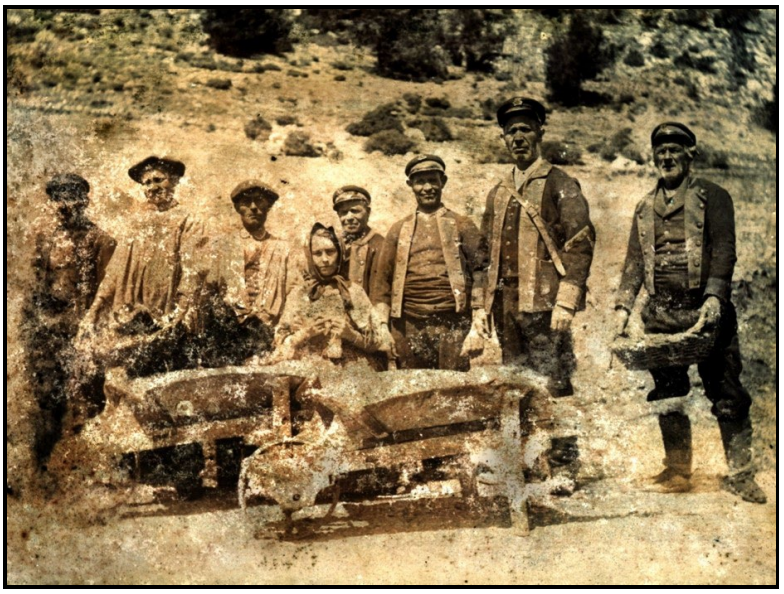
4. UNIFORME, EQUIPO DE HERRAMIENTAS Y MATERIALES DEL PEÓN CAMINERO.

El uniforme de los peones camineros según recoge el *Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros y capataces* (del año 1905) estaba regulado por los siguientes artículos:

Artículo 24: El peón caminero llevará siempre el uniforme y distintivo que le están señalados.

Artículo 25: El equipo-uniforme de los peones capataces y camineros constará: de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color Carmesí; botín de cuero, ante ó paño negro; chaleco de paño azul claro; sombrero redondo, de fieltro blanco, con funda de hule para los días lluviosos, en el que llevarán la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal en el frente con el número de los kilómetros y la leyenda Peón caminero; los botones serán de metal amarillo, con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo; para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de la rodilla. Tendrán también un jalón indicador, de 1,40 metros de altura, con el regatón de hierro y una tablilla apaisada en el extremo superior, de 26 centímetros de ancho y 13 de alto, con la numeración de kilómetros.





Una mujer con un grupo de camineros (comienzos del siglo XX). Provincia de Teruel. Nótese el galón del caminero capataz (segundo por la derecha) así como la indumentaria de los camineros. Los que no llevan traje de caminero son auxiliares, jornaleros contratados eventualmente por el Estado. Colección Tomás Laguía.









Materiales para el firme macadam, Herramientas e Señal Indicadora de Peligro de Obras.

5. CASILLAS DOBLES PARA PEONES CAMINEROS.

En la página Web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que es equivalentes al antiguo Ministerio de Obras Públicas, sobre las casillas de los peones camineros se dice:

Casilla de camineros de Luco de Jiloca



Casilla doble de Peones Camineros en la localidad de Luco de Jiloca, municipio de Calamocha (Teruel).

En el siglo XVIII comenzó la construcción de casillas para los camineros, con el doble objetivo de establecer su residencia en el trozo que tuvieran asignado y de facilitar el auxilio a los viajeros en caso necesario, teniendo en cuenta las enormes distancias que a veces existían entre las poblaciones. El Real Decreto de 25 de junio de 1852 ordenó la construcción de casillas para su alojamiento. Preferentemente debían proyectarse para dos camineros (dos viviendas por casilla) y ser de construcción económica. La disponibilidad de agua era fundamental a la hora de localizar la casilla. Cuando no se disponía de cauces de agua próximos, se proyectaron pozos anexos, que en algunos casos aún se pueden observar.

Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo diseñaron un modelo de casilla doble que fue aprobado por Real Decreto de 28 de mayo de 1859. La edificación tenía una superficie en planta de unos 110 m2, con el vestíbulo común para las dos viviendas y un huerto trasero de unos 70 m2, también compartido. La mayor parte de las casillas de España se adecuaron a este modelo y fueron construyéndose a la vez que la propia carretera, generalmente mediante subastas independientes. El caminero disponía, en la parte trasera de la casilla, de un patio donde podía tener un corral con animales.

En la década de 1960 se produjo la reorganización de los equipos de conservación, uniendo a los trabajadores en brigadas y construyendo parques de maquinaria de zona. Las antiguas casillas, muchas de ellas deshabitadas desde hacía tiempo, fueron arruinándose poco a poco. Finalmente, se ordenó la demolición de todas ellas en la red de carreteras del Estado. De esta orden tan radical se salvaron algunas casillas, así como otras que no estaban en la red estatal. Algunas de estas casillas supervivientes se conservan como almacenes auxiliares de material y otras han sido enajenadas a terceros y tienen otros usos alejados de la conservación de las carreteras.

En las proximidades de Luco de Jiloca, la Unidad de Carreteras de Teruel del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha acondicionado una casilla de camineros (que probablemente fue construida en 1861). Dispone de muebles antiguos y herramientas propias de los camineros, y ofrece una idea al visitante sobre la austeridad del hogar de los peones camineros.

https://www.transportes.gob.es/ministerio/actividades-y-servicios/exposiciones-y-museos/museo-carreteras-teruel/casilla-de-camineros-de-luco-de-jiloca



Casilla de peones camineros construida según el modelo de Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo (RD 28 de mayo de 1859).



https://route-1963.blogspot.com/2017/11/peones-camineros-un-oficio-extinguido.html

REAL DECRETO de 25 de junio de 1852 disponiendo que la distribución de los peones-camineros de número en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que á cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 6.579, de 27-06-1852):

Exposición a S.M.

Señora: Desde que por la ley de 7 de Mayo de 1851 quedaron convenientemente deslindados y asegurados los recursos que exigen las carreteras generales de cargo del Estado para su mejor conservación, comprendió el Gobierno de V.M. la necesidad de aplicar a tan importante ramo las mejoras que desde tiempos anteriores, y por un concurso de circunstancias forzosas e insuperables, vinieron aplazándose para épocas de mayor regularidad y sosiego.

[...]

A la organización que ya tiene el personal destinado a este ramo, con ser la más acomodada a su objeto, le falta llenar una condición, sin la cual desaparecen en gran parte los ventajosos resultados de la utilísima institución de los peones-camineros. Su constante permanencia en la porción de carretera que respectivamente les está asignada, no se ha podido conseguir hasta ahora en la mayor parte de las comarcas interiores, donde la población es tan escasa, y al mismo tiempo se encuentra reunida en puntos tan distantes. En tales circunstancias, que son las en que se encuentra el mayor número de peones, eluden fácilmente el cumplimiento de sus obligaciones, o se les excusan y toleran faltas que no serían disculpables si tuvieran más cerca su propio albergue.

[...]

Las casillas que a este fin deben construirse por cuenta del Estado, prestarán también mayor seguridad a los viajeros, como que las más tendrán vivienda para una pareja; y en puntos distantes de poblado, las circunstancias ventajosas del paraje, favorecidas con la presencia de dos familias, podrán ser también origen y principio de algunas poblaciones rurales.

La necesidad por tanto de proporcionar a cada peón-caminero un albergue acomodado en su misma demarcación, es de aquellas que no admiten más espera. El Gobierno procuró satisfacerla antes de ahora; más no se adoptaron para generalizarla las medidas más adecuadas, ni hasta el presente ha sido posible contar con recursos suficientes.

El grande aumento que ha recibido entretanto nuestro tráfico, si bien por de pronto ha precipitado la degradación del firme de las carreteras, hace más necesarias y posibles las mejoras que se están planteando en ellas. Su conservación y policía ganarán en gran manera con la construcción de las casillas, cuyo coste quedará compensado con el mejor servicio y la mayor economía de los gastos ordinarios; porque la experiencia de propios y extraños tiene demostrado que así se evitan o alejan por lo menos las reparaciones más costosas que hace necesarias una conservación poco esmerada; y sabido es de todos que las carreteras solo se conservan reponiendo a cada instante la parte que se desgasta todos los días.

