

PEONES CAMINEROS. LOS ÚLTIMOS CERCANOS A ALCALÁ DE HENARES

José Luis Valle Martín

Resumen

Nos acercaremos a una profesión hoy desaparecida que pareciendo algo distante de la vida cotidiana de los habitantes de las poblaciones, dado sus lugares de residencia, se ocupaba de una parcela de importancia: facilitar las comunicaciones en unos momentos en los que nuestras vías de transporte terrestre eran de una deficiencia extrema, con lo que eso suponía de dificultad para en tránsito de personas y mercancías.

Arreglar las carreteras sigue siendo primordial, pero sólo en eso coinciden los modernos "alquitrانeros" y conductores de apisonadoras, con los antiguos peones camineros, ni su vida familiar y social, ni sus lugares y formas de trabajo, tienen ninguna otra similitud, como tendremos ocasión de demostrar a lo largo de la exposición.

Los camineros y sus casillas, de las que aún quedan restos, han sido una parte, hoy olvidada, de nuestra historia.

El tiempo y la investigación

Tiene este trabajo alguna connotación etnográfica, que precisa quizás una breve puntualización. Si se repasa el currículum del que esto escribe, no se observa relación alguna entre sus dedicaciones e investigaciones y la cuestión objeto de este trabajo; sin embargo, ahí escondida, ha persistido durante un siglo. He de confesar, aunque pueda resultar difícil de creer, que primero, sin ningún motivo aparente, me interesé por las modestas gentes que dependían de esta profesión para obtener su sustento y el de sus familias, y más tarde, repasando un día mi árbol genealógico, recordé que uno de mis bisabuelos había sido peón capataz en un pueblo soriano allá por las postrimerías del siglo XIX y los albores del XX. ¡Que curiosa coincidencia!

Fuentes

La fruición raramente viene sola; suele hacerlo en dicotomía malévolamente con las dificultades, y aquí no podía ser de otra manera. Precisamente, por la humildad de la profesión y los que la desempeñaban, pocas y aisladas fuentes escritas generaron directamente los peones camineros, por lo que hemos de recurrir a otras vías de investigación como la normativa que regulaba sus actuaciones y la transmisión oral, con sus ventajas (frescura y relaciones humanas) y sus inconvenientes, principalmente subjetividad y lejanía en el tiempo: la gran mayoría de estos peones han fallecido, por lo que esa vía oral, suele llegarnos a través de familiares, amigos o personas que transitaban por esos angostos e irregulares caminos de tierra y piedras, antecesores de las modernas carreteras.

La revista de Obras Públicas, que se publica desde mediados del siglo XIX¹, los escasos trabajos de investigadores actuales y unos cuadernos para consulta y formación de los peones, editados entre 1920 y 1955, han sido consultados, como contrapunto a las narraciones orales².

Puntos importantes a tratar

Si queremos transmitir una idea global de los peones camineros que trabajaban en los alrededores de Alcalá de Henares, debemos iniciar aproximaciones a las siguientes parcelas de estudio: historia y normativa, territorio, vida diaria de los peones y sus familias, estado de las carreteras, y finalizaremos con un apartado de “dimes y diretes”, en el que observaremos la chispa del pueblo en otro ejemplo de Historia Oral.

Historia y Normativa

Por Real Cédula de 1-11-1762, se establecen los peones camineros, cuya misión fundamental era el mantenimiento en buen estado de una legua de carretera. (La legua castellana equivalía aproximadamente a una distancia entre 5.573 y 5.914 metros actuales).

Según cuenta Elena de Ortueta Hilberath: “Se levantaron entonces, cuarenta y nueve casillas con el objeto que el empleado de las obras públicas residiese junto con el trozo

¹Fundada en 1853, es la decana de la prensa española no periódica, superando los 3.500 números.

²LIZCANO BARCO, Ricardo; *Asociación del Cuerpo de Camineros del Estado. Reglamento*; Madrid 1953. Mismo autor; *Almanaque de Capataces y Camineros para 1955*; Madrid, 1954. Mismo autor; *Los Beneficios del Montepío Nacional de la Construcción y Obras Públicas y los Seguros Sociales aplicables al Cuerpo de Camineros del Estado y Auxiliares de Carreteras*. Mismo autor; *Guía del Caminero*. Mismo autor; *Manual Legislativo de Capataces y Camineros*. GARCÍA ENCISO; Colección Policía de Carreteras: Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras; Madrid 1920.

correspondiente de la vía asignada, evitando, de este modo, los costes por desplazamiento”³. A lo que debe añadirse el tiempo que, con los medios de comunicación entonces empleados, se perdería en esos traslados, lo que iría en detrimento de la efectividad del trabajo.

