

Evolución de los gastos en caminos y carreteras de Navarra, 1876-1909

M.^a CARMEN ERRO GASCA

Resulta evidente la importancia que el desarrollo de las vías de comunicación tiene en la configuración de la estructura social, económica e incluso política de un pueblo. El hombre ha tenido siempre una especial predisposición a salir de su propio entorno, a comunicarse y a establecer relaciones con el exterior. Las carreteras y caminos han sido, sin duda, el medio que mejor ha facilitado esta función a lo largo de la historia.

«Los caminos, dice Pablo de Alzola, facilitan los medios de gobernar en la recaudación de los impuestos, en los servicios de orden público, de vigilancia y policía, de correos, de instrucción pública y de defensa del territorio, relacionan entre sí los centros agrícolas, fabriles y comerciales, y es tal su importancia que los medios de transporte constituyen una parte importante del capital de la nación, del que depende a veces la prosperidad o decadencia de cada comarca»¹.

Queda claro, pues, que el desarrollo de los caminos afecta a todos los sectores y ámbitos de la vida de una nación. Qué duda cabe que puede ponerse este mismo énfasis cuando se desciende al plano provincial, comarcal e incluso local. Alzola hace referencia en sus palabras a otro hecho igualmente importante: el capital destinado a la construcción y conservación de los caminos. Resulta lógico, dada su probada trascendencia, que los gobiernos hayan dedicado una buena parte de sus presupuestos a este fin.

En Navarra, al igual que en otras muchas provincias españolas, se destinó una considerable porción de capital a la consolidación de su red viaria durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX.

Ya en 1782, según afirma Luis M.^o Marín Royo, «la Diputación de Navarra se dirigió a su Majestad solicitando plena libertad en la construcción y ordenación de los caminos, lo cual le fue concedido»². Atribución ésta que se mantuvo incluso después de la ley de modificación de los fueros de 1841. La Diputación Provincial era la encargada de administrar y sufragar los gastos de construcción y conservación, «sin dar cuenta al Estado, salvo cuando afectaba a la defensa de las fronteras»³.

1. ALZOLA Y MINONDO, PABLO DE, *Las Obras Públicas en España*, Bilbao, 1899, p. 6.

2. MARÍN ROYO, LUIS M.^o, «Caminos, Postas y Correos», *Temas de Cultura Popular*, n.º 327, Pamplona.

El proceso de transmisión de la dirección del Consejo Real a la Diputación en 1782-83 ha sido tratado con detalle por MELCHOR MORAL, T., «Centralismo y autonomía. La construcción de nuevos caminos carretilos en Navarra, 1750-1784», en *Príncipe de Viana*, XLVI, 176, 1985, pp. 809-14.

3. ANDRÉS-GALLEGO, J., *Historia Contemporánea de Navarra*, Pamplona, 1982, p. 157.

El estudio de la estructura viaria de Navarra es hoy todavía un reto para el historiador. La falta de bibliografía escrita sobre el tema es evidente. Se han hecho algunos estudios someros, pero no existe ninguna monografía que lo aborde con profundidad. Este hecho puede resultar quizás desconcertante para el investigador que se inicia en la materia, pero qué duda cabe que es al menos alentador pensar en lo que todavía puede hacerse.

Dada la limitación de espacio y tiempo con las que contamos para esta comunicación, nuestro objetivo de estudio no consistirá tanto en hacer un exhaustivo análisis de la red viaria navarra, como en llevar a cabo una primera aproximación al tema, examinando los datos que se conservan en el Archivo Administrativo de la Diputación, referidos al período 1876-1909. Se analizará la evolución de los gastos durante el mencionado espacio de tiempo, haciendo especial hincapié en aquellos sectores más favorecidos por las inversiones. Nuestro objetivo no es pues llegar a conclusiones definitivas, sino describir una serie de situaciones que se suceden a lo largo del período y calibrar el gasto económico que entonces soportó la Diputación.

FUENTES ANALIZADAS

Nuestro trabajo ha consistido en el análisis de las fuentes de la Dirección de Caminos de Navarra que, bajo el epígrafe «Gastos, 1876-1909», encontramos en el Archivo Administrativo (Caja número 5243). Se trata de una serie de cuadros claros y muy bien organizados que recogen los pormenores de las inversiones en caminos y carreteras en cada uno de los años propuestos. Se sigue en todos ellos el mismo esquema: un primer cuadro nos presenta un resumen del estado global de los gastos por merindades y distritos. Consta éste de diferentes unidades: *Construcción*, donde a su vez se incluyen distintos elementos: reedificaciones importantes, contrataciones, nueva construcción, casillas de camineros y «otros conceptos». *Conservación*, en este caso los gastos no se detallan por merindades y distritos; sólo se hace por secciones (Norte y Sur). *Total Construcción y Conservación*, la suma de las dos anteriores y, *Total por todos los conceptos*, cifra que constituye la adición a la anterior de los gastos por atenciones generales de la dirección. Bajo este epígrafe se incluyen elementos tan variados como: los sueldos del personal de dirección, los sueldos de los celadores y de los invitados, las indemnizaciones de viajes, los gastos de escritorios y dibujo y los gastos de almacén.

