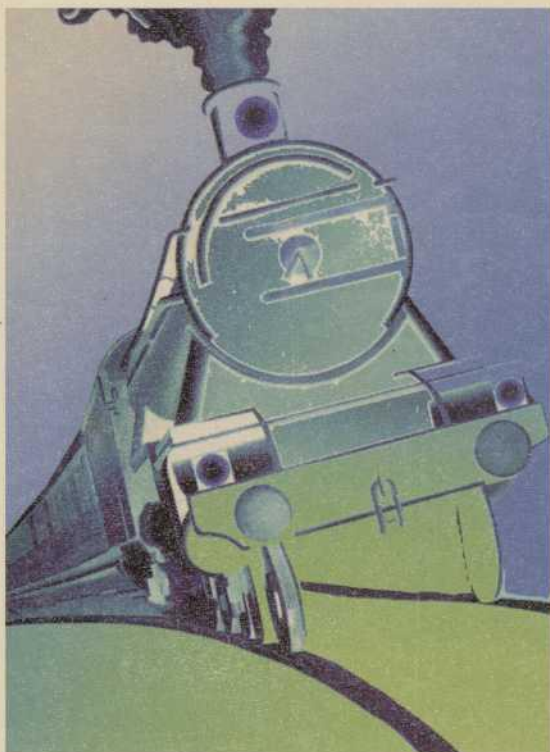




FUNDACION BBV

EL «STOCK» DE CAPITAL FERROVIARIO EN ESPAÑA Y SUS PROVINCIAS: 1845-1997



En su propósito por mejorar la información territorial sobre la economía española, la Fundación BBV y el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE) continúan trabajando conjuntamente en la evaluación y territorialización del stock de capital. Fruto de esta ininterrumpida labor durante los últimos años es también el presente estudio monográfico sobre la distribución provincial del capital ferroviario, apenas cumplido el primer siglo y medio de existencia del ferrocarril en España.

La importancia cuantitativa y cualitativa del stock de capital ferroviario justifica el esfuerzo realizado en la búsqueda y manejo de la información, hasta conseguir el grado de fiabilidad exigido a los datos que se publican. De este modo, la Fundación BBV y el IVIE mejoran y amplían el contenido de sus anteriores estudios sobre *El stock de capital en España y su distribución territorial*, aportando nueva información sobre uno de los medios de transporte decisivos en la modernización de la economía española desde el inicio de su explotación en la península.

Siguiendo la metodología ya empleada en las anteriores publicaciones sobre el stock de capital y tras un arduo trabajo de recopilación de información sobre inversiones ferroviarias, Vicent Cucarella (técnico investigador del IVIE) y los profesores de Historia Económica Jordi Palafox y Antonio Cubel (ambos de la Universitat de València) han estimado y analizado la dotación de capital ferroviario en cada provincia española, reseñando su importancia desde 1845 hasta la actualidad.

Este volumen forma parte del proyecto *El stock de capital en España y su distribución territorial*, desarrollado por el

CENTRO DE ESTUDIOS DE ECONOMIA PUBLICA
DE LA FUNDACION BBV Y EL INSTITUTO VALENCIANO
DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS

Equipo investigador del estudio
«El stock de capital ferroviario
en España y sus provincias: 1845-1997»

Dirección: Matilde Mas, Universitat de València
Francisco Pérez, Universitat de València
Ezequiel Uriel, Universitat de València

Investigadores: Vicent Cucarella, IVIE
Lorenzo Serrano, Universitat de València

Equipo técnico: Rodrigo Aragón (informática)
Daniel Escandell (informática)
Daniel Romero (coordinación)
Susana Sabater (edición)
Julia Teschendorff (edición)



FUNDACION BBV

**EL «STOCK» DE
CAPITAL FERROVIARIO
EN ESPAÑA Y SUS
PROVINCIAS: 1845-1997**

La decisión de la Fundación BBV de publicar el presente libro no implica responsabilidad alguna sobre su contenido ni sobre la inclusión, dentro del mismo, de documentos o información complementaria facilitada por los autores.

*El «stock» de capital ferroviario en España y sus provincias:
1845-1997*

© Fundación BBV

Edita Fundación BBV. Documenta

Plaza de San Nicolás, 4

48005 Bilbao

Depósito legal: M. 12.398-1999

I.S.B.N.: 84-95163-11-X

© Ilustración de portada:

INEEDIT

Imprime Sociedad Anónima de Fotocomposición
Talisio, 9 - 28027 Madrid

**El stock de capital ferroviario en España
y sus provincias: 1845-1997**

INDICE

Presentación	9
Introducción	11
Una perspectiva histórica del stock de capital ferroviario en España, Antonio Cubel y Jordi Palafox	15
El stock de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997, Vicent Cucarella	61
1. Metodología para la estimación del stock de capital	63
1.1. Métodos de estimación del stock de capital ..	63
1.2. Estimación del capital	65
1.2.1. Método del Inventario Permanente (MIP)	65
1.2.2. Vida media	69
1.2.3. Funciones de supervivencia y depreciación seleccionadas	70
2. Elaboración del deflactor	76
2.1. Fuentes utilizadas	76
2.2. Series enlazadas: metodología	80
3. Análisis de fuentes	83
3.1. Principales fuentes estadísticas	84
1845-1935	84
1940-1997	85
3.2. Distribución provincial	87
1845-1935	87
1940-1969	88
1970-1997	88

ANEXO. Fuentes y referencias bibliográficas	91
A1. Información metodológica	93
A2. Información histórica y estadística	95
 Series de capital 1845-1997.	 103
Cuadro 1. Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997. Millones de pesetas de 1990 ..	104
Cuadro 2. Stock de capital neto ferroviario 1845-1997. Millones de pesetas de 1990	134
Gráficos: Inversión y capital ferroviario (1845-1997). Millones de pesetas de 1990	
— Gráfico 1. España	164
— Gráfico 2. Andalucía	164
— Gráfico 3. Aragón	165
— Gráfico 4. Asturias	165
— Gráfico 5. Baleares	166
— Gráfico 6. Canarias	166
— Gráfico 7. Cantabria	167
— Gráfico 8. Castilla - La Mancha	167
— Gráfico 9. Castilla y León	168
— Gráfico 10. Cataluña	168
— Gráfico 11. Extremadura	169
— Gráfico 12. Galicia	169
— Gráfico 13. La Rioja	170
— Gráfico 14. Madrid	170
— Gráfico 15. Murcia	171
— Gráfico 16. Navarra	171
— Gráfico 17. País Vasco	172
— Gráfico 18. Comunidad Valenciana ...	172

PRESENTACION

Este libro es fruto del compromiso asumido por la Fundación BBV de continuar avanzando en la mejora y ampliación de las series de inversión y stock de capital público y privado en España, así como de su territorialización. Los trabajos publicados son resultado de un amplio proyecto de investigación, desarrollado por el Centro de Estudios de Economía Pública de la Fundación BBV y un equipo de expertos del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE).

El reconocimiento obtenido con la publicación de varias ediciones de las series ha sido recientemente reforzado con la mejora en la accesibilidad a ellas a través de Internet e Infovía, gracias a su inclusión en la Base de Conocimiento Económico Regional *Sophinet* (<http://bancoreg.fbbv.es>). Ahora la Fundación BBV y el IVIE han realizado con esta monografía un esfuerzo más para completar la información relativa a las infraestructuras ferroviarias. Gracias al mismo se dispone ya de series provincializadas de inversión y stock de capital ferroviarios, que hasta el momento no habían podido ser territorializadas con rigor.

En el estudio monográfico que ahora se presenta destaca el extenso período estudiado (1845-1997) que, dadas las circunstancias del ferrocarril, cubre toda la historia del mismo en España. La importancia que este medio de transporte ha tenido desde la revolución industrial y el interés que despierta en muchas personas, estudiosos o admiradores del ferrocarril, ha estimulado a la Fundación BBV a publicar esta información de manera separada y acompañarla de un estudio introductorio que la sitúe en la perspectiva de la historia económica española.

En la medida de lo posible, en el futuro se irán ofreciendo nuevos resultados provincializados en otros ámbitos, no sólo referidos al capital público sino también al privado. Con ello, la Fundación BBV ratifica su voluntad de contribuir a la disponibilidad de información estadística detallada y rigurosa de las provincias españolas.

Fundación BBV

INTRODUCCION

Las series del *stock* de capital ferroviario en España y sus provincias que contiene esta obra son un nuevo resultado del proyecto de investigación desarrollado por la Fundación BBV y el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE) sobre el *stock* de capital de la economía española, que dirijo desde hace años en colaboración con los profesores Matilde Mas y Ezequiel Uriel. Esta publicación presenta la desagregación provincial de las series de capital ferroviario durante el período 1845-1997 y completa así otro aspecto del estudio titulado *El stock de capital en España y su distribución territorial*, que se encuentra ya en su tercera edición y presenta series tanto de capital público como privado homogéneas entre sí y desagregadas por funciones o sectores.

Es preciso reiterar que la estimación de las dotaciones de capital es siempre un objetivo muy ambicioso y, teniendo en cuenta nuestras tradicionales carencias estadísticas, lo es todavía más en España. En consecuencia, resulta necesaria la prudencia en la valoración de los resultados, pues las dificultades de orden metodológico y estadístico a superar son muchas y un planteamiento riguroso obliga a resolverlas de modo paulatino. Esta es la razón por la cual hasta el momento no había sido publicada la desagregación territorial de las series de capital ferroviario, pero el avance en el desarrollo del trabajo estadístico del proyecto nos permite ahora ofrecerla.

La importancia del *stock* de capital ferroviario, tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo, justifica sobradamente el esfuerzo realizado en la búsqueda de información hasta conseguir el grado de fiabilidad exigido a nuestro trabajo. Ahora estamos en condiciones de presentar la estimación del capital ferroviario, coincidiendo con el 150 aniversario de la explotación del ferrocarril en la península (1848-1998). Debido a que las series de inversión disponible cubren toda la historia del ferrocarril en España, las series de *stock* construidas pueden considerarse completas en su

recorrido temporal. Los cuadros de inversión y stock de capital ofrecen la información por provincias y comunidades autónomas, con objeto de mantener la homogeneidad en la presentación de la información territorializada durante todo el período y con el resto de volúmenes de este proyecto. Al suministrarse los datos provinciales es posible construir otras agrupaciones de las provincias que sean más pertinentes para la investigación de períodos históricos determinados.

Un trabajo de estas características requiere un gran esfuerzo de búsqueda de fuentes estadísticas, dispersas y de difícil acceso en muchas ocasiones. En España, por desgracia, todavía queda mucho camino por recorrer para alcanzar niveles satisfactorios en cuanto a la disponibilidad y publicidad de muchos datos, sobre todo cuando nos remontamos en el tiempo. Por esa razón seguimos necesitando del esfuerzo y la colaboración desinteresada de muchas personas para poder construir series como las que aquí se presentan.

Es pues obligado agradecer, por una parte, el apoyo que nos han prestado muchas instituciones, facilitándonos el acceso a los datos que ellas mismas elaboran o que archivan en sus bibliotecas. Por otro lado, es preciso también destacar la ayuda inestimable de algunas personas, a las que hemos pedido colaboración insistentemente y gracias a las cuales hemos podido conseguir los resultados que ahora se presentan.

Entre las instituciones, debemos mencionar a las siguientes: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera, Feve, Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils d'Alta Muntanya de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y Eusko Trenbideak.

Entre las personas, deseamos hacer una mención específica a Vicente Alcaide, Xavier Domènech, Angel Checa, Andrés Gabaraín, Montse Gasol, Elena González, Jerónimo Robledo, Jesús Solana y Gema Toribio.

A todos ellos queremos expresarles nuestro agradecimiento, con la esperanza de que sigan ayudándonos a elaborar y mejorar esta información en el futuro.

Los directores del proyecto debemos agradecer a Vicent Cucarella su enorme esfuerzo y buen hacer para que el difícil trabajo estadístico desarrollado en esta monografía se haya podido completar. Por ello, Vicent Cucarella, miembro del equipo que elabora el stock de capital desde el principio, debe ser reconocido como el autor

de estas series de *stock* de capital del ferrocarril en España que ahora se publican, elaboradas con la misma metodología que otras series anteriores del proyecto.

Para valorar la dificultad del trabajo realizado, cabe destacar que la provincialización del *stock* ferroviario ha requerido reconstruir la historia de la inversión en ferrocarril de cada provincia, realizando un estudio detallado de la fecha de inauguración de cada tramo, el kilometraje y la duración de la construcción de cada una de las líneas.

La exposición de la metodología y la presentación de las series viene precedida de un estudio introductorio, que sitúa la nueva información presentada en la perspectiva de la historia del ferrocarril en España y de la abundante historiografía sobre el mismo y su papel en el desarrollo económico de los últimos siglos. Queremos agradecer a los profesores de la Universitat de València Jordi Palafox y Antonio Cubel su excelente trabajo y su colaboración para que estos nuevos materiales estadísticos —que creemos importantes— lleguen a interesar a los historiadores españoles.

Francisco Pérez
Director de Investigación del IVIE

UNA PERSPECTIVA HISTORICA DEL «STOCK» DE CAPITAL FERROVIARIO EN ESPAÑA

Antonio Cubel

Jordi Palafox

Las consecuencias de la construcción y mejora de las grandes redes de transporte sobre el aumento sostenido del producto de una economía en el largo plazo constituye un aspecto central del debate acerca de cuáles son los factores que han determinado el crecimiento económico durante los dos últimos siglos. Con carácter casi unánime, economistas e historiadores económicos se han mostrado de acuerdo en destacar la importancia crucial de la acumulación de los diversos componentes del capital físico, y entre ellos el de las infraestructuras de transporte, en el aumento de la productividad y como elemento imprescindible en el logro de una expansión económica sostenida. A pesar de las importantes precisiones realizadas en los años recientes, tanto en el terreno teórico como en el de la contabilidad del crecimiento, sobre la relevancia de otros factores, la acumulación de capital físico —como la de capital humano— sigue ocupando un lugar central en la interpretación actual de las causas determinantes a largo plazo de la senda de expansión de una economía.

La historiografía española sobre ferrocarriles no ha sido una excepción, aun cuando no siempre la atención se haya centrado en los mismos problemas concretos que preocupan a los economistas dedicados al estudio del crecimiento. Pocos temas han recibido más atención en el debate sobre el atraso relativo de una economía como la de España hasta fechas recientes que los efectos de la construcción del grueso de la red ferroviaria, elemento fundamental de la revolución de los transportes iniciada a mediados del siglo XIX¹. Desde entonces, y durante cerca de una centuria, el

¹ Entre las que sobresalen, J. Nadal (1975), G. Tortella (1976), A. Gómez Mendoza (1982 y 1989),

transporte por ferrocarril constituyó, además de una de las actividades que absorbió mayores inversiones, la opción más competitiva, en muchas ocasiones la única rentable, para desplazar mercancías y personas entre áreas geográficas alejadas. Y a pesar del aumento de la competencia de sistemas alternativos desde los inicios de la edad dorada del crecimiento económico tras la Segunda Guerra Mundial, los resultados de la innovación tecnológica de las últimas décadas, inseparable de la necesidad de acometer, de nuevo, grandes inversiones para hacer factible su utilización, han vuelto a poner de relieve su trascendencia.

La obtención de conclusiones rigurosas acerca de cuál ha sido la evolución de los ferrocarriles en España y cuál el papel desempeñado por el ferrocarril en la trayectoria seguida por su economía durante los últimos 150, años no es una labor exenta de grandes dificultades. A la nada sencilla tarea analítica de aislar sus efectos, tanto directos como indirectos, se añade la extrema dificultad de contar con la información imprescindible para poder describir, primero, los rasgos fundamentales de su trayectoria y analizar, después, estos efectos. Como en todos los países dominados por un notable grado de atraso relativo durante gran parte de la época contemporánea, la recopilación y conservación de la documentación de carácter económico no ha constituido hasta fechas relativamente recientes una de las prioridades de los agentes económicos ni tampoco de los gestores públicos. Lo cual dificulta extraordinariamente los estudios de muy largo plazo.

Así, para buena parte del período que se inicia en 1848 cuando quedó abierto el primer tramo de la red española y que finaliza con la nacionalización de las compañías ferroviarias privadas y la creación de RENFE en 1941, la información de carácter cuantitativo sobre aspectos decisivos de esta actividad y de su impacto sobre la evolución económica general está, a pesar de la indiscutible trascendencia de la labor desarrollada por un excelente grupo de historiadores económicos, llena de lagunas. Cabe esperar que futuras investigaciones lleguen a cubrir algunas de ellas, pero parece difícil pensar que puedan ofrecer, en base exclusivamente a la documentación de los archivos hoy conocidos, nuevos resultados significativos desde la perspectiva de la evolución macroeconómica. Esta ausencia de información de base en unos casos, y lo extremadamente laborioso y complejo de su sistematización con criterios actuales, en otros, ha constituido una de las principales causas de que el debate historiográfico sobre las repercusiones positivas o negativas de los ferrocarriles en el evidente, por más que moderado, crecimiento económico español de los dos últimos siglos haya debido de basarse en una evidencia limitada, sin poder disponer de variables económicas decisivas.