[...]

Conformándome con lo que de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros Me ha propuesto el de Fomento, He tenido a bien decretar lo que sigue:

Artículo 1º. La distribución de los peones-camineros de número, en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que a cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros.

En los puntos de entronque de dos carreteras, o al final de cada una, podrá asignarse a un solo peón, mayor o menor longitud; pero procurando en todo caso que no difiera mucho de aquella.

Art. 2º. En las mismas carreteras se construirán para albergue de los peones-camineros las casillas que fueren necesarias, sobre la base, por punto general, de que habrá de tener cada una dos habitaciones; pero también podrán disponerse para un solo peón en los puntos en que convenga su separación.

Las construcciones deberán ajustarse a los modelos más sencillos y económicos, bajo un plan de distribución interior y forma exterior acomodado al objeto.

Art. 3º. Se aplicará a la construcción de las expresadas casillas la parte que fuere necesaria de los créditos abiertos para las obras de reparación de las carreteras que se encuentran en estado de servicio, así como para las obras nuevas respecto de las que estuvieren en curso de ejecución y falte poco para terminarlas.

Art. 4º. El Ministro de Fomento queda encargado de la ejecución del presente decreto, y de proponer las demás disposiciones que conduzcan a su mejor cumplimiento.

Dado en Aranjuez a veinte y cinco de Junio de mil ochocientos cincuenta y dos == Está rubricado de la Real mano.== El Ministro de Fomento - Mariano Miguel de Reynoso.

CIRCULAR de 26 de febrero de 1852 de la Dirección General disponiendo se proceda a la construcción de las casillas de peones camineros y haciendo advertencia con este objeto.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento se ha servido comunicarme con esta fecha la Real orden siguiente:

Ilmo. Sr.: La Reina (q.D.g) se ha dignado resolver que se proceda a la construcción de las casillas de los peones camineros en todas las carreteras generales, sobre la base, por punto general, de que deberá tener cada una vivienda para dos, adoptando el sistema de construcción más sencillo y económico posible, y que, al efecto, esa Dirección general proponga el plan general, así de la distribución y situación de las casillas como de los planos correspondientes, sus presupuestos y sistema que habrá de seguirse en su ejecución, sin perjuicio de que manifieste al mismo tiempo el aumento de coste que podrá tener el mismo plan en el caso de que se hiciera extensivo a las carreteras ya declaradas o clasificadas en gran comunicación transversal.

En consecuencia, esta Dirección general ha resuelto y previene a V.:

Que, en cuanto al proyecto de casillas de todo el Distrito, disponga que, sobre las bases mencionadas, se formen tantos modelos como lo exijan los diferentes supuestos a que se presten las circunstancias locales para su más económica construcción, sin exceptuar el empleo de adobes donde no hubiere otros materiales.

Que, en cuanto a la distribución de casillas respecto de cada carretera, se adopte la regla de colocar la correspondiente a cada legua hacia el centro de ella; pero si coincidiese dicho paraje con algún pueblo, se podrá excusar la casilla correspondiente.

Que, también deberá tenerse en cuenta, para la oportuna situación de las casillas, la proximidad de agua cuando se pueda conciliar esta circunstancia con las demás que se han mencionado, y, caso contrario, se propondrá la apertura de un pozo.

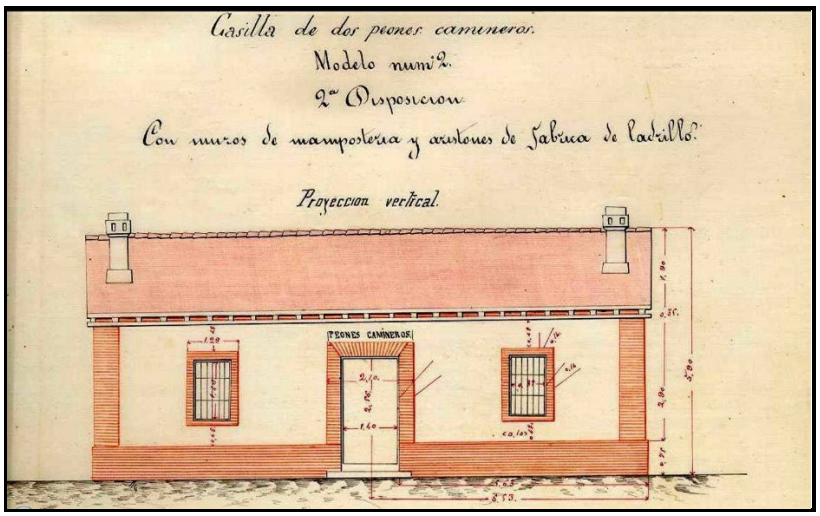
Que, con arreglo a las advertencias precedentes, se extienda para cada carretera una relación, con el número de casillas y situación que han de tener, y su presupuesto, con arreglo al adjunto modelo.

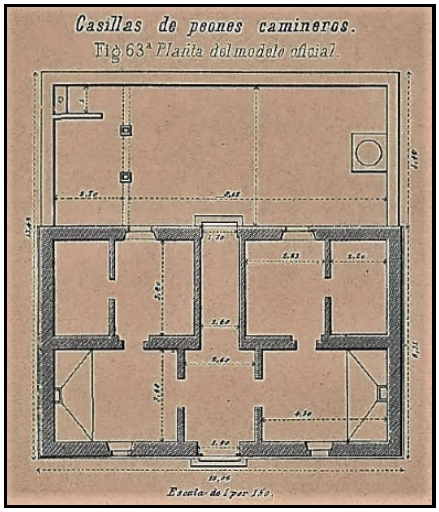
Que se formen, respecto de cada proyecto de casilla, los pliegos de condiciones facultativas y, por separado, la Memoria general, en que se manifieste cuanto conduzca a la más pronta y ordenada ejecución de todas las del Distrito.

Que se proceda, con la mayor actividad, en la redacción de los proyectos y noticias que se han expresado, a fin de que se remitan sin falta a esta Dirección general para el 1.º de Mayo próximo los de las carreteras generales.

Concluidos que estén estos trabajos, se procederá a formalizar los correspondientes a las carreteras ya declaradas transversales de gran comunicación.

Del recibo de esta circular y de quedar enterado me dará V. aviso, así como de las dudas que le ocurran para su puntual cumplimiento. Dios guarde a V. muchos años. Madrid, 26 de Febrero de 1852.





Alzado y planta de casilla doble de Peón Caminero.

6. UBICACIÓN DE CASILLAS DE PEONES CAMINEROS EN EL TRAMO DE JAÉN, DE LA CARRETERA N-323, DE BAILÉN- JAÉN-GRANADA.

<u>Tramo de JAÉN al PUERTO CARRETERO (Campillo de Arenas)</u>

Casilla de Peones Camineros.

Avenida de Granada, s/n.

Término municipal de Jaén.

Casilla de Peones Camineros.

Pkm. 42+130 de la N-323.

Término municipal de La Guardia de Jaén.

Casilla de Peones Camineros de San Antonio.
Pkm. 48+420 de la N-323.
Término municipal de La Guardia de Jaén.

Casilla de Peones Camineros de La Cerradura de Pegalajar.
Pkm. 54+850 de la N-323.
Visitar el Centro de interpretación de la Caminería de La Cerradura, al aire libre.
Término de municipal Pegalajar.

Casilla de Peones Camineros de la Venta el Gallo.
Pkm. 60+000 de la N-323.
Término de municipal Cambil.

Casilla de Peones Camineros del Puente de Cazalla.
Camino municipal.
Término de municipal Los Carcheles (Carchelejo-Cárchel).

Casilla de Peones Camineros.
Camino municipal.
Término de Campillo de Arenas.

7. LEGISLACIÓN COMPLEMENTARIA A LOS REGLAMENTOS DEL PERSONAL DEL CUERPO DE PEONES CAMINEROS.

Real Decreto de 10 de junio de 1761, expedido para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el Comercio de unas Provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia.