En cuadros sucesivos se amplían, camino por camino, los datos expuestos en el primero, especificándose, para todos ellos, los gastos en cada sección.

Son varios los problemas que han surgido del análisis de la documentación. En primer lugar, como puede observarse al examinar las tablas y gráficos que adjuntamos, no se hace referencia a los datos correspondientes a 1878. Sencillamente no se encontró esta información. Se creyó, a pesar de todo, que en el análisis de un período amplio como el presente, la omisión de un año no supondría una gran deformación de los resultados globales.

En segundo lugar, nos enfrentamos con las dificultades que conlleva la falta de criterio unificado en la utilización de la terminología administrativa. Hasta 1891 se mencionan cinco merindades: Aoiz, Tafalla, Tudela, Estella y Pamplona. A partir de esta fecha se añaden Los Arcos y Huarte Araquil, aunque éstas, todo hay que decirlo, contaban con muy poca entidad, tanto desde el punto de vista de los fondos invertidos, como de los caminos a los que éstos se destinan (cuatro en el caso de Los Arcos y tan sólo dos en el de Huarte Araquil). Desde este momento comienza a hablarse de distritos en lugar de merindades.

No existe tampoco una unidad aparente en la distribución del contenido de las secciones Norte y Sur. No obstante, el esquema que más se repite es, *Sección Sur*: Aoiz, Tafalla, Tudela y *Sección Norte*: Estella y Pamplona.

Advertimos, en tercer lugar, una cierta falta de unidad terminológica entre las palabras «camino» y «carretera». Es curioso como en la sección de *Conservación* se alude exclusivamente a «carreteras», mientras que en la sección de *Construcción* comienza utilizándose el término «camino», generalizándose la palabra «carretera» en la década de los 90: 1894 en los Caminos del Valle del Roncal y Salazar, 1896 para el Camino de Puente La Reina a Tafalla, etc. El término «camino» se reserva entonces a las vías locales, municipales o de menor importancia.

Pedro García Ortega afirma al respecto, aludiendo al caso español en su conjunto, que «durante la primera mitad del siglo XIX, y aún más tarde, se usaba indistintamente la palabra «carretera» como sinónima de «camino público», e incluso de «camino ordinario», si bien con diversos matices en cada caso»⁴. Explica más adelante como fue la Ley General de Carreteras de 4 de mayo de 1877, vigente hasta 1975, la que generalizó el término «carretera» en el mismo sentido en el que hoy lo empleamos.

En cuarto lugar, el análisis de la documentación nos sugirió una posible falta de unidad en las denominaciones de los caminos.

La extensión geográfica de los mismos y su itinerario nos hacen pensar que en algunas ocasiones se alude a la misma realidad en términos diferentes. Por ejemplo, en unos casos se menciona el Camino de Estella a las Améscoas (1ª sección), en otros el de las Améscoas y en otros el de la Améscoa Alta; la sucesión existente entre las fechas de sus gastos y la realidad geográfica a la que corresponden, nos sugieren que se trata de la misma vía. En la documentación se repiten varios casos similares al anterior.

ANÁLISIS DE LOS DATOS

La documentación descrita ha sido analizada desde diferentes puntos de vista. Nos hemos centrado en primer lugar en el estudio de la evolución de los gastos en construcción y nueva construcción, así como de los gastos en conservación y los totales por todos los conceptos.

Se han establecido comparaciones entre los resultados globales de unos y otros. Los gastos en construcción constituyen, en este sentido, el 38,03 %, de los totales y, a su vez, se destinó un 84,1 % de aquéllos a obras de nueva construcción. Los gastos en conservación, por el contrario, representan un 55,07 %, es decir, más de la mitad de los fondos globales invertidos en caminos y carreteras. Por último y, por deducción, se destinó un 6,9 % de los mismos a gastos en atenciones generales de la dirección. Sus resultados, sin embargo, no son objeto de esta exposición.