Dentro de este contexto, por otro lado consustancial a la investigación sobre la historia de la economía del siglo pasado y de la primera mitad del actual, las series vinculadas al capital de infraestructuras ferroviarias para el largo período comprendido entre 1845 y 1997, uno de los contenidos principales de este volumen, supone un avance de gran importancia en la disponibilidad de la información cuantitativa imprescindible para avanzar en el análisis apuntado, alguno de cuyos puntos más polémicos se mencionan más adelante. Como es obvio, la misma no supone la completa desaparición de las múltiples carencias existentes ni, por consiguiente, resolverá las discrepancias entre interpretaciones. Pero sí permite superar una de las más importantes al poner a disposición del conjunto de los investigadores una serie anual en pesetas de uno de los factores más relevantes de su trayectoria, como es el resultado de la inversión efectuada desagregada, además, a un nivel territorial hasta ahora no disponible, y de su acumulación en el stock de capital. Porque en la información elaborada se incluye una distribución geográfica de stock tanto provincial como por la agrupación territorial que se corresponde con las actuales Comunidades Autónomas.

La elaboración de series de este tipo tiene una gran importancia desde múltiples perspectivas. En esta presentación no se pretende abordar la multiplicidad de análisis que la nueva información permite a cuantos están interesados en la investigación sobre el ferrocarril en España y, más, en general sobre los factores determinantes de la trayectoria de su economía. Pero, aun así, no se puede dejar de llamar la atención acerca de, al menos, dos de las consecuencias más relevantes que se derivan de la información cuantitativa que se presenta, para futuras investigaciones más rigurosas de las factibles hasta ahora. En primer lugar, merece destacarse su trascendencia desde el punto de vista del acervo de los materiales cuantitativos imprescindibles para el análisis económico de los ferrocarriles. La información presentada en este volumen aporta una serie del stock de capital ferroviario (esto es, de la cuantía acumulada de los activos físicos ferroviarios fijos, duraderos, tangibles y reproducibles, situados en territorio español, independientemente de cuál fuera la nacionalidad de sus propietarios) elaborada con criterios homogéneos a los que utilizan en la actualidad en otros países.

Así, las diversas utilizaciones posibles de estas nuevas series permitirán conocer con mucha mayor precisión una de las variables determinantes del proceso de expansión de la red de transporte ferroviario en España. La descripción de algunos de los rasgos más evidentes de esta trayectoria, contenido de un apartado posterior de esta presentación, no agota en modo alguno la riqueza de conclusiones a extraer. Al mismo tiempo, los esfuerzos en curso para

calcular series similares para otros países conducirán en el medio plazo a la posibilidad de un estudio comparativo dentro del cual pueda integrarse España, una posibilidad infrecuente en el análisis histórico.

Debido a las características del método de inventario permanente seguido para la elaboración del *stock*, la consistencia de esta serie es deudora de la información de base en la cual se apoya, esto es, de la serie de inversión. Y también de los supuestos imprescindibles para elaborar una estimación de la evolución temporal del *stock*, en especial la vida media de los activos. Esta información de base se encuentra sujeta, como es bien conocido por los especialistas, a múltiples incertidumbres para algunos períodos ante la escasa transparencia de los métodos de control de las compañías concesionarias y de las propias aportaciones realizadas por el sector público.

El método que se ha empleado para elaborar la serie del *stock* es, por otro lado, el único viable para aproximarse a la evolución del *stock* de capital en infraestructuras. Las deficiencias de la evidencia histórica que se acaban de mencionar hacen inabordable su cálculo a partir de una medición directa de los activos existentes en cada año. Pero al mismo tiempo, dada la prolongada vida media de esos activos, los supuestos sobre su vida media moderan la trascendencia sobre los resultados finales obtenidos de hipotéticas variaciones puntuales en la cuantía de la inversión. No cabe esperar, por tanto, que nuevos resultados sobre la historia ferroviaria española alteren de manera apreciable las principales conclusiones que emergen de las series construidas.

En síntesis, como se explica con detalle en el capítulo I dedicado a la metodología de la estimación, el método del inventario permanente consiste en calcular la serie del *stock* de capital mediante la acumulación de las inversiones pasadas ajustada por los retiros y la depreciación. Teniendo en cuenta el esfuerzo realizado por los autores de la investigación para separar la inversión en infraestructuras de otro tipo de partidas debe subrayarse en esta presentación que la variable decisiva considerada no es, por tanto, ni el gasto total efectuado en ferrocarriles ni tampoco la inversión total sino estrictamente aquella parte del mismo destinado a inversión en infraestructuras, y a su conservación. Una vez estimada la inversión, el *stock* en un año dado se determina acumulando los flujos pasados de inversión y deduciendo de los mismos el valor acumulado de la ya retirada por haber finalizado su vida útil, en base a las estimaciones de vida media de estos activos.

De estos brevísimos comentarios sobre el método utilizado es posible deducir que la nacionalidad de los inversores, uno de los as-

pectos, junto con el gasto total realizado, que más atención ha recibido en la investigación histórica, no es lo relevante desde la perspectiva de esta investigación. Debe subrayarse, además, que para construir las series de base, la información existente ha sido sometida a un intenso proceso de escrutinio para determinar las cifras consideradas más fiables, ante la discutible consistencia de algunas de las cifras disponibles con el resto de la investigación histórica.

Al mismo tiempo, y como segunda consecuencia relevante de la nueva información, la serie del stock de capital que se presenta en este volumen permiten, conjuntamente con la información cuantitativa de largo plazo ya disponible, ampliar sustancialmente el conocimiento riguroso tanto de la evolución del principal componente de la revolución de los transportes en el siglo transcurrido entre 1850 y 1950 como de las características de la etapa posterior en un nivel de desagregación imposible de abordar hasta este momento. El ingente esfuerzo de desagregación geográfica realizado hará, sin duda, posible un análisis pormenorizado de las ventajas conseguidas, y de los desequilibrios generados, por las decisiones adoptadas a la hora de establecer el trazado de la red.

La indivisibilidad de algunas de las líneas no debe ser considerado un obstáculo de principio para el estudio de la evolución territorial de la dotación de capital. Excepto en los casos en que la línea en construcción no fuera puesta en servicio hasta su completa finalización, aquellas áreas geográficas en donde la densidad de la red era mayor, que contaban por tanto con un stock de capital ferroviario superior, tuvieron mayores oportunidades para aprovechar las ventajas del nuevo medio de transporte que aquellas otras que fueron discriminadas por las decisiones del poder público a la hora de fijar el trazado de la red ferroviaria en España.

Estas páginas introductorias tienen un objetivo modesto en relación con las posibilidades de análisis que ofrece el nuevo material cuantitativo presentado en este volumen. Divididas en dos grandes apartados, el primero está dedicado a presentar algunas de las cuestiones centrales, las más directamente vinculables a las series de inversión y stock, que han dominado el debate historiográfico sobre la relevancia de los ferrocarriles en la evolución de la economía española. Dada la existencia en el mercado de rigurosas obras de síntesis, algunas de ellas muy recientes², el énfasis se ha concentrado en aquellos aspectos más relacionados con el propio debate interpretativo. Ello explica igualmente el escaso número de refe-

² En especial, F. Comin *et al.* (1998), 2 vols.

rencias bibliográficas incluidas, dado que en estas obras se pueden encontrar una extensa bibliografía sobre los ferrocarriles en España.

Así, en el primer apartado se contemplan, sucesivamente, aspectos como la relevancia de los ferrocarriles desde la perspectiva de la articulación del mercado interior, el papel del sector público en la construcción de la red, ferrocarriles e industrialización, la nacionalización de los ferrocarriles mediante la creación de RENFE en 1941 y el esfuerzo de modernización ferroviaria a partir de mediados de los años sesenta. En el segundo, se recogen unos brevísimos comentarios sobre las fases inversoras más importantes deducibles de la nueva información y algunas de las constataciones que emergen de la comparación de los nuevos datos con información cuantitativa sobre la economía española elaborada en los últimos años. Ninguna de ellas tiene la pretensión de agotar la riqueza de posibilidades de nueva investigación que ofrece el grueso de este volumen. Por el contrario, su finalidad es tratar de estimular su uso por los historiadores económicos y, en general, por el conjunto de los economistas interesados en el crecimiento económico en el largo plazo. De ahí también que, dado este objetivo fundamental de las páginas de presentación, voluntariamente se haya renunciado a presentar un listado de las conclusiones que emergen de su contenido.

I. Mercado interior y ferrocarriles a mediados del siglo XIX

La centuria, comprendida entre 1850 y 1950, o de manera más precisa para España entre 1848 y 1941, fue la etapa durante la cual el fomento de la movilidad de mercancías y personas impulsado por el ferrocarril constituyó el factor fundamental de la integración del mercado interior, elemento determinante para alcanzar una mejor asignación de los recursos que hiciera posible una tasa más elevada, y más sostenida, de aumento del producto. Esta integración del mercado es uno de los factores más relevantes, incluso decisivos, a la hora de evaluar la construcción de la mayor parte de la red ferroviaria en España. En los debates recientes sobre los ferrocarriles durante la segunda mitad del siglo XIX, período en el que se construyó la mayor parte de la red, sin embargo, la atención que ha recibido el avance del mercado interior ha sido inferior a la prestada a otros aspectos, también muy relevantes, como la función desempeñada por el sector público, las implicaciones de la consideración por parte de los gestores públicos de los ferrocarriles como servicio público o las vinculaciones entre ferrocarriles e industrialización. Parece pues, conveniente, considerar todos estos

aspectos con algo más de detalle antes de proceder a la descripción de algunos de los rasgos más significativos de la historia del ferrocarril en la España posterior a la Guerra Civil, cuando la nacionalización e integración en RENFE de las compañías que hasta entonces habían venido realizando la provisión del servicio implicó una alteración radical del marco general en el que se desarrollaba la actividad.

Como se acaba de señalar, la situación en la que se encontraba la articulación del mercado en España en el momento en que inició la construcción del ferrocarril parece haberse relegado a un plano secundario en los debates que han tenido lugar en los últimos años. Sin embargo, la controversia sobre las consecuencias de las decisiones adoptadas por los gestores públicos de mediados del siglo XIX cuando, con la Ley General de Ferrocarriles de 1855, impulsaron decididamente la expansión de la red, no puede ser separada de dos rasgos definitorios de la situación económica española en aquel momento: su elevado nivel de atraso relativo y la escasez de recursos del sector público sometido a una crónica insuficiencia de los ingresos para hacer frente a los gastos.

Con la excepción de algunas áreas de extensión muy definida, entre las que sobresalía la ciudad de Barcelona y su entorno, España estaba formada a mediados del siglo XIX por un abigarrado conjunto de mercados de ámbito local con escasos, si no nulos, intercambios. Las estimaciones, ya antiguas, sobre la articulación del mercado de cereales reflejan la disparidad de trayectorias de los precios de los productos imprescindibles para la subsistencia en distintos mercados. Ello era debido, en buena medida, a la dificultad del transporte, su irregularidad y su elevado precio. La geografía española es poco favorable para la existencia de una red de canales o ríos navegables y buena parte de la red terrestre, en un estado de conservación deficiente, permanecía intransitable durante los inviernos. En esa situación, no ya la especialización de la producción sino la mera seguridad del abastecimiento de alimentos de la población, era un objetivo incierto. Especialmente en las coyunturas en las cuales la dependencia de las condiciones climáticas de la producción agraria, debido a la mala calidad de la tierra y el atraso técnico, reducía drásticamente la oferta de alimentos en algunas zonas.

Dos años después de la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles de 1855 que, como tendremos ocasión de comprobar, marca la primera gran etapa de expansión de las construcciones ferroviarias abruptamente finalizada con la crisis financiera de 1864-1866, tenía lugar una de estas crisis de subsistencias propias de una economía en donde buena parte de la población vivía próxima al

nivel de supervivencia, y en la cual la brusca variación al alza de los precios tenía efectos apreciables sobre la tasa de mortalidad en los años siguientes³. La magnitud de la brusca reducción de la oferta obligó a las autoridades a levantar la prohibición de importar trigo y harinas y provocó, ya desde fines de 1855, una notable conflictividad social como resultado del elevado precio del pan. De julio de 1856 a 1857 los precios del trigo quedaron prácticamente duplicados en no pocas zonas de la geografía española. Tan relevante como este hecho es que la asimetría de los porcentajes de aumento en los diferentes mercados fue muy pronunciada, exponente irrefutable de la escasez de intercambios entre ellas.

Como en ocasiones anteriores, las condiciones climáticas y la mala calidad de la tierra en no pocas áreas productoras actuaron de desencadenante. Pero la ausencia de correlación entre los precios de los diferentes mercados y la inexistencia de un proceso de convergencia entre ellos demuestra que, junto al atraso agrario, la ausencia de intercambios, ante las deficiencias de la red de transporte, contribuyó poderosamente a agravar la situación. Como se indicó con toda precisión entonces «¿A qué atribuir la increíble diferencia que se nota en los precios de los granos de una provincia a otra, y que entre algunas excede el 100 %, sino a la falta de capital necesario para allanar el obstáculo que les pone en tan lamentable estado de incomunicación?».

No puede sorprender, por tanto, que en una situación en donde estas crisis habían venido reproduciéndose periódicamente, en buena medida por los costes del transporte, surgiera un unánime estado de opinión favorable a la difusión también en España de un sistema de transporte, desconocido hasta entonces, de una regularidad y seguridad muy superior a los existentes y de un coste muy inferior. Unas iniciativas, algunas de ellas muy tempranas, para construir líneas ferroviarias como las que estaban transformando las economías más avanzadas de Europa y que en sí mismas eran consideradas por la casi totalidad de los contemporáneos como la llave maestra que por sí sola abriría la puerta del desarrollo económico.

En 1829, coincidiendo con la apertura del ferrocarril de Liverpool a Manchester, se presentó en España la primera solicitud de construir una línea con el objetivo de facilitar el traslado de vinos de Jerez. No fue una propuesta aislada. Durante los años siguientes, y en especial tras la finalización de la Guerra Carlista en 1839 que puso fin a un prolongado período de inestabilidad institucional

³ N. Sánchez Albornoz (1968), pp.

poco favorable para unas iniciativas de inversión, arriesgadas por su novedad y por la cuantía del capital necesario para acometerlas, tuvieron lugar en las zonas más dinámicas diversos intentos para llevar a cabo la construcción de diversos trazados. La primera regulación aprobada en 1844 provocó una fiebre ferroviaria para lograr las concesiones administrativas, requisito imprescindible para poder iniciar la construcción, y con ella incorporar a España a la nueva era representada por el nuevo medio de transporte que se presumía, en concordancia con el riesgo a asumir, extraordinariamente rentable.

A pesar de este auge de la demanda de concesiones, la longitud de la red efectivamente construida estuvo muy lejos de las expectativas iniciales. La inmensa mayoría de las concesiones finalizaron sin haberse iniciado la construcción. En 1856, cuando caducaron la mayor parte de ellas, tan sólo se habían construido 148 km. de los 6.665 km. Concedidos a raíz de la legislación de 1844. Las investigaciones realizadas han subrayado que ello se debió en gran medida al contenido de la RO de 19 diciembre en la que se establecía el marco legal de regulación de las concesiones. En especial, a la cláusula mediante la cual se reconocía la preferencia en su obtención a «sujetos de reconocido arraigo», a quienes se les reservaba el derecho adquirido durante doce meses frente a otros solicitantes. Al no exigirse, inicialmente, ningún tipo de depósito y ser éste, posteriormente, de escasa cuantía, ello potenció un proceso de carácter especulativo del que se beneficiaron los más próximos al poder político.

Sin negar la trascendencia de estas deficiencias, ni de los comportamientos especulativos o simplemente corruptos, parece difícil, sin embargo, separar el fracaso de la primera norma reguladora española de otro de los rasgos definitorios de la economía española de mediados del siglo XIX ya apuntado en la referencia textual transcrita más arriba: la escasez del capital. Y más específicamente, de capital dispuesto a participar en proyectos con un nivel de riesgo como el que en aquellos momentos tenía el ferrocarril. De la descripción de las vicisitudes por las que atravesaron las diversas iniciativas surgidas durante estos años, emerge con rotundidad la dificultad de los promotores para obtener los recursos financieros necesarios para iniciar las obras. Ello está bien documentado, al menos, en el caso del ferrocarril Irún-Bilbao-Burgos, posteriormente reducido a Bilbao-Burgos y en el de Madrid a Valencia. No es casualidad, por tanto, que a partir de 1847 y hasta la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, los cuatro proyectos de regulación general debatidos por los legisladores y finalmente no aprobados, contemplaran en todos los casos diversas modalidades de ayuda pública, entre las que destaca la garantía de un interés

mínimo para el capital privado invertido, reiteradamente solicitado por los potenciales inversores ⁴.