Posteriormente, el Reglamento de 30 de diciembre de 1909, disponía las siguientes categorías y responsabilidades:

Peón Caminero:

Artículo 1.º *Para ser nombrado en propiedad peón caminero se necesita contar, a 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 a cuyas órdenes haya servido, o del Alcalde del pueblo de su residencia; saber leer, escribir y contar.*

Artículo 3.º *Para la vigilancia y conservación de las carreteras habrá un peón caminero por el número de kilómetros que el Ingeniero Jefe determine. Nada dice ya de la legua como distancia entre casillas, que aún hoy podemos observar en algunos casos; recurriendo al criterio del ingeniero jefe de cada zona, que dispondría esta separación según necesidades.*

Peón Capataz:

Artículo 6.º *Quince a treinta kilómetros consecutivos forman una sección, de que será Jefe un peón capataz. Una simple operación matemática, nos permite proponer de de cada capataz dependerían entre tres y seis peones camineros.*

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

Artículo 13.º *El peón capataz pasará aviso á los Alcaldes de los pueblos inmediatos o a 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. Evidentemente se basarían en la información pasada por los peones camineros; que sumaban así a sus labores más conocidas de reparación de las vías públicas, la de vigilancia, que marcaba escuetamente el artículo 3º.*

La revista de Obras Públicas de 23 de febrero de 1905, ya marcaba la misión de vigilancia de los peones, a los que confiere la categoría de guardias jurados: “*El peón caminero es el encargado de vigilar el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre policía de las carreteras. Por la Real instrucción de 25 de Julio de 1790 tiene el caminero la calidad de guarda jurado para perseguir y denunciar a los contraventores de las citadas disposiciones*”.

Veamos ahora resumidas las misiones y obligaciones más significativas de los peones camineros según ordenaba la antedicha Real instrucción de 25 de Julio de 1790. Observaremos el horario, que hoy sería tachado con los más duros adjetivos, y la soledad del peón y sus familias:

³ ORTUETA HILBERATH, Elena; *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*; Ed. Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones; Madrid; 2000; pp. 733-742.

“Art. 21 Las obligaciones del peón caminero, como guarda y encargado de la conservación de la carretera, son: 1º Permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga. 2ª Recorrer todo su trozo... para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados, y de los repuestos materiales. 3ª Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las ordenanzas o reglamentos de policía, y denunciar a los contraventores. 4ª Ejecutar los trabajos de conservación que sus Jefes le ordenen, bien sea por tarea o en otra forma, sin más descanso que las horas señaladas para el almuerzo, comida y merienda.

Art. 23 El peón caminero 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, cuatro en los meses restantes”. Este artículo parece suavizar algo el apartado primero del artículo 21, no tanto en la permanencia, como en un mayor tiempo de descanso; porque dada su habitación en las casillas que se les asignaban, en realidad estaban los peones noche y día en su tramo de carretera.

Por si pudieran quedar dudas sobre la absoluta exigencia horaria, finalizaremos este resumen con el breve, pero rotundo, artículo 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”.

El articulado es mucho más amplio y concienzudo, pero basten estos ejemplos, para concienciarnos sobre el ejercicio de esta profesión hoy desaparecida y siempre bastante denostada, como tendremos ocasión de exponer más tarde.

Sí parece conveniente complementar la normativa con la manifestación de un peón ya jubilado, para que la frescura y fuerza de la transmisión oral impacten más sobre lo que tratamos de narrar: “En la casilla que ocupábamos teníamos pozo y un poco de patio para poder sembrar algo, pero si mi mujer quería comprar algo en el pueblo tenía que andar 5 kilómetros”. Manuel Castrejón, en entrevista para ABC, publicada el 28-04-2009.

El reglamento de 1909 disponía en uno de sus artículos sobre la uniformidad de los peones, apareciendo mencionada la famosa “chaqueta” que se sirvió, como también veremos, para mofas sobre el trabajo de estos profesionales. Componía su uniforme, que siempre se les exigía llevar y conservar, la ya referida chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color carmesí, un pantalón del mismo color que la chaqueta, y un 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 llevaban 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 eran de metal amarillo, con la misma leyenda.