El examen de la tabla número uno y de los gráficos correspondientes nos demuestra una evolución muy poco uniforme tanto de los gastos en construcción como de los fondos invertidos en nueva construcción. El paralelismo, como puede verse, es total entre ambas líneas. Este hecho resulta, por otra parte, lógico, ya que la nueva construcción constituye la parte integrante más destacada de los gastos totales en construcción. Se observa en los dos casos una vertiginosa evolución ascendente de los mismos, que culmina en 1881 y, sobre todo, en 1882. Se alcanzan en este momento cifras impensables en comparación con su exiguo punto de partida. En el caso de los gastos totales en construcción, llega a alcanzarse la astronómica cifra, para la época de que se trata, de 1.714.461,66 pesetas. Los fondos destinados a nueva construcción constituyen el 92,35 % de la misma (1.583.475,99 pesetas). Este es el momento inmediatamente posterior a la Tercera Guerra Carlista, etapa, pues, de pacificación y seguridad interna. Navarra había sido, sin duda, uno de los marcos más afectados por el conflicto bélico, por lo que resulta lógico que la actividad constructora estuviera

4. GARCÍA ORTEGA, P., *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid, 1982, p. 23.

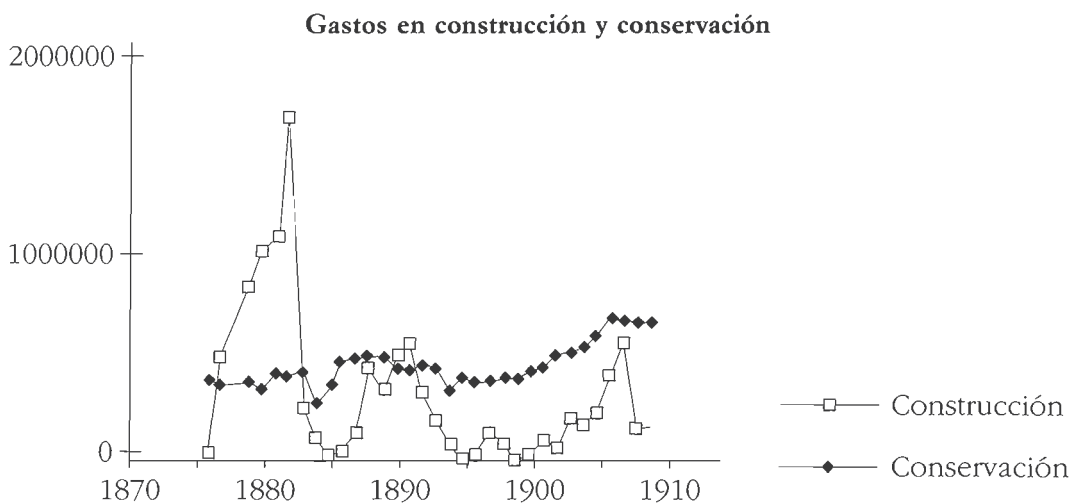
prácticamente paralizada durante el tiempo que duró la confrontación. Los gráficos corroboran este hecho. El punto de partida de ambos casos, el año 1876, momento en que se alcanzó la paz, no se caracteriza precisamente por el volumen de sus gastos, tan sólo 25.783,24 pesetas en construcción. Resulta lógico, pues, que una vez alcanzada y consolidada la paz, se iniciase una ascendente carrera constructora. Carrera que se vio, sin embargo, truncada por la catastrófica situación de la hacienda provincial, que tocó fondo en 1833. En tres años las inversiones en construcción descendieron de 1.714.461,66 pesetas a tan sólo 33.040,95 de las que se destina un 59,40 % a nueva construcción. Como puede observarse, este porcentaje también ha descendido notablemente respecto a fechas anteriores. La actividad constructora estuvo casi paralizada en algunas zonas de Navarra durante dos años aproximadamente.

