

LA CARRETERA DE FRANCIA EN EL RISCO DE QUINTANILLA DE LA MATA

JESÚS BORRO FERNÁNDEZ
Licenciado en Económicas

RESUMEN: *Todavía son visibles en antiguos tramos abandonados de la carretera de Francia a su paso por la provincia de Burgos, restos de obras públicas olvidadas como las tajeas o alcantarillas de mampostería, antecedentes de las actuales de hormigón. A estas infraestructuras viarias haremos referencia, así como a algunos viajeros célebres que pernoctaron en la venta de Quintanilla, como el controvertido padre Pío Mortara, ahijado del Papa y finalizaremos describiendo no sólo las casillas o casetas de camineros, una de las cuales aún se localiza (en ruina) en el Risco, sino el protagonismo de este Cuerpo ya desaparecido, cuya misión era la de mantener en buenas condiciones la carretera en un tramo de una legua, un oficio solitario y mal retribuido, que fue causa de no pocas chanzas por el mal estado de los caminos.*

PALABRAS CLAVE: Edades Moderna y Contemporánea. Siglo XIX. Burgos. Historia Social. Carretera de Francia. Quintanilla de la Mata. Risco. Alcantarillas. Peones camineros.

ABSTRACT: *There are still visible in old abandoned sections of the road to France on its way through the province of Burgos, remains of forgotten public works, such as the tajeas or masonry sewers, a background of the current ones in concrete. We refer to those and some famous travelers who stayed in the Venta of Quintanilla, as the controversial Padre Pío Mortara, godson of the Pope. We ended talking about the casillas de camineros, one of which is still located (ruined) in El Risco, and about this brigade yet disappeared, whose*

mission was to keep the road in good condition into a stretch of a league, an occupation lonely and poorly paid, which was the cause of not few jokes because of the poor state of many roads.

KEYWORDS: Modern and Contemporary ages. 19th Century. Burgos. Social History. Road to France. Quintanilla de la Mata. Risco. Sewers. Road peons.

En un trabajo anterior¹ ya nos referimos a la importancia de las ventas y posadas durante el tramo del antiguo Camino Real, actual carretera de Francia o Autovía N-I entre Quintanilla de la Mata y el Risco –un puerto de montaña caracterizado por su extrema aridez– por donde transitaban las diligencias y galeras en el siglo XIX y principios del XX. Con la llegada de los vehículos a motor, se hizo necesario mejorar esas infraestructuras viarias que representaban la salida natural a Europa, para lo cual se acometieron importantes obras.

La carretera de Madrid a Irún en su tramo correspondiente a la provincia de Burgos empezó a construirse en 1787; ya en 1802 su trazado total, de 82 leguas y cuarto, tenía levantadas 57 leguas y cuarto, además de 127 puentes y 1092 alcantarillas. Tras sufrir importantes destrozos durante la Guerra de la Independencia, entre 1814 y 1819 se gastaron más de 13 millones de reales en la adecuación de dicha protocarretera². Finalmente, en 1821 –durante el Trienio Liberal– se reinauguraba la línea Madrid-Bayona de Francia, con nueve carruajes que realizaban el servicio. Se trataba de una carretera amplia, con buen firme, arbolada, con numerosos puentes para salvar los ríos que la cruzaban, y dotada de frecuentes paradores, ventas y mesones, aunque, las guerras carlistas del XIX ralentizaron un mayor desarrollo de ésta y de otras muchas infraestructuras.

Al mismo tiempo, y aunque no se vio definitivamente inaugurada hasta 1968, ya desde 1926 se iniciaron las obras de construcción del ferrocarril directo a Madrid, que formaba parte del Plan Guadalhorce de Ferrocarriles de Urgente Construcción (así llamado por el entonces Ministro de Fomento, Rafael Benjumea, Conde de Gua-

¹ BORRO FERNÁNDEZ, J.: “El Camino Real de Francia: ventas, posadas y bandoleros”, *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 255 (2018).