Tengo considerado que uno de los estorbos capitales de la felicidad de estos mis reinos es el mal estado en que se hallan sus caminos por la suma dificultad y aun imposibilidad de usarlos en todos los tiempos del año, para conducir con facilidad los frutos y géneros que sobran en unas provincias a otras que están necesitadas de ellos, introducir en las interiores los géneros extranjeros, que influyen a la abundancia que conviene a los pueblos, y llevar

a los puertos para extraer a otros países los que no son precisos en estos, quedando privadas las provincias estériles del socorro de las fértiles y de los auxilios que mutuamente pueden comunicarse todas para la mayor comodidad de sus habitantes, pues sobre pagar unos crecidos portes los interesados en las cargas, experimentan los conductores muchas fatigas, que perjudican y embarazan notablemente la frecuencia y multiplicación de los transportes, que son tan útiles al Estado: y reflexionando también, que los buenos caminos, con algunos canales para riego y navegación pueden asegurar al mismo Estado todas las comodidades que produce el continuo fácil movimiento del comercio interior: Por estos motivos, llevado del amor que tengo a mis vasallos y del deseo de su mayor felicidad, he deliberado por ahora que se continúe de cuenta de mi Real Hacienda el canal de Castilla, examinándose nuevamente por ingenieros de experimentada habilidad el proyecto, y su dirección, para que no se aventure el acierto y se gasten inútilmente los crecidos caudales con que atiende mi Real Hacienda a su construcción, y que se hagan sólidamente todos los caminos convenientes para la utilidad común de mis pueblos, comenzando por los principales desde la Corte a las provincias, con asignación fija, y que concluidos estos se vayan ejecutando todos los demás, que aseguren la fácil comunicación de unas provincias con otras, y aun de unos pueblos con otros. Con estos importantes fines, habiendo considerado que el método de repartimientos, seguido anteriormente, ha sido muy gravoso a los pueblos, y con especialidad a los pobres, por lo mucho que han padecido en las exacciones, de que me han informado ministros de celo e integridad, que tienen por más conveniente y menos gravoso el que se imponga por algún tiempo, generalmente, dos reales en fanega de sal, he resuelto que desde primero de julio próximo, y por el tiempo de diez años, se cobren los expresados dos reales de vellón de sobreprecio en cada fanega de sal, de las que se consuman en estos reinos, sin excepción de personas algunas, eclesiásticas ni seculares, por deber todos contribuir a un objeto, que comprende el beneficio común, y que su producto se aplique a la construcción de los referidos caminos, reservando a tiempo oportuno destinar a los mismos fines los medios que se fueren ofreciendo, sin gravamen público. Conviniendo, pues, para evitar dilaciones y dificultades, que se encargue una sola persona, así de cobrar el citado sobreprecio, como de dirigir las referidas obras, y teniendo entera satisfacción del celo y actividad de vos el Marqués de Esquilache, he venido en nombraros por Superintendente General de uno y otro, con la autoridad que se requiere, para que con inhibición de todos los Jueces y Tribunales, y facultad de nombrar los Subdelegados que fueren de vuestra satisfacción, entendáis privativamente en las providencias que convengan a la acertada continuación del Canal de

Castilla, a la más permanente fábrica de los caminos públicos, a la puntual cobranza del referido arbitrio y a su legítima conversión, reservando a mi Real Persona el conocimiento de todo lo que sobre esto obrareis y resultare: Y mando que con reflexión a que la rectitud y solidez de los caminos conducen mucho a minorar las distancias y asegurar su mayor duración, os dediquéis desde luego a formar las Instrucciones correspondientes, para que con la brevedad y economía posibles se comiencen los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia a la Corte, consignando cien mil reales mensuales para el de Andalucía, otros cien mil para el de Cataluña y cincuenta mil para el de Galicia, y costeándose el de Valencia con lo que sobra del ocho por ciento que se cobra en aquella ciudad, después de pagada la cuota, o el cupo de su contribución, por el beneficio grande que se seguirá de ello a todo aquel reino, a fin de que trabajándose con la actividad que permitan estas consignaciones, y a las que adelante aumentaren hasta lograr su conclusión, sucesivamente se emprendan otros caminos, dándome cuenta de los progresos que tuviesen estas obras y de los que se distinguiesen en ellas para premiarlos; y también de los que contribuyan a causar embarazos, y de los demás que ocurra digno de mi noticia, para adaptar prontamente a los casos mis resoluciones. Tendreislo entendido; pasaréis copias de este decreto a los tribunales, ministros y oficinas que conviniere y cuidaréis de su ejecución con vuestro acreditado celo; Señalado de la Real Mano, En Aranjuez a diez de junio de mil setecientos sesenta y uno; Al Marqués de Esquilache". El rey Carlos II.

REAL DECRETO de 01 de junio de 1767 aprobando la Ordenanza para la conservación del puente Real del Jarama, nuevo camino y plantío de árboles que a costa del Real Erario se ha hecho y construido desde el Real Sitio de Aranjuez a Madrid.

REAL CEDULA de 01 de noviembre de 1772, de S.M. y Señores del Consejo, por la cual se dan varias reglas para la conservación de los caminos generales construidos y que se vayan construyendo en el Reino.

Don Carlos, por la gracia de Dios, rey de Castilla, de León, de Aragón […] sabed:

Que estando para concluirse los caminos generales, que se construyen en virtud de mis Reales Órdenes, en el Señorío de Vizcaya y provincias de Álava y Guipúzcoa, se ocurrió a Mí por los diputados y comisionados de éstas, exponiendo las crecidas sumas de caudales que habían expedido en dichas obras, sin las que restaban hasta su conclusión, y pidiendo

se tomasen para su conservación en lo sucesivo las providencias correspondientes, pudiendo sr algunas de ellas la prohibición de transitar por dichos caminos los carros herrados con herraje, o calce de llanta angosta o cortante, por lo que destruyen el camino, haciendo surcos, separando los cascajos de su pavimento y desuniendo el relleno de piedra, dándose nueva forma en el calce de ellos, por lo respectivo a los que hubiesen de transitar y atravesar los citados nuevos caminos, pudiendo servir los del calce angosto para los caminos viejos, monte y acarreo de las mieses.

Que las maderas que se condujesen por dichos caminos nuevos, vayan sobre cuatro ruedas, por el daño que su arrastre ocasiona en ellos, por su gran peso, haciendo baches, pantanos y batideros, encargándose estrechamente a las respectivas Justicias del tránsito, que celen el exacto cumplimiento de estas providencias.

Y remitido todo al mi consejo, con Real Orden de cinco de septiembre del año próximo pasado, para que en su razón me informase lo que se le ofreciese y pareciese, tanto por lo respectivo a las citadas tres provincias, cuanto a la conservación de los demás caminos del Reino, examinado en el Consejo con el cuidado y diligencia que exige su importancia, después de haber tomado los informes correspondientes de personas prácticas en estos asuntos, en consulta de 28 de febrero de este año, me propuso las reglas generales y particulares que convenía establecer.

Y enterado, por mi Real Resolución a la citada consulta, que fue publicada en el mi Consejo en 22 de junio próximo pasado, he tenido por bien mandar observar en todos los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo en el Reino, las siguientes reglas:

I. Que los márgenes de los citados caminos que se componen de murallas o paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente cualquiera piedra cobija que de estas se caiga por algún golpe de carro u otro accidente, mirando a que dichas márgenes sostienen el relleno y sólido del camino, que en parte empuja contra ellas; y cuando estas falten se saldrán los rellenos o parte de ellos por el portillo que se arruinare, pues con el peso de los carros, al pasar frente del portillo que se hiciere, como falta el empuje al relleno huyen las piedras a aquella parte flaca y se aumenta el costo de las conservación.

II. Que en los citados caminos se use carros con ruedas de llanta ancha, lisas o rasas, con tres pulgadas de huella al menos y sin clavos prominentes, embebiéndose estos en la llanta, observándose lo mismo en las galeras, coches, calesas y otra cualquiera especie de carruaje, excluyendo de esta providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas y otras, que no solo no perjudican los caminos sino que les hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos y suavizan el tránsito.

III. Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros cualesquier carros, en resarcimiento del daño que causan a los mismos caminos; y donde no hubiere establecido portazgo, se imponga de nuevo, con noticia y aprobación de mi consejo, respecto a dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino.

IV. Que de este gravamen deben ser exceptuados tales carros cuando son del mismo país y solo atraviesen los caminos nuevos y reales, procediendo en todo esto de buena fe, sin disimulación, ni declinar en vejaciones odiosas.