El sector público y la construcción ferroviaria

El convencimiento mayoritario, prácticamente unánime a mediados de siglo XIX, de que la iniciativa privada no estaba en condiciones de acometer en solitario la construcción de la red ferroviaria estaba, por consiguiente, avalado por la experiencia reciente. A pesar del gran interés suscitado por el nuevo medio de transporte y de la mencionada multiplicidad de intentos, la red no superaba los 350 km. en 1854. La falta de decisión de la iniciativa privada no es, por otro lado, un rasgo exclusivo de España puesto que en otros muchos países de la Europa continental el sector público contribuyó también de manera significativa a su expansión mediante diversos sistemas de ayuda financiera, cuando no de inversión directa. Los técnicos informantes, al igual que los representantes públicos, tenían un excelente conocimiento de los diferentes sistemas puestos en práctica en otras economías para fomentar la realización de los ferrocarriles por los inversores privados. Y también lo tenían de que la posibilidad de financiarlo exclusivamente con fondos públicos, como en Bélgica, era imposible en España ante la insuficiencia de recursos de la Hacienda. La opción adoptada y finalmente aprobada en 1855 fue similar a la francesa: la entrega a grupos privados de la promoción de la red y de la provisión del servicio, fijando el sector público, a cambio de importantes subvenciones, el plan de trazado y una serie de condiciones para intentar garantizar la salvaguardia de los intereses generales.

Sin las ayudas públicas parece difícil defender que el ferrocarril hubiera superado en España la extensión derivada de un reducido número de líneas de corta extensión. En este punto la unanimidad de los especialistas es total. «Sin las subvenciones, la inversión ferroviaria hubiera sido imposible» ⁵, se ha sintetizado con rotundidad al describir la colaboración financiera del sector público. Sin esta colaboración pública, regiones enteras de la geografía española hubieran quedado al margen de las construcciones y de las ventajas del progreso en la articulación del mercado. Y quizá no tanto, o al menos no sólo, por la cuantía de las subvenciones, que no fue escasa, sino por cuanto la presencia pública sirvió muy probablemente de garantía de la inversión, reduciendo, al menos a juicio de los inversores, el umbral de su riesgo. El interrogante que surge a partir de esta constatación es si la mayoritaria presencia de algunos de los

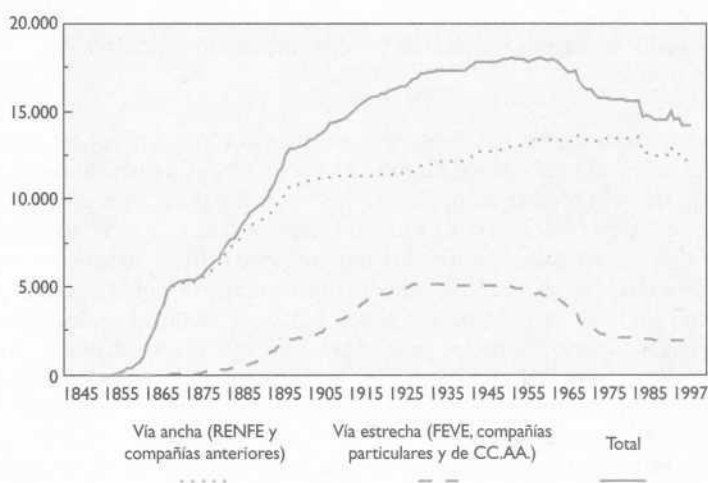
⁴ D. Mateo del Peral (1978), pp. 46 y ss.

⁵ F. Comín et al. (1998), vol. I, p. 98.

grandes grupos financieros europeos, fundamentalmente franceses, en las compañías concesionarias no cumplió esta misma función: un efecto de garantía de la viabilidad de los proyectos, a la hora de poner en marcha la ingente movilización de capital que la construcción de la red ferroviaria exigió. El escaso grado de confianza mostrado por los inversores autóctonos hacia las sociedades que trataron de llevar a la práctica sus proyectos antes de la aprobación de la Ley de 1855, cuando el capital extranjero se alzó con una proporción mayoritaria de la propiedad de las compañías, es un rotundo indicio para no descartar esta hipótesis con claras implicaciones sobre la valoración a realizar del papel desempeñado por el sector público y las sociedades extranjeras. En cualquier caso, la trascendencia de la Ley de 1855 en la construcción del ferrocarril en España queda patente en el gráfico 1 incluido a continuación.

GRAFICO 1

Extensión de la Red de Ferrocarriles 1845-1997 Kms. de línea en explotación, según tipo de vía



FUENTE: Ministerio de Fomento y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Reconocer el papel decisivo desempeñado por la ayuda estatal, no implica, como ya se ha indicado en el párrafo anterior, defender que la contribución de los fondos públicos fuera la mayoritaria. Ni que los sucesivos sistemas mediante los cuales ésta se articuló fueran los más eficientes ni, menos todavía, que su contabilización fuera transparente. En relación con el primer punto, se ha considerado que la aportación pública vía transferencias fue aproximada-

mente la cuarta parte del total, aun cuando en esta distribución se considera la totalidad del gasto efectuado y no exclusivamente la inversión en infraestructuras, que es la cuantificada en las series que forman la investigación recogida en este libro. Esa proporción, sin duda muy destacada, fue muy inferior a la realizada por el sector privado.

Por tanto, la construcción de los ferrocarriles en España, hasta la nacionalización mediante la creación de RENFE tras la Guerra Civil, fue, aun con las matizaciones señaladas, principalmente el resultado de decisiones de grupos privados de inversores, los cuales aportaron los recursos libremente con la expectativa de obtener como contraprestación una tasa de rentabilidad considerada por ellos mismos suficiente en función del riesgo asumido y las alternativas existentes. Imputar al sector público la responsabilidad de que muy pronto estas expectativas de rentabilidad quedaran defraudadas por la realidad parece, como poco, discutible a no ser que se parta del supuesto de que éste cuenta con una capacidad de predicción superior a la del sector privado. Fue, pues, la iniciativa privada la que libremente y en base a estas expectativas pujó en las subastas convocadas rebajando el coste de construcción inicial para obtener la concesión en base a sus estimaciones de viabilidad, y reduciendo por tanto, también, la subvención asociada a cada proyecto.

La crítica a la elección del sistema de subastas frente al del concurso no parece coherente. Como se ha señalado, el sistema fue elegido con el objetivo de minimizar los recursos públicos a emplear, restricción básica de toda actividad desarrollada por el Estado durante buena parte de los dos últimos siglos. Pero suponer que, ante una actividad completamente nueva, el sector público contaba con un nivel de información sobre costes y viabilidad de los proyectos superior al de los grupos privados que arriesgaban sus recursos, parece difícil de defender. Obviamente, a cambio de construir con rapidez el grueso de la red la calidad de la construcción fue inferior. Nada permite defender, sin embargo, que una mejora de ésta hubiera reducido los graves problemas de viabilidad que, prácticamente desde su puesta en funcionamiento, tuvieron buena parte de las líneas construidas.

Cuestión muy diferente, y mucho menos justificable, fue la ausencia de transparencia con la cual la contribución pública fue realizada. Muy pronto, y hasta la nacionalización de la red tras la Guerra Civil, aun cuando no de forma continua, gran parte de esta contribución fue realizada al margen de los Presupuestos del Estado mediante operaciones financieras no exentas de sombras importantes. Así desde los orígenes de la red hasta 1878 la partida de Ferro-

carriles correspondiente al Ministerio de Fomento no recoge las subvenciones directas por kilómetro construido. El mecanismo elegido fue la emisión de pasivos del Estado: las llamadas Acciones del Estado para Ferrocarriles que en realidad eran títulos de deuda pública. Estos títulos se enajenaban en subasta pública, en las condiciones fijadas por el Consejo de Ministros, y el efectivo se entregaba a las compañías para saldar las ayudas concedidas. O, en otros casos, los propios títulos se entregaron directamente a las empresas, si así se había establecido en el pliego de condiciones aprobado para la concesión.

A pesar de lo que se acaba de señalar en el párrafo anterior, a partir de 1878 los pagos presupuestarios tampoco coinciden con la ayuda del Estado que figura en las *Memorias de Obras Públicas*, siendo, excepto en dos ejercicios, superiores las ayudas a las consignaciones presupuestarias. De nuevo, el recurso utilizado para aumentar la ayuda estatal fue la emisión de deuda no incluida en los presupuestos, pero que aumentaba de manera muy notable la ya importante carga de intereses a la que éstos debían hacer frente. Porque la totalidad de las emisiones se realizaron con notables reducciones sobre su nominal. Así, «antes de 1878, el Estado emitía deuda por un nominal de 100, pero contabilizaba como subvención 40, dado que ése era el tipo fijo de cambio; dicho en otras palabras, para subvencionar en 40 unidades, el Estado tenía que endeudarse en 100 (...). Desde 1878, las subvenciones se hacían con cargo a partidas presupuestarias, pero los créditos sólo eran el 60 o el 48 % del valor original de la subvención»⁶.

Sabemos también que desde 1918 y en especial durante la Dictadura de Primo de Rivera las compañías recibieron importantes ayudas por parte del Estado para su modernización, en especial nuevo material rodante y vías y obras, al margen del Presupuesto. En esta ocasión, y junto a los anticipos reintegrables, el principal sistema utilizado fue la creación de un organismo autónomo ajeno a los Presupuestos Generales del Estado, la Caja Ferroviaria, cuyo presupuesto se nutrió principalmente de la negociación de títulos de deuda ferroviaria emitidos con el aval del Estado y con todas las demás garantías propias de la deuda pública. A pesar de lo cual, los títulos no fueron tampoco incluidos en la Deuda Pública del Estado en circulación hasta 1934, años después de la supresión de la Caja Ferroviaria.

La decisiva colaboración pública no se limitó a las subvenciones directas a las compañías privadas, la mayor parte de las cuales reali-

⁶ F. Comín et al. (1998), vol. I, pp. 149-150.

zadas mediante transferencias de capital. Además de exenciones impositivas, desde la aprobación de la Ley General de 1855 y hasta la última década del siglo XIX, las compañías concesionarias quedaron facultadas para importar libres de derechos los materiales que necesitaran para la construcción y explotación de las líneas. Siendo no competitiva, e incluso inexistente, la producción interior, esta franquicia arancelaria determinó que la práctica totalidad de los materiales utilizados para la construcción durante la segunda mitad del siglo pasado fueran importados. Con ello los potenciales efectos de arrastre de la primera etapa de la expansión de los ferrocarriles en España sobre su sector secundario fueron prácticamente nulos. Un hecho que ha conducido a plantear la tesis de que la construcción de la red ferroviaria en España constituyó la gran oportunidad perdida de la industrialización española durante el siglo XIX. O expuesto el argumento central de manera más tajante: de no haberse adoptado esta medida, el avance de la industrialización durante la pasada centuria hubiera sido muy superior ante la trascendencia de los efectos de arrastre de las construcciones ferroviarias.

Ferrocarriles e industrialización

Como es fácil de advertir, esta ayuda indirecta a la que se acaba de hacer referencia no guarda relación con la inversión y el stock de capital ferroviario cuya cuantificación se aborda en este volumen. Sin embargo, la atención prestada en la historiografía a las consecuencias de esta decisión invitan a explicitar sintéticamente algunos interrogantes sobre esta tesis de la oportunidad perdida. La más inmediata es la constatación, también ampliamente admitida, de que la industria española de mediados de siglo XIX no estaba en condiciones de expandir la oferta al ritmo exigido por la decisión de los gestores públicos de construir con rapidez una red amplia de ferrocarriles. La enorme demanda derivada de las construcciones efectuadas se enfrentó a una industria naciente y atrasada cuyos precios, en los escasos productos que ofertaba, eran muy superiores a los del mercado internacional, mientras su calidad era muy inferior. De no haberse establecido la franquicia es dudoso que se hubiera construido una red de la extensión que ésta alcanzó a finales del siglo, por cuanto dado el nivel de protección arancelaria de la economía, los costes de construcción hubieran sido sensiblemente más elevados y, por tanto, el atractivo de las concesiones muy inferior, a no ser que las subvenciones directas se hubieran aumentado hasta el punto de compensar el elevado importe de las tarifas arancelarias imprescindibles para evitar la competencia de los productos extranjeros.

La afirmación anterior no agota los interrogantes sobre la coherencia de la argumentación utilizada para defender la tesis de la gran oportunidad perdida. La conclusión sobre lo reducido de los efectos de arrastre, tan subrayada en distintos estudios, exige confrontarse con una doble constatación: la industria siderúrgica estaba muy atrasada y la de material ferroviario no surgió en España hasta la década de 1880. Difícilmente, pues, dado el aumento de costes en que se hubiera incurrido podían haberse producido efectos de arrastre sobre algo que no existía. En el primer caso, el aprovechamiento de las consecuencias positivas sobre la siderurgia hubiera obligado o bien a construir un red de extensión muy inferior o bien a agravar en mucha mayor medida las ya insostenibles dificultades financieras del sector público al haber incrementado las aportaciones públicas vía subvenciones, y, probablemente, a ambas cosas a la vez. Las dos alternativas, por tanto, eran difíciles de considerar por parte de los dirigentes públicos de aquellos años, decididos a dotar a España de una extensa red ferroviaria y hacerlo en el menor tiempo posible convencidos como estaban de que con ello se acortarían las diferencias en el nivel de bienestar material que separaba a España de las principales sociedades del continente.

Pero además, como demostró hace ya años Gómez Mendoza⁷ y nadie ha puesto en duda, sin la red de ferrocarriles efectivamente construida, la economía se hubiera estrangulado a finales del siglo, e incluso antes: a finales de los años setenta. Su argumentación es, según la información hoy disponible, de una contundencia difícil de rebatir. De manera muy resumida puede exponerse en unas vinculaciones causales sintetizables en los siguientes puntos. De no haber existido ferrocarriles, el volumen de mercancías transportados por ellos, 660 millones de Tm. en 1878, hubiera debido ser desplazado mediante los sistemas de transporte alternativos, compuestos casi en su totalidad por animales de tiro y/o carros que requerían también de los primeros. El incremento de la cabaña necesario para hacer frente a esa demanda hubiera superado el medio millón de cabezas. Su mantenimiento, a su vez, hubiera exigido dedicar 1,12 millones de hectáreas al cultivo de piensos. En cuyo caso, dados los rendimientos de la agricultura del cereal y la oferta de tierra disponible, hubiera sido imprescindible reducir la superficie destinada a cereales para la alimentación humana, haciendo imposible alimentar al crecimiento de la población que tuvo lugar por cuanto el aumento de la importación de piensos o alimentos hubiera sido inviable ante el desequilibrio exterior. Por tanto, la opción de poner la construcción de los ferrocarriles al servicio de la in-

⁷ A. Gómez Mendoza (1982).

dustrialización o, más precisamente, al servicio de la consolidación de la siderurgia y del surgimiento de la industria de construcción de maquinaria, era en España una opción escasamente viable. Problemas mucho más acuciantes exigían toda la atención de los gobernantes y todos los recursos, por otro lado escasos, de la Hacienda Pública.

Una valoración muy diferente debe hacerse de la decisión de fijar una distancia entre raíles en seis pies castellanos (1,67 metros) frente a la de 1,44 metros más frecuente en el resto del continente. Adoptar un ancho de vía diferente fue un notable error con repercusiones apreciables sobre los costes de los intercambios con Francia, paso obligado del comercio exterior realizado por vía terrestre. Los motivos técnicos que en 1844 hacían recomendable decantarse por una anchura entre los ejes de las locomotoras mayor, fueron superados al cabo de pocos años mientras los inconvenientes derivados de la necesidad de transbordar las mercancías en la frontera se convirtieron en permanentes hasta ya muy avanzado el siglo XX. Lo cual supuso un factor significativo de encarecimiento tanto de las importaciones como las exportaciones realizadas a través del ferrocarril, además de una imposición a Portugal obligado a incurrir en las mismas desventajas.

En este punto, la falta de capacidad de los legisladores del Bienio Progresista (1854-1856) para percibir cuál era la tendencia que iba a convertirse en mayoritaria dentro de Europa limitó la ya escasa competitividad de la economía durante un período de tiempo extraordinariamente prolongado e influyó en la rentabilidad de las compañías ferroviarias al perder competitividad frente al transporte marítimo. Al mismo tiempo, la escasa presión ejercida en este punto por las influyentes compañías que construyeron la red, invita a reforzar la convicción de que cuando ésta se diseñó, los mercados exteriores constituían una preocupación secundaria no sólo para el sector público sino también para los grupos privados, frente a las dificultades de transporte en el interior de España y las expectativas de beneficios derivadas de la articulación del mercado.