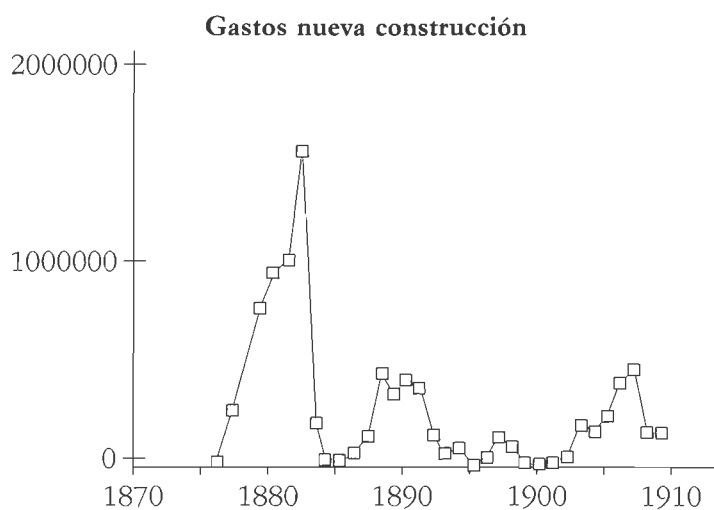
Ya en 1887 comienza a evidenciarse cierta mejoría que vaticina una nueva fase alcista que culmina en 1891 (586.363,19 pesetas en construcción). La caída, sin embargo, no tardó en hacerse sentir y, en 1895 se toca fondo nuevamente, con cifras incluso más bajas que diez años antes. Quizás resulte demasiado aventurado hacer suposiciones en este sentido, pero creemos que debe tenerse en cuenta la situación política por la que Navarra estaba atravesando. Son éstos los años inmediatamente posteriores a la «Gamazada». Probablemente las luchas por la defensa de los privilegiados fiscales del Viejo Reino hacían apartar los ánimos de otras actividades internas entre las que podía estar la construcción viaria. No hay que olvidar, por otro lado, la crisis económica que afectó de lleno a Navarra al clausurarse el mercado francés a los vinos españoles en 1892. Esta situación tan negativa para los intereses navarros se prolongó durante el resto de la centuria.

En 1899 se tocó fondo nuevamente. La situación mejoró poco en los años siguientes, salvo un ligero ascenso que culminó en 1907, aunque pronto fue seguido por una nueva caída en la etapa final de este período de estudio.

Por el contrario, al examinar los datos y la curva correspondiente a los gastos en conservación, se observa una falta casi total de contrastes. Salvo dos ligeros descensos en 1884 y 1894 y un ligero ascenso en la última etapa del período (1906 a 1909), la curva de gastos se mantiene poco más o menos en torno al medio millón de pesetas. La situación nunca llegó a tocar fondo como habíamos visto en el caso anterior e incluso se mantuvo airosa en las etapas más críticas. Es significativo también el hecho de que la cifra inicial del estudio, la correspondiente a 1876, supere las 400.000 pesetas siendo éste, como ya hemos explicado con anterioridad, un momento difícil al alcanzarse entonces la paz después de cuatro años de lucha.

Puede decirse pues que, en principio, no existe una correlación entre las curvas de gastos en construcción y conservación, aunque sí se dan algunos paralelismos entre ambas: ciertos descensos en torno a 1884-85 y 1894-95 y cierto ascenso hacia 1906-7.





Lo más significativo sin embargo, es el hecho de que la curva de gastos en conservación no se dispara hacia arriba a comienzos de la década de los ochenta, como había ocurrido en el caso de las construcción.

En segundo lugar se ha realizado una valoración del desarrollo de los *gastos de nueva construcción* por merindades y distritos. Al analizar los resultados totales de cada entidad y su correspondiente gráfico del apéndice, puede verse una clara preponderancia de Aoiz, Pamplona y Estella sobre el resto. En un segundo grupo estarían Tafalla y Tudela y, por último, Huarte Araquil y Los Arcos.

Gastos nueva construcción por merindades y distritos



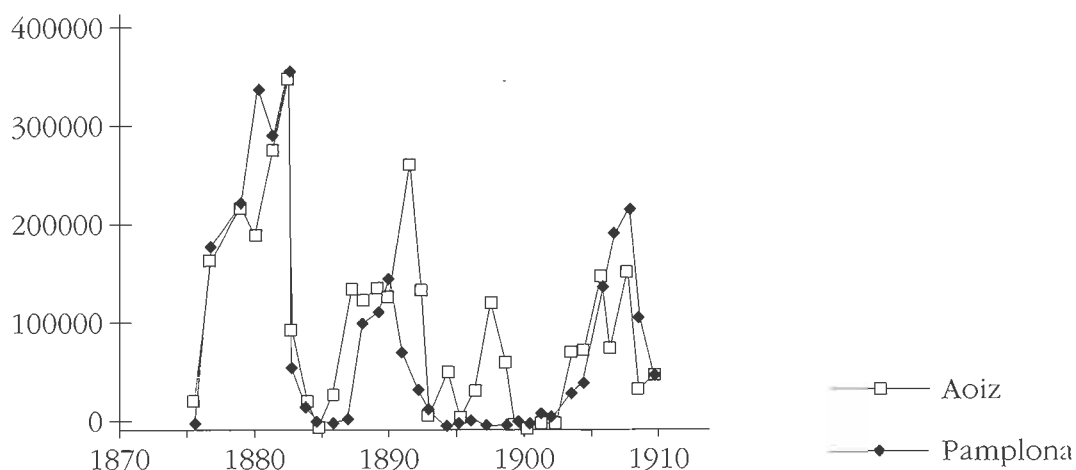
En esencia cada uno de estos elementos conserva en su línea de evolución el mismo esquema que hemos estudiado con anterioridad: un acusado ascenso en torno a 1882, un vertiginoso descenso, cierta recuperación hacia 1890-91, una nueva caída y, un nuevo período crítico que se extendería hasta casi el final de la etapa, momento en que se produce una nueva alza y su correspondiente descenso.