V. Que no se permita de aquí en adelante, con ningún pretexto ni causa, arrastrar maderas por estos caminos, ni aún por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la construcción de Bajeles de la Real Armada; y en lugar del arrastre, cuidarán las Justicias de que se ejecute conforme a su peso sobre un carro, y si fueren mayores, sobre cuatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona a la solidez de los caminos, en lo cual logran los ganados considerables ventajas y alivios para la conducción: Habiéndose tomado por Mí las providencias correspondientes para que en todas las provincias marítimas del Reino se recojan cualquier maderas de construcción, dispersas y abandonadas en los montes y en los caminos, para no impedir los tránsitos y evitar su pudrición; y que en el caso de no ser ya útiles para la Armada, después de reconocidas, se entreguen a los pueblos o dueños en cuyo distrito se hallaren, para que las aprovechen y aparten de los montes y tránsitos, teniéndose el mayor cuidado en lo sucesivo de no permitir que queden abandonadas las maderas desde los montes donde se cortan hasta los riberos en que se embarcan para el astillero.

VI. Que los reparos menores de echar tierra o cegar alguna corta quiebra en los caminos sean de cargo del pueblo en cuyo término se causen; pero si se necesitase obra de cantería, mampostería, poner guardarruedas u otra cosa considerable, se haya de costear del portazgo donde le hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras.

Y para que todo lo expresado se guarde y cumpla, se acordó expedir esta mi Cédula. Por la cual mando a los de mi Consejo y demás tribunales, Jueces y Justicias de estos mis reinos, a quienes correspondan, vean, guarden y cumplan, y hagan guardar y cumplir cuanto en ella y cada uno de sus capítulos se contiene, sin contradicción alguna. Que así es mi voluntad: y que al traslado expreso de esta mi Cédula, firmado de don Antonio Martínez Salazar, mi Secretario, Contador de Resultas y Escribano de Cámara más antiguo, y de Gobierno del mi Consejo, se le dé la misma fe y crédito que a su original.

Dada en San Lorenzo a primero de noviembre de mil setecientos setenta y dos. Yo el Rey.

TÍTULO DE PEONES CAMINEROS

(Documento incluido en la "Colección de las Instrucciones y Órdenes Generales expedidas desde el año de 1778 hasta el de 1790, por la Superintendencia General de Caminos y Posadas para la mejor dirección de las obras, su conservación y buen trato a los pasajeros". Editado por la Imprenta Real en 1790; el documento carece de fecha, si bien está incluido entre otros de 1778 y 1781, siendo posterior a 1778).

D. Joseph Moñino, Conde de Floridablanca, Caballero Gran Cruz de la Real Orden de Carlos Tercero, Consejero de Estado de S. M. su Primer Secretario de Estado y del Despacho y Superintendente General de Correos terrestres y marítimos, de las Postas y Renta de Estafetas en España y las Indias, y de los Caminos de España y Presidente de la Real Junta de Apelaciones de los Juzgados de dicha Superintendencia: Encargado interinamente de la Secretaría de Estado y del Despacho de Gracia y Justicia, y de la Superintendencia de los Pósitos del Reino.

El Rey en Decreto de 8 de Octubre del año pasado de 1778 se sirvió declarar, que pertenece á la Superintendencia General de Correos y Postas la de Caminos Reales y de travesía de estos Reinos, y la dirección, disposición y arreglo de Posadas dentro y fuera de los pueblos, con facultad de nombrar Subdelegados, y las demás personas necesarias, y con absoluta inhibición de cualesquier Jueces y Tribunales, y lo demás que en él se dispone. En su consecuencia he tomado conocimiento de los métodos observados hasta aquí para mantener y conservar los caminos, que ya se hallan construidos; y viendo que con ninguno de ellos se ha logrado el fin, me ha parecido que podrá conseguirse estableciendo personas fijas, que bajo las órdenes del Director se ocupen continuamente en reparar las descomposiciones diarias que ocasionan los temporales, los carruajes y los pasajeros; las cuales personas sean un Sobrestante Aparejador de Arquitectura en cada seis leguas de camino, más o menos, según conviniere: un **Peón Caminero** en cada legua; y donde fuere necesario, un Arriero conductor de materiales, con las bestias correspondientes en cada dos leguas.

Y debiéndose establecer reglas para que cada uno de estos dependientes cumpla las obligaciones anexas a su destino, he determinado que los **Peones Camineros Celadores** de cada legua observen las que se siguen.

I. Tomando las herramientas necesarias deberá salir de su habitación al salir del sol, y caminar en el primer día toda la legua puesta a su cuidado, observando en ella lo que halle descompuesto: y dando principio a su trabajo al fin de la misma legua, permanecerá en él todo el día hasta que se ponga el sol. Compondrá dicho primer día mil varas, poco más o menos, de la porción más distante, según las ruinas que encuentre de rodadas, descarnes, arroyadas y baches. Al día siguiente saldrá al sitio en que haya dejado la compostura del día anterior, para continuarla retrocediendo; de modo que a los ocho o diez días haya recorrido toda la legua, para volver a empezar el día siguiente por la parte más lejana en la misma forma que el primer día: y con este orden podrá dar al mes tres vueltas de reparación a toda la línea, o a lo menos dos.

II. Estas composturas se harán echando el guijo o arena que tendrá acopiado en las orillas, en las rodadas o baches, arrastrando y conduciendo al bombeo el material rodado a las orillas, pisándole y solidándole con el pisón: y procurará siempre, ya sea con este material rodado o con nuevo guijo o arena, conservar el lomo y bombeo, que es la parte más esencial

del camino, y la que más padece. Allanará las rodadas, introduciendo en ellas, si son demasiado hondas, nuevo guijo, demoliendo sus bordes y repisando el material.

III. Si el bombeo padeciese por haberse llevado los aires sus arenas ya molidas, echará nuevas capas del guijo más menudo y limpio de arena, bien extendido y pisado, y si por la mala calidad de los materiales se descompusiese el suelo del camino con las rodadas, barrerá todo lo molido, y separando el guijo de la arena por medio de la zaranda, formará de nuevo el pedazo con guijo pequeño, limpio y bien pisado, y le cubrirá con una capa de tres o cuatro dedos de arena migosa, para que se una con lo viejo, y tome la firmeza competente. De la misma forma compondrá los baches u hoyos, barriendo primero toda la arena, barro o broza que llevan a ellos las aguas, para que el nuevo material pueda unirse al viejo.

IV. Será de su obligación limpiar las zanjas o cunetas de los lados, y facilitar la salida de las aguas, como también las alcantarillas ciegas con la broza que trasportan las lluvias, para evitar las inundaciones, que maltratan los caminos descarnando el suelo, y llevándose la arena de la superficie que sirve para la conservación y blandura.

V. De acuerdo con el Aparejador cuidará de prevenir al Arriero los materiales que se necesitan, y en qué parajes los debe descargar y colocar, para que nunca le falten a la mano, y no pierda tiempo en conducirlos de unas partes a otras. Asimismo, celará que el Arriero que estuviere a jornal cumpla con lo que debe, conduciendo la cantidad y calidad de materiales que le correspondan, sin pérdida de tiempo, y con el número de caballerías que se le destinen. Y si estuviere a destajo, cuidará igualmente que no cometan los fraudes que acostumbran en la regulación o medida de dichos materiales. De cualquier falta o descuido que notare en el Arriero dará cuenta prontamente al Aparejador, so pena de que se le reputará por cómplice. Y no se permitirá que los **Peones Camineros** tengan caballería alguna propia trabajando a jornal o destajo en las recuas con ningún pretexto.

VI. Si en los reconocimientos diarios que hiciese observase algunas obras maltratadas, cuyos reparos no pudiese hacer por sí, deberá inmediatamente prevenirlo al Aparejador, para que este dé parte al Director, y de acuerdo con él se disponga repararlas a fin de que el mal no se haga mayor.

VII. Igualmente será de su cuidado, durante su estancia en la legua de su destino, observar todos los sucesos que puedan ocurrir, tanto en lo que pertenece a las obras y su conservación, como en los árboles de sus orillas, donde ya los hubiere, o se plantaren en lo sucesivo, con los trajinantes, pasajeros, labradores, pastores y vecinos de los pueblos inmediatos; pues dichos Sobrestantes y los **Peones Camineros** han de ser al mismo tiempo Guardas jurados Celadores para ejecutar y cumplir, como si hablase con ellos, la Ordenanza que a fin de lograr la conservación del Camino de Madrid a Aranjuez se expidió 1º de julio de 1767. Y mediante ser la voluntad del Rey que dicha Ordenanza sea, y se entienda para todos los caminos que se han construido y construyan en el Reino, y que todos los Jueces y Justicias de él la guarden y cumplan según su tenor, se copia aquí a la letra para que dichos **Peones Camineros** la tengan continuamente á la vista.