² CRUZ, Fray V. de la: *Burgos, puentes y caminos*. Caja de Ahorros Municipal, 1979, p. 36.

dalhorce). Todas estas obras públicas supusieron nuevas oportunidades para la comarca, atrayendo trabajadores de regiones alejadas como Andalucía o Portugal, y así llegaron los *carrilanos*, localismo empleado para referirse a aquellos trabajadores que acarreaban piedra para la vía. Los conflictos asociados a la construcción del ferrocarril no tardaron en producirse, y tenemos noticia de un capataz asesinado por robo en Ruyales del Agua³ durante el mes de junio de 1930, al que pretendían robar cinco mil pesetas que había cobrado para emprender un viaje al extranjero; e igualmente de otro suceso en Fontioso⁴, donde en noviembre de 1931 mataron literalmente a palos y pedradas a dos obreros portugueses que trabajaban en la construcción del ferrocarril, debido a una más que acalorada discusión tabernaria.

En Quintanilla de la Mata, su venta o parador del Maragato –actualmente restaurada–, acogía a visitantes ilustres, que pernoctaban entre sus muros para descansar en aquellas interminables y polvorientas jornadas. Por la firma de uno de sus poemas en euskera, «Aranzazu-ko Ama-ri»⁵, dedicado a la Virgen de Aránzazu, sabemos que el célebre Padre Pío María Mortara se alojó en Quintanilla (pensamos que en el citado parador) el día 12 de mayo de 1892. Este inquieto religioso, fue un lingüista italiano (1851-1940), establecido en el País Vasco. En realidad se llamaba Edgardo Mortara y había nacido en el seno de una familia judía de Bolonia, ciudad italiana que entonces formaba parte de los Estados Pontificios, siendo Papa Pío IX. Bautizado a hurtadillas por un sirviente católico, fue sustraído –raptado– del hogar paterno, y llevado a Roma para ser educado. Fue ordenado sacerdote por el propio Pío IX. Formó parte de los Canónigos Regulares Lateranenses (Agustinos), recalando en Oñate en 1884, atraído por la lengua vasca, que estudió largo tiempo. Colaborador de *Euskal-Erria* (1882-1892) y de otras publicaciones vascas, escribió poesía en euskera, principalmente religiosa, sermones y varios trabajos como *El Bascuence y el sánscrito*, *El Bascuence en el extranjero*, *La Euskal Erria y el Tirol austríaco* e *Idiosincrasia y germanismo del idioma bascongado*. Firmante de un llama-

³ *Diario Palentino*, 3 de junio de 1930

⁴ *La Opinión*, 26 de noviembre de 1931

⁵ *Revista vasca Euskal-Erria*, tomo XXVI (1892), p. 427 en Gallica, BnF. Retrieved from: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9764547j>

miento en favor del euskera en 1899, en 1911 se trasladó a Lieja (Bélgica), donde pasó los últimos años de su vida.

También nos da cuenta de sus penurias en diligencia por estos lares el conocido escritor danés Hans Christian Andersen, famoso por sus cuentos para niños, como colofón a su viaje por la España de 1862. Procedía de El Escorial, hasta donde había llegado en tren desde Madrid. Se lamenta de las interrupciones de la línea férrea a Francia, y para llegar hasta Burgos –en realidad tan solo hacía dos años que se había inaugurado la vía férrea entre Valladolid y la capital burgalesa– cambia

el confortable vagón de tren por una estrecha diligencia, en la que deberíamos aguantar hasta la madrugada. El paisaje a nuestro alrededor estaba nevado, el viento entraba silbando por los intersticios y rajadas del miserable coche (...) que daba bandazos como si fuese a volcar⁶.

