

Modelos de casillas de peones camineros

Elena de Ortueta Hilberath

El comienzo del reinado de Carlos III —1759— coincide con una verdadera planificación e impulso de las obras públicas. Así, por ejemplo, en 1761 se dispuso el inicio de las obras en los caminos de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia; redactándose un año después el *Reglamento para la conservación de los caminos en general* (Real Cédula 1.11.1762). Se contemplaba el establecimiento de los peones camineros cuya función primordial era el mantenimiento en buen estado de una legua de carretera.¹ Se levantaron, entonces, cuarenta y nueve casillas con el objeto que el empleado de las obras públicas residie-

se junto con el trozo correspondiente de la vía asignada, evitando, de este modo, los costes por desplazamiento (figuras 1 y 2).

Poco se legisló y reformó durante el ejercicio de Carlos IV y Fernando VII, si bien se invirtieron grandes sumas para la continuación de una red general de carreteras.² Con Isabel II se volverá a impulsar un nuevo sistema de obras públicas estatales aprobándose las *Instrucciones para promover y ejecutar las obras públicas* (10.10.1845). Se promovió la uniformidad y calidad de los expedientes evitando todo tipo de práctica inadecuada. La medida adoptada no



Figura 1
Hispania Antiqua 1750 SGE



Figura 2
Mapas de postas y correos 1810 BN

significó la redacción de nuevas órdenes, sino se apostó por «recordar las que existen, reunir las y ordenarlas de manera que el método y la facilidad de consultarlas se haga su aplicación tan sencilla y desembarazada como conviene para evitar todo linaje de arbitrariedad en los trámites por donde tienen necesariamente que pasar las obras públicas desde que se han proyectado hasta su terminación».³ Es, precisamente, el reinado de Isabel II el abarcado en la presente investigación.

FUENTES DE ESTUDIO

La documentación generada por la sección de caminos vecinales u obras públicas tanto del Ministerio como en las Diputaciones y Municipios de cierta importancia es realmente muy copiosa, si bien muchos expedientes están duplicados en un mismo archivo o bien repartidos propuestas idénticas en distintos organismos de la administración.

Se trata de verdaderos estudios detallados del proyecto en sí, con su correspondiente memoria, pliegos de condiciones —económicas y facultativas—, y abundante material gráfico tanto de las vías como de los pontones, puentes, alcantarillas... representando los alzados, plantas y secciones —longitudinales y transversales— de los mismos.⁴

Uno de los principales problemas que encontramos en la documentación cotejada es la diferencia entre el presupuesto inicial y la liquidación. Normalmente, existía una falta de previsión debida a las modificaciones introducidas en el diseño primitivo. La mayoría de las veces se debió a un estudio erróneo de la composición geológica del terreno, obligando, en ocasiones, incluso a cambiar el trazado originario de la vía. Gracias a las liquidaciones anuales del jefe de obras públicas remitidas al Ministerio de Fomento, conocemos con gran precisión la obra hecha y diseñada en cada una de las provincias.

Para el análisis de los peones camineros en una provincia en concreto, como por ejemplo en Tarragona, se ha conservado en el *Archivo Histórico de la Diputación* (AHDT) una amplísima información relacionada con el ejercicio de su profesión pero no así de sus viviendas. En las series documentales de *Obras Públicas, Vías y Obras* (los legajos correspondientes a *Personal*), hallamos desde 1862 los nombramientos de los diferentes peones y capataces or-

denados cronológicamente y por carreteras. Son muy ilustrativos los testimonios referentes a las penas y castigos e incluso a la separación temporal o definitiva de sueldo y trabajo por el incumplimiento de sus deberes para con la profesión. Cabe destacar, también, la convocatoria del premio anual al mejor trabajador.⁵

En el *Archivo Municipal de Tarragona* (AMT), en cambio, nos remitiremos a la sección de Caminos Vecinales. Fundamentalmente, son planos y memorias facultativas referentes a las diversas carreteras en su sección comprendida dentro del casco urbano —cambio de rasante, modificación del trazado, pasos de cuentas, puentes, ...— y también de los empleados costeados por el municipio. Otro Archivo es el de la *Demarcación de Carreteras del Estado en Tarragona* (ADCET); por el momento se encuentra sin inventariar no pudiéndose consultar sus fondos. Así mismo, en el *Archivo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes* (AMOPT) —sección *Transportes terrestres*— existen amplios repertorios documentales, aunque parte de sus fondos se han transferido al *Archivo General de la Administración* (AGA).⁶