[…]

Y es declaración, que la parte de multa que corresponde a las obras de caminos se ha de entregar al Sobrestante Celador para que la lleve a fin de mes a la Tesorería donde le suministren el dinero para los gastos del camino. Igualmente se ha de entregar a él la parte de multa que pertenezca a los **Peones Camineros** cuando ellos sean denunciadores, para que por su mano la reciban, y no tengan necesidad de apartarse de su destino con pretexto de solicitar su cobranza.

VIII. De cualquier denuncia que hiciere ante las Justicias en calidad de Guarda dará parte al Sobrestante Aparejador, a cuyo cuidado ha de quedar, como va dicho, el recoger la parte de multa, que según dicha Ordenanza pertenece al denunciador, para entregársela inmediatamente, a fin de que el **Peón Caminero** no se aparte de su destino.

IX. Observará con atención los caminantes que tengan apariencia de gentes de mal vivir, y tomando sus señas con la posible exactitud, y la dirección de su viaje, dará parte al Aparejador, para que este lo avise a las Justicias de los pueblos más inmediatos, a fin de que tomen las providencias que conduzcan a evitar los daños que pueden causar tales gentes a los viandistas y trajineros, a quienes dará auxilio en caso necesario. Si hallare alguna persona o personas delinquiendo, podrá asegurarlas, y conducirlas a los lugares de la Jurisdicción, o a las Casas de Postas, dando parte á las Justicias para que vengan a entregarse de ellos, de quienes recogerá recibo, a fin de que este documento compruebe

su celo y asistencia a su destino. Para todo ello se auxiliarán recíprocamente los **Peones Camineros jurados**: y de cuanto ocurra en este particular darán parte al Aparejador inmediatamente, o el día de su cobranza, según los sucesos lo pidan, llevando asiento en un librete de cuanto le ocurra.

X. Deberá concurrir los Domingos a casa del Aparejador para la cobranza de su sueldo, y darle parte de todo lo ocurrido en su legua, e instruirse de lo que deberá hacer para su conservación, prevenir los materiales, necesarios, y surtirse de herramientas, entregando las maltratadas para que se aderecen: procurando siempre tener surtido doble, a fin de evitar el venir entre semana a buscarlas con pérdida de la asistencia al trabajo.

XI. Todos los días festivos deberá ir a cualquiera de los lugares cercanos a oír Misa, y cumplir las demás obligaciones de cristiano, pero no podrá faltar del camino una hora por la mañana, y otra por la tarde, para estar a la mira de lo que ocurra ni tampoco podrá separarse de su destino en los días de trabajo sin haber precedido licencia del Aparejador, y sin que con su acuerdo haya colocado otro hombre en su lugar que supla sus veces, cuyo jornal deberá satisfacer el Peón Caminero.

XII. Si el **Peón Caminero** cayese en alguna indisposición que le imposibilite de trabajar, lo avisará a los otros dos peones sus vecinos para que suplan por él, dando noticia de ello al Sobrestante. Pero si la indisposición pasase de cuatro días, y hubiere composturas que hacer en el camino, pondrá dicho Sobrestante otro peón que las ejecute de cuenta del Rey. Si pasare de ocho días, ejecutará el Sobrestante lo que le está prevenido.

Esta Instrucción se entregará a … a quien he nombrado para **Peón Caminero jurado** de la legua del camino de … desde … hasta … a fin de que le sirva de Título. Y siendo el ánimo del Rey que a los Peones Camineros, haciendo juramento en manos de las Justicias del pueblo donde resida el Celador facultativo, se les guarden las mismas consideraciones, exenciones y franquicias que a los Ministros y Guardas de Rentas y Bosques Reales, para que las Justicias de los pueblos por donde pasa el trozo de camino puesto al cuidado del dicho … le reconozcan por tal **Peón Caminero**, se le remitirá copia autorizada de esta Instrucción y Nombramiento, en virtud del cual le darán el favor y auxilio que necesite y les pidiere, a fin de poner en práctica todo lo referido, admitiendo las denuncias que hiciere de los contraventores a la Ordenanza de 1º de julio de 1767, que va inserta: que así es la

voluntad del Rey y que a las Copias firmadas por el infrascrito su Escribano de Cámara con destino, y ejercicio en el Consejo Extraordinario, y en la Real Junta de Correos, y principal de la Superintendencia General de Correos, Postas y Caminos, se dé el mismo crédito que a este original.
Dado en

RESUMEN DE LAS OBLIGACIONES DEL PEÓN CAMINERO DE LAS ORDENANZAS 1781.

Resumen de las obligaciones del Peón Caminero que deberá leer todos los días y si no supiese se las leerá el Sobrestante Aparejador en sus visitas y reconviniéndole si falta a su observancia.

1. Recorrer cada día mil varas de su legua, comenzando desde las más distantes. Echar en los baches de dichas mil varas el guijo menudo preparado a las orillas: allanar las rodadas, y aumentar y mantener el lomo del camino.

2. Barrer el barro, broza o material remolido, que solo sirva de hacer lodos, y substituir guijo menudo zarandeado fortificando siempre el lomo.

3. Tener limpias las zanjas o cunetas de los lados, abrirlas y renovarlas donde se hubiesen cegado.

4. Decir al Arriero que coloque los materiales donde el Peón los necesite: celar que cumpla, y no los mezcle con tierra: avisar al Aparejador los fraudes en medida, número o calidad y no tener el Peón caballerías que trabajen de su cuenta.

5. Avisar al Aparejador de las obras y reparos mayores que no pudiere hacer por sí. Tener cuidado con los daños que se hicieren en el camino, obras y árboles, y denunciarlos como Guarda jurado, con arreglo a la Ordenanza, ante las Justicias.

6. Dar parte al Aparejador de haber hecho las denuncias, y la causa de ellas.

7. Observar las gentes de mal vivir: dar parte al Aparejador y Justicias: asegurar a los que se cogieren delinquiendo, y remitirlos a las Justicias; y auxiliarse los **Peones Camineros** unos a otros.

8. Informar al Aparejador los domingos: cobrar su sueldo, y tomar razón de lo que debe hacer. No faltar una hora por mañana, y otra por tarde del camino en los días de fiesta de no trabajar: y avisar cuando estuviere enfermo a los dos peones sus vecinos para que le suplan, dando cuenta al Aparejador por si excediere de cuatro días su enfermedad.

9. Últimamente, será de su obligación, para el mejor cumplimiento de las que se expresan en este resumen, leer o hacer le lea el Sobrestante Aparejador las Reales Ordenanzas de 18 de septiembre del año de 1781 firmadas por el Excelentísimo Señor Conde de Floridablanca, y autorizadas por don Joseph Payo Sanz, Secretario de la Superintendencia General de Correos y Caminos, de las que igualmente se le entregará un ejemplar impreso, para que las observe, sin que pueda alegar ignorancia.

ORDENANZAS 18 de septiembre de 1781, que el Rey nuestro Señor manda se observen para la conservación de nuevos caminos y plantíos de árboles laterales a ellos.

1ª.- Manda S. M. que ninguna persona de cualquier estado o condición que sea, haga represas, pozos o bebederos para dar de beber a los ganados, o para otros usos, a las bocas de los puentes y alcantarillas, ni a las orillas del camino, a menor distancia de la de treinta varas de él: que si alguno lo ejecuta sea denunciado á las Justicias de aquella jurisdicción, las cuales le obligarán a que llene y macice inmediatamente dichos pozos, y le multarán en sesenta reales de vellón por cada uno que haya hecho y si reincidiere, en doble cantidad.

2ª.- Que cualquier pasajero, que con su carruaje rompiere o arrancare algún guardarruedas del camino, sea denunciado, y pague por cada uno cuarenta reales, para volverle a poner, y además de esto sesenta reales vellón de multa por su descuido o malicia.