Se pregunta Andersen si está realmente en España, en un país cálido (tópico generalizado que se mantiene invariable hasta nuestros días). Tuvo suerte el escritor, pues llegó hasta Sanchidrián, en Ávila, donde tomó un tren que suponemos lo trasladó hasta Valladolid, desde donde llegó a Burgos, alojándose en la Fonda de la Rafaela, situada en la calle de Vitoria, donde además de insinuárseles unas desvergonzadas criadas, él y su acompañante estuvieron «a punto de sacar billete para el gran viaje a la eternidad, pues casi morimos atufados» por la combustión de un brasero. No obstante, al margen de estas circunstancias, Andersen abandonó la ciudad castellana unos pocos días antes de la Navidad de 1862.

Volviendo a tierras lermañas, el mesonero conocido como *El Maragato* era Tomás Otero Abendaño, que en el *Indicador General de la Industria y el Comercio de Burgos* de 1894 aparece, junto a Simón de Haro Santillán como propietarios de posadas en Quintanilla de la Mata. La venta se cita como un hito del Camino Real a su paso por la comarca arlanzeña:

En cada pueblo hallamos un perfil arisco, marcial. Casas viejas, con aspilleras; pajares redondos como fortines; paradores propicios a la conspiración, con nombres de andanza barojiana. “Parador del Mara-

⁶ ANDERSEN, H. C.: *Viaje por España*. Alianza Editorial, Madrid, 2004, pp. 306 y ss.

*gato”, dice uno en Quintanilla de la Mata. “Parador del Riojano”, otro de Lerma. “Fonda del Fanfarrón”, me dicen que hay también. El paso por Bahabón de Esgueva y Gumiel de Hizán es decididamente evocador. Unos paredones sostienen la ruina del recuerdo (...)*⁷.

También lo citaba Próspero García Gallardo, poniendo sobre el papel las palabras del pintor Marceliano Santamaría, abanderado de la gastronomía burgalesa, que siempre se refería enfáticamente a que las mejores patatas con bacalao de Europa se preparaban en la «Venta de la Petra» de Revillarruz, mientras que las mejores perdicines escabechadas del Mundo se servían en el mesón del Maragato –entonces ya inexistente– en Quintanilla de la Mata⁸.

Pero el tráfico viario se intensifica, y en 1929 aparece recogido en el libro de difuntos de la parroquia la primera víctima de «accidente automovilístico» en Quintanilla de la Mata. En efecto, Luis Hoyuelos, bracero de 24 años, que probablemente se encontraba trabajando en labores agrícolas en el pueblo, fallece atropellado en el Risco. De esta forma, las terribles cifras de mortalidad infantil (un 42% en Quintanilla, entre 1915 y 1929⁹), empiezan a bascular también hacia los accidentes de tráfico, con un sinfín de percances automovilísticos: colisiones, salidas de la vía y sobre todo atropellos, al menos nueve de ellos mortales entre 1940 y 1976.

Tras la Guerra Civil se mejora el firme de la carretera a su paso por Quintanilla, hicieron falta 480 metros cúbicos de piedra caliza muy dura y de excelente calidad para reparar el firme en los kilómetros 196 y 197, correspondientes al paraje del Risco¹⁰. Además, se mejoró el encintado de bordillos de granito, que debía ser de igual o mejor calidad que el procedente de las canteras de Mingorría, en Ávila, y que debía tener unas medidas de 1 por 0.30 (altura) por 0.14 m (espesor). Aunque han ido desapareciendo, siendo reutilizados para otros usos, todavía es posible encontrar semienterrados trozos de este encintado de granito en los antiguos tramos de la carretera nacional; del mismo modo también se reaprovecharon para colocar en los

⁷ ONTAÑÓN, E.: *El Sol*, 7 de mayo de 1929.

⁸ *Diario de Burgos*, 6 de noviembre de 1970.

⁹ AMQM. Libros de Difuntos, años 1915-1929.

¹⁰ AHPBu. Sección de Obras Públicas, 1948. Proyecto de doble riego superficial bituminoso en la variante de «El Risco».