El ferrocarril como servicio público

Construir los ferrocarriles, en España como en la mayor parte de los países del continente europeo, fue una decisión fundamentalmente política enmarcada dentro del contexto mucho más amplio de la consolidación de los Estados nacionales de carácter liberal, propia del siglo XIX. La constante preocupación desde los años cuarenta de gobernantes y legisladores por establecer la estructura de la red; la decisión de fijar una de carácter radial con centro en Madrid, capital del Estado (también presente en la Ley General de

Carreteras de 1857) y, en general, la consideración del servicio ferroviario como servicio público, indican con claridad cómo a la hora de impulsar el nuevo sistema de transporte, tan importantes fueron las consideraciones de carácter político como las de carácter económico.

Entre estas últimas quizá no sea ocioso insistir en que la articulación del mercado —directamente vinculable al objetivo político de avanzar hacia un Estado nación— ocupó un lugar preferente. Esta preeminencia fue el resultado de dos hechos ya mencionados. Por un lado, su deseo de evitar, o al menos paliar, las crisis de subsistencias, origen de no pocos conflictos sociales. Y por otro lado, del convencimiento compartido por gran parte de los dirigentes políticos europeos y los propios ciudadanos, de que por sí solos los ferrocarriles conducirían a un proceso de crecimiento sostenido mediante el cual tendría lugar la equiparación de la renta por habitante con la de las economías más avanzadas. Hoy sabemos que esta convicción resultó ser en exceso ingenua. Pero no fue sólo la sociedad española y sus dirigentes la que participó de este convencimiento.

El permanente interés de los políticos por los ferrocarriles es difícilmente separable de su consideración como servicio público, en lo que puede considerarse una aproximación intuitiva al concepto de externalidades. Esta consideración es un axioma que recorre el conjunto de las actuaciones legales y quedó explicitado con claridad en la Ley General de 1855, sin que las disposiciones posteriores lo alteraran en sus aspectos fundamentales. Al menos hasta la aprobación del Estatuto Ferroviario de 1924, en el cual se establecieron, como contrapartida a la coparticipación del Estado en las compañías, ayudas públicas directas para poder hacer frente a la imprescindible modernización de servicio que éstas no podían, o no estaban dispuestas, a llevar a cabo. Del articulado de la Ley de 1855 se deduce la firme decisión de que los ferrocarriles, y de forma mucho más rotunda todavía las líneas de servicio general de primer orden —las que tenían su origen en Madrid— fueran un servicio público universal cuya construcción, según el artículo 4.º, podía realizarse por el Gobierno «o en su defecto por particulares y compañías». Aun cuando la penuria de recursos públicos hizo que su construcción y explotación fuera cedida en la práctica a compañías privadas, por un período máximo de 99 años, en ningún momento se consideró que el transporte por ferrocarril de mercancías y personas era una actividad económica más. Ello determinó que las compañías, como concesionarias de un servicio público, debieran cumplir una serie de contraprestaciones, como el transporte de tropas y correo o la no discriminación de pasajeros o mercancías, quedando obligadas también a no aplicar tarifas superiores a las máximas aprobadas por la Administración.

Este último aspecto fue un punto casi constante de desacuerdo entre el Estado y las compañías, en especial a partir de la coyuntura extraordinaria de la Primera Guerra Mundial. Desde entonces y hasta la nacionalización de los ferrocarriles en 1941, la argumentación de éstas en favor de unas tarifas más elevadas presentó en todo momento un perfil muy similar: el aumento de los costes reducía los excedentes brutos de explotación e impedía hacer frente a una modernización de los equipos, poniendo en peligro su viabilidad. En el origen de sus planteamientos, y junto al evidente aumento de los costes por el aumento de los salarios y la obligatoriedad del consumo de carbón español, subyacía el convencimiento de que la proximidad del final de la concesión reducía todavía más las posibilidades de endeudamiento de unas sociedades cuya rentabilidad había venido siendo modesta y, sobre todo, muy irregular. También debió de influir, aun cuando no se explicitara en sus peticiones, la negativa de los accionistas mayoritarios a realizar nuevas inversiones cuyo período de maduración fuera más prolongado que el lapso temporal pendiente hasta el momento de la reversión al Estado y el surgimiento de nuevas oportunidades de inversión con mayores expectativas de beneficios vinculadas a la difusión en España de una nueva fuente energética, como era la electricidad.

El componente central del entonces denominado «problema ferroviario» fue la escasa rentabilidad de la explotación de la inmensa mayoría de las líneas, afectada tras la Primera Guerra Mundial por el aumento de los costes salariales. Prácticamente desde el mismo momento en que entraron en funcionamiento, las expectativas de rentabilidad no quedaron confirmadas por la realidad: la demanda de tráfico fue muy inferior a la prevista. Esta situación obligó en numerosas ocasiones a suspender el pago de dividendos y a renegociar el abono de intereses de la enorme carga de obligaciones en circulación. El proceso inflacionista desatado a raíz de la Gran Guerra agudizó estas crónicas dificultades y obligó a establecer nuevas formas de ayuda – los anticipos reintegrables – directamente vinculadas a la opción de una reversión anticipada de las líneas. La expansión del transporte por carretera durante los años veinte debió también influir en el agravamiento de los problemas, aun cuando parece difícil atribuirle, como en ocasiones se planteó durante aquellos años, un papel determinante en las dificultades a las que se enfrentaban las compañías.

La reversión anticipada de las líneas, una alternativa defendida con intensidad creciente por las compañías desde 1918, no era, sin embargo, viable en aquellos momentos. El Estado carecería de los recursos necesarios para compensar las inversiones realizadas por éstas, y, por otro lado, los estudios para determinar su importe no estaban ni siquiera iniciados. Esta situación y la importancia del ser-

vicio público prestado por los ferrocarriles, permitió a las concesionarias utilizar la subida de las tarifas como medida de presión para conseguir nuevas y mayores ayudas, sabiendo que la cuantía solicitada era inaceptable para el gobierno: primero por su impopularidad y, segundo, por sus repercusiones sobre la demanda de tráfico por parte de las empresas, o explotaciones agrarias, cuya producción era transportada por ferrocarril. Ahora bien, tampoco parece probable que la elevación hubiera resuelto el problema de rentabilidad al que de forma cada vez más acuciante se enfrentaban las concesionarias. En primer lugar, por la elasticidad-precio de la demanda de tráfico, que en modo alguno era nula. Con lo cual, la elevación de las tarifas en la cuantía solicitada hubiera reducido sus ingresos al disminuir la cantidad transportada. Y en segundo lugar, porque las elevaciones en las tarifas ferroviarias que las compañías pedían hubieran conducido a incentivar en mucha mayor medida el aumento de la ya apreciable competencia del transporte por carretera, expandiendo la demanda de vehículos para ser dedicados a este fin.

La nacionalización del ferrocarril en España⁸

Antes de la Guerra Civil la posibilidad de nacionalizar los ferrocarriles de ancho normal estaba ya planteada. Las destrucciones provocadas por el conflicto, durante el cual fueron uno de los objetivos prioritarios de los dos ejércitos, no hizo sino agravar la situación financiera de las concesionarias y el deterioro de una actividad que, a pesar del aumento de la competencia del transporte por carretera, seguía siendo fundamental para el funcionamiento de la economía. La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de comienzos de 1941, mediante la cual se creó RENFE y se nacionalizó la mayor parte del trazado, constituyó por tanto una alteración radical de la propiedad, por más que RENFE fuera fundada como una entidad de derecho público con personalidad jurídica propia y distinta del Estado.

La distribución de la red según el tipo de propiedad pone de relieve la trascendencia del cambio. La presencia muy minoritaria del sector público en 1940, inferior al 5 %, pasó dos años después a ser mayoritaria con un porcentaje algo superior al 70 %. La profundidad de esta alteración, unida al deterioro de la red por la escasez de inversiones previas y las destrucciones durante la Guerra Civil, indican la magnitud del desafío económico asumido con la decisión de nacionalizar la red de ancho normal.

⁸ Un estudio pormenorizado de la constitución de RENFE y su evolución en F. Comín et al. (1998), vol. II.

La nueva compañía tenía ante sí la urgente tarea de restablecer la normalidad del servicio para, a continuación, acometer la renovación de una infraestructura y equipos claramente obsoletos respecto a las posibilidades existentes. La ambición de sucesivos planes de modernización se enfrentó, sin embargo, en una primera etapa a las duras restricciones presupuestarias y, con carácter más general, a la difícil situación económica provocada por la política económica autárquica puesta en práctica inmediatamente después del final de la Guerra Civil. En el primer Plan General de Obras aprobado en 1945, además de importantes inversiones en materia móvil, se preveía invertir más de 5.000 millones en una sustitución o refuerzo de 2.577 puentes, una masiva renovación del carril en las principales líneas y en el desdoblamiento de los ejes principales. Tanto en este plan como el de electrificación (1946) o el de reconstrucción (1949), aprobados también durante los años de la primera posguerra, la dura situación económica provocada por los deseos autárquicos obligó a reconducir los ambiciosos —objetivos iniciales, reduciéndose considerablemente la inversión efectivamente realizada.

La prioridad otorgada al transporte por ferrocarril durante esta etapa, sin embargo, queda reflejada en las dos modificaciones experimentadas por el Plan General de Reconstrucción. A pesar de la crítica situación económica general, ambas estuvieron destinadas a aumentar la cuantía de la inversión total ante la insuficiencia de las cifras inicialmente previstas, debido al elevado aumento de precios característico de estos años y a la depreciación del tipo de cambio que encarecía las importaciones. La prioridad concedida a la modernización de la red fue más evidente desde mediados de los años cincuenta, cuando se moderaron los notables estrangulamientos provocados por la plasmación práctica de la política económica anterior y se contó con ayuda exterior para modernizarla. Frente al objetivo fundamental de ampliación de la red durante la prolongada etapa que finaliza con la Primera Guerra Mundial, éste cedió por completo la primacía a la renovación de los trazados ya existentes. De esta forma, entre 1955 y 1964, en el ámbito de las infraestructuras, se renovó la quinta parte de los carriles de RENFE, se avanzó, aunque modestamente, en la electrificación, «se implantaron traviesas de hormigón armado, se inició la soldadura de carriles en túneles y largos trayectos a cielo abierto y se sustituyeron o reforzaron numerosos puentes y viaductos para permitir el paso de las modernas locomotoras de mayor peso»⁹.

La escasa variación de la longitud total desde 1940 fue acompañada de una modernización apreciable y de un considerable esfuerzo in-

⁹ F. Comín et al. (1998), vol. II, p. 63.

versor, aun cuando estuviera limitada en todo momento tanto por las restricciones presupuestarias como por las difíciles condiciones orográficas. Variar los trazados, sin embargo, constituía un objetivo inabordable en aquellos momentos dado su coste, de forma que las inversiones se dirigieron preferentemente a los aspectos mencionados. Siendo el peso del metro lineal de carril un indicador muy destacado de la situación productiva de una red ferroviaria, por cuanto es uno de los elementos determinantes de los rendimientos a obtener de su vida útil, la alteración en la distribución entre sus distintos tipos, recogida en el cuadro I, permite aproximarse al esfuerzo realizado en la etapa 1944 y 1960, cuyos años finales constituyen el comienzo de la fase de mayor tasa de crecimiento anual de las inversiones.

Como se observa en el cuadro, la renovación, aun no siendo espectacular, avanzó sustancialmente. A pesar de ello no fue suficiente ni para hacer frente a la competencia ni para minorar de manera significativa las graves carencias que arrastraba la explotación. El transporte por carretera redujo sensiblemente la cuota de mercado del ferrocarril: absorbió las cuatro quintas partes de la nueva demanda generada por el ya notable crecimiento económico de la segunda mitad de los años cincuenta.

CUADRO I

Distribución del tipo de carril. Vías Generales

Miles de Km.

Tipo Kg./ml	1944	%	1960	%
<40.5	4.216.8	28.8	2.569.6	16.8
42.5	4.430.1	30.4	3.710.8	24.3
45	5.928.0	40.7	8.533.1	55.9
54	—	00.0	456.1	3.0

FUENTE: F. Comín et al. (1998), vol. II, p. 72.

La modernización de la red. 1964-1997

Al inicio de la etapa más reciente de la industrialización española el transporte ferroviario en España presentaba una situación plagada de limitaciones para hacer frente al aumento de la demanda que se estaba produciendo. El Informe del BIRD de 1962 constituyó la primera radiografía rigurosa de la gravedad de las deficiencias, resultado directo de la insuficiencia de las inversiones previas que colocaban a la red ferroviaria española entre las más atrasadas de Europa. El informe realizaba un crítico diagnóstico de la situación, y en el mismo —si no por primera vez, sí de forma mucho más sistemática que en el pasado— se abordaba una enumeración de los

principales problemas de la red de ancho normal y de sus posibles soluciones. Entre ellos, el mal estado de la vías, en su mayor parte formadas por carriles ligeros y con una edad media superior a los 35 años y un peso inferior a 53 kg./ml, y su deficiente estado de conservación, causa principal tanto de la elevada tasa de descarrilamientos y de la escasa velocidad del transporte como de los elevados costes de reparación del material móvil.

Junto a ello, el informe insistía en la urgente necesidad de racionalización del funcionamiento de RENFE y de su propia estructura organizativa. En este sentido, subrayaba diversos aspectos de gran interés, entre los cuales merecen destacarse tres. En primer lugar, la necesidad de abordar la financiación directa por parte del sector público de los costes derivados del papel de servicio público asignado a los ferrocarriles y origen, por ejemplo, del masivo transporte de viajeros a tarifas reducidas. En segundo lugar, la urgente modificación del sistema tarifario basado en el valor de las mercancías transportadas, por suponer una subvención encubierta para productos de bajo valor y las áreas geográficas en donde se producían; subvención que, en caso de considerarse necesaria, no debía imputarse a la cuenta de explotación de la compañía. Y en tercer lugar, la no menos urgente modificación y simplificación de la estructura interna de la propia compañía, en donde existían múltiples organismos administrativos, para facilitar una inmediata identificación de las responsabilidades y corrección de las deficiencias en la gestión.

Ante la deteriorada situación de la infraestructura, la propuesta del Informe era no iniciar nuevas construcciones, ni siquiera desdobles de la vía única, antes de haber abordado una sustitución masiva de los viejos carriles, de las estaciones de clasificación, y también la realización de estudios de viabilidad. Así, el plan quinquenal recomendado (1962-1966) aumentaba en un 30 % el monto total de la inversión sobre la propuesta, no llevada a la práctica ante las restricciones impuestas por el Plan de Estabilización, de la propia RENFE realizada en 1959, casi duplicando la inversión en renovación de vías que pasaban de 6.545 a 12.300 millones.

Aun cuando las recomendaciones contenidas en el Informe del BIRD no fueron adoptadas en su integridad, el Plan Decenal de Modernización, aprobado en 1964 ya dentro del Primer Plan de Desarrollo, suscribió sus aspectos fundamentales y se constituyó en el esfuerzo de modernización ferroviaria más ambicioso realizado en la historia de los ferrocarriles españoles. Con un presupuesto total de 62.000 millones de pesetas, la modernización de la vía, fundamentalmente la renovación de carriles, fue el principal objetivo. Una cuarta parte de la inversión total fue destinada a este fin. La propuesta era sustituir la vía en la totalidad de las líneas princi-

pales hasta lograr que casi el 50 % de la red ferroviaria gestionada por RENFE estuviera formada por carriles nuevos de mayor peso y soldados en barras de mil o más metros para reducir el desgaste del material rodante. Junto a ello, otros objetivos prioritarios fueron la modernización de las estaciones de clasificación, y el aumento de su número y la ampliación del trazado electrificado con el fin de lograr una mayor competitividad frente a medios de transporte alternativos. Estos objetivos fueron continuados en el Plan cuatrienal de RENFE 1972-1975, concentrado también en la red básica que recibió el 61 % de la inversión total.

A pesar de la cuantía de las inversiones y de su impacto sobre la productividad, el aumento de la competitividad del ferrocarril frente al transporte por carretera fue, al igual que en buena parte de los restantes países europeos, muy limitada, si no nula. El incremento del tráfico, en relación con el total generado durante esta etapa, también lo fue, aun cuando en relación con la tendencia del pasado, tráfico e ingresos por este concepto aumentarían de forma considerable. En 1950 la cuota de mercado de RENFE en tráfico de viajeros era del 52 %, una década después se había reducido al 25 % y en 1975 había caído hasta el 9 %¹⁰. La cuota de mercado en transporte de mercancías siguió una trayectoria similar: del 52 % en la primera fecha al 19 % en 1960 y al 12 % en 1975¹¹. Un resultado que tendría su repercusión sobre la cuenta de resultados, fuertemente deficitaria aun cuando el resultado de explotación fuera positivo entre 1970 y 1974.