3ª.- Que a cualesquiera carruajes que se cogieren entre las barandillas o antepechos de los puentes dando vuelta, con lo cual suelen maltratar dichas barandillas, sean denunciados y además de obligarles a pagar el daño que hayan hecho, se les multe en sesenta reales de vellón.

4ª.- Que si los carreteros o carruajeros, a quienes se rompa el carro, galera, u otro carruaje en el camino, abrieren surcos en él o en sus glacis don-de entrar las ruedas para volverlos a cargar más cómodamente, sean denunciados y se les obligue a pagar lo que importe el daño; y además se les multe en sesenta reales de vellón.

5ª.- Que a los arrieros o carruajeros que se encuentren en el mismo ca-mino, o en sus glasises haciendo suelta, o dando de comer a sus gana-dos, se les multe por la primera vez en dieciséis reales por cada carruaje, y en cuatro por cada caballería o buey, y por la segunda en doble cantidad.

6ª.- Que los labradores y ganaderos que al tiempo de cultivar o pastar las heredades inmediatas al camino, por arrimarse demasiado a sus cortes, dejasen caer tierra en los glasises o fosos de él, con que se impida el curso de las aguas, sean obligados a limpiarlos, y dejarlos corrientes, quitan-do la tierra que hubiere caído.

7ª.- Que a los dueños de los carruajes que se encontraren cruzando el camino por otros parajes que los destinados a este fin, o que han servido siempre para ir de unos pueblos a otros, o para el cultivo y abono de las tierras, con lo cual desbaratan y demuelen las márgenes de dicho Camino, deshacen el glasis, e impiden el curso de las aguas, se les obligue a pagar el daño que hicieren y además de esto se les multe en sesenta reales de vellón.

8ª.- Que a cualquier persona que rompa, pique o dé golpes, tire piedras, o haga otro cualquier daño a los guardarruedas, antepechos u otras obras del camino o a las pirámides o postes que señalan las leguas, o que borre las inscripciones que éstas tienen, las manche o escriba en ellas, como se ha experimentado que lo ejecutan, se la asegure en la cárcel, y se dé cuenta a las Justicias, para imponerla el castigo que merece su malicia.

9ª.- Que a cualquiera persona que golpee, mueva, descortece, tronche, quite ramas, corte, arranque o haga otro daño a los árboles que se han plantado, o plantaren a las márgenes del camino, se la aprehenda, denuncie, y exija inmediatamente diez ducados de multa, y si el daño fuese hecho, no por descuido, sino por malicia, se la asegure en la cárcel, y se dé cuenta a S. M. para que además de la multa, se la castigue como corresponda.

10ª.- Que siendo así que el mayor daño de los árboles suelen hacerle los arrieros y carreteros, por cortar varas para guiar sus caballerías, y los pastores y vaqueros que en las inmediaciones del camino guardan ganado, por el descuido de dejarle rascar en los árboles, comer sus retoños, y roer sus cortezas, se impondrá la misma multa de diez ducados por cada árbol que de los dichos modos perjudiquen, pero se les dejará en libertad, después de habérsela exigido por la primera vez; y por la segunda se les detendrá en la cárcel, y se dará cuenta a fin de castigarlos como corresponda.

11ª.- Que ninguna persona pueda barrer y recoger basuras, rascar tierra, ni tomarla, así en el camino Real, como en sus paseos, glasises y cunillas, pena de treinta reales de vellón por la primera vez, doble en la segunda, y a la tercera se le asegure en la cárcel, y se dé cuenta á S. M. para que además de la multa se le castigue como corresponda.

12ª.- Que han de poder hacer dichas aprehensiones y denuncias el Guarda Celador que S. M. ha nombrado para el camino, los demás Guardas, los alguaciles de cada pueblo, y otro cualquier vecino o persona particular.

13ª.- Que dichas denuncias se hayan de sentar ante las Justicias de los pueblos de cada Jurisdicción, las cuales breve y sumariamente, a la verdad sabida, y sin forma de juicio, han de imponer las citadas multas, y cumplir lo demás que previene esta Ordenanza, sin omisión ni demora alguna, como se debe esperar de su celo al Real servicio, bien público, y comodidad de los mismos pueblos.

14ª.- Que de las multas que se impusieren se hagan tres partes, y se apli-que la una al Juez ante quien se siente la denuncia, otra al denunciador, y otra para los gastos de composición del mismo camino, haciéndose esta repartición luego que se cobre.

15ª.- Que la parte que corresponde a la composición del camino se entregue por la Justicia al Guarda-Celador, para que la lleve y deposite en la Caja donde se pague su salario, tomando recibo, que deberá llevar a di-chas Justicias, para que conste haberlo ejecutado.

16ª.- Igualmente manda S. M. se prohíba todo arrastre de maderas, ruedas atadas y demás máquinas por los expresados caminos, y que el que contraviniere, si fuese por arrastre de maderas de corta, después de pagar el daño que hiciere, se le ponga preso para castigarle a proporción de su delito y si fuese por lo demás, pague la multa de cuatro reales de vellón, la que se aumentará a ocho reales sí arrastrase arado que lleve al extremo chapa o clavo de hierro, por el mayor daño que hacen con estos a los caminos.

17ª.- Que no podrán exigir por sí las dichas penas, los **Peones Camineros**, ni **Celadores Facultativos**, y menos tomar de los dañadores cosa alguna por vía de gratificación, convenio o compostura, arreglándose a la Instrucción que respectivamente se les ha entregado por mí, como Superintendente General de Caminos, con inserción de la Ordenanza de 1º de julio de 1767, y según las que en adelante se les dieren: y el que excediere en este particular, o en otro cualquiera de los prevenidos en dicha Instrucción, después de privarle de la plaza, será castigado a proporción de su delito.

18ª.- Finalmente, que de esta Ordenanza, se envíen copias impresas a los pueblos por cuya jurisdicción pasa el camino, para que enterados de ella sus Justicias y habitadores, la guarden y cumplan, hagan guardar y cumplir, que así es la voluntad de S. M. Y que a las copias firmadas por Don Joseph Payo Sanz, su Escribano de Cámara, con destino y ejercicio en su Consejo, en el Extraordinario, y en la Real Junta de Correos, y Principal de la Superintendencia General de Estafetas, Postas y Caminos, se les dé el mismo crédito que a este original.

CIRCULAR de 13 de noviembre de 1854, sobre conservación de carreteras. DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 685, de 17-11-1854)

Los escasos recursos destinados á la conservación de las carreteras y el gran descuido con que algunos de los agentes encargados de ellas han mirado este modesto pero

importante ramo del servicio público, son causas que reunidas han producido el deplorable deterioro en que se encuentra
nuestros caminos.

El Gobierno desea hacer que desaparezca, este mal por todos los medios de que pueda disponer, pero en vano se destinarían cuantiosas sumas a este objeto si la mano de obra empleada en conservación no fuese aprovechada en su totalidad y con inteligencia: sin esta circunstancia esencial, siempre estarían las carreteras en mal estado, cualquiera que fuese la enormidad de los sacrificios hechos: por el contrario, conseguida esa asiduidad é inteligencia en la mano de obra de conservación y reparación, se pueden tener las carreteras en buen estado y mejorar el que actualmente tienen con cantidades inmensamente menores. . .

Estos principios, que una larga experiencia ha sancionado en todas partes, hacen ver la importancia de establecer una rígida vigilancia para que los **peones camineros** no pierdan un momento de su trabajo, y para que este trabajo sea dirigido con el mayor conocimiento posible.

Pero si esto es esencial en el estado normal de las carreteras, fácil es conocer que cuando la mayor parte de su extensión está deteriorada, cuando el Erario por causas de todos conocidas no pueda atender con toda la prontitud y eficacia que sería de desear á su completo restablecimiento, entonces es cuando todos los agentes encargados de la conservación deben redoblar su celo y actividad y poner todo el esmero posible en aprovechar enteramente y del mejor modo posible los elementos que están á su disposición.