El Territorio

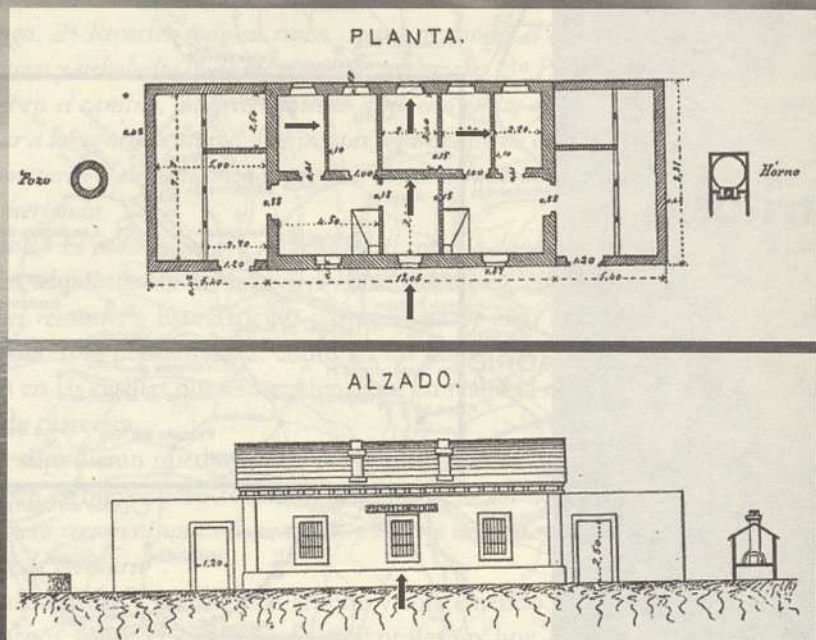


Hemos investigado muy especialmente sobre las casillas más cercanas a Alcalá de Henares y sus últimos pobladores. Comencemos por exponer el esquema general de edificación de estas viviendas de los camineros, para continuar luego con la localización de las que han sido objeto de nuestro estudio y lo que hemos podido averiguar sobre sus postreros moradores.

La revista de Obras Públicas fijaba en 1898, el esquema general de planta y alzado que debería seguirse en la construcción de las casillas, que posteriormente se modificó con una puerta central y la supresión de unas partes de muro (ver flechas), que permitía un pasillo desde la nueva puerta al patio posterior. Veremos como los restos que aún quedan de alguna de estas casillas, muestran esta disposición.

La verdad es que a finales del siglo XIX, incluso bien avanzado el XX, contar con una vivienda, y aún más cuando no había que pagar renta, podía entenderse como un "privilegio" no al alcance de todos, y sin duda sería éste uno de los motivos, que inclinarían a más de un aspirante a peón caminero, porque, por lo demás, su vida y las de sus familias, no parece, al menos desde el punto de vista actual, nada tentador. Para comprenderla, recurriremos más tarde a la rotundidad de la historia oral, transcribiendo declaraciones de peones camineros, sus hijos, y comerciantes que ya en la época de la postguerra civil recorrían caminos y carreteras.

Posteriormente este proyecto inicial sufrió algunas modificaciones



Ahora lo haremos exclusivamente con las manifestaciones orales referentes a las casillas, haciendo constar que lo que aquí se escribe es copia literal de escritos y declaraciones de estas personas:

- Vivían con sus familias en las ya desaparecidas “casillas de peones camineros”, letrero que muchas de ellas han conservado pintado encima de sus puertas hasta el fin de sus días. Debajo de éste, había otro que decía el término municipal al que pertenecía la casilla.

- Estas viviendas estaban situadas en los márgenes de la carretera, siendo todas ellas exactamente iguales.

- Tras la puerta de entrada había un portalón que a mano izquierda daba entrada a una espaciosa cocina con lumbre baja. Un pasillo guiaba hasta el patio donde había una pequeña cuadra para una caballería, generalmente un burro, y una cabra; una pequeña corte para el cerdo y otra para dormir las gallinas, que salían y entraban al campo por un agujero que el caminero abría en la tapia del corral.

- A derecha e izquierda del referido pasillo se encontraban las puertas que dividían las distintas habitaciones, dormitorios y comedor.

- Carecían de cuartos cuarto de baño, ni siquiera de los antiguos servicios, agua corriente y electricidad.

- Fuera, y lo más cerca posible de la edificación, se encontraba el pozo, del que se servían agua para todo lo necesario y que se encontraba siempre cerrado con una tapa de hierro. Pegada al brocal había una pila que servía de lavadero.