Este análisis por merindades y distritos queda completado con los datos que aparecen en la tabla número tres. En ella se recogen los cuatro caminos de cada merindad y distrito en los que se invierte un mayor número de fondos (en el caso de Huarte Araquil las fuentes sólo hacen referencia a dos caminos). Esta recopilación puede servirnos para detallar mejor el desarrollo de los gastos de nueva construcción en cada unidad. Centraremos nuestro estudio en las cinco merindades principales: Aoiz, Pamplona, Estella, Tafalla y Tudela, prescindiendo de Huarte Araquil y Los Arcos, por considerarse éstas poco significativas.

Aoiz es, como decíamos anteriormente, la unidad con datos absolutos más elevados. Muestra cuatro destacados períodos de alza en su evolución, uno más que en el resto (en 1897). Habría que destacar también que el ascenso de 1891 alcanza cotas

más elevadas que en las otras entidades. Los caminos más favorecidos por las inversiones son precisamente aquellos que facilitan las conexiones con Francia. A raíz del fallido intento de comunicar Navarra con el país vecino por ferrocarril, se invierten, en nuestra opinión, fuertes sumas de dinero para facilitar estas conexiones por carretera a través de los Pirineos (Roncal, Salazar, Valcarlos).

Gráfico comparativo de Aoiz y Pamplona



Pamplona es la segunda unidad con valores totales más elevados. Muestra tres períodos de alza en su evolución. Como elementos diferenciadores respecto a otras entidades, cabría destacar la prolongada «crisis» de 1894 a 1902 (se entiende crisis en este caso como falta de inversiones) y el hecho de que los valores alcistas del final del período (1907) alcancen cotas más elevadas que en el resto. Las vías más favorecidas por los presupuestos de la Diputación son aquellas que se dirigen hacia Guipúzcoa. Puede que se pretenda con ello dotar a Navarra de una salida más directa al mar y a las Provincias Vascongadas, con las que se mantenían estrechos lazos comerciales. Ya en los años finales del siglo XVIII, tenemos referencias de que en Navarra se continuaba «introduciendo vino, aceite, jabón y otras mercancías en Guipúzcoa por la carretera que estaban construyendo desde Pamplona a Irurzun, Echarrí y Betelu hasta el límite con Guipúzcoa»⁵. También hay que tener en cuenta las dificultades del terreno y al clima, que a la vez que facilitaban un mayor deterioro del firme, elevaban los gastos de las labores de construcción. Este mismo razonamiento podríamos aplicarlo al distrito de Aoiz.

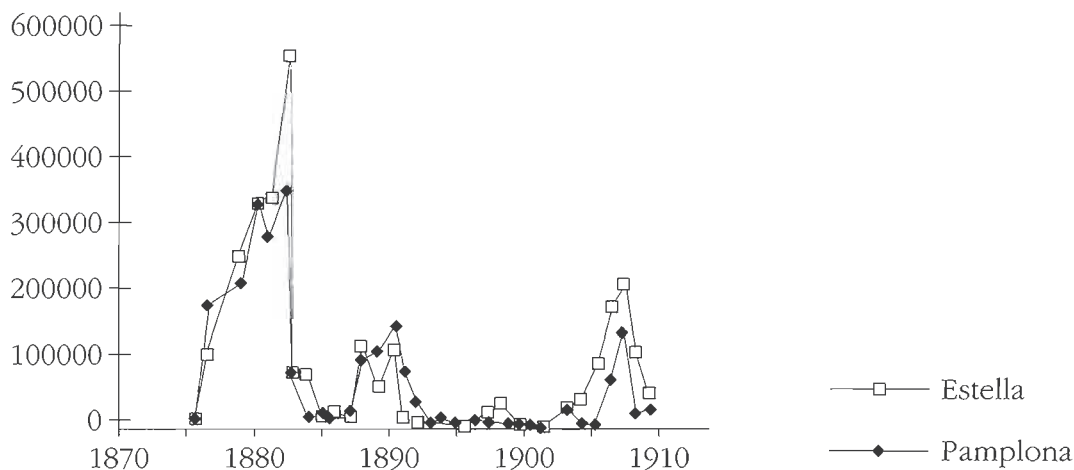
Situamos en tercer lugar a Estella, unidad peculiar respecto al resto, ya que sus cifras se disparan vertiginosamente hacia arriba desde 1877. Alcanza la cumbre en 1882, momento en que se contabilizan 585.929,05 pesetas. Si se analiza detenidamente la tabla número dos, se verá como en ninguna otra entidad se alcanzaron cifras tan elevadas en este momento o en cualquier otro del período. Esta «fiebre constructora» que se dio en Estella de 1877 a 1882 podría venir a confirmar la afirmación de José Andrés-Gallego de que en la segunda mitad del siglo XIX «la red de carreteras propiamente dichas se amplió, consolidando un segundo punto de convergencia en Estella»⁶. Pamplona había sido hasta entonces el único punto de convergencia de las

5. MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, vol. I, Madrid, 1984, pp. 257-58.

6. ANDRÉS-GALLEGO, J., *Historia Contemporánea de Navarra*, Pamplona, 1982, p. 40. Ver también su comentario y aportación gráfica al *Gran Atlas de Navarra*, vol. I y II, Pamplona, 1986.

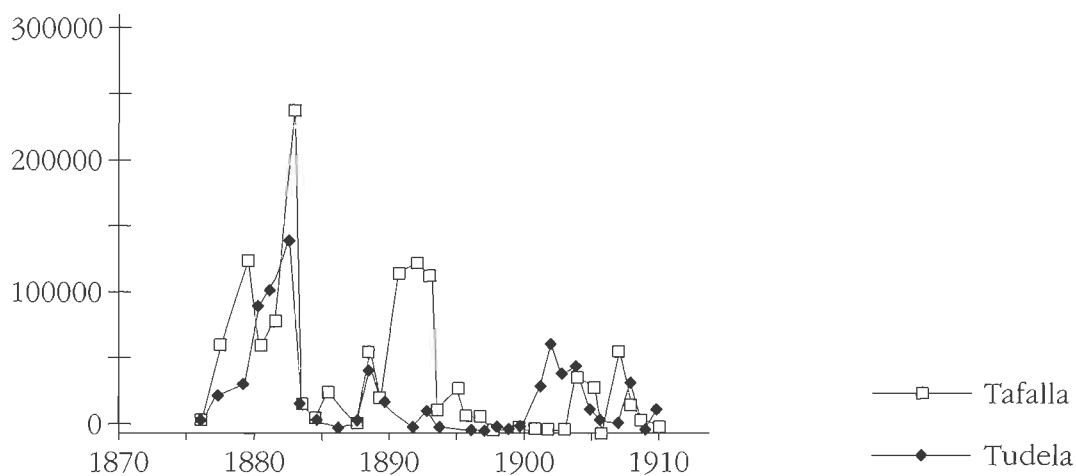
carreteras navarras. El resto de la evolución de su línea de gastos apenas presenta rasgos dignos de comentario, salvo la prolongada atonía en que estuvo sumida desde 1891 hasta 1905 aproximadamente.

Gráfico comparativo de Pamplona y Estella



Tafalla y Tudela muestran rasgos más moderados que las tres entidades anteriores. Aunque su evolución no presenta matices de gran disconformidad, sí se dan algunas evidentes asimetrías. En cuanto a Tafalla, podría citarse su elevado y vertiginoso ascenso en 1881 y 1882; más vertiginoso que en el resto, si cabe, teniendo en cuenta la caída que sufren los índices de gastos en 1880. Sería igualmente destacable la importante alza que tiene lugar entre 1890 y 1892. Tudela, por el contrario, no alcanza cifras tan considerables a lo largo del período, ni siquiera en 1881 y 82; tampoco atraviesa por una etapa alcista a principios de la década de los noventa. De hecho allí la carretera principal ya estaba construída hacía tiempo. Todo esto nos lleva también a pensar en una posible estrategia constructora de la Diputación, que intensificaba la labor en determinadas zonas en unos momentos y otros.

Gráfico comparativo de Tafalla y Tudela



APRECIACIONES FINALES

Tras este somero recorrido por la evolución de las cifras de gastos de 1876 a 1909, el lector puede tener la sensación de encontrarse ante un terreno árido y una exposición excesivamente descriptiva. Quizás es así. Nuestro propósito era tan sólo realizar una primera aproximación al tema, describiendo las fuentes encontradas y haciendo algunas sugerencias que esperamos puedan dar pie a no muy lejanas investigaciones en la materia. Por lo demás, deseamos haber logrado ser fieles a nuestro objetivo a lo largo de la exposición.