Las sucesivas iniciativas para cambiar esta situación, del Libro Blanco del Transporte de 1979 al Estatuto de RENFE de 1994, no modificaron la modesta posición del ferrocarril frente al automóvil en el mercado. Aun así, en transporte de viajeros los planes de modernización de cercanías y la puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad entre Sevilla y Madrid, principal componente de la inversión en los últimos años, consiguieron éxitos apreciables en el desplazamientos de personas. En mercancías, sin embargo, y a pesar de la apreciable inversión realizada para mejorar el servicio, los aumentos del Tm/km. han sido muy modestos, e incluso negativos si se compara la situación existente a mediados de los años ochenta con la de una década más tarde. Las consecuencias sobre los resultados ha sido el mantenimiento del desequilibrio entre ingresos y gastos totales, de forma que hasta 1995 el déficit no sólo no se ha mantenido, sino que ha aumentado año tras año. Aun cuando ello no cuestiona necesariamente la aportación del ferrocarril al creci-

¹⁰ F. Comín *et al.* (1998), vol. II, p. 157.

¹¹ F. Comín *et al.* (1998), vol. II, p. 159.

1990, para la construcción de 5.156 kilómetros. El impulso constructor promovido por la Ley de 1855 dio paso, así, a una década de importantes cambios en el sector ferroviario, cuya plasmación fue la generación de un ciclo inversor en infraestructuras de unas proporciones desconocidas hasta entonces.

La ley establecía como líneas de primer orden aquellas que unían Madrid con las fronteras, dando lugar a la estructura radial que tuvo la red en sus primeros años. La confianza que la ayuda pública otorgaba a los grupos inversores y las expectativas de obtener grandes beneficios se concretaron en la llegada de numerosos inversionistas extranjeros que formaron las primeras sociedades de construcción y atraieron a socios y capitales españoles, hasta entonces remisos a participar en el negocio ferroviario. Durante la década previa a la aprobación de la ley, como se ha señalado en la primera parte de esta presentación, los numerosos proyectos tuvieron una escasa plasmación en la realidad. Las principales compañías así constituidas (Madrid-Zaragoza-Alicante, Caminos de Hierro del Norte de España, las diferentes compañías concesionarias de los trazados en Andalucía, Cataluña o Valencia, hasta alcanzar el número de 23 concesionarias de ferrocarriles en 1864 ¹²) realizaron un esfuerzo constructor que, como puede observarse en la columna de Kms. Anuales contruidos del cuadro, no admite comparación con ningún otro período de nuestra historia.

Siguiendo el diseño radial apoyado legislativamente, los tramos abiertos al tráfico durante esta etapa fueron los grandes trazados troncales que conectaban a Madrid, capital del reino, con Barcelona por Zaragoza; con Valencia, Alicante y Cartagena por Albacete; con Sevilla, Málaga y Cádiz por Córdoba; con Badajoz por Ciudad Real y con León, Santander y San Sebastián por Valladolid. El resto de la península tenía una escasa densidad de vías, destacando en sentido contrario el corredor mediterráneo entre Girona y Alicante y los diferentes ramales de los ferrocarriles andaluces.

La simple enumeración de las líneas y los kilómetros contruidos, sin embargo, no permite aprehender en su totalidad la importancia de este primer ciclo constructor. La inversión en ferrocarriles atrajo capitales en una escala desconocida hasta entonces y concentró en torno a una cuarta parte de toda la inversión realizada en España durante este período, como puede observarse en el gráfico 3. Si tenemos en cuenta que las cifras aquí presentadas se refieren únicamente a la construcción de infraestructuras, a las que habría que añadir la adquisición de material móvil para completar la

¹² Casares (1973), p. 108.

miento de la economía, sí plantea la necesidad de interrogarse en qué medida los diferentes medios de transporte, en especial el ferrocarril y la carretera, tienen una consideración presupuestaria similar en su doble, pero distinta, función de actividad económica y servicio público.

II. Los ciclos de la inversión ferroviaria en España

Analizados hasta aquí los rasgos más generales de la trayectoria seguida por la construcción ferroviaria, tiene interés contrastar la información que las series elaboradas suministran sobre las mismos. Como se ha indicado, no se trata en modo alguno de agotar la multiplicidad de aproximaciones que permite la riqueza de la información elaborada. Pero uno de los usos más inmediatos de la serie de formación bruta de capital fijo, base para la obtención de las cifras de stock de capital, es el análisis de las etapas de construcción de la red desde una óptica distinta a la proporcionada por el número de kilómetros construidos, método hasta ahora utilizado por los historiadores económicos españoles ante la inexistencia de otra información.

La nueva serie de inversión en infraestructuras ofrece cifras anuales, desde 1845 hasta la actualidad, del gasto efectuado en la construcción de la red (aplanamiento de terrenos, tendido de vías, construcción de estaciones, etc.) y en la conservación de la misma. El análisis de sus cifras nos aporta, por tanto, información sobre el ritmo de construcción ferroviaria, pero también sobre el gasto de las compañías en el necesario mantenimiento en condiciones de explotación de las líneas. Su evolución, por consiguiente, arroja información mucho más precisa acerca del esfuerzo inversor realizado, no necesariamente coincidente con la variación del número de kilómetros construidos puesto que conforme la red incrementaba su kilometraje también se elevaban los gastos de mantenimiento.

Por su parte, la formación bruta de capital es una variable económica bien definida que ofrece información sobre la parte de la Renta Nacional dedicada a incrementar el aparato productivo de la economía. La posibilidad de ponerla en relación con el amplio conjunto de series macroeconómicas disponibles permite aportar un mayor detalle sobre la información disponible acerca de cuál ha sido la importancia del ferrocarril en la economía española hasta fechas recientes. La serie de inversión bruta se presenta en el gráfico 2. Su observación permite establecer diferentes ciclos en la formación de capital ferroviario cuya importancia en valor absoluto en relación con los kilómetros construidos figura en el cuadro 2.

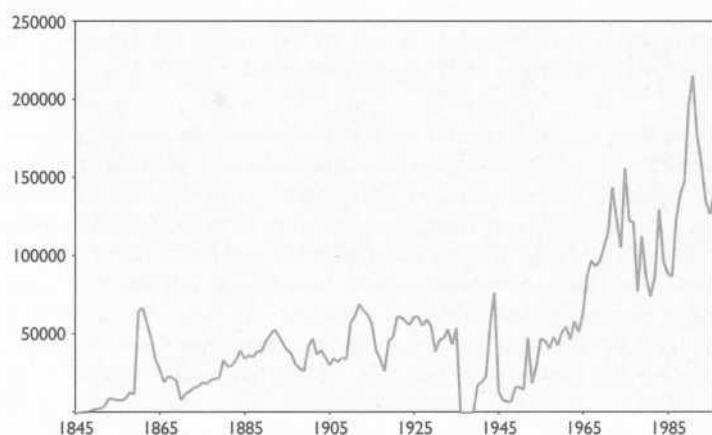
CUADRO 2**Formación Bruta de Capital Fijo en la construcción ferroviaria, 1855-1997**

Millones de pesetas de 1990

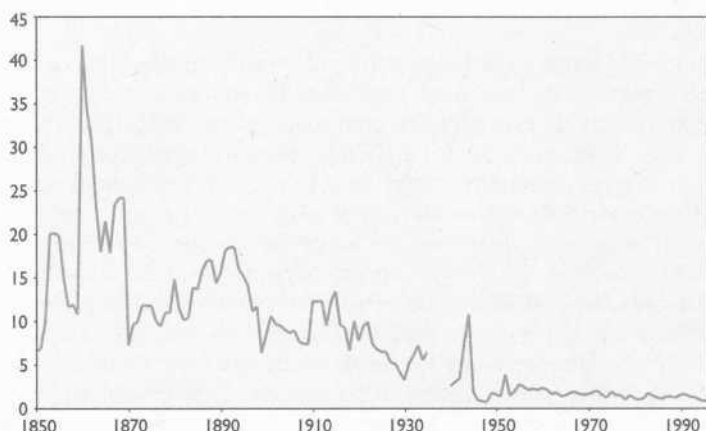
	Inversión acumulada	Inversión media anual	Kilómetros construidos	Kms. medios anuales
1855-1870	444.995	27.812	5.156	322,3
1871-1899	923.253	30.775	7.681	256,0
1900-1905	233.021	33.289	902	129,1
1906-1908	102.813	34.271	529	176,0
1909-1918	510.002	51.000	1.398	139,8
1919-1930	663.381	55.282	1.314	101,0
1931-1940	263.075	26.307	168	17,0
1941-1948	211.502	23.500	513	57,0
1949-1964	632.502	23.411	-149	-5,7
1965-1985	2.186.059	99.366	-2.975	-142,0
1986-1997	1.820.852	151.738	-122	-11,0

GRAFICO 2**Inversión en ferrocarriles, 1845-1997**

Millones de pesetas 1990



Como es fácil advertir, de su información se deduce que el primer ciclo se corresponde con el inicio de la construcción de la red. Despega con la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, cuya trascendencia para la historia de los ferrocarriles en España ya se ha mencionado, y finaliza con los comienzos de la crisis agraria de 1864 y la crisis financiera de 1866, hasta alcanzar un mínimo en la inversión en 1870. En total, durante esta primera etapa el total invertido ascendió a 445.000 millones de pesetas de

GRAFICO 3**Inversión en ferrocarriles sobre la inversión total, 1850-1996**

FUENTE: Inversión total. Fundación BBV-IVIE (1995, 1998) e INE.

inversión ferroviaria total, puede lograrse una idea más precisa de cuál debió ser la relevancia de la construcción del ferrocarril para la economía española de mediados del siglo pasado.

El segundo ciclo inversor del siglo XIX se inicia en 1871 y finaliza en 1899, alcanzando el máximo en 1892. Es un ciclo caracterizado por la prolongada etapa ascendente de más de dos décadas, finalizado nuevamente a consecuencia de los problemas financieros que afectan a las compañías, por el aumento de los pagos a los inversores extranjeros ante la depreciación de la peseta en la década final del siglo. Una vez construidas las líneas principales, las denominadas de primer orden, a lo largo de este prolongado período el impulso constructor remite respecto a la etapa de expansión previa, pero continúa todavía a niveles muy elevados puesto que frente a los 322 kilómetros anuales construidos entre 1855 y 1870, se alcanza una cifra de 256 km./año.

En estos años, las líneas tendidas fueron, principalmente, las conexiones de Madrid con Galicia, desde Palencia y León, y con Portugal por Cáceres, al tiempo que comenzaron a tenderse líneas transversales de unión entre los trazados previamente finalizados. La estrategia expansiva de las grandes compañías les condujo a aumentar el tamaño de su red con el objetivo de alcanzar economías de escala, para lograr la reducción de sus costes medios de explotación y facilitar la financiación con recursos ajenos. Fue durante

estos decenios cuando se produjo la absorción de pequeñas compañías por las dos grandes, MZA y Norte, y la creación, mediante fusión, de pequeñas sociedades de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces.

Junto a lo señalado en los párrafos anteriores, hay dos aspectos suplementarios que merecen ser resaltados en relación con las características de este segundo gran ciclo inversor del siglo XIX. En primer lugar, que a partir de 1876 las empresas comienzan a efectuar fuertes inversiones tanto en mejoras como en conservación (sustitución del carril de hierro por el de acero), lo que puede explicar el aumento de la inversión anual media a pesar de la disminución del número de nuevos kilómetros construidos. En segundo lugar, que la posibilidad de construir ferrocarriles de vía estrecha, abierta por la Ley General de Ferrocarriles de 1877¹³, de menor coste por kilómetro que los de vía ancha, fue utilizada para trazar líneas transversales y prolongar las existentes sin incurrir en excesivos riesgos financieros. De esta forma, la red de ferrocarriles de vía estrecha sirvió para cubrir las necesidades de algunas industrias manufactureras y extractivas como la minería y se extendió con desigual incidencia en el territorio peninsular. Fue en la periferia, especialmente el País Vasco y Asturias, donde estos ferrocarriles alcanzaron mayor importancia. La influencia de su construcción en la serie de inversión comienza a hacerse presente en estos años, especialmente a partir de 1888-1889 cuando los kilómetros construidos de ambas tipos de trazado son similares.

El tercer ciclo inversor tiene una duración más corta que los dos mencionados hasta aquí. Se extiende durante un período relativamente breve, comprendido entre 1900 y 1905 y fue el resultado de las construcciones de algunas líneas del sur peninsular y en la finalización de la conexión con Portugal. A finales del siglo las grandes etapas de construcción de la red habían finalizado y el número de kilómetros de nueva construcción se redujo a la mitad respecto a la anterior etapa. Las compañías tuvieron que hacer frente a los notables problemas financieros, consecuencia en buena medida de la depreciación del cambio de la peseta ya señalado. Ello paralizó las nuevas construcciones, una situación que se prolongaría durante el primer tercio del siglo XX, e incluso las inversiones en material móvil hasta que la ayuda pública acudió de nuevo en socorro de las compañías. La inversión media anual en infraestructuras, sin embargo, se mantuvo en un nivel elevado, superior a la de los dos ciclos previos, a consecuencia del aumento del coste medio de construcción y la sustancial elevación de los gastos en conserva-

¹³ A. Casares (1973), pp. 153-154; F. Comín *et al.* (1998), pp. 241-243

ción. Entre los dos años mencionados la inversión media anual fue de 33.000 millones, cerca de un 10 % superior a la del ciclo anterior.

A partir de 1905 es observable el comienzo de otro movimiento alcista en la inversión cuyas tasas más elevadas tienen lugar desde 1909 hasta 1912, iniciando un descenso a partir de ese año hasta 1918, cuando las dificultades financieras de las compañías durante la Primera Guerra Mundial condujeron a su reducción. En este caso, el ciclo expansivo fue provocado por la construcción de ferrocarriles de vía estrecha, cuya longitud pasó de 2.800 kilómetros a 4.250 en estas dos décadas. En ello influyeron claramente los cambios legislativos de 1904 y 1907, en los que se promovía la construcción de los llamados ferrocarriles secundarios mediante la concesión por parte del sector público de una subvención equivalente al interés mínimo del 4 % sobre el capital invertido. El atractivo de estos ferrocarriles con un ancho de vía de un metro radicaba en su menor coste y, por tanto, en la menor necesidad de financiación para conectar las redes de las compañías de vía ancha o aliviar el tráfico de las líneas principales. Adquiere también importancia en esta etapa la conservación de las líneas principales de la red, la ejecución de obras de doble vía y su renovación con carril de 42,5 y 45 kg.¹⁴

Como se acaba de indicar, la finalización del ciclo de preguerra fue motivado por los problemas financieros sufridos por las Compañías durante la contienda, aunque desde 1912 ya se aprecia una reducción de su inversión media anual. De la gravedad de la recesión da muestra el valor de la inversión anual en 1918, que según la serie estimada fue la más baja desde la crisis ferroviaria de 1860-1870. Los problemas estuvieron provocados por dos motivos. Por una parte, por el incremento del precio de los factores de producción empleados, especialmente carbón, raíles, material móvil y mano de obra. Por otra parte, por el aumento de los costes financieros ante el vencimiento de obligaciones emitidas y la relativa proximidad de la fecha de reversión de las líneas al Estado¹⁵.

Estas dificultades provocaron un cambio en la política ferroviaria, basada en el aumento de las ayudas públicas a las Compañías, lo que favoreció la recuperación del volumen invertido durante el período de entreguerras. La inversión acumulada alcanza los 660.000 millones de pesetas, lo que supone una media anual de 55.000 millones, prácticamente el doble de lo invertido en la etapa inicial de construcción de la red. En esos años la partida de conservación y

¹⁴ A. Casares (1973), p. 220.

¹⁵ F. Comín *et al.* (1998), vol. I, p. 283.

reparación del trazado tiene una importancia superior a la de las nuevas construcciones, debido a que uno de los objetivos del Estatuto Ferroviario de 1924 fue la modernización de la red: el desdoblamiento de vías, la electrificación y la renovación de carriles. El primero de estos objetivos alcanzaba al 16 % de la longitud total de la red, concentrándose en las grandes compañías. La electrificación afectó a 370 kilómetros (el 4 % de la red), mientras la renovación de carriles alcanzó los 4.430 kilómetros.

La construcción de nuevas líneas fue, como ya se ha comentado, reducida. Entre 1918 y 1930 se incorporaron a la red 1.347 kilómetros (1.602 si se prolonga el período hasta 1936), repartidos de forma similar entre los dos tipos de vías. La media anual de nuevos kilómetros fue la más reducida desde el inicio de la construcción. La más importante línea de vía ancha fue la Santander - Mediterráneo, a la que acompañaron otras de menor longitud e importancia.

La guerra civil cambió de forma apreciable el panorama ferroviario. Por un lado, las destrucciones bélicas planteaban la necesidad de poner en marcha planes de reconstrucción de la red y modernización de las líneas. Por otro, se produjo la nacionalización de las Compañías con la creación de la RENFE. Todo ello se refleja en la serie de formación bruta de capital, y en las causas de su evolución. Si hasta este momento las modificaciones legislativas desempeñan un papel crucial en la trayectoria cíclica de la serie, a partir de la titularidad pública de los ferrocarriles la inversión ferroviaria depende directamente de los presupuestos del Estado y de los diferentes planes y contratos-programa. Esta variación puede explicar el cambio apreciable en la serie en comparación con la primera mitad del siglo: la fuerte tendencia creciente en las inversiones frente a la práctica estabilidad anterior ¹⁶.