Es de las pocas casillas que no fue derribada, pero su estado actual es deplorable; aunque todavía podría reconstruirse y convertirse en centro de interpretación de la forma y vida de los peones, o cualquier otro fin excepto verla hundida definitivamente.

3.- Salida de Santorcaz hacia El Pozo de Guadalajara. Margen izquierdo, a unos 100 metros de las casas de la primera población.

Excepcionalmente, al estar prácticamente en el pueblo de Santorcaz, tenía esta casilla suministro de luz eléctrica; circunstancia nada usual. Hoy sólo queda el terreno que ocupó que, curiosamente, sigue siendo empleado por un ente público de carreteras.

Vivían el caminero José Benito, alias “cachimba”, puede deducirse fácilmente porqué, su mujer y cuatro hijas. Al acercarse su jubilación, José pidió al ministerio de Obras Públicas, que le permitieran seguir viviendo en la casilla hasta que muriera. Lo que le fue concedido. Hecho no frecuente, pero tampoco único, pues cuando se leen historias y comunicaciones orales de peones, se aprecia el cariño por sus casillas y por los recuerdos vividos entre sus paredes llegando, como en el caso de José, a solicitar que les permitieran continuar habitando en ellas, una vez jubilados o suprimido definitivamente el cuerpo de peones camineros.

4.- Carretera de Alcalá de Henares a Arganda por la cuesta del Zulema; al finalizar la última rampa, margen derecho sentido de subida.

No queda un solo resto de ningún tipo, al menos visible a la inspección.

Habitada en la época de los 50, por un caminero viudo “de aspecto bonachón”, al que todos conocían como “el tío Jaro”, habían ido a vivir con él unos sobrinos de Villalbilla

con sus tres hijos. Cuando murió, ocupó la casilla Félix, un caminero de Villalbilla, con su esposa Amparo, con sus tres hijos, el mayor sordomudo. Sólo permanecerían allí tres años, regresando luego a Villalbilla. Con su partida, la casilla se abandonó para siempre.

Fue de las primeras de esta zona que se sumió en el olvido, posiblemente como consecuencia de la pérdida de importancia que tuvo entonces, y hoy perdura, la subida del Zulema, en beneficio del Gurugú.

5.- Carretera de Torres de la Alameda a Loeches. Margen derecho sentido Loeches. Prácticamente equidistante de ambas poblaciones.

Al parecer, sus últimos pobladores fueron Gilberto y Carmen. El matrimonio permaneció en la casilla hasta su jubilación, regresando luego a Torres, de donde eran nativos.

6.- Carretera de Loeches a Campo Real a unos 2,5 km. de Loeches, margen izquierdo sentido Campo Real.

La casilla situada en la misma ladera de un monte, en una estrecha, mala y empinada carretera, prácticamente de tierra hasta avanzada la década de los cincuenta del siglo XX.

La habitaban Ezequiel y Mariana, con su hija Isabel. Mariana muy enferma de una patología cardíaca, por lo que apenas abandonaba la casilla.

Como anécdota, cuenta algún viajero que visitaba con frecuencia a esta familia, que tenían una gata capaz de cazar un conejo cada día, para alimentar a sus “constantes” camadas.

7.- Carretera de Alcalá de Henares a Villalbilla, poco antes del desvío hacia Valverde de Alcalá, margen izquierdo sentido Villalbilla.

En el lateral de la casilla que se veía sentido Villalbilla; había un indicador que anunciaba: “A Pastrana 38 kms.”. Ocupada por Máximo y Esperanza, más tarde sustituidos por su hijo, también llamado Máximo y la esposa de éste, Lola. Últimos habitantes de la casilla.

8.- Carretera entre Villalbilla y Corpa, margen izquierdo sentido Corpa. A unos 2,5 kms. de Villalbilla.

Casilla habitada por la familia Suárez, que la ocupó hasta su derribo. Su hijo Antonio, ayudaba al padre desde niño. Así, empleando la bicicleta para el trabajo, aprendió a manejarla con destreza y afición, hasta... ganar la Vuelta Ciclista a España de 1959, y tres campeonatos de España en Ruta: 1959, 1960 y 1961. Las hemerotecas demuestran el impacto en Alcalá y su comarca de los éxitos de Antonio Suárez, y su entrada triunfal en la ciudad complutense vestido de amarillo en 1959.

9.- Carretera de Alcalá de Henares a Camarma de Esteruelas. A unos 3,5 kms. de Alcalá, margen derecho sentido Camarma.