Hay, sin embargo, antes de terminar, algunas ideas que nos gustaría remarcar. En primer lugar, la importante labor constructora que se llevó a cabo prácticamente en la totalidad de Navarra a comienzos de la década de los ochenta, actividad que no volvió a tener parangón en el resto del período.

Aoiz fue la entidad con la actividad más digna de mención. En los años en los que las otras unidades prácticamente tocan fondo, Aoiz logra matener índices de gastos bastantes considerables.

En segundo lugar, remarcar la disparidad existente entre las líneas de gastos en construcción y conservación. Esta desigualdad podría estar determinada por el hecho de que la construcción, y sobre todo, la nueva construcción, dependen directamente de una serie de factores que no afectan tanto a la conservación. Nos referimos a factores como acontecimientos políticos, nuevas necesidades de comunicación, el comercio y las relaciones económicas en su conjunto. Todo ello da lugar a momentos de fuertes inversiones en la construcción de caminos y carreteras, seguidos por otros de una casi total inactividad, a juzgar por los gastos registrados sobre todo en zonas donde las carreteras ya eran abundantes. No hay que olvidar, por otro lado, el terreno que el ferrocarril va ganando en territorio navarro.

TABLA 1

Año	Gastos nueva construcción	Total construcción	Total conservación	Total por todos conceptos
1876	23.700,18	25.783,24	414.615,20	486.272,26
1877	271.507,43	527.445,49	382.238,22	959.379,54
1879	788.614,37	873.362,15	393.095,12	1.334.793,00
1880	953.003,02	1.040.389,15	364.873,88	1.473.576,60
1881	1.029.075,48	1.127.661,99	433.941,11	1.632.784,63
1882	1.583.475,99	1.714.461,66	426.198,40	2.227.795,07
1883	217.667,20	255.777,72	451.528,50	788.883,49
1884	30.763,34	100.872,55	289.581,36	450.817,31
1885	19.628,85	33.040,95	384.135,24	476.515,01
1886	52.411,55	53.836,36	493.736,99	612.043,26
1887	140.234,68	143.071,30	514.766,46	721.725,25
1888	456.169,37	456.169,37	524.630,44	1.052.293,36
1889	353.305,87	355.923,91	528.152,73	954.702,15
1890	424.347,42	532.566,46	473.606,60	1.075.977,99
1891	393.250,85	586.363,19	469.000,23	1.123.991,19
1892	145.135,63	358.409,92	490.803,90	915.863,15
1893	57.218,20	215.582,93	469.247,35	751.126,08
1894	85.840,62	90.342,24	350.064,66	501.886,17
1895	3.470,05	10.022,14	419.133,56	489.167,88
1896	49.057,69	51.609,80	399.970,65	509.879,25
1897	143.505,62	145.765,93	414.397,47	616.852,63
1898	95.342,94	95.342,94	422.630,38	572.589,90
1899	5.992,88	8.193,38	417.533,87	480.874,65
1900	1.573,52	36.451,89	450.845,12	521.705,75
1901	12.295,11	101.854,01	479.933,44	635.689,47
1902	52.404,38	69.774,39	532.870,09	663.719,55
1903	211.063,11	222.947,33	558.850,12	835.139,63
1904	173.260,46	180.746,75	574.795,18	808.634,83
1905	257.074,36	259.112,98	630.503,04	943.609,08
1906	421.518,67	421.518,67	722.194,41	1.199.222,25
1907	485.588,05	601.251,62	707.099,17	1.363.130,30
1908	176.781,52	176.781,52	699.919,15	930.253,08
1909	164.799,91	168.234,04	701.414,41	917.811,44
Total	9.279.078,32	11.040.667,97	15.986.306,45	29.028.705,20