Por ello, los ciclos en la formación bruta de capital fijo en ferrocarriles tienen un aspecto distinto en esta segunda mitad del siglo XX respecto al siglo XIX, como puede observarse en el gráfico 2. Su principal característica es que los valores máximos y mínimos de la inversión en cada ciclo son inferiores a los del ciclo siguiente, si exceptuamos la fuerte variación inicial de 1940-1948. Se observan tres momentos de ruptura de la tendencia, en 1948, 1964 y 1985.

El primer punto de ruptura, 1948, es el punto de partida del Plan General de Reconstrucción que se planteaba como objetivo la re-

¹⁶ La tasa de crecimiento medio anual calculado como el coeficiente de una variable de tendencia en una regresión del logaritmo natural de la inversión respecto de la tendencia y un intercepto es de 0,9 % para el período 1900-1935 y de 4,4 % para el 1944-1997.

novación de carriles y la electrificación. A él siguieron diferentes planes y propuestas, como el Plan de Modernización (1958-1961) y el Plan de Inversiones (1962-1967), que en su conjunto aportaron 632.000 millones de pesetas constantes de 1990 a la formación de capital ferroviario. Las inversiones crecieron prácticamente año tras año y si en 1948 fueron de 7.027 millones, una cifra que no se había vuelto a dar desde 1853, en 1964 era de 51.449 millones, con un crecimiento medio anual del 10,14 %. La mayor parte de la inversión no se destinó al aumento de la longitud de la red, sino la renovación de las infraestructuras que la guerra y la falta de conservación de las Compañías en las décadas anteriores habían deteriorado. La longitud de la red de vía ancha aumentó en 672 kilómetros, pero la vía estrecha se redujo en 821 kilómetros, por lo que la extensión del conjunto de la red se redujo.

El Plan de Estabilización de 1959 frenó el crecimiento de las inversiones. Poco después, el informe del BIRD de 1962, ya comentado en el apartado anterior, ponía de relieve la urgente necesidad de acometer una pronta y profunda modernización del transporte ferroviario. El resultado de estas preocupaciones fue el Plan Decenal de Modernización, aprobado en 1964 dentro del Primer Plan de Desarrollo. La inversión realizada en los años en los que estuvo en vigor alcanzó un total de 854.780 millones de pesetas constantes de 1990, con un crecimiento medio anual del 7,6 %. Como también se ha indicado, el objetivo principal del plan era la renovación del carrilaje y la ampliación del trazado electrificado, por lo que, como venía ocurriendo desde el final de la Guerra Civil, la ampliación del trazado no ocupó la atención del Estado, puesto que la longitud de la red de vía ancha permaneció estabilizada en torno a los 13.500 kilómetros, mientras continuaba reduciéndose la vía estrecha, que pasó de 4.300 kilómetros a 2.300. El final del Plan Decenal de Modernización y la llegada de la crisis económica supuso la estabilización de las inversiones, que no recuperaron su ritmo de crecimiento hasta 1985, cuando se reemprende el esfuerzo con un crecimiento medio de la inversión del 15,9 %.

La acumulación de la inversión da origen al stock de capital ferroviario. Las cifras de capital nos permiten una aproximación a la capacidad productiva del ferrocarril más adecuada que las de inversión. El capital físico es uno de los factores de producción básico en las economías industrializadas, junto al trabajo, la tierra y el capital humano. Su cuantificación nos permite conocer los recursos que la economía dispone para la producción, aunque con el nivel actual de nuestros conocimientos esta valoración no deja de ser una aproximación. Existen dos medidas del capital: el capital bruto y el capital neto. El primero es el resultado de la acumulación de la inversión bruta deducidos los retiros, mientras el segundo sustrae

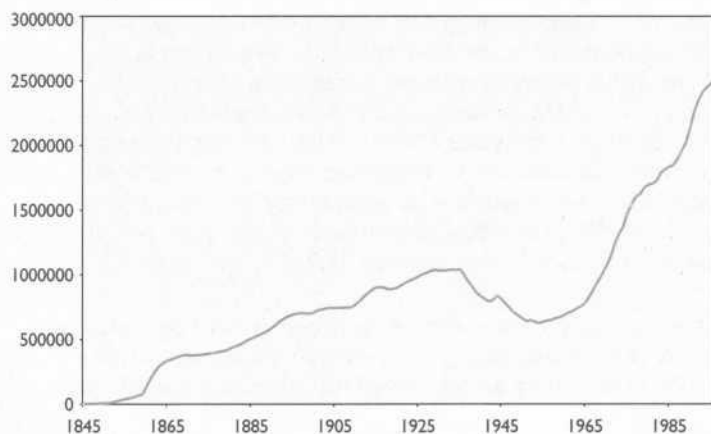
también del primero la depreciación de los bienes capital. Un aumento en el capital neto supone un incremento en la cantidad de factores productivos. Pero en la capacidad productiva de este factor intervienen dos componentes: su cantidad y su calidad. Mientras que si podemos conocer la primera, es mucho más difícil realizar estimaciones, o siquiera aproximaciones, a la segunda. A pesar de estos inconvenientes, el análisis de los componentes del stock de capital nos permite aproximarnos más a las capacidades productivas de una economía que si consideramos sólo el factor trabajo.

La evolución del stock neto de capital ferroviario español puede observarse en el gráfico 4. Podemos distinguir cinco períodos en su trayectoria, en la que se reflejan, suavizadas, las diferencias de ritmos de inversión ya descritas: una primera fase de crecimiento lento entre 1845 y 1855; una fase de fuerte aceleración entre 1855 y 1868; un crecimiento prolongado y estable de 1868 a 1935; una etapa de descapitalización, consecuencia de la guerra civil, que se prolonga hasta 1958 y, por último, un período de fuerte capitalización desde aquel año hasta la actualidad.

GRAFICO 4

Capital fijo en ferrocarriles, 1845-1997

Millones de pesetas de 1990



El primer período se corresponde con el fracaso de las primeras leyes ferroviarias en incentivar fuertes inversiones por parte de grupos privados, por lo que el capital generado durante este período sólo alcanza los 30.000 millones de pesetas. La aprobación de la Ley General de Ferrocarriles inicia un período de acelerada capita-

lización que provoca una multiplicación por 9 del stock de infraestructuras ferroviarias en una década. Este período inicial de construcción de la red cabe considerarlo esencial para entender la evolución del ferrocarril en España, por su trascendencia para esa fase del desarrollo económico. A partir de la crisis ferroviaria de 1868-1871 el crecimiento del stock se modera pero se inicia un período de regularidad en la construcción que el perfil general de la serie nos permite apreciar que se prolonga hasta la guerra civil. A pesar de las aceleraciones y los retardos ya comentados la totalidad de esta etapa presenta un aspecto unitario sin mostrar momentos de ruptura ¹⁷. El resultado es que al final del período de crecimiento el stock de infraestructuras ferroviarias se ha triplicado, alcanzando el billón de pesetas.

La caída de la inversión durante la guerra y en la inmediata postguerra, a pesar de los planes de reconstrucción, junto con las destrucciones provocadas por el conflicto, provocaron una fuerte descapitalización del ferrocarril. El valor más bajo se alcanza en 1954: la cifra es un 38 % inferior a la del último año anterior a la guerra y similar al ya conseguido en 1891. Se trata de un aspecto evidente del retraso acumulado por la economía española durante los años cuarenta y cincuenta, y de la urgencia de poner en práctica planes de modernización del ferrocarril como los que comenzaron a adoptarse. El de mayor influencia sobre el perfil de la serie fue el Plan de Modernización de 1964, durante cuya vigencia se produce una nueva etapa de crecimiento acelerado que se prolonga hasta el final de la serie ¹⁸.

Dos sencillos contrastes pueden ayudarnos a situar mejor la importancia e influencia del ferrocarril en la economía española durante estos ciento cincuenta años. La posibilidad de disponer de otras series macroeconómicas con las que comparar el capital ferroviario permite calcular el cociente del capital ferroviario respecto al capital total de la economía española disponible desde 1900 y la relevancia del ferrocarril en relación con las infraestructuras viarias, su más directo competidor por el transporte de mercancías y viajeros ¹⁹.

¹⁷ El resultado de regresar el logaritmo natural del capital respecto de la tendencia y un intercepto para el período 1865-1935 es un coeficiente de determinación ajustado del 0,9. El valor del coeficiente de la tendencia es 0,01723.

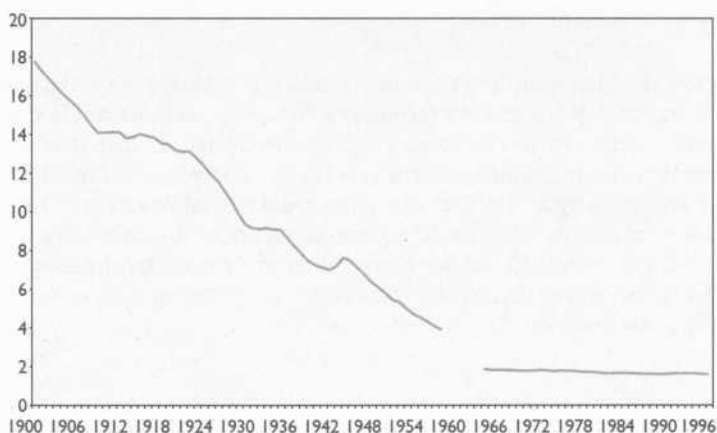
¹⁸ El resultado de regresar el logaritmo natural del capital respecto de la tendencia y un intercepto para el período 1864-1997 es un coeficiente de determinación ajustado del 0,9. El valor del coeficiente de la tendencia es 0,03570.

¹⁹ La serie del stock de capital proviene de Cubel y Palafox (1997), para el período 1900-1958 y de Pérez, Mas y Uriel (1998), para el período 1964-1996. De esta última fuente provienen también las cifras de capital público en carreteras.

Ya se ha comentado que la inversión en infraestructuras ferroviarias como porcentaje de la inversión total experimentó un progresivo declive desde el boom inversor de 1855-1865. Los valores en torno al 20 % de esta década, fueron porcentajes nunca igualados. En el segundo ciclo inversor, 1879-1899, la importancia de la inversión ferroviaria se redujo conforme la economía española aumentaba su capacidad productiva a un ritmo más rápido del que lo hacía el sector ferroviario. A pesar de ello, la inversión en el sector todavía suponía el 15 % de la total, lo cual representa una proporción nada desdeñable. El declive, sin embargo continuó y en los años veinte, a pesar de las ayudas públicas, del Estatuto Ferroviario y la Caja Ferroviaria, los porcentajes ya habían caído por debajo del 10 %. Pero cuando se produjo la disminución más drástica en términos relativos fue tras la Guerra Civil. En los años posteriores, la inversión en infraestructuras ferroviarias, excepto en la inmediata postguerra, cayó hasta situarse de forma estable en el 1,5 % de la total. Esta evolución se refleja también en la relación entre el stock neto en infraestructuras ferroviarias el stock neto total reflejado en el gráfico 5 en donde el primero figura como porcentaje del segundo.

GRAFICO 5

Stock de capital neto en infraestructuras ferroviarias como porcentaje del stock de capital neto total 1900-1996



FUENTE: Capital total: 1900-1958: Cubel y Palafox (1997); 1964-1996: Fundación BBV-IVIE (1995, 1998)

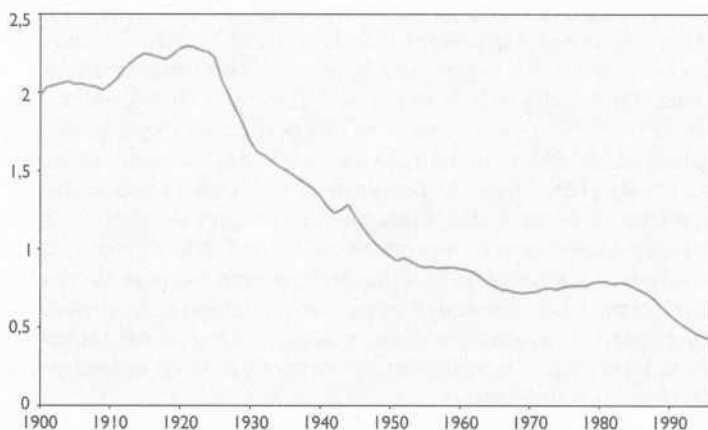
El perfil de la serie en el siglo XX es de un descenso constante y prolongado, desde el 18 % de principios de siglo hasta el 2 % que supone en la actualidad. La inercia presente en las cifras de capi-

tal, al acumular inversiones de períodos previos suavizando los períodos de alza y descenso de los ciclos, da lugar a una serie continua con cambios de tendencia muy moderados. Con todo, deben señalarse como puntos destacados el freno de la caída en los años previos a la Guerra Mundial, la leve aceleración durante los años veinte y el repunte de la serie en los primeros años cuarenta. En su conjunto, la impresión deducible de la observación de las tendencias de la serie es de una pérdida continuada de relevancia del ferrocarril como consecuencia del aumento de las capacidades productivas del conjunto de la economía española, que aumenta su complejidad conforme incrementa su nivel de desarrollo y experimenta un proceso de capitalización propio de las economías industriales. El ferrocarril, el gran negocio de mediados del siglo XIX, disminuye su relevancia debido a sus propios límites para la expansión una vez que han sido tendidas las principales líneas y por la aparición de competidores en el transporte de viajeros y mercancías.

Esta competencia de la carretera puede comprobarse en el gráfico 6, que pone en relación con el stock de capital neto en infraestructuras ferroviarias, el stock de capital neto en carreteras de la administración central y las comunidades autónomas. El capital ferroviario era dos veces mayor al viario a comienzos del siglo XX. Los fuertes ciclos inversores previos a 1914 elevaron incluso esta relación. Pero a partir de 1923, las inversiones en carreteras de la Dictadura primorriverista inician una tendencia de la ratio que no se frenará hasta el principio de los años setenta. El ferrocarril pierde importancia y las inversiones en carreteras toman la delantera de forma que, a mediados de los años cuarenta, el capital en carreteras supera al capital ferroviario. Coinciden estos años con los porcentajes más elevados de transporte de mercancías y viajeros por ferrocarril, pero las escasas inversiones en su modernización y la generalización del uso de automóviles provocarán una inversión de los porcentajes representados por cada uno de los sistemas en competencia. En las últimas décadas la tendencia ha cambiado, pero el avance del ferrocarril es tan reducido que podemos considerar la relación prácticamente estable.

La distribución territorial del capital ferroviario

El ferrocarril sirve para articular un territorio y un mercado interior. Pero para conocer cómo se ha producido esta articulación no sirven las cifras agregadas de kilometraje o capital. La incidencia sobre el territorio será diferente en función de qué zonas son abastecidas de servicios de transporte, dónde se concentran las inversiones o a qué lugares no llega el tendido ferroviario. El

GRAFICO 6**Stock de capital neto en infraestructuras ferroviarias en relación al stock de capital neto en carreteras, 1900-1996**

FUENTE: Capital público en carreteras: Fundación BBV-IVIE (1995, 1998)

cumplimiento de las funciones de servicio público ha llevado también a asegurar, en fechas más recientes, un servicio mínimo de transporte sin atender, a los criterios de rentabilidad y eficacia que alientan las opciones empresariales de los gestores ferroviarios. Todos estos problemas se dirimen en la distribución territorial del capital ferroviario. La serie de capital elaborada se presenta con un detalle hasta ahora desconocido, por cuanto ofrece la distribución provincial del stock. Ahora bien, es indudable que aun siendo un destacado avance, un indicador de este tipo no es la única medida válida para evaluar los procesos que se acaban de señalar. El incremento del capital ferroviario en cualquier provincia o comunidad autónoma tiene escaso sentido económico a menos que forme parte de una red integrada de transporte. Cuando esta red está construida puede comenzar su explotación y poner en contacto los centros productores y consumidores dentro de la misma provincia o con provincias vecinas. Por tanto, el aumento en la cantidad de capital en infraestructuras ferroviarias representa unas mayores posibilidades de producción, pero no asegura la utilización de las mismas.

Al considerar en el largo plazo la variación en la capitalización ferroviaria de una región es preciso tener en cuenta al menos dos aspectos. En primer lugar, las diferencias orográficas influyen en el volumen de inversión para el tendido de la red, haciendo que el mismo número de kilómetros resulte más costoso de construir y

mantener en las regiones montañosas que en las llanas. En segundo lugar, no debemos olvidar que nos enfrentamos a una actividad que presenta características propias de las redes, en las que hasta que el conjunto de la inversión no esté realizada no se aprovecha la potencialidad de cada una de sus partes. Sin embargo si se observan los gráficos que se presentan a continuación se comprobará la inexistencia de correlación entre mayores dificultades geográficas y mayor capitalización, lo que parece indicar con claridad el que más importante que la geografía en la determinación del stock de capital por comunidades es la voluntad humana de realizar las inversiones en unas zonas u otras.