Desgraciadamente la Dirección sabe, que si bien algunos cumplen con este deber, hay otros que han tenido un punible abandono; pero antes de ser severa quiere dar lugar á la reparación, y en este concepto se dirige mas particularmente á los Ingenieros Jefes de distrito y á los Ingenieros encargados de las carreteras como los que mas directamente pueden y deben influir en que este objeto se consiga, y como los verdaderos responsables de las faltas de todo género que puedan cometerse en su consecución: si no hay el aprovechamiento que debiera en el trabajo, si la vigilancia de este no es ejercida cual conviene por los agentes subalternos, en mano de ellos está la corrección de estos

defectos, ya dando ejemplo de exactitud en el servicio á todos sus subordinados, ya imponiendo castigos enérgicos á los que no obstante esto sean morosos, ya proponiendo á la superioridad que se premie y estimule a los que se distingan en el cumplimiento de sus deberes: si el trabajo se hace mal, ellos son los que por medio de sus minuciosas instrucciones deben hacer que desaparezcan los malos hábitos y se complete la instrucción de todos sus subalternos. De los Ingenieros es por consiguiente de quien espera la Dirección que el servicio de las carreteras llegue á ponerse en tal estado, que no solo desaparezcan las multiplicadas quejas de falta de asiduidad en el trabajo de los peones y de falta de vigilancia y celo en los diferentes encargados de este servicio, sino que esas quejas se conviertan en elogios.

V. S. procurará en el distrito de su mando por todos los medios posibles que estos resultados se consigan; en la inteligencia de que si bien la Dirección amonesta antes de castigar, si bien quiere ser indulgente aun con los que han faltado, será un motivo mas para que el que en lo sucesivo falte á sus deberes, sea tratado con mas rigor, el cual será tanto mas bien merecido, cuanto que solo podrá atribuirse la falta á la voluntad y no al defecto de conocimientos, pues sobradas y brillantes pruebas tiene dadas el cuerpo de Ingenieros de que los posee en alto grado.

Dios guarda á V. S. muchos años. Madrid 13 de Noviembre de 1854. Cipriano Segundo Montesino.—
Sr. Ingeniero Jefe del distrito de . . . . .

INSTRUCCIONES PARA LA REPARACIÓN DE CARRETERAS, aprobadas por la Dirección General de Obras Públicas de fecha 24 de abril de 1856.

Art. 35. El ingeniero propondrá la distribución de los subalternos facultativos que se destinen á sus inmediatas órdenes, indicando la línea ú obra á que cada uno deba atender y el punto en que habitualmente ha de residir para la más inmediata y constante vigilancia en todo el curso de las obras. Propondrá asimismo cuanto juzgue conveniente respecto á la organización de los **capataces** y **camineros** y al personal y material de las cuadrillas que han de ocuparse en los trabajos por administración, teniendo especial cuidado que el número de peones y la colocación de cada cuadrilla sea correspondiente al adelanto que en la conveniente proporción deba tener cada especie de trabajo, para que sin estorbarse

uno á otro, ni resultar diferencias perjudiciales en sus respectivos progresos, concurran todos á la más perfecta terminación de cada obra.

Art. 40. Los **camineros** tendrán á su inmediato cargo la cuadrilla ó cuadrillas de peones que se establezcan en su trozo; trabajando por sí mismo y con su práctica, darán el ejemplo y dirección material á los trabajos. Estarán también enterados de todo lo que ocurra en lo relativo á las construcciones, materiales, acopio y demás que comprendan el trozo de su demarcación, para dar los partes que correspondan, según se le haya prevenido.

Los empleados á quienes competa formarán ó autorizarán los documentos de pago y de haberes que se requieran para las obras y reparaciones de que se trata, observando en este punto cuanto se previene en el sistema establecido para la contabilidad de las obras públicas.

INSTRUCCIÓN de 25 de julio de 1870 que deberá observar el Peón Caminero (Floridablanca)

I. Igualará las rodadas que hiciere el carruaje en el camino, allanándolas con azadón o rastro, macizando antes las que fuesen profundas con piedra, guijo o material más sólido que haya a mano, quebrantando las piedras si fuesen gordas con almádena, y siendo menudas apisonándolas, para que no queden en hueco, y recebándolas con los bordes de las mismas rodadas: cuidando igualmente de limpiar y desembrozar el camino en la parte que haya mucho barro, y señaladamente en los baches, sacándole fuera de él antes de cubrirle con el material sólido que necesite para hacerle firme.

II. Donde esté el guijo descubierto por haberse llevado los aires la última capa, lo ha de cubrir nuevamente con arena, tierra caliza o el material equivalente que halle a la mano.

III. Si sobre el camino hubiese rodando piedras movedizas demasiado gordas, deberá sacarlas de él, y recogiendo también todas las que se encuentren a las orillas, hará montones a trechos sobre los paseos, para hacer uso de ellas en el tiempo más oportuno y cuando llueva.

IV. Ha de tener limpias las zanjas o cunetas de los lados, abriendo y renovando las que se hubiesen cegado, recargando los paseos con la tierra que produzcan, y echando sobre las tierras inmediatas la sobrante.

V. Igualmente ha de tener limpias las entradas y salidas de las alcantarillas y su hueco, para que las aguas no tengan detención en las zanjas de la parte superior del camino.

VI. Deberá entenderse inmediatamente con el Celador de su Departamento, obedeciéndole en todo lo que le mande respectivo al beneficio del camino, y le avisará de los reparos mayores que no pueda por sí ejecutar, para que tome providencia.

VII. Tendrá cuidado con los daños que se hicieren en el camino, sus obras y árboles, para denunciarlos ante las Justicias, con arreglo a la Ordenanza que, a fin de lograr la conservación del camino de Aranjuez, se expidió en 1.º de julio de 1767, y se insertará al final de esta Instrucción para su puntual observancia y cumplimiento.

VIII. Gozará el salario de cinco reales diarios, pero solamente en los que trabaje aun en los festivos que deberá hacerlo después de oír misa, asistiendo al camino aunque haga mal temporal, desde que salga el sol hasta ponerse, ausentándose solo de él para ir a cobrar su sueldo en fin de cada mes a la Tesorería donde se le pague.

IX. Avisará al Celador si cayese enfermo, para que ponga otro en su lugar y no padezca atraso el camino por su falta.

X. Si hallare alguna persona o personas en el camino con apariencia de gentes de mal vivir y delinquiendo, podrá asegurarlas y conducirlas a los lugares de la jurisdicción o a las Casas de postas, dando parte a las Justicias para que vengan a entregarse de ellos, de quienes recogerá recibo, a fin de que este documento compruebe su celo y asistencia a su destino; auxiliándose para esto recíprocamente los peones camineros; y de cuanto ocurra en este particular dará parte inmediatamente al Celador.

XI. Durante el tiempo que se mantenga con este encargo, y cumpla bien y a satisfacción del Celador con su obligación gozará de las exenciones que S. M. tiene concedidas, y son las mismas que contiene el artículo XVI de la Instrucción aprobada por el Excelentísimo

Seños Conde de Floridablanca en 25 de julio de 1790 para los **Celadores**, que entre otras cosas dice así:

"Los **peones camineros** serán guardas jurados para ejecutar y cumplir, como si hablase con ellos la citada Ordenanza del camino de Aranjuez, que observarán puntualmente, so pena de que, no haciéndolo, serán despedidos, poniendo otros en su lugar. Y es la voluntad del Rey que al referido Celador y a los peones camineros se les guarden las mismas exenciones y franquicias que por sus cédulas tiene concedidas a los ministros de Rentas y Bosques Reales; y son las de ser libres de todas cargas y oficios concejiles, de alojamientos, bagajes, curadurías , hospedajes, quintas y guías para efecto alguno, por preciso y necesario que sea: de los repartimientos de trigo y cebada para la Corte ni otra parte, de los cargos de cobradores de pechos, padrones, bulas, moneda forera, alcabalas y puentes, de enviar a la guerra ningún soldado, y de salir a trabajos en el tiempo que obtuviesen dichos encargos, de modo que no reciban agravio ni vejación, pena de la Real merced, y de 500 maravedís que se hallan impuestos con esta especial cláusula en diversas cédulas, y señaladamente en la de 27 de junio de 1743: asimismo solo deben pagar por sus personas y familias lo justo que les toque por razón de consumo de las especies de millones, y nada más, no teniendo otros tratos, industrias ni haciendas. También han de ser preferidos dichos empleados en las casas de alquiler cómodas que necesiten para sí, pagando sus justos y moderados precios, bajo la responsabilidad de daños, y alojados así en los pueblos en que no haya posadas cómodas para el preciso descanso de sus personas, como en las ventas, cortijos y haciendas que se hallan en despoblado a la mayor inmediación del camino. Y últimamente, han de gozar la exención de que de todas sus causas civiles y criminales que se les ofrezcan por dependencias u ocasiones de sus oficios, ha de conocer …, como Juez conservador de la parte de camino que comprende esta Instrucción, excepto en los casos que no tengan conexión con su encargo, ni les impida el libre ejercicio de él, que deben estar sujetos a las justicias ordinarias, y demandar y responder ante dichas justicias en cualquier negocio, así civil como criminal en que quieran demandar o ser demandados, con tal que no puedan ser presos ni detenidas sus personas por causas civiles, ni por las criminales en que no corresponda imponerles pena corporal, aunque hubiesen de sufrir la de destierro u otra pecuniaria si se justificase el delito, consultándose por las justicias cualquiera duda a la Superintendencia General de caminos antes de ejecutar la prisión; cuya excepción está mandada observar por Real Orden de 30 de octubre de 1785, comunicada por el Excelentísimo Señor Conde de Floridablanca. Todas

las referidas exenciones y franquicias son las mismas que quiere S. M. se guarden a los referidos empleados por las justicias de los pueblos por donde pasa el camino».