Fig. 1. Antiguo trazado de la carretera de Francia por el Risco Viejo.
Jesús Borro Fernández (2017)

corrales cercanos, como en las *tenadas de la Sierra*, donde se aprecian perfectamente encajados en algunos lienzos estos bordillos alóctonos de granito gris. Un nuevo trazado más seguro por el denominado *Risco Nuevo* se abriría al tránsito a principios del año de 1947, después de tres años de obras.

LAS ALCANTARILLAS Y LOS PEONES CAMINEROS

Del trazado original del Camino Real de Francia, de finales del siglo XVIII, se conservan unas interesantes alcantarillas o tajeas de cuidada mampostería, que los ingenieros debieron construir en ciertos puntos para facilitar el paso de las corrientes de agua para que no se anegara la carretera en época de lluvias. La primera de ellas, en el tramo que nos trata, se ubica muy próxima a la rotonda que da acceso al pueblo de Quintanilla de la Mata, en el PK 197,500 del antiguo trazado, y que aún mantiene la función original para la que fue construida, con ciertos retoques de hormigón; la siguiente en sentido Madrid se encuentra ya después de la dificultosa subida al Risco, a 3.000 metros de distancia de la primera, aunque hay testi-

monios de otra que se encuentra enterrada al inicio de la subida. Esta segunda alcantarilla se halla semienterrada y en serio peligro de desaparición, de hecho en una de sus dos caras ha sido taponada con piedras y apenas se distingue.

La tercera y cuarta alcantarillas se encuentran muy cercanas a la caseta del caminero, actualmente en ruina, que se ve pintarrajeada y fantasmal desde la autovía, cercana a la desaparecida venta de La Tórdiga, ya en el término de Fontioso. El aislamiento de ambas tajeas ha ayudado a su excelente conservación: ubicadas respectivamente a 4.500 y 4.600 metros de la citada en primer lugar, ambas tienen una luz de 80 cms., aunque la que hemos denominado como «cuarta» es de mayores dimensiones, 80x80 cms., frente a los 80x35 cms. de la tercera. Su buena conservación, y el hecho de que ya no corran aguas de escorrentía por ella, han propiciado incluso la *ocupación humana* de la misma, hallándose restos de botellas y utensilios empleados por vagabundos que han preferido pernoctar en el interior de la tajea, antes que en la propia caseta del caminero, desprovista de tejado. Hay que añadir que junto al mojón en forma de prisma triangular que marca el límite de los términos de Quintanilla y Fontioso (a 4.100 metros de la primera alcantarilla) localizamos igualmente una minúscula tajea, apenas un sumidero, taponada con las piedras de desecho de la finca agrícola próxima, con una luz de 66 cms., y que, como hemos dicho, se encuentra semienterrada. Conviene indicar que todas ellas se señalizan a cada lado de la carretera con sendos mojones cónicos de piedra caliza de la zona, extraída en las “improvisadas” canteras a cielo abierto que aún pueden verse desperdigadas por doquier en los parajes del Risco.

Durante muchos años ejerció el oficio de peón caminero en esta caseta don Pedro Arnáiz García, que se ocupaba de cuidar a pie el estado del camino correspondiente aproximadamente a una legua. Aunque la construcción de las primeras casetas de camineros data de mediados del siglo XIX, hasta 1909 no se reglamentó su trabajo, estableciéndose en 1900 el primer reglamento pensado para los vehículos automóviles. La caseta del caminero de Quintanilla-Fontioso incorporaba incluso un pozo en su exterior, que hoy a duras penas se conserva. Se encontró habitada por la familia Arnáiz hasta 1953, cuando fueron sustituidos por un caminero de Villalmanzo, un tal Sierra, por lo que la caseta es conocida popularmente como «la Sierra». Con una única planta de unos 200 metros cuadrados, al cam-



Fig. 2. Alcantarilla nº 4, muy cercana a la caseta del Sierra.
Jesús Borro Fernández (2017)

biar el trazado de la carretera en el Risco en 1947, debieron cambiar la puerta principal de la caseta de lado, pues el camino continuó pasando por el lado opuesto. Los testimonios de la época (primeros años cincuenta del siglo XX) son que –aparte de los carros con destino a la feria de Lerma– el paso de vehículos a motor era muy exiguo, limitándose prácticamente al coche de línea de las diez horas, que bajaba hacia Aranda, y del *correo* de las quince horas, que subía hacia Burgos. El intercambio de la correspondencia se producía en la caseta. Además, era frecuente que los coches se detuvieran para llenar de agua sus radiadores, agua que se extraía del mencionado pozo artesiano.