La construcción de la red no se extendió por todo el territorio peninsular uniformemente. La estructura radial primaba las conexiones del centro de la península con las fronteras, pero dificultaba las conexiones entre las zonas periféricas. Solamente cuando las líneas principales fueron tendidas se comenzó a cubrir el resto del territorio peninsular, a lo que sin duda ayudó el desarrollo de los ferrocarriles de vía estrecha, de menor coste de construcción. Los gráficos 7 a 11 muestran la distribución del stock de capital ferroviario por comunidades autónomas en varios momentos en el tiempo, de forma que permiten poner de relieve la evolución de las asimetrías en la dotación de cada una de ellas respecto a la media española.

En el primero de ellos correspondiente a 1870, año en el cual había finalizado el primer ciclo de inversión, el País Vasco era la comunidad más capitalizada por kilómetro cuadrado, duplicando prácticamente el stock de las siguientes comunidades: La Rioja, Cataluña, Navarra y Madrid. Entre las más desfavorecidas por la inversión se encuentran Baleares y Canarias, sin ferrocarriles, y Galicia, Aragón, Extremadura y Asturias.

La situación relativa había cambiado poco en 1900, después del segundo ciclo inversor. Las comunidades periféricas más la Comunidad de Madrid se sitúan por encima de la media nacional. Por debajo se sitúan Murcia, Extremadura, Galicia, Navarra, Baleares, La Rioja, Castilla-La Mancha y Canarias. La desigualdad en la distribución del capital ha aumentado respecto a 1870, aunque levemente, como se observa en el gráfico 12 que recoge la evolución del coeficiente de variación para todos los años de la serie. Resulta remarkable la evolución cíclica del coeficiente, reduciéndose la desigualdad en los años alcistas del ciclo e incrementándose en los años de recesión. Las mismas constantes de comportamiento de la serie se repiten en 1930, aunque el capital aparece más homogéneamente distribuido.

GRAFICO 7 Stock de capital ferroviario por Comunidades Autónomas en 1870

Millones de pesetas por kilómetro cuadrado

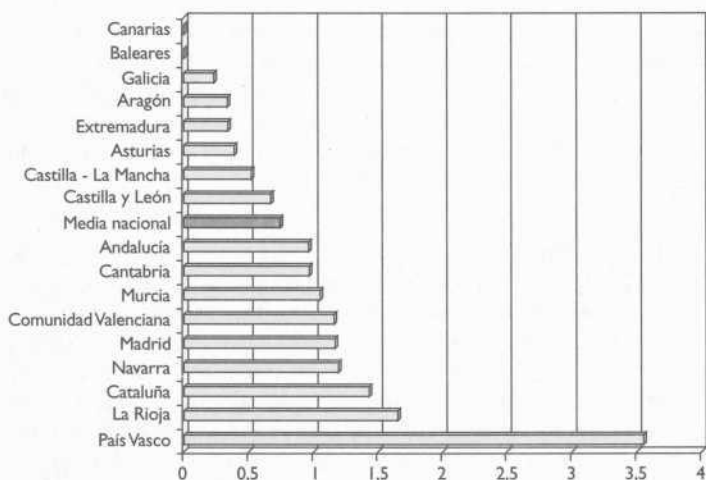


GRAFICO 8 Stock de capital ferroviario por Comunidades Autónomas, 1900

Millones de pesetas por kilómetro cuadrado

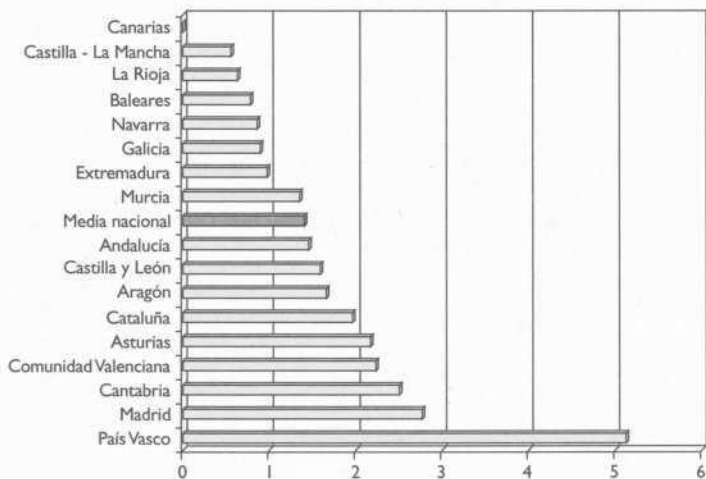
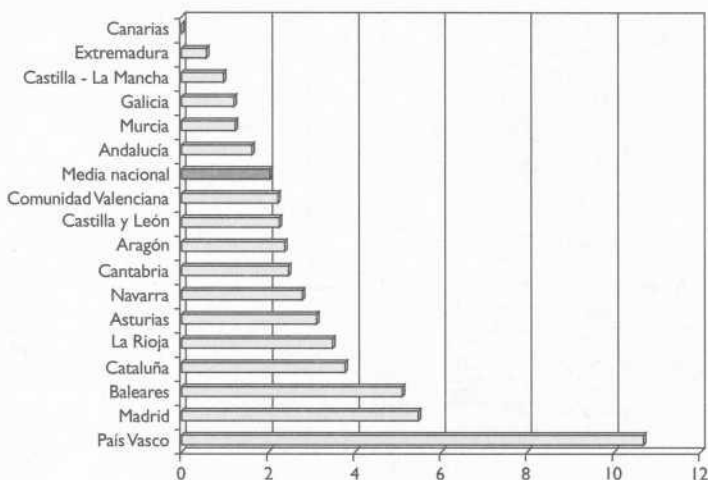


GRAFICO 9**Stock de capital ferroviario por Comunidades Autónomas, 1930**

Millones de pesetas por kilómetro cuadrado

**GRAFICO 10****Stock de capital ferroviario por Comunidades Autónomas, 1964**

Millones de pesetas por kilómetro cuadrado

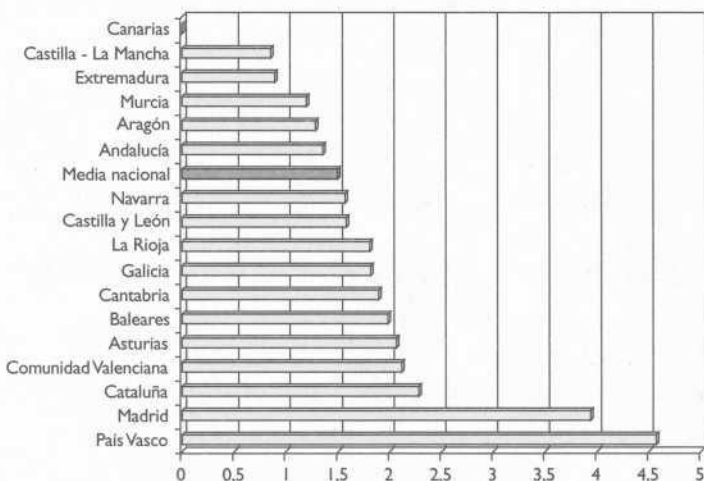


GRAFICO 11 **Stock de capital ferroviario por Comunidades** **Autónomas, 1997**

Millones de pesetas por kilómetro cuadrado

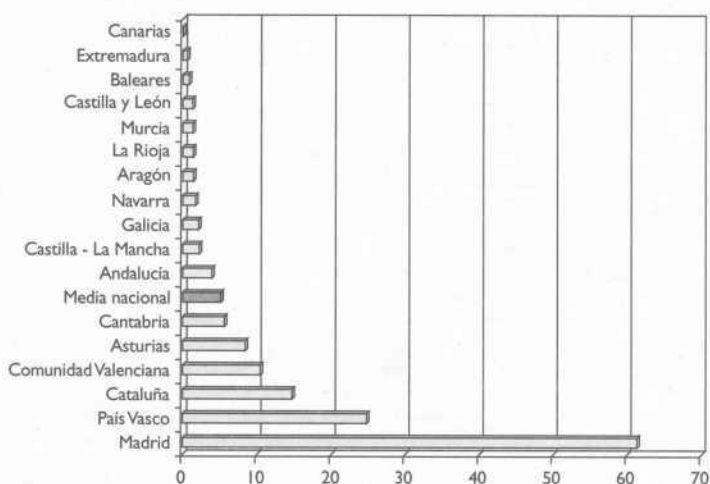
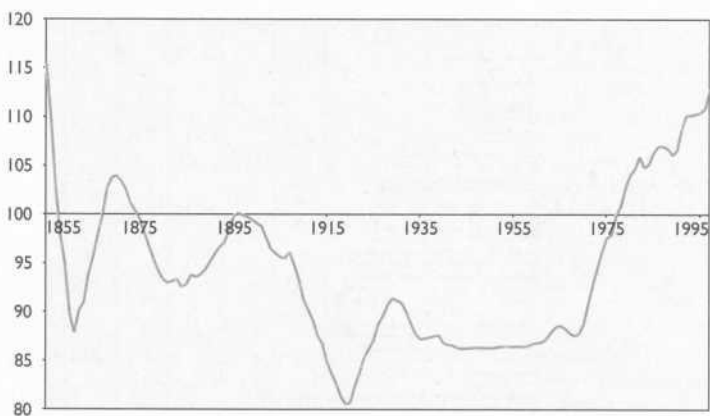


GRAFICO 12 **Dispersión en el stock de capital por CC.AA., 1855-1997**



Después de la guerra civil la situación no sufrió modificaciones relevantes. Persistieron los niveles de desigualdad en la distribución del capital, pero se produjo una fuerte destrucción de capital en todas las áreas geográficas coincidentes con las actuales comunidades. La media cayó de 2 millones por Km² en 1930 hasta 1,4 millones. La caída afectó a todas las comunidades, y no se alteró la posición relativa de cada una de ellas en el conjunto nacional. Por su parte, el fuerte impulso inversor desarrollado a partir de 1964 aumentó la desigualdad entre comunidades. En los gráficos precedentes, y de forma específica en el gráfico 11, al igual que en el cuadro 3, se demuestra cómo esa inversión se ha centrado mayoritariamente en Madrid, la comunidad con el aumento mayor, hasta el punto de multiplicar por 10 su capital entre 1964 y 1985 y de nuevo por 1,5 entre esta última fecha y 1997, lo que da como resultado una cifra de capital por kilómetro cuadrado en Madrid de 55,98 millones frente a una media nacional de tan sólo 4,97. Otras comunidades favorecidas por la inversión desde los años sesenta y setenta fueron el País Vasco, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Los dos decenios siguientes no modificaron la situación, instaurándose una distribución netamente desigual en la dotación territorial del capital ferroviario. Las comunidades periféricas y Madrid presentan una capitalización superior a la media nacional, mientras las comunidades del interior y Galicia se encuentran por debajo del promedio del conjunto de España. Comparando las cifras de 1997 con las de 1870 se observa, como una de las conclusiones más evidentes, que un siglo y medio de historia del ferrocarril no han reducido sustancialmente las diferencias en dotaciones ferroviarias. La información recogida en los cuadros 3, 4 y 5 refleja, mediante distintos indicadores, el mantenimiento de estas diferencias cuya explicación es, sin duda, una de las cuestiones a estudiar en el futuro.

CUADRO 3**Stock de capital neto en infraestructuras ferroviarias.
Comunidades Autónomas. 1870-1997**Millones de pesetas por km²

	1870	1900	1918	1930	1948	1964	1985	1997
Andalucía	0,96	1,45	1,80	1,62	1,19	1,35	2,10	3,92
Aragón	0,33	1,66	1,52	2,38	1,65	1,28	1,16	1,43
Asturias	0,38	2,16	3,93	3,11	2,03	2,06	8,09	8,41
Baleares	0,00	0,78	5,67	5,10	2,38	1,98	1,28	0,83
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,07
Cantabria	0,96	2,50	2,18	2,47	1,53	1,89	5,86	5,58
Castilla-La Mancha	0,52	0,55	0,79	0,96	0,76	0,85	1,04	2,23
Castilla y León	0,67	1,58	1,52	2,26	1,40	1,58	1,53	1,34
Cataluña	1,42	1,96	2,29	3,77	2,37	2,28	11,60	14,73
Extremadura	0,34	0,98	0,58	0,57	0,78	0,89	0,76	0,60
Galicia	0,23	0,89	1,25	1,20	1,08	1,81	2,47	2,13
La Rioja	1,65	0,63	1,87	3,48	2,23	1,81	2,30	1,39
Madrid	1,17	2,77	4,48	5,47	3,24	3,97	37,67	61,37
Murcia	1,05	1,35	1,47	1,23	1,12	1,20	1,71	1,35
Navarra	1,19	0,86	3,66	2,79	1,66	1,57	2,34	1,71
País Vasco	3,55	5,12	8,94	10,68	5,41	4,60	11,53	24,82
C. Valenciana	1,16	2,23	2,80	2,22	1,81	2,11	4,82	10,45
<i>Media España</i>	<i>0,74</i>	<i>1,40</i>	<i>1,75</i>	<i>2,04</i>	<i>1,40</i>	<i>1,49</i>	<i>3,62</i>	<i>5,10</i>

CUADRO 4**Stock de capital fijo en infraestructuras ferroviarias por
habitante**

Miles de pesetas de 1990

	1877	1900	1930	1960	1980	1990
Andalucía	25.860,7	35.716,6	30.643,6	18.194,2	26.880,4	42.221,0
Aragón	18.728,3	86.460,7	11.086,3	55.418,1	48.742,3	45.681,1
Asturias	12.870,1	36.534,8	41.522,2	20.281,7	56.874,1	85.295,4
Baleares	10.637,8	12.568,3	69.956,9	20.812,6	8.928,4	6.750,9
Canarias	0,0	0,0	0,0	0,0	358,2	436,8
Cantabria	19.377,2	47.984,3	35.906,2	20.474,8	48.586,3	57.853,3
Castilla-La Mancha	39.203,9	31.786,3	41.679,9	31.039,2	52.053,0	89.434,6
Castilla y León	28.765,9	64.842,8	85.832,9	45.362,8	59.541,1	58.271,8
Cataluña	26.750,4	31.856,7	43.079,8	17.216,2	54.865,6	62.865,4
Extremadura	31.446,6	46.058,0	20.547,9	24.715,7	25.547,4	28.827,2
Galicia	10.940,2	13.387,3	15.981,6	18.269,2	24.992,0	26.059,6
La Rioja	40.974,4	16.796,0	86.132,4	38.403,0	54.323,9	35.619,2
Madrid	15.498,6	28.677,3	31.735,9	9.696,5	55.054,4	71.712,2
Murcia	22.333,8	26.417,6	21.582,5	15.598,8	18.055,2	16.885,5
Navarra	34.842,0	29.165,1	84.156,5	37.738,4	43.591,7	43.147,3
País Vasco	47.444,2	61.650,7	86.966,5	22.966,9	35.046,5	44.779,1
C. Valenciana	17.893,6	32.724,2	27.319,5	17.921,8	24.476,0	34.742,7
<i>Media España</i>	<i>24.076,7</i>	<i>38.040,4</i>	<i>43.651,2</i>	<i>22.475,7</i>	<i>44.951,8</i>	<i>54.267,3</i>
Coefficiente de dispersión	51,7	55,9	72,5	60,1	40,9	56,5

CUADRO 5
Población y capital en infraestructuras ferroviarias por Comunidades Autónomas
(Distribución porcentual)

**EL «STOCK» DE CAPITAL
FERROVIARIO EN ESPAÑA Y SUS
PROVINCIAS: 1845-1997**

Vicent Cucarella

La estimación de las series de inversión y de stock de capital del ferrocarril en España ha sido realizada con la misma metodología que se ha utilizado en trabajos precedentes de este proyecto. Las particularidades en ese apartado son mínimas y se refieren a algunas decisiones a adoptar sobre la aplicación del método a este tipo de infraestructuras. Por esa razón, el apartado 1 presenta un resumen de la metodología utilizada, que puede encontrarse completa en volúmenes anteriores del proyecto.

Del mismo modo, el deflactor utilizado se basa en los trabajos previos del proyecto, como se describe en el punto 2. En cambio, las fuentes estadísticas utilizadas para generar las series correspondientes al ferrocarril han requerido ampliar considerablemente el trabajo previo, tanto para construir las series de inversión agregada como para disponer de información que permitiera la provincialización. Los criterios seguidos se explican en el apartado 3, en el que también se incluyen los anexos bibliográficos; reservándose el apartado último para las tablas y gráficos con los resultados.

1. Metodología para la estimación del stock de capital

1.1. Métodos de estimación del stock de capital

Los principales métodos de estimación del stock de capital seguidos en distintos países son los siguientes:

1. *Método del inventario permanente.* Deriva el stock de capital a partir de series de inversión. Es el método adoptado por todos

los países de la OCDE que realizan estimaciones del stock de capital. En el epígrafe siguiente se explica con detalle dicho método.