PERSONAL: TÉCNICOS Y OPERARIOS

La organización de la red general de carreteras del estado estaba centralizada y controlada por los Gobernadores Civiles respectivos (RO 29.1.1854), si bien, en cada una de las provincias se nombraba los respectivos directores de caminos vecinales por cada distrito (RO 7.9.1848). Éstos trabajaban tanto para el diseño como para la conservación de los mismos. Su titulación era muy diversa, pudiéndose constatar, en Tarragona, la existencia de ingenieros, arquitectos, maestros de obras, e incluso agrimensores ejerciendo como jefes de caminos vecinales. Los conocimientos requeridos se reducían a diez materias que se debían contestar adecuadamente en el examen oficial, las cuales eran: lengua española, aritmética y sistema legal de pesas y medidas, álgebra elemental, teoría de logaritmos y el uso de las tablas correspondientes, geometría especulativa y practica, trigonometría y levantamiento de planos, geometría descriptiva, estética elemental, delineación y dibujo topográfico, y nociones sobre el trazado y conservación de carreteras. En el *Reglamento para la ejecución del real decreto del 7 de Septiembre de 1848, sobre la creación de la*

clase de directores de caminos vecinales se dispusieron las competencias y obligaciones del mentado cuerpo. Dada la libertad de formular las alcaldías su propia normativa, algunos consistorios como el de Tarragona buscaron la fórmula mas apropiada. En 1860 se publicaron las *Instrucciones a que deben sujetarse los directores de caminos vecinales*, las cuales indicaban:

1º Los Directores de caminos vecinales deberán residir habitualmente en las cabezas de sus respectivos distritos.

2º Solo podrán ausentarse de dichas cabezas de Distrito para llenar las obligaciones de sus institutos ó en virtud de orden ó autorización de este Gobierno.

3º No gozarán mas retribuciones que su sueldo sin poder exigir abonos por razones de dietas instrumentos, papel ni por ningún otro concepto: únicamente se les autoriza para reclamar de los pueblos el auxilio (*sic*) de los peones necesarios en la formación de los planos y otros trabajos en que sean indispensables.

4º Los Directores de caminos vecinales se dedicarán cada uno en sus distrito a formar el plan general de caminos vecinales, determinado los existentes, y los que deban abrirse en las reparaciones y demás obras que reclamen los primeros y el coste ó los presupuestos de los mismos.

5º Para practicar dichos trabajos preliminares se sujetaran (*sic*) al plan formado por la Administración, sin perjuicio de las variaciones que exijan los convenientes empalmes con las líneas férreas y carreteras abiertas posteriormente las que están en curso de construcción y las proyectadas que han merecido la aprobación del Gobierno.

6º Los planos que formen los Directores se someterán á la Administración superior de la provincia para su aprobación á fin de que disponga las reformas que estime convenientes.

7º Será obligación de los Directores inspeccionar y dirigir los trabajos de los caminos vecinales de sus respectivos distritos que esten en curso de egecución (*sic*) ó reparación así como de darme los oportunos partes del estado en que se encuentren aquellos, y de las obras que sean indispensables para el buen servicio público.

8º Finalmente, llenaran estrictamente las comisiones relativas á su instituto que se les comunique por este Gobierno de la Provincia (*Tarragona*) del que dependerán en todo lo concerniente al desempeño de sus cargos.⁷

Una de las formas mas oportunas para acercarnos a la labor del director de caminos vecinales resulta con la profundización en la lectura del informe sobre el plan anual para la mejora del sistema viario del distrito. Apreciamos tanto su labor como proyectista como inspector de obras públicas. Una de las principales dificultades fueron los largos tramites administrativos de expropiación forzosa debido a la necesidad de emplazar una nueva carretera o bien variar el trazado de una ya existente. En el segundo de los casos, el ferrocarril impulsó muchas de estas medidas debido, en parte, a la falta de una planificación global de los caminos de hierro a nivel estatal.⁸ Paulatinamente, el director de caminos vecinales perdió competencias e importancia dentro del entramado del personal de obras públicas limitando su ejercicio a la conservación y cuidado de las vías vecinales (RO 17.10.1878). Cada vez iban adquiriendo una papel mas destacado los ingenieros jefes. Uno de los debates abiertos en las profesiones ligadas al diseño de construcciones radicó en la posibilidad de compaginar legalmente el ejercicio de la profesión a nivel oficial y privado. En concreto, en el ramo de la ingeniería se determinó oficialmente su incompatibilidad (RO 17.11.1855, O 10.10.1874).⁹