REAL ORDEN de 12 de junio de 1799 por la que se crea la Inspección General de Caminos

Noveno.

Que para conseguir que se planteen bien los proyectos relativos al trazado y alineación de Caminos y Canales, y las obras de mampostería, puentes y demás relativo á la Comisión, parece indispensable que el ramo de Caminos y Canales se componga de tres Comisarios de la Inspección, ocho facultativos sobresalientes en calidad de Aiudantes, de cuatro facultativos de los caminos de sitios Reales é Imperiales, de un facultativo en calidad de celador para cada diez leguas de las comprendidas en las seis carreteras principales del Reino, y de **un Peón caminero en cada legua**: cuios empleados, á saber, los de primera, segunda y tercera clase, deberán proponerse por la Junta al Señor Superintendente para su aprobación en personas facultativas que tengan las calidades que requieren y exigen cada una de estas clases, con especialidad los Comisarios, que deberán ser sujetos instruidos en Matemáticas, exercitados en la Geometría práctica y uso de instrumentos, particularmente en los ramos de arquitectura civil é hidráulica, además del mucho ingenio y buenas qualidades que los hagan dignos de optar al empleo de Inspector, y todos los demás empleados se nombrarán por la Junta en los mismos términos que se execute en el día.

Quinta sección.- REAL ORDEN de 23 de abril de 1839 declarando los conocimientos facultativos y demás circunstancias que han de tener los que aspiren al empleo de celadores de caminos. Ministerio de la Gobernación. (Gaceta de Madrid nº. 1627, de 30-04-1839).

Dirección general de Caminos, Canales y Puertos.- REGLAMENTO de 16 de junio de 1842 para la organización y servicio de los peones-camineros aprobado por S.A. el Regente del Reino en 16 de Junio de 1842. (Gaceta de Madrid nº. 2831, de 11-07-1842).

Negociado núm. 14.- REAL ORDEN CIRCULAR para que los alcaldes de los pueblos situados en las carreteras generales ó á su inmediación presten, bajo su más

estrecha responsabilidad, el debido auxilio y protección á los peones camineros. MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN. (Gaceta de Madrid nº. 2855, de 04-08-1842).

Negociado núm. 14.- REAL ORDEN de 14 de septiembre de 1842 aprobando la ordenanza provisional para la conservación y policía de las carreteras generales. MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN. (Gaceta de Madrid nº. 2898, de 16-09-1842).

Dirección General de Obras Públicas.- REAL DECRETO de 25 de junio de 1852 disponiendo que la distribución de los peones-camineros de número en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que á cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 6579, de 27-06-1852).

REAL DECRETO de 25 de junio de 1852 disponiendo que la distribución de los peones-camineros de número en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que á cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 6.579, de 27-06-1852):

Exposición a S.M.

Señora: Desde que por la ley de 7 de Mayo de 1851 quedaron convenientemente deslindados y asegurados los recursos que exigen las carreteras generales de cargo del Estado para su mejor conservación, comprendió el Gobierno de V.M. la necesidad de aplicar a tan importante ramo las mejoras que desde tiempos anteriores, y por un concurso de circunstancias forzosas e insuperables, vinieron aplazándose para épocas de mayor regularidad y sosiego.

[...]

A la organización que ya tiene el personal destinado a este ramo, con ser la más acomodada a su objeto, le falta llenar una condición, sin la cual desaparecen en gran parte los ventajosos resultados de la utilísima institución de los peones-camineros. Su constante permanencia en la porción de carretera que respectivamente les está asignada, no se ha podido conseguir hasta ahora en la mayor parte de las comarcas interiores, donde la

población es tan escasa, y al mismo tiempo se encuentra reunida en puntos tan distantes. En tales circunstancias, que son las en que se encuentra el mayor número de peones, eluden fácilmente el cumplimiento de sus obligaciones, o se les excusan y toleran faltas que no serían disculpables si tuvieran más cerca su propio albergue.

[...]

Las casillas que a este fin deben construirse por cuenta del Estado, prestarán también mayor seguridad a los viajeros, como que las más tendrán vivienda para una pareja; y en puntos distantes de poblado, las circunstancias ventajosas del paraje, favorecidas con la presencia de dos familias, podrán ser también origen y principio de algunas poblaciones rurales.

La necesidad por tanto de proporcionar a cada peón-caminero un albergue acomodado en su misma demarcación, es de aquellas que no admiten más espera. El Gobierno procuró satisfacerla antes de ahora; más no se adoptaron para generalizarla las medidas más adecuadas, ni hasta el presente ha sido posible contar con recursos suficientes.

El grande aumento que ha recibido entretanto nuestro tráfico, si bien por de pronto ha precipitado la degradación del firme de las carreteras, hace más necesarias y posibles las mejoras que se están planteando en ellas. Su conservación y policía ganarán en gran manera con la construcción de las casillas, cuyo coste quedará compensado con el mejor servicio y la mayor economía de los gastos ordinarios; porque la experiencia de propios y extraños tiene demostrado que así se evitan o alejan por lo menos las reparaciones más costosas que hace necesarias una conservación poco esmerada; y sabido es de todos que las carreteras solo se conservan reponiendo a cada instante la parte que se desgasta todos los días.

[...]

Conformándome con lo que de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros Me ha propuesto el de Fomento, He tenido a bien decretar lo que sigue:

Artículo 1º. La distribución de los peones-camineros de número, en las carreteras de cargo del Estado, se hará de manera que a cada uno de ellos corresponda una longitud de tres kilómetros.

En los puntos de entronque de dos carreteras, o al final de cada una, podrá asignarse a un solo peón, mayor o menor longitud; pero procurando en todo caso que no difiera mucho de aquella.

Art. 2º. En las mismas carreteras se construirán para albergue de los peones-camineros las casillas que fueren necesarias, sobre la base, por punto general, de que habrá de tener cada una dos habitaciones; pero también podrán disponerse para un solo peón en los puntos en que convenga su separación.

Las construcciones deberán ajustarse a los modelos más sencillos y económicos, bajo un plan de distribución interior y forma exterior acomodado al objeto.

Art. 3º. Se aplicará a la construcción de las expresadas casillas la parte que fuere necesaria de los créditos abiertos para las obras de reparación de las carreteras que se encuentran en estado de servicio, así como para las obras nuevas respecto de las que estuvieren en curso de ejecución y falte poco para terminarlas.

Art. 4º. El Ministro de Fomento queda encargado de la ejecución del presente decreto, y de proponer las demás disposiciones que conduzcan a su mejor cumplimiento.

Dado en Aranjuez a veinte y cinco de Junio de mil ochocientos cincuenta y dos == Está rubricado de la Real mano.== El Ministro de Fomento - Mariano Miguel de Reynoso.

CIRCULAR de 13 de noviembre de 1854 sobre los medios que el Gobierno pueda disponer para hacer desaparecer el deplorable deterioro en que se encuentran nuestros caminos. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 685, de 17-11-1854).

8. RECOMENDACIONES PARA VISITAS TURISTICAS

- **Museo de carreteras de Teruel.**
- **El Centro de Interpretación de la Caminería de La Cerradura de Pegalajar (Jaén), al aire libre.**