2. *Inventario de activos físicos.* La elaboración de censos completos de activos físicos ha sido realizada en Japón y Rusia. Es un método costoso si debe dar cuenta de todos los activos, pero para aquellos tipos de bienes para los que se elabora regularmente por razones administrativas información censal (vivienda por ejemplo) pueden resultar de utilidad para controlar estimaciones realizadas de otra forma. En Japón, que es el único país que realiza estimaciones por ambos procedimientos, se producen discrepancias de entre el 5 % y el 10 %, siendo las discrepancias mayores en las series desagregadas. Alternativamente, Holanda e Italia han elaborado también *inventarios* de los bienes de capital existentes en un momento del tiempo, utilizando información directa de empresas obtenida a partir de cuestionarios y entrevistas directas. Este método es extraordinariamente costoso y conveniente únicamente para ramas de actividad muy concentradas.
3. *Índices físicos compuestos.* Basados en características físicas identificables del capital (p.ejem. hectáreas de tierra, número de edificios, número de máquinas, etc.), agregadas utilizando ponderaciones como capacidad cúbica relativa, velocidad, potencia eléctrica o unidades térmicas. Estos indicadores pueden ser útiles en determinados sectores y pueden servir para contrastar otros estimadores y/o servir de base para interpolar o extrapolar series.

Además de los anteriores, de uso más frecuente, se han utilizado en algunos casos otros métodos para estimar el *stock de capital privado*:

- análisis a partir de valores contables
- análisis de valores asegurados
- indicadores de valores bursátiles
- modelo de acumulación de ahorro
- capitalización de flujos de renta.

1.2. Estimación del capital

1.2.1. Método del Inventario Permanente (MIP)

Descripción

Las estimaciones basadas en el método del inventario permanente distinguen entre dos medidas de stock de capital: stock de capital bruto y neto.

El *stock de capital bruto* representa el volumen total de los activos productivos físicos disponibles en un país y se define como el volumen de capital utilizado en el proceso productivo en un momento del tiempo. El objetivo es estimar el volumen del factor de producción «capital» que puede ser utilizado en un sistema económico²⁰. La noción de capital bruto se corresponde con la de población activa referida al factor trabajo.

El *stock de capital bruto* en un año determinado se obtiene acumulando los flujos pasados de inversión y deduciendo de los mismos el valor acumulado de la inversión que ha sido retirada, utilizando para ello un determinado esquema de *retiro y estimaciones de vida media*.

El *stock de capital neto* representa el valor acumulado, descontada la depreciación, del stock de capital bruto existente. Intenta reflejar el efecto de la composición por años o generaciones del equipo productivo. El *stock de capital bruto* puede considerarse equivalente al *stock de capital neto* que correspondería a equipos supuestamente nuevos. El *stock de capital neto* corrige, pues, el capital bruto por la depreciación, es decir, la reducción en valor originada por el uso, la obsolescencia y el envejecimiento.

Formulación básica²¹

a) Stock bruto de capital

El stock de capital bruto existente al final del año t del bien i , calculado por el procedimiento del inventario permanente, es la suma

²⁰ La conveniencia de utilizar series de stock de capital obtenidas por el procedimiento del inventario permanente en las estimaciones de funciones de producción agregadas ha sido cuestionada desde distintas perspectivas. Ver, por ejemplo, Miller, E. (1990): «Can a Perpetual Inventory Capital Stock be Used for Production Function Parameter Estimation?», *Review of Income and Wealth*, Series 36, No. 1, marzo.

²¹ Véase Paccoud, T. (1983): *Stock of Fixed Assets in Industry in the Community Member States: Towards Greater Comparability*, Studies on National Accounts No. 2., Statistical Office of the European Communities, manuscrito; y Ward (1976): *Methodology of Capital Stock Estimates in OECD countries*, OECD, París.

de las adquisiciones pasadas de dicho bien, una vez deducidos los retiros que han tenido lugar desde el momento de su adquisición.

Sea:

- KB_t^i = stock bruto de capital del activo i en t .
 IB_t^i = inversión bruta en i durante el período t .
 R_t^i = retiros acumulados en el período t del activo i .
 M_i = la duración máxima de vida del activo i .

La obtención del stock bruto de capital se realiza mediante las siguientes expresiones:

$$KB_t^i = KB_{t-1}^i + IB_t^i - R_t^i \quad (1)$$

$$R_t^i = \sum_{j=0}^{M_i} r_j^i \cdot IB_{t-j}^i \quad (2)$$

donde

r_j^i = tasa de retiro del bien i después de j períodos de haberse realizado la inversión. Por tanto, r_0^i es la tasa de retiro aplicable a las inversiones realizadas en el período corriente.

De (1) y (2), se deduce la siguiente expresión, en la que el stock bruto de capital depende únicamente de las inversiones realizadas en períodos anteriores.

$$KB_t^i = \sum_{j=0}^{M_i} (1 - r_j^i) \cdot IB_{t-j}^i \quad (3)$$

El supuesto de que los activos desaparecen una vez transcurrido un intervalo lo suficientemente largo de tiempo (definido como la máxima desviación en torno a la *vida media*), permite prescindir de los sumandos posteriores a $t - M_i$ en (3) y derivar la serie de stock de capital bruto como la acumulación de inversiones pasadas sin necesidad de recurrir al conocimiento del stock de capital inicial $[KB_{t-M_i-1}^i]$.

La ecuación (3) puede expresarse alternativamente en términos de *supervivencia*:

$$KB_t^i = \sum_{j=0}^{M_i} IB_{t-j}^i \cdot g_j^i \quad (4)$$

Siendo:

g_j^i : la proporción del activo adquirido en $t-j$ y todavía en uso en el período t (parámetro de la *función de supervivencia* estimado para el activo i , aplicado para los activos fijos adquiridos en $t-j$).

La proporción g_j^i variará en relación con la edad del activo fijo:

- $g_0^i = 1$: el activo fijo adquirido en t (en el presente) aparece totalmente en el stock del año t , ya que nada se retira en el primer período de vida.
- $g_{M_i+1}^i = 0$: los activos fijos son eliminados del proceso productivo cuando su edad excede la edad máxima estimada para el activo i .
- $g_j^i > g_{j+1}^i$: entre los dos límites anteriores, la proporción de los activos adquiridos en $t-j$ y todavía en uso en t es variable entre 0 y 1, y decreciente con la vida del activo.

Existen numerosas especificaciones para las *funciones de supervivencia*, que pueden agruparse en tres categorías ²²:

- *Funciones lineales*. Las más conocidas son: muerte súbita o salida simultánea, estrictamente lineal y lineal inglés.
- *Funciones de distribución*, siendo las más conocidas las funciones cuasilogísticas, gamma, Winfrey y Weibull. Según estas funciones, los retiros tienen lugar a tasas crecientes alrededor de la vida media.
- *Función lognormal*.

La adopción del método del inventario permanente presupone la aceptación del supuesto de que es posible clasificar los diferentes tipos de activos en categorías uniformes y amplias, según su tasa de mortalidad. Las aproximaciones más sencillas distinguen únicamente entre dos categorías: «maquinaria y equipo» y «edificios». Además, supone que las prácticas seguidas en cuanto a ritmos de retiro son conocidas con certeza y fijas, o lo que es lo mismo, que hay acuerdo sobre la duración de la vida media de los distintos activos considerados y también sobre la distribución de los retiros alrededor de la vida media (elección de la función de supervivencia y de sus parámetros).

²² Un mayor detalle sobre las distintas funciones de supervivencia puede encontrarse en Mas M., Pérez, F. y Uriel, E. (1998), *El stock de capital en España y su distribución territorial*.

b) Stock neto de capital

El *stock neto de capital* es el valor depreciado del *stock bruto* generado por el uso y la obsolescencia. Se calcula de forma similar al *stock bruto* pero teniendo en cuenta la depreciación. Sea $KN_t^i =$ *Stock neto de capital en t del activo i*.

$$KN_t^i = \sum_{j=0}^{M_i} IB_{t-j}^i \cdot g_j^i \cdot d_j^i \quad (5)$$

Siendo

d_j^i = proporción de los activos fijos adquiridos en $t-j$ que no han sido amortizados en t , y en donde

$$d_{m_i+1}^i = 0 \quad \text{y} \quad 0 \leq d_j^i < 1$$

Para calcular el *stock neto* es necesario determinar el grado (d_j) de depreciación de los activos fijos en relación con su edad. Existen tres métodos de depreciación utilizados en la actualidad:

- *Depreciación regresiva*: aplica una tasa de depreciación decreciente (aritmética o geométrica) a los activos fijos en relación con el número de años en los que han sido utilizados. Presupone, por tanto, una utilización más intensiva del activo fijo en los primeros años de su vida activa.
- *Depreciación progresiva*: aplica una tasa de depreciación creciente con la edad del activo.
- *Depreciación lineal*: aplica una tasa constante durante toda la vida del activo.

Esta última forma de depreciación es la recomendada por el Sistema Europeo de Cuentas Integradas.

Métodos de valoración

El *stock* de activos fijos al final de un año dado t , estimado por el método del inventario permanente, es el resultado de la acumulación de los activos fijos adquiridos en el intervalo transcurrido desde $t-M_i$ hasta el momento t . La valoración de las series de inversión, y por tanto, del *stock* mismo, puede realizarse atendiendo a tres criterios distintos: coste histórico, coste constante y coste de reposición.

En la valoración a *coste histórico* (ch), los activos son valorados a los precios que tenían en el momento de su adquisición. Es la valora-

ción que se obtiene a partir de la información estadística sobre flujos anuales de inversión, expresados en pesetas corrientes.

$$KB_t(ch) = \sum_{j=0}^{M_t} g_j^i \cdot IB_{t-j}^i(ch) \quad (6)$$

En la valoración a coste *constante* (cc) los mismos activos son valorados a los precios de un año base, independientemente del precio que tenían cuando fueron adquiridos. Estas estimaciones se obtienen a partir del flujo de inversión valorado en pesetas constantes de un año base.

$$KB_t(cc) = \sum_{j=0}^{M_t} g_j^i \cdot IB_{t-j}^i(ch) \cdot P_{t-j}^{\text{año base}} \quad (7)$$

La valoración a coste de *reposición* (cr) expresa todos los activos en el stock de capital a los precios vigentes en la época a la que se refiere la estimación.

$$KB_t(cr) = \sum_{j=0}^{M_t} g_j^i \cdot IB_{t-j}^i(ch) \cdot P_{t-j}^t \quad (8)$$

aunque también puede calcularse directamente a partir de la valoración a coste constante:

$$KB_t(cr) = KB_t(cc) \cdot P_t$$

En este estudio, como en la mayor parte de los que realizan una evaluación del stock de capital, se utilizará la valoración a coste constante.

En el punto 2 se explica con detalle la obtención del deflactor que será utilizado en el presente trabajo.

1.2.2. Vida media

Entendemos por vida media el intervalo de tiempo durante el cual se espera que el bien de capital permanezca incorporado en el stock y no aquel período de tiempo que se considera contablemente, por razones financieras o fiscales. El lapso durante el cual el activo permanece en el stock dependerá de sus características técnicas y también de las condiciones en las que es utilizado (manteni-

miento, condiciones de funcionamiento, etc.) difiriendo, a veces de forma notable, entre los distintos países.

En el presente trabajo se ha asignado una vida media de 40 años a las infraestructuras ferroviarias. Para ello se han tenido en cuenta las vidas medias utilizadas en los siguientes informes:

- *Bureau of Economic Analysis (BEA)* de Estados Unidos, en sus informes correspondientes a 1979 y 1987.
- A. Munnell, en su estimación del capital público regionalizado en EE.UU. (1990).
- Los informes previos a la elaboración de los planes de desarrollo, planes de reconstrucción y planes de modernización del ferrocarril en España.
- Las referencias sobre estimación de la vida media encontradas en las memorias de compañías ferroviarias.

Las vidas medias supuestas constituyen unos de los parámetros más significativos en el método del inventario permanente. En un ejercicio de simulación realizado en el seno de la Comunidad Europea²³ con cinco funciones de supervivencia (cuasilogística, gamma, muerte súbita, lineal inglesa y lognormal) y diferentes supuestos sobre la vida media y tasa de crecimiento de la inversión, se comprueba la dependencia de las estimaciones del stock de capital de las vidas medias supuestas, así como las escasas diferencias generadas por distintas especificaciones de la función de supervivencia.

1.2.3. Funciones de supervivencia y depreciación seleccionadas

En los estudios referidos a estimaciones del stock de capital público se ha generalizado la utilización de la función de supervivencia *Winfrey S-3*²⁴, razón por la cual ha sido seleccionada para ser aplicada en el presente trabajo. Sus características se describen a continua-

²³ Véase Paccoud, T. (1983): *Stock of Fixed Assets in Industry in the Community Member States: Towards Greater Comparability*, Studies on National Accounts No. 2, Statistical Office of the European Communities, manuscrito.

²⁴ Véase Ward (1976): *The Measurement of Capital. The Methodology of Capital Stock Estimates in OECD Countries*, OECD, París; BEA (1987): *Fixed Reproducible Tangible Wealth in the United States: 1925-1985*, Government Printing Office, Washington D.C.; y A. Munnell (1990a): «How does Public Infrastructure affect Regional Performance?», *New England Economic Review*, Federal Reserve Bank of Boston.

ción. Más adelante, se indicará cuál ha sido la función de depreciación utilizada para obtener el stock de capital neto.

Winfrey²⁵, a partir de un análisis estadístico de los retiros de los bienes de capital en la industria de los Estados Unidos de América, llega a establecer ecuaciones generales de dieciocho curvas de frecuencia²⁶ para la determinación de los retiros. Estas dieciocho curvas se agrupan en tres tipos: con la moda a la derecha (cinco curvas), con la moda a la izquierda (seis curvas), y simétricas (siete curvas).

En su estudio, Winfrey se inspiró en una familia de doce tipos de curvas, que desarrolló Karl Pearson y que fueron recogidas en el estudio de Elderton²⁷. La familia de curvas Pearson fue diseñada para determinar la curva teórica más adecuada a una distribución de frecuencias dadas. Para ello se utilizan los momentos muestrales respecto a la media de segundo (m_2), tercero (m_3) y cuarto orden (m_4). A partir de estos momentos se calculan los coeficientes β_1 (que mide la asimetría), β_2 (que mide la curtosis) y k , de acuerdo con las expresiones:

$$\beta_1 = \frac{m_3^2}{m_2^3} \quad (10)$$

$$\beta_2 = \frac{m_4}{m_2^2} \quad (11)$$

$$k = \frac{\beta_1 (\beta_2 + 3)^2}{4(4\beta_2 - 3\beta_1)(2\beta_2 - 3\beta_1 - 6)} \quad (12)$$

Dependiendo de que el valor de k sea positivo, negativo, mayor que 1 o menor que 1, y teniendo en cuenta, en algunos casos, los valores de β_1 y β_2 , Pearson llega a la caracterización de los doce tipos de curvas.

Si $k=0$, $\beta_1 = 0$ y $\beta_2 < 3$ se obtiene la curva de tipo II, que es la utilizada por Winfrey para representar distribuciones de retiro simétricas, designadas con la letra S. Su expresión es la siguiente:

²⁵ Winfrey, R. (1935): *Statistical Analyses of Industrial Property Retirements*, Bulletin 125, Iowa Engineering Experiment Station, Iowa State University, Ames.

²⁶ En la terminología estadística actual se denominan funciones de densidad en lugar de curvas de frecuencia.

²⁷ Elderton, W. P. (1927): «Frequency Curves and Correlation», 2.ª edición, Charles y Edwin Layton, Londres.

$$y_x = y_0 \left[1 - \frac{x^2}{a^2} \right]^m \quad (13)$$

donde

y_x = ordenada de la curva de frecuencia a la edad x (tomando como origen la edad media).

y_0 = ordenada de la curva de frecuencia en su moda.

x = edad.

a, m = parámetros.

Para distintos valores de y_0, a, m se obtienen las siete curvas simétricas postuladas por Winfrey. En aplicaciones posteriores en Estados Unidos, en el resto de la OCDE y en otros países, la curva de retiros más utilizada ha sido la S-3, cuya expresión es la siguiente:

$$y_x = 15,61048797 \left[1 - \frac{x^2}{100} \right]^{6,90151918} \quad (14)$$

Los puntos de inflexión de esta curva están situados en:

$$\pm \frac{10}{\sqrt{2m-1}} = \pm 2,7947 \quad (15)$$

Si tomamos el punto medio 100, como hace Winfrey, y expresamos los puntos de inflexión con respecto a dicho punto medio, sus valores serían $\pm 27,947$ %. En ese caso, la curva corta el eje de abscisas en los puntos 0 % y 200 %. La curva S-3 presenta bastante similitud con la distribución normal, aunque se diferencia de ésta en que las colas no son de carácter asintótico. En la literatura posterior, si bien se ha citado en numerosas ocasiones el trabajo de Winfrey, no se ha utilizado casi nunca la fuente original. Prueba de esto último es el hecho de que en varias ocasiones [