Para la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado se constituyó el cuerpo de peones dividiéndose en capataces y camineros. Desde un primer momento —Real Instrucción del 25 julio de 1790—, tenían la calidad de guarda jurado corroborándose esta obligación en disposiciones posteriores como en el *Reglamento para la organización y servicio de los peones capataces y camineros* emitido el 19 de enero de 1867, en cuyo artículo 37 leemos: «El peón caminero que se halle en el camino alguna persona sospechosa, le exigirá cédula de vecindad, y si no la tiene, la conducirá al pueblo de su jurisdicción á disposición del Alcalde de pueblo inmediato, dándole noticias del número y dirección que lleven ó poniendo en conocimiento de la Guardia Civil».¹⁰ Incluso estaban armados con carabina ó fusil recortado y canana ceñida (1867, arts. 12 y 28). Esto dio lugar a ser considerados por las autoridades provinciales y municipales como fuerza armada obligándoles a la vigilancia de: presos, caudales... en detrimento de las funciones propias de su cargo. Y como se menciona en la Orden del 14 de marzo de 1873 no solamente dejaban «abandonadas las carreteras con gravísimo perjuicio de las obras, que quedan totalmente

sin vigilancia y expuestas por lo tanto á ser destruidas de sus malechores» sino también sufrían vejaciones, siendo su armamento más útil a los voluntarios republicanos. Por ello se dispuso que «dejen de estar armados de manera que están en la actualidad los peones camineros». En reglamentos posteriores el servicio de los peones camineros están desprovistos de cualquier tipo de armamento, como el *Reglamento para la organización y servicio de los Peones Camineros de la Provincia de Tarragona del 26 de Octubre de 1888* redactado por el Ingeniero Jefe Luis Cervera.¹¹

Al tratarse de una fuerza de orden público iban uniformados con: «pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivo color carmesí; botín de cuero, ante ó paños 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 Peon Caminero: los botones serán de metal amarillo con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de las rodillas» (19.1.1867 art.12). En 1888 se permitió en verano llevar un sombrero de paja (1888, art.12). Se distinguían los capataces de los camineros al portar los primeros un galón en ángulo con el vértice hacia arriba (1867, art. 13).¹²

Las obligaciones y deberes de estos profesionales estaba, así mismo, perfectamente reglada. En el artículo 15 el peón capataz ha de. «1º Acompañar dentro de su trozo a los Ingenieros, Ayudantes y Sobrestantes, cuando así lo dispongan, 2º Recibir las órdenes para su cuadrilla y comunicarlas á los peones camineros y cuidar de que se cumplan, así como las demás obligaciones, 3º Dirigir con arreglo á las instrucciones de su inmediato jefe los trabajos señalados ó tarea ó en otra forma á los peones camineros y á los auxiliares cuando los haya, 4º Recorrer su trozo cuando y como el Ingeniero determine, 5º Dar parte por escrito á su jefe inmediato de las faltas que cometan los peones, y de todo cuanto ocurra en los kilómetros puestos á su cuidado, 6º Formular las listas de los haberes de los peones camineros y de los jornales que devengan los auxiliares, 7º Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, armas, prendas de vestuario, y demás efectos del servicio que existan en

poder de los peones de su cuadrilla ó dentro de su trozo procurando su buen uso y conservación». En el artículo 27 se indicó lo relativo al peón caminero: «1º Permanecer en el camino todos los días del año desde que salga el sol hasta que se ponga, 2º Recorrer cada dos días todo su trozo para reconocer el estado del camino de sus obras de fábrica, paseos y arbolados, y de los repuestos de materiales, 3º Prevenir de los daños que ocasione las transeúntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las Ordenanzas ó Reglamentos de policía y denunciar á los contraventores, 4º Ejecutar los trabajos de conservación, que sus jefes les ordenen, bien sea por tarea ó en otra forma, sin más descanso que las horas señaladas para el almuerzo, comida y merienda, 5º Dirigir los trabajos de los peones auxiliares que tengan en su trozo, llevar cuenta de los jornales que devengan y de los materiales que se vayan acopiando, 6º Cuidar de las herramientas y materiales, útiles, armas, prendas de vestuario, y demás efectos del servicio que existan en su poder dentro de su trozo, procurando su buen uso y conservación, 7º Obedecer al peón capataz de la cuadrilla como á su jefe inmediato, en cuanto le preenga relativo al servicio público».