TABLA 2. Gastos de Construcción por Merindades y Distritos

Años	Aoiz	Tafalla	Tudela	Estella	Pamplona	Los Arcos	H. Araquil
1876	18.579,15	0,00	0,00	7.204,09	0,00	0,00	0,00
1877	163.011,25	61.463,16	19.401,99	103.986,20	179.582,89	0,00	0,00
1879	224.989,98	131.137,38	30.557,01	262.199,04	224.478,74	0,00	0,00
1880	193.531,21	57.801,00	94.678,13	347.862,32	346.516,49	0,00	0,00
1881	281.081,33	83.576,23	114.514,22	355.587,57	292.902,64	0,00	0,00
1882	360.318,81	253.708,57	147.517,62	585.929,05	366.987,61	0,00	0,00
1883	95.655,32	15.264,73	12.974,90	72.504,23	57.378,54	0,00	0,00
1884	20.303,89	4.725,97	3.287,55	68.673,69	3.881,45	0,00	0,00
1885	0,00	27.433,89	0,00	2.229,96	3.377,10	0,00	0,00
1886	28.863,26	12.617,33	0,00	12.355,77	0,00	0,00	0,00
1887	133.865,35	2.836,62	0,00	6.369,33	0,00	0,00	0,00
1888	121.745,01	59.256,92	50.190,45	121.920,45	103.056,54	0,00	0,00
1889	137.812,33	22.585,45	29.059,36	50.892,63	115.574,14	0,00	0,00
1890	129.689,45	125.672,99	4.948,36	118.859,45	153.396,21	0,00	0,00
1891	272.966,99	129.727,02	427,10	0,00	75.207,36	58.703,70	49.331,02
1892	140.447,10	122.655,87	15.746,18	0,00	35.788,22	19.552,26	24.620,29
1893	9.033,05	17.903,89	0,00	0,00	4.140,14	33.812,67	150.693,18
1894	55.060,41	29.593,22	0,00	5.353,46	335,15	0,00	0,00
1895	6.552,09	2.909,50	0,00	0,00	560,55	0,00	0,00
1896	36.452,37	4.327,18	0,00	2.552,11	8.278,14	0,00	0,00
1897	125.767,82	0,00	0,00	19.998,11	0,00	0,00	0,00
1898	65.602,25	0,00	0,00	29.740,69	0,00	0,00	0,00
1899	3.092,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.101,18
1900	0,00	0,00	34.878,37	0,00	0,00	0,00	1.573,52
1901	0,00	0,00	67.342,76	0,00	12.295,11	22.216,14	0,00
1902	0,00	2.491,33	46.489,93	1.629,35	9.468,94	8.010,28	1.684,56
1903	77.355,15	40.545,36	48.622,04	20.801,20	35.623,58	0,00	0,00
1904	80.266,92	33.153,34	16.495,87	3.442,96	47.373,66	0,00	14,00
1905	156.574,71	0,00	5.065,07	1.409,89	96.063,31	0,00	0,00
1906	79.195,39	65.063,45	7.438,75	72.737,58	197.083,50	0,00	0,00
1907	162.082,50	23.019,13	40.519,49	147.738,67	227.791,83	0,00	0,00
1908	39.805,58	4.890,45	422,20	18.433,54	113.229,75	0,00	0,00
1909	55.745,06	8.461,40	17.617,97	30.854,83	55.554,78	0,00	0,00
Total	3.275.445,93	1.342.821,38	808.195,32	2.471.266,17	2.765.926,37	142.295,05	233.017,75

TABLA 3. Gastos de Construcción por Caminos. Totales

Camino	Merindad	Total gastos
Camino del Valle del Roncal	Aoiz	489.188,64
Camino del Valle de Salazar	Aoiz	425.879,03
Camino de Huarte a Burguete por Zubiri	Aoiz	323.805,84
Camino de Roncesvalles a Valcarlos	Aoiz	310.084,64
Camino de Estación Caparroso a Carcastillo	Tafalla	96.636,59
Camino del Valle de Orba	Tafalla	84.747,27
Camino de Tafalla a Miranda	Tafalla	82.925,41
Camino Estación de Milagro-Carretera Madrid	Tafalla	81.322,87
Camino de Puente la Reina a Lezáun	Estella	297.832,59
Camino de Estella a las Améscoas	Estella	294.773,00
Camino de Lodosa a Los Arcos	Estella	167.595,64
Camino de Urbiola al Puente de Ancín	Estella	140.780,40
Camino de Tudela a las Bardenas	Tudela	116.459,57
Camino de Ablitas por Cascante a Fitero	Tudela	95.025,10
Camino de Fitero al km. 288 de la de Madrid	Tudela	76.238,75
Camino de Mélida al puente de Caparroso	Tudela	67.284,28
Camino de la Ulzama	Pamplona	192.398,51
Camino de Echarri-Aranaz a Lizarrusti	Pamplona	170.943,21
Camino de Errazu a la frontera	Pamplona	167.972,28
Camino de Goizueta a Hernani	Pamplona	162.878,59
Camino de Lazagurría por Torres a Aguilar	Los Arcos	29.252,62
Carretera de la vía del carro por Milagro y Azagra a San Adrián (2.ª)	Los Arcos	19.166,30
Carretera de Logroño	Los Arcos	5.010,28
Carretera de Estella a Castilla por Lodosa	Los Arcos	449,65
Camino de Gulina	H. Araquil	14.892,95
Camino municipal de Villanueva de Araquil	H. Araquil	2.247,96