Su último caminero fue el señor Calles, hasta su jubilación. Siendo entonces abandonada.

Al igual que la de Anchuelo no fue derribada, pero también de forma similar, su estado es bastante deplorable, y pide una intervención, aún posible. Hasta la última de sus piedras, ahí quedará como testimonio de esta profesión tan dura y poco valorada.

Vida diaria de los peones camineros

Estudiando la normativa, la localización y condiciones de sus viviendas, hemos ya adelantado una parte importante del acercamiento a las condiciones de vida de los peones camineros y sus familias, comprendiendo su rudeza e incomodidad. Continuando el esquema general de este trabajo, trataremos de potenciar lo hasta aquí expuesto con lo que nos han referido de viva voz testigos directos:

Recordemos de nuevo, pidiendo perdón por la reiteración las declaraciones de Manuel Castrejón publicadas en ABC, y lo hacemos porque si antes pretendíamos hacer hincapié en la dureza de la vida del peón y sus familias, ahora lo hacemos para hacernos una idea de sus formas de supervivencia diaria, dado lo escaso de su salario: *“En la casilla que ocupábamos teníamos pozo y un poco de patio para poder sembrar algo, pero si mi mujer quería comprar algo en el pueblo tenía que andar cinco kilómetros”*. Se nos muestra aquí una ventaja, pozo y terreno, que permitían una pequeña huerta y, aunque no lo menciona, la posibilidad de mantener animales, lo que contribuiría a mejorar el sustento familiar. Productos de huerta y de animales, como huevos, leche, etc... que además del consumo familiar, venderían según nos ha referido algún viajero, como veremos en el párrafo siguiente.

Como ya adelantamos, los viajeros insisten en la misma línea que vienen manifestando los peones y sus familias: *“Ni que decir tiene que la vida en aquellos lugares no era muy halagüeña que digamos, empezando porque había que desplazarse diariamente al pueblo más cercano para llevar los niños al colegio y hacer las compras necesarias”*... *“Solían vender parte de los huevos de sus gallinas, que la gente compraba con la certeza de que eran buenos y frescos”*... *“Las pagas que cobraban eran muy escasas y tenían que ayudarse con pequeños huertos que les abastecían de verdura, patatas, judías, garbanzos, etc.”*

Estado de las vías de transporte

Parte importante de esa vida cotidiana de los peones camineros era su trabajo, la reparación y mantenimiento de caminos y carreteras. La normativa sobre horarios laborales antes expuesta ya nos orienta sobre las exigencias a estos trabajadores, pero si queremos entender bien esa actividad es preciso responder a una interrogante: ¿cómo estaban las carreteras cuando los peones camineros se ocupaban de su mantenimiento? Con su respuesta, al menos de forma aproximada, completaremos de forma satisfactoria el esquema de su quehacer diario.

De nuevo las fuentes orales nos proporcionan informaciones muy significativas al respecto; veamos algunas:

He aquí una declaración muy significativa porque cita con un dato indirecto, el del alquitrán, como las carreteras de la postguerra civil, estaban en pésimas condiciones, desde luego claramente peores que las de los inicios del siglo XX:

“...las carreteras de aquel entonces [década de los cuarenta del siglo XX] estaban construidas con piedra caliza y tierras de los sembrados; algunas de ellas dejaban ver entre sus baches parte del alquitrán que en su día tuvieron”.

Consecuencias directas de este estado deplorable eran las siguientes:

“...en verano la tierra molida, con el paso de los carros, tractores, remolques y los pocos camiones o turismos que circulaban, formaban una densa polvareda...en época de lluvias, la carretera se convertía en una verdadera pista de patinaje, y el pegajoso barro arcilloso se iba pegando a guardabarros y ruedas, llegando a veces a detener el vehículo”.

Imaginémonos cuando lo descrito en el párrafo anterior, especialmente la última parte, ocurría subiendo o bajando las pendientes de Zulema, Gurugú o la entonces temida cuesta de los Santos de la Humosa”.

Por otra parte, se trasladaban a pie o en bicicleta y sus herramientas eran un pico y su famosa azuela: *“Por supuesto caminando o en bicicleta. Siempre bajo el mal o buen tiempo que reinase. En invierno: nieves, hielos, lluvias y vientos; y en verano bajo el sol abrasador castellano”.*

Una consecuencia directa de su aislamiento, es otra característica por otra parte no ajena a otras profesiones, los hijos de peones heredaban la profesión paterna con bastante frecuencia; así nos lo dicen nuestros informadores:

“Mi abuelo, mi padre y dos de mis tíos eran peones camineros. Además, me casé con la hija de otro peón caminero, así que todo se queda en casa”.