Para poder ser admitido como peón caminero, se necesitaba contar con 20 años y no superar los 40. Los candidatos debían saber leer y escribir y ser licenciados en el ejército. Se preferían aquellos que habían trabajado como labradores o peones auxiliares (1867, art.3). En un primer momento, se vio con buenos ojos el designar a mujeres por su calidad y cuidado en los trabajos del campo, con posterioridad se desistió de esta medida.¹³

La jornada laboral, al igual que en otras profesiones, era muy larga. El peón «suspenderá el trabajo dos horas de sol a 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» incluso estaba obligado a trabajar los domingos y días de precepto debiendo recorrer su trozo y limpiar las armas, escudo y prendas del vestuario (1867, art. 30 y 31) (figura 3)

Las asignaciones propias de un peón caminero no eran respetadas por muchos alcaldes al obligarles a realizar competencias propias de los ordenanzas como el llevar el correo de una localidad a otra.¹⁴ En general, eran tratados con desprecio por sus superiores. Numerosas son las referencias que hemos hallado criticando el mal ejercicio de su profesión e in-

HORAS DE TRABAJO Y DE DESCANSO,
SEGUN EL ARTICULO 30 DEL REGLAMENTO DE PEONES CAMINEROS.

Enero.	} Horas de descanso.	} Hora para el almuerzo. De 8 $\frac{1}{4}$ á 9.
Febrero.		
Noviembre.		
Diciembre.		
<hr/>		
Marzo.	} Horas de descanso.	} Hora para el almuerzo De 8 á 9.
Abril.		
Setiembre.		
Octubre.		
<hr/>		
Mayo.	} Horas de descanso.	} Hora para el almuerzo. De 7 $\frac{1}{4}$ á 8 $\frac{1}{4}$.
Junio.		
Julio.		
Agosto.		

Figura 3
Horas de trabajo y de descanso AHDT

cluso el Ingeniero Jefe de Tarragona en 1914 al referirse al peón caminero Isidro Fornés apuntaba «es ejemplar considerado dentro de la pudredumbre de la generalidad de éste personal». ¹⁵ Una medida relativamente fácil era la de separar a un peón por el incumplimiento de sus obligaciones (1867, art. 61). A pesar de ello, era una profesión solicitada al gozar de una asignación salarial fija e incluso de una pensión por baja laboral como por edad avanzada, siempre y cuando se tuviese cumplidos los veinticinco años como peón —capataz o caminero—, no contando nunca los de auxiliar (1867, art. 53, 54, 58 y 59).

LA VIVIENDA DE LOS PEONES CAMINEROS

Las casillas de los peones camineros fueron diseñadas con la mayor economía de medios apartándose su diseño de cualquier requerimiento estético super-

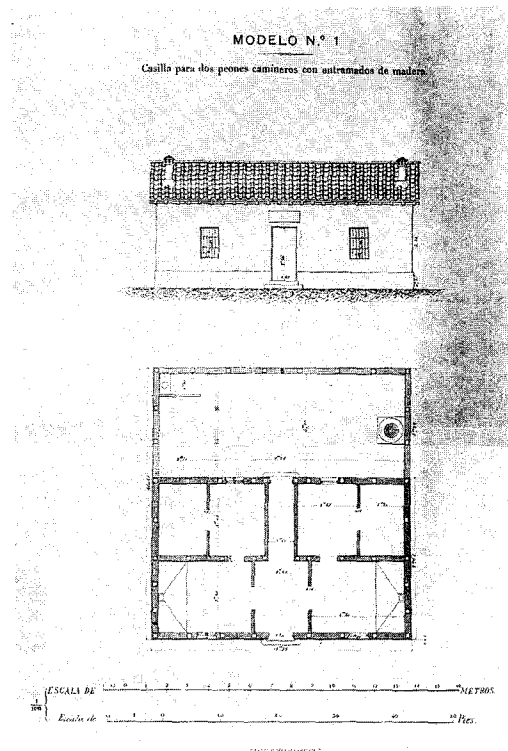


Figura 4
Modelo n^º 1 Casilla para dos peones camineros con entramados de madera. Planta y alzado AHPT

fluo. Se prescindió de todo tipo de decoración. En el presente texto nos remitiremos a los dos modelos de vivienda obrera diseñados por Lucio del Valle, Víctor Martí, y Ángel Mayo (28.1.1859) ¹⁶ (figuras 5-7).

La función de la misma era la de dar unas habitaciones saneadas e higiénicas a las familias de los peones camineros. El emplazamiento nunca fue casual ya que se ubicó junto al tajo para facilitar la asistencia continua e inmediata de los kilómetros asignados. No olvidemos la obligación del peón caminero de vigilar el cumplimiento de las *Ordenanzas para la conservación y policía de carreteras*, evitando el tránsito de carruajes que de una forma u otra pudiesen dañar el firme (1842, Capítulo II, arts. 16-29) o bien las construcciones fraudulentas (1842, Capítulo III, arts. 30-39). Esta vinculación del peón con su lu-

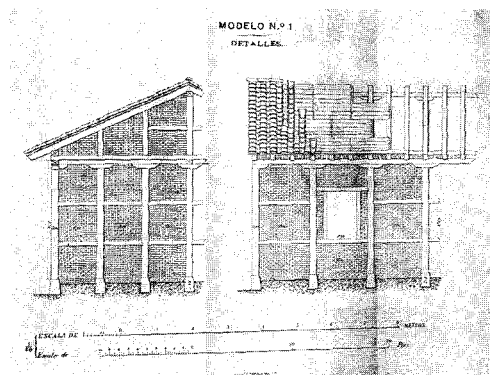


Figura 5
Modelo nº 1 Casilla para dos peones camineros con entramados de madera. Detalles AHPT

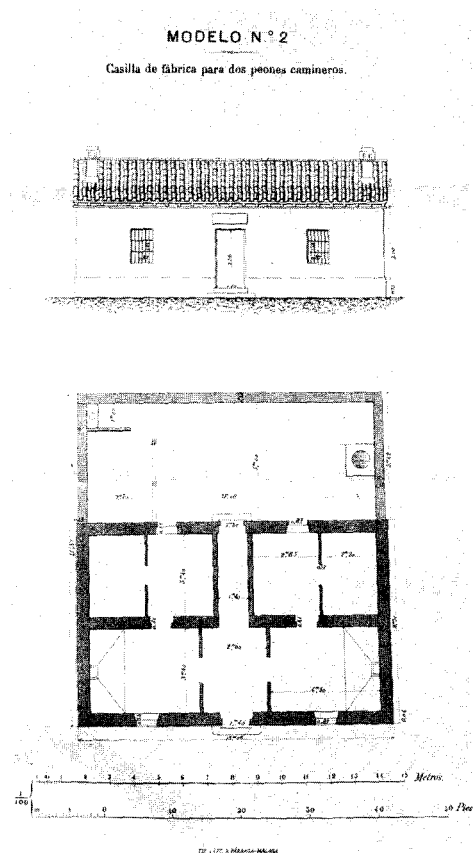


Figura 6
Modelo nº 2 Casilla para dos peones camineros con entramados de madera. Planta y alzado AHPT

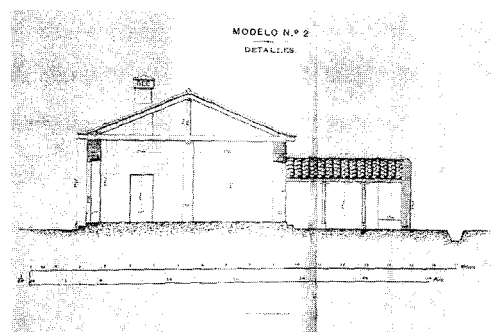


Figura 7
Modelo nº 2 Casilla para dos peones camineros con entramados de madera. Detalles AHPT

gar de trabajo se reafirmó en el Reglamento del 19 de enero de 1867. En el artículo 9, se reiteraba la necesidad que el peón residiese en su lugar de trabajo; y pudiendo dejar su trozo asignado en los siguientes casos: «1º Cuando vaya a poner denuncias, correr partes y cobrar su haber, 2º Cuando algún peón inmediato le pida auxilio, y en los casos previstos en los artículos anteriores, 3º Cuando reciba orden ó aviso de cualquiera de sus jefes para que se reúna toda la cuadrilla ó parte de ella, en cuyo caso se presentará sin dilación en el punto que se le designe» (1867, art. 41, también arts. 20-22). La ubicación de la caseta, preferiblemente, debía estar en un paraje alto y despejado desde el cual pudiese divisar la vía de comunicación. Con agua abundante tanto para la limpieza de los individuos como de higiene ambiental al poder rodear la casilla con un arbolado «para hacer más agradable la estancia de la familia de los peones en los fuertes calores del verano». Esta medida no fue siempre aplicable. No obstante, su instalación, a veces podía estar determinada por otros motivos como una obra de gran envergadura o un paso peligroso o desfiladero.

Se prohibió de forma tajante que el peón caminero cobrase a los transeúntes por su ayuda; tampoco podía venderles comestibles o cualquier tipo de bebidas (1867, art. 43).

Los primeros modelos oficiales eran viviendas individuales con una superficie edificada de 79'67 m² y un pequeño jardín o huerto con 27'90 m². En 1859, se apostó por el modelo de casillas pareadas no tan solo para evitar el aislamiento, a que se veía

680 PROYECTO (Formulo casillas peones 1950.)

PRESUPUESTO PARA UNA CASILLA DE DOS PEONES CAMINEROS.

MODELO N.º 1.

SEGUNDA DISPOSICIÓN.

Con muros entramados y cuarteles de fábrica de ladrillo y adobe.

TIPO DE OBRA.	CANTIDAD.	UNIDAD.	ALTO.	VOLUMEN CUBICADO.	MEZCLA.		PRECIO DE LA UNIDAD.	IMPORTE TOTAL.	IMPORTE UNITARIO.
					CANTIDAD.	VALOR.			
CERROS.									
Bases de piedra.	120	0.85	0.42	46					
ENTRAMADO.									
Pis derechos.	10.95	0.16	0.25	34					
Zapicos.	0.15	0.84	0.04	10					
Empedrado.	0.78	0.18	0.01	36					
Cuarteros.	0.82	0.17	0.01	33					
Voladizos.	0.10	0.09	0.01	22					
FÁBRICA DE ALBAÑILERÍA.									
	1.21	0.27	1.08	12			5,202		
	1.21	0.27	1.08	12			1,560		
	1.21	0.27	1.08	12			1,980		
	1.21	0.27	1.08	12			2,400		
	1.21	0.27	1.08	12			2,820		
	1.21	0.27	1.08	12			3,240		
	1.21	0.27	1.08	12			3,660		
	1.21	0.27	1.08	12			4,080		
	1.21	0.27	1.08	12			4,500		
	1.21	0.27	1.08	12			4,920		
	1.21	0.27	1.08	12			5,340		
	1.21	0.27	1.08	12			5,760		
	1.21	0.27	1.08	12			6,180		
	1.21	0.27	1.08	12			6,600		
	1.21	0.27	1.08	12			7,020		
	1.21	0.27	1.08	12			7,440		
	1.21	0.27	1.08	12			7,860		
	1.21	0.27	1.08	12			8,280		
	1.21	0.27	1.08	12			8,700		
	1.21	0.27	1.08	12			9,120		
	1.21	0.27	1.08	12			9,540		
	1.21	0.27	1.08	12			9,960		
	1.21	0.27	1.08	12			10,380		
	1.21	0.27	1.08	12			10,800		
	1.21	0.27	1.08	12			11,220		
	1.21	0.27	1.08	12			11,640		
	1.21	0.27	1.08	12			12,060		
	1.21	0.27	1.08	12			12,480		
	1.21	0.27	1.08	12			12,900		
	1.21	0.27	1.08	12			13,320		
	1.21	0.27	1.08	12			13,740		
	1.21	0.27	1.08	12			14,160		
	1.21	0.27	1.08	12			14,580		
	1.21	0.27	1.08	12			15,000		
	1.21	0.27	1.08	12			15,420		
	1.21	0.27	1.08	12			15,840		
	1.21	0.27	1.08	12			16,260		
	1.21	0.27	1.08	12			16,680		
	1.21	0.27	1.08	12			17,100		
	1.21	0.27	1.08	12			17,520		
	1.21	0.27	1.08	12			17,940		
	1.21	0.27	1.08	12			18,360		
	1.21	0.27	1.08	12			18,780		
	1.21	0.27	1.08	12			19,200		
	1.21	0.27	1.08	12			19,620		
	1.21	0.27	1.08	12			20,040		
	1.21	0.27	1.08	12			20,460		
	1.21	0.27	1.08	12			20,880		
	1.21	0.27	1.08	12			21,300		
	1.21	0.27	1.08	12			21,720		
	1.21	0.27	1.08	12			22,140		
	1.21	0.27	1.08	12			22,560		
	1.21	0.27	1.08	12			22,980		
	1.21	0.27	1.08	12			23,400		
	1.21	0.27	1.08	12			23,820		
	1.21	0.27	1.08	12			24,240		
	1.21	0.27	1.08	12			24,660		
	1.21	0.27	1.08	12			25,080		
	1.21	0.27	1.08	12			25,500		
	1.21	0.27	1.08	12			25,920		
	1.21	0.27	1.08	12			26,340		
	1.21	0.27	1.08	12			26,760		
	1.21	0.27	1.08	12			27,180		
	1.21	0.27	1.08	12			27,600		
	1.21	0.27	1.08	12			28,020		
	1.21	0.27	1.08	12			28,440		
	1.21	0.27	1.08	12			28,860		
	1.21	0.27	1.08	12			29,280		
	1.21	0.27	1.08	12			29,700		
	1.21	0.27	1.08	12			30,120		
	1.21	0.27	1.08	12			30,540		
	1.21	0.27	1.08	12			30,960		
	1.21	0.27	1.08	12			31,380		
	1.21	0.27	1.08	12			31,800		
	1.21	0.27	1.08	12			32,220		
	1.21	0.27	1.08	12			32,640		
	1.21	0.27	1.08	12			33,060		
	1.21	0.27	1.08	12			33,480		
	1.21	0.27	1.08	12			33,900		
	1.21	0.27	1.08	12			34,320		
	1.21	0.27	1.08	12			34,740		
	1.21	0.27	1.08	12			35,160		
	1.21	0.27	1.08	12			35,580		
	1.21	0.27	1.08	12			36,000		
	1.21	0.27	1.08	12			36,420		
	1.21	0.27	1.08	12			36,840		
	1.21	0.27	1.08	12			37,260		
	1.21	0.27	1.08	12			37,680		
	1.21	0.27	1.08	12			38,100		
	1.21	0.27	1.08	12			38,520		
	1.21	0.27	1.08	12			38,940		
	1.21	0.27	1.08	12			39,360		
	1.21	0.27	1.08	12			39,780		
	1.21	0.27	1.08	12			40,200		
	1.21	0.27	1.08	12			40,620		
	1.21	0.27	1.08	12			41,040		
	1.21	0.27	1.08	12			41,460		
	1.21	0.27	1.08	12			41,880		
	1.21	0.27	1.08	12			42,300		
	1.21	0.27	1.08	12			42,720		
	1.21	0.27	1.08	12			43,140		
	1.21	0.27	1.08	12			43,560		
	1.21	0.27	1.08	12			43,980		
	1.21	0.27	1.08	12			44,400		
	1.21	0.27	1.08	12			44,820		
	1.21	0.27	1.08	12			45,240		
	1.21	0.27	1.08	12			45,660		
	1.21	0.27	1.08	12			46,080		
	1.21	0.27	1.08	12			46,500		
	1.21	0.27	1.08	12			46,920		
	1.21	0.27	1.08	12			47,340		
	1.21	0.27	1.08	12			47,760		
	1.21	0.27	1.08	12			48,180		
	1.21	0.27	1.08	12			48,600		
	1.21	0.27	1.08	12			49,020		
	1.21	0.27	1.08	12			49,440		
	1.21	0.27	1.08	12			49,860		
	1.21	0.27	1.08	12			50,280		
	1.21	0.27	1.08	12			50,700		
	1.21	0.27	1.08	12			51,120		
	1.21	0.27	1.08	12			51,540		
	1.21	0.27	1.08	12			51,960		
	1.21	0.27	1.08	12			52,380		
	1.21	0.27	1.08	12			52,800		
	1.21	0.27	1.08	12			53,220		
	1.21	0.27	1.08	12			53,640		
	1.21	0.27	1.08	12			54,060		
	1.21	0.27	1.08	12			54,480		
	1.21	0.27	1.08	12			54,900		
	1.21	0.27	1.08	12			55,320		
	1.21	0.27	1.08	12			55,740		
	1.21	0.27	1.08	12			56,160		
	1.21	0.27	1.08	12			56,580		
	1.21	0.27	1.08	12			57,000		
	1.21	0.27	1.08	12			57,420		
	1.21	0.27	1.08	12			57,840		
	1.21	0.27	1.08	12			58,260		
	1.21	0.27	1.08	12			58,680		
	1.21	0.27	1.08	12			59,100		
	1.21	0.27	1.08	12			59,52		

NOTAS

1. Una legua equivalía a 5.572 metros.
2. Alzola y Miondo, P.: *Historia de las obras públicas en España*. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid, 1994. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 11 [1899]. pp. 262 y ss.
Nardiz Ortiz, C.: «Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII», *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Madrid 19-21 septiembre de 1996*, CEDEX, CEHOPU, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Instituto Juan de Herrera, Madrid, 1996, pp. 375-380.
Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales. s.e. Madrid, 1842
Ministerio De Fomento: *Reglamento para la conservación y policía de las carreteras*. Imprenta del colegio de Sordo-Mudos y de Ciegos. Madrid, 1867 (reimpreso en Tarragona, F. Arís e hijo)
3. *Colección de leyes, decretos y declaraciones* Imprenta Nacional, Madrid. 1846, tomo XXV, pp. 354-370.
4. Esta practica será habitual a partir de la instrucción del 16.3.1860, a pesar de la redacción de disposiciones anteriores como en la ya citada Instrucción del 10.10.1845.
5. A partir de 1959 ya no se cubrían por la diputación de Tarragona las plazas vacantes debido a la formación de brigadas «volantes». Vid. AHDT Negociado: Obres publiques. Caja: Vías y obras. Peones Camineros. Sig.: CPF 384
6. Tarrubella, X.: *Urbanisme, arquitectura i construcció a Catalunya. Guia d'arxius i de fonts documental*. Col.legi d'aparelladors i arquitectes tècnics de Barcelona. Barcelona, 1993
7. AMT Caja: Caminos vecinales y Puentes 1860-1870. Exp. 1860/ 202 Nombramiento del Director de caminos vecinales de este distrito. Oficio del Gobierno de la Provincia de Tarragona, sección de Fomento, 7.1.1860. Sig: s/sig. Dicho reglamento tiene muchos puntos en común con el de 1867.
8. AHDT Negociado: Obres Públiques. Caja: 1861-1880 Plans General de Camins i Carreteres. Nº Exp. 1861 Expediente para la construcción de caminos vecinales y mejoras existentes. Sig.: CTF 27
9. Martínez Alcubilla, M.: *Diccionario de la administración española. Compilación de la Novísima legislación de España y Península y Ultramar*. Imp. J. López Camacho, Tomo VI, Madrid, 1887. Voz: Ingeniero de caminos, canales y puertos: ayudantes y sobrestantes de obras públicas: directores de caminos vecinales, pp. 196-232.
10. Grille Álvarez, D.: *Colección legislativa de Obras Públicas, Legislación y Jurisprudencia*. Tipo. y Lito. R. Párraga. Málaga, 1892, tomo II, pp. 637-642.
11. AHDT Negociado: Obres publiques. Caja: 1884-89 Vies i Obres. Personal. Nº Exp. 1889 relativo a la aprobación del Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros. Sig.: CPQ 60.
12. El peón se debía costear el uniforme (1867, art. 47).
13. Alzola y Miondo, P.: *Historia de las obras públicas...*, 1994, p. 264.
14. AHDT Negociado: Obres publiques. Caja: Obres publiques vies y obres. Camins Veinals. Nº Exp. 1864 El alcalde consulta [Freginals] si a un peón caminero se le puede obligar a llevar un pliego cuando le toque el turno. Sig.: CPQ 9. En el informe emitido por la diputación leemos «todo cargo con fin diferente no se puede aceptar pues de lo contrario saldría perjudicada la administración distrayendo a los peones del servicio que les está encomendado».
15. AHDT Negociado: Obres publiques. Caja: Vías y obras. Peones Camineros. Nº Exp. 1914 Castigos impuestos a los peones camineros. Sig.: CPF 384
16. Grille Alvarez, D.: *Colección legislativa de obras ...* 1892, tomo II, pp. 676-683.
17. Díez de Baldeón, C.: *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Siglo veintiuno de España ediciones. Madrid, 1986, pp. 452-556.
18. Jareño Alarcón, F.: *Memoria facultativa sobre los proyectos de Escuelas de Instrucción Primaria Premiados en el Concurso, adquiridos por el Estado y mandados publicar por Decreto de S. A. el Regente del Reino del 7 de Abril de 1870*. Imp. Colegio de Sordo-mudos y de Ciegos, 1870. Desaconsejó el uso de entramados de madera en las edificaciones escolares.