La figura del caminero nació como una especie de guarda o policía del camino. El Reglamento de Camineros de 1842 establecía las categorías y condiciones para acceder a este Cuerpo, así como las obligaciones, vestuario, sueldos, premios y sanciones. Las únicas categorías eran las de peón caminero y peón capataz; en 1842 también se establecían unas condiciones de edad para el ingreso, entre los 20 y los 35 años. Se les exigía leer y escribir, lo que no era nada frecuente en la época, y también certificaciones de buena conducta, o de estar licenciado del ejército, por lo que es bastante habitual encontrarlas dentro de sus expedientes personales. Muchos de ellos

servieron en el ejército durante las guerras carlistas (o como eran llamadas entonces, *guerras civiles*) particularmente en la de 1872-76, por la que algunos de ellos llegaron incluso a ser condecorados. Así, en nuestra provincia de Burgos, encontramos a Pedro Alonso Cabezón (1851-1920), natural de Castrillo Matajudíos, que entraba en Caja de Reclutas en septiembre de 1871, pasando al Regimiento Sevilla nº 33, hallándose en las acciones bélicas de Tolosa, ermita de Santa Bárbara, Montejurra, etc. Fue herido y ascendido a sargento, concediéndosele la medalla de Alfonso XII; ingresaba en el Cuerpo de Camineros en 1886 y enseguida ascendía a capataz. Igualmente, Jacinto Arranz Aguilar (1852-1920), caminero de los kilómetros 88 al 91 de la carretera de Valladolid a Soria, natural de Fuentecén, acreditaba una brillante hoja de servicios de 5 años, 2 meses y 12 días; poseyendo la Cruz Roja sencilla del mérito militar, en recompensa por la acción del 12 de septiembre de 1875 contra los carlistas en Sangüesa. Además contaba con la medalla de Alfonso XII con el pasador de Seo de Urgel¹¹.

Aunque también había camineros que no eran ejemplo de buena conducta, como el destinado a los kilómetros 9 a 12 de la carretera de Villahoz a Pampliega, que a los dos meses de tomar posesión en el cargo ya recibía una seria queja desde Tordómar, dirigida al ingeniero jefe, donde se citan amenazas textuales del caminero de referencia como «si no me hacen capataz, mango la chapa y a don Diego lo mato», lo que unido al abandono de su tramo de trabajo sin permiso, le valdría el traslado (más bien, destierro) a la carretera de Santander, con residencia en Cabañes de Virtus, donde no se presentó, lo que fue motivo de su baja forzosa en 1913, poco más de un año después de su nombramiento como caminero.

En 1927 el salario del peón caminero era de cuatro pesetas diarias, *excusa* por la que Benito Abad Antón, destinado en Fuentespina, solicita un subsidio por «tener nueve hijos que alimentar». En 1940, el jornal aumentaba hasta las seis pesetas diarias y el peón Mariano Alonso Temiño solicita su pensión tras el retiro (con 79 años), que se establece en el 70% de ese jornal diario. Muchos camineros (la mayoría) fallecían en activo, y otros al poco tiempo de retirarse con edades que oscilaban entre los 70 y los 80 años. En 1944 los peones cobraban 217 pesetas al mes, mientras que los capataces ganaban

¹¹ AHPBu. Caja 811 de Obras Públicas, Exp. 112 y ss.

cantidades variables a partir de las 279 pesetas, y los celadores (había tres en toda la provincia) estaban en torno a las 400 pesetas mensuales. En enero de dicho año la provincia se subdividía en cuatro secciones con 41 capataces, 154 peones camineros, 33 peones retirados y 3 celadores, cuya nómina conjunta suponía 52.093,64 pesetas mensuales¹².

Los peones camineros no podían ausentarse nunca de su *trozo*, y por tanto vivían sujetos a su tramo de carretera y hasta 1914 tenían obligación de trabajar incluso los domingos. Previamente, un Real Decreto de 25 de junio de 1852 había ordenado la construcción de casetas o casillas para su alojamiento, que debían proyectarse para dos camineros (ser dobles) y de construcción económica. Además, por su situación de aislamiento, deberían tener agua disponible cerca de la casilla, por lo que se proyectaron pozos anexos en muchas de ellas. La opinión general de los ingenieros a finales del siglo XIX, era que los camineros debían residir en casillas aisladas, evitando hacerlo en las poblaciones, para no incurrir en compadros y amistades con personas a las que probablemente tuvieran que denunciar con posterioridad. La mayor parte de estas casillas responden al espartano diseño que llevó a cabo el ingeniero Lucio del Valle en 1859, con muy escasas variaciones. A este mismo modelo de una única planta rectangular y un patio trasero, aprovechado para estabular ganado, pertenece también la caseta del Sierra en Fontioso-Quintanilla, a la que nos acabamos de referir, y que dependía del capataz de Bahabón de Esgueva.

En el entorno de la villa de Lerma encontramos igualmente tres casetas de caminero consecutivas en la antigua carretera de Lerma a la Estación de San Asensio (actual carretera de Salas, BU-904). Las tres son idénticas en ejecución, aunque su estado de conservación difiere notablemente: la primera a las afueras de la pedanía de Santillán (PK 4.2) y la de Puentedura (PK 16.2, cedida al pueblo) presentan un aceptable estado, con el reseñado patio trasero; la de Santillán aún se emplea para custodiar aperos del Ministerio de Fomento relacionados con la seguridad vial. Sin embargo, la caseta de Quintanilla del Agua (PK 10.0) tiene hundido su tejado a pesar de la solidez de su fachada y recercos calizos. Todas ellas responden al citado canon de aislamiento, aunque no tanto como la de Quinta-

¹² AHPBu. Caja 812 de Obras Públicas, en tabla anexa al final del artículo.



Fig. 3. Caseta del caminero de Puente de Dura. Jesús Borro Fernández (2017)

nilla-Fontioso, situada a casi una legua del núcleo habitado más cercano.

La figura del peón caminero o *cantonnier* fue glosada, al tiempo que denostada, por algunos viajeros franceses, como el Barón Jean-Charles Davillier, que en su «Viaje por España» los describía *armados* con pico, pala y escopeta, grandes fumadores (de ahí el dicho «fumar como un carretero») y con fama de perezosos:

Les peons portent ordinairement à leur chapeau une large plaque de cuivre indiquant leur profession; outre la pioche et la pelle, il sont presque toujours à côté d'eux une escopeta, ou bien un vieux retaco, fusil court, armes rouillées, mais qui leur suffisent cependant pour tenir en respect les rateros. On donne ce nom aux voleurs isolés, aux maraudeurs à l'affût d'un larcin quelconque, comme on en rencontre un peut dans tous les pays: le ratero est souvent un apprenti bandido, un voleur amateur que l'occasion a fait larron [por ladrón].

Le cantonnier espagnol est presque toujours grand consommateur de cigarettes, et bon nombre d'entre eux nous ont paru décidés de la fatigue. Quel est le voyageur qui ne l'a pas vu transporter, sans jamais se presser, un peu de sable ou quelques petites pierres dans une petite corbeille de jonc qu'il tient par les deux anses, appuyée sur un de ses genoux; car l'usage de la brouette lui est ordinairement

*inconnu. Arrivé au terme de sa course, on le voit déposer avec soin son fardeau dans une ornière, qu'il finit quelquefois par combler*¹³.

Sin ánimo de generalizar, estos testimonios concuerdan con los recogidos en la zona, donde se asegura que el peón caminero nunca se quitaba la chaqueta para trabajar, de donde surge la chanza «más vago que la chaqueta del caminero». A pesar de todo, hay que recordar que en aquellas épocas de enorme carestía, y pese a la precariedad de su sueldo, el caminero disponía de una asignación fija mensual, al contrario que los agricultores y ganaderos (el principal sector productivo de la autarquía), a quienes, en la mayoría de las ocasiones sólo les quedaba el recurso al rezo y a la rogativa para mejorar la productividad de sus cosechas, y muy probablemente habría que entender que la envidia fuera el origen de estos chascarrillos tan propios del campo castellano.

CONCLUSIONES

Hemos querido recordar el antiguo paso de la carretera de Francia por el Risco de Quintanilla de la Mata, recordando alguna de sus ventas y de sus visitantes ilustres, y al mismo tiempo desempolvar las viejas infraestructuras viarias, y más en concreto, alcantarillas o tajeas ejecutadas en fina sillería como parte de las obras públicas asociadas a dicha carretera. La inmediatez de la ruinoso caseta del caminero de Quintanilla-Fontioso en dicho paraje del Risco, nos ha llevado a ponerla en relación con las casetas más próximas a ésta en localidades como Santillán, Quintanilla del Agua o Puentedura, y que presentan un aspecto mucho más lucido. Finalmente, nos hemos referido al desaparecido Cuerpo de Peones Camineros aludiendo a ciertas anécdotas históricas recogidas en las hojas de servicios de alguno de ellos, y recurriendo igualmente a los tópicos que recaían sobre este Cuerpo, que como generalidades analizadas con perspectiva podrían resultar injustos, si bien la visión de los viajeros extranjeros que les conocieron y trataron con ellos no parece desmentir este mito en absoluto¹⁴.

¹³ DAVILLIER, Baron Ch. de: *L'Espagne*. Paris, 1874, ilustré par Gustave Doré, p. 21. Retrieved from: <http://bibliotecadigital.jcyl.es>

¹⁴ Mi agradecimiento a la dirección y personal del Archivo Histórico Provincial que amablemente me atendió en mis labores investigadoras, e igualmente, a Luis, Pedro y Alfonso Arnáiz, nietos del peón caminero de Quintanilla de la Mata, que me transmitieron vivencias y recuerdos familiares.



Fig. 4. Mojonera Quintanilla-Fontioso en el Risco Viejo.
Jesús Borro Fernández (2017)

Personal en el Cuerpo de Peones Camineros, mes de enero de 1944

Sección	Apellido y nombre	Localidad	Cap.	P. Cam.	Ret.
A	García Gallo, Pedro	Gamonal	1	6	1
A	Antón, Roque	Villayuda		4	
A	Andrés, Pedro	Burgos	1	1	
A	Cuasante, Quintín	Montorio	1	6	
A	Gallo, Matías	Trashaedo	1	1	
A	Marina, Francisco	Villaescusa la Sombria	1	1	
A	Castro, José	Briviesca	1	1	2
A	Castro, Faustino	Espinosa del Camino	1		
A	Rodríguez, Buenaventura	Belorado	1	4	
B	Blanco, Andrés	Burgos	1	3	1
B	Santos, Eleuterio	Estépar	1		
B	Esteban, Esteban	Villanueva Argaño		3	
B	Pernía, Félix	Granja de Escuderos		3	
B	Martín, Máximo	Sotresgudo	1	2	1
B	Contreras, Victoriano	Sasamón	1	2	1
B	Ladrón, Feliciano	Hinestrosa		3	
B	Castro, Rafael	Castrojeriz	1	1	
B	Martínez, Martín Celador	Burgos		3	
C	Hermosilla, Severiano	Busto de Bureba	1		1
C	González, José	Oña	1	2	2
C	Castro, Darío	Valdenoceda	1	8	
C	Baranda, Gabriel	Incinillas	1	5	
C	Montoya, Luis	Bergüenda (Álava)		8	
C	Olalla, Julián	Burgos	1	2	2
C	Blanco, Florencio	Masa		4	3

Sección	Apellido y nombre	Localidad	Cap.	P. Cam.	Ret.
C	Rodríguez, Teófilo	Cilleruelo de Bezana	1	1	
C	Cano, Francisco	Villasana de Mena	1	1	
C	Peña, Mariano	Espinosa de los Monteros	1	1	
C	Peña, Facundo	Espinosa de los Monteros	1	6	
C	Díez, Cándido	Villalaín		5	3
C	Colina, Florencio	San Martín de Don		4	1
C	Zaldívar, Pedro Celador	Nofuentes		5	1
C	Barredo, Pedro	Trespaderne	1	4	
C	de la Hera, Marcelino	Quincoces de Yuso	1	5	
C	Herrán, Cecilio	Aldea del Portillo	1	2	
D	Arranz, Mariano	Aranda de Duero	1	3	1
D	Aguinaga, Andrés	Bahabón de Esgueva	1	3	
D	Requejo, Ildfonso	Valdezate		3	2
D	del Val, Francisco	Aranda de Duero	1	2	
D	Berzal, Quintín	Vadocondes	1	1	2
D	Calvo, Raimundo	Hontoria de la Cantera		2	
D	Ortega, Rafael	Cascajares de la S.	1	3	
D	Salas, Mariano	Salas de los Infantes	1	1	1
D	Mazagatos, Agapito	Puentedura	1	2	
D	Salas, Alberto	Barbadillo del Pez		2	
D	Alvarez, Andrés	Huerta del Rey	1	2	1
D	Barrio, Patricio	Peñaranda de Duero	1	5	
D	Martín, Pedro Celador	Sotillo de la Ribera	1	1	2

Sección	Apellido y nombre	Localidad	Cap.	P. Cam.	Ret.
D	Cano, José	Moradillo de Roa	1	5	2
D	de Domingo, Bertoldo	Baños de Valdearados	1	2	
D	Moral, Manuel	Gumiel de Hizán	1	3	
D	Maté, Santiago	San Martín de Rubiales	1	4	1
D	González, Gregorio	Roa	1	1	1
D	Alonso, Adolfo	Villovela de Esgueva	1	2	1
	Totales		41	154	33

Clave: Cap.: Capataces; P. Cam.: Peones camineros; Ret.: Retirados

FUENTES

AMQM (Archivo Municipal de Quintanilla de la Mata). Libros de Difuntos, años 1915-1929.

AHPBu (Archivo Histórico Provincial de Burgos). Sección de Obras Públicas, Cajas ns 811/812.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

ANDERSEN, H. C.: *Viaje por España*. Alianza Editorial. Madrid, 2004.

BORRO FERNÁNDEZ, J.: “El Camino Real de Francia: ventas, posadas y bandoleros”, *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 255 (2018).

CASAS NAGORE, C.: *Historia de los peones camineros* (artículo).

DAVILLIER, Barón C.: *L'Espagne*. ilustré par Gustave Doré, Paris, 1874.

Diario de Burgos, 6 de noviembre de 1970.

Diario Palentino, 3 de junio de 1930.

La Opinión, 26 de noviembre de 1931.

Revista vascongada Euskal-Erria, tomo XXVI (1892), en Gallica, BnF.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, M. C.: *Historia de Burgos (IV, 2). Comercio, Transporte y Comunicaciones*. Caja de Burgos, 2005. Págs. 372 y ss.

VALENTÍN DE LA CRUZ, Fray. *Burgos, Puentes y Caminos*. Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1979. Pág. 36.

VELASCO, M.: *Indicador General de la Industria y el Comercio de Burgos*, 1894. Pág. 80.