“Tras pasar por esta casilla varios peones camineros, el último que la habitó, fue Juan, hijo del caminero de la casilla de Daganzo”.

La familia de Atanasio Corredor Corredor y Luis Corredor Mingo; padre e hijo, ambos peones camineros, ha proporcionado importantes fuentes para este trabajo, que desde aquí se agradecen.

Curiosidades, dichos y diretes

El pueblo, imaginativo hasta llegar en ocasiones al sarcasmo, no ha tratado bien a los peones camineros, fomentando la creencia, mediante comentarios transmitidos oralmente de generación en generación, de que la vagancia era una característica ligada a esta humilde profesión. He aquí un ejemplo: *“Eres más vago que la chaqueta de un Peón Caminero”.* Parece que el origen de tan falsa aseveración extendida a todo un colectivo, no tiene el origen peyorativo que se le achaca: se debería a la circunstancia de que en épocas de calor estos trabajadores se despojaban de su chaqueta, dejándola colgada en algún punto de la carretera y seguían trabajando durante kilómetros más allá, mientras la chaqueta como es obvio, no se movía en todo el día del lugar. Aunque algunos comentarios son más malévolos, como el que sigue: Si vas por la carretera y ves la azada y la chaqueta del peón caminero en ella colgada... ¿Dónde está el peón?

Nos ha llegado también por transmisión oral, un bello cuento o leyenda sobre el poco amor al trabajo de los peones camineros: Se cuenta que un rey había enfermado gravemente, y los médicos le aseguraban que sólo sanaría si se le inyectaba una gota de sudor de un caminero. Se movilizaron inmediatamente soldados y servidores reales, con el fin de

conseguir una sola gota del preciado líquido... ¡Una semana más tarde había nuevo rey! Hay que ver la mala fama de los peones camineros...y de los malvados médicos.

Pero además eran los peones camineros tildados de ignorantes, curiosamente en unos momentos en los que un porcentaje elevado de la población era analfabeto, mientras que a los peones se les exigía saber leer y escribir. Pero ejemplos de esta acusación todos hemos oído alguna vez; se dice así: “*Tienes cosas de Peón Caminero*”, cuando dices o haces cosas sin mucho sentido; o: “*Eso son preguntas de Peón Caminero*”, ante interrogaciones inútiles, cuya respuesta es obvia, o bien de las formuladas en un momento por completo impropio.

Concluiremos este apartado con una curiosidad más seria, narrada por un viajero y confirmada después por un hijo de peón: la presentación al peón de las parejas de la Guardia Civil que patrullaban por su zona; una forma de justificación de que la pareja había cumplido con su misión de ronda: “*A tal fin, recogía las firmas de los agentes, haciendo constar la hora de su llegada. Si la hora era intempestiva, la pareja de la Guardia Civil, firmaba en un papel que dejaba en la puerta, o lo hacía con lápiz sobre unas planchas de zinc que protegían las puertas de las casillas*”. Algunos las recuerdan con muchas de estas firmas.

Conclusiones

Aparte del acervo de bromas y dichos populares, la profesión de peón caminero era dura, y lo era por la concurrencia de varias circunstancias: bajo salario, residencia alejada de los núcleos de población, sin luz ni agua corriente, en unos momentos en que los desplazamientos solían hacerse caminando o en bicicleta por unas carreteras en mal estado, que debería arreglar el peón en soledad, únicamente con su pico y azada, usando tierra o piedras de los cercanos sembrados, siempre a la intemperie y sometidos a las rudezas de la climatología, conocidas por todos en esta zona. Quizás las únicas ventajas fueran la vivienda sin coste y el tener un empleo fijo como empleado público.

No han sido bien tratados por la ironía popular, que si generalmente es censora y burlesca, parece haberse cebado con esta humilde profesión. Aunque algunos de sus dichos no dejan de tener cierto gracejo, sencillamente por el hecho de generalizar ya pierden todo su sentido y dejan de corresponderse con la realidad, ya que en todas las profesiones hay personas trabajadoras mientras otras se tornan huidizas del mandato divino; por lo que debemos finalizar esta exposición con un llamamiento de respeto y admiración para la profesión de peón caminero, hoy desaparecida, que con frecuencia compartieron padres, hijos y hermanos, tratando de facilitar a los viajeros su tránsito por unas carreteras bastante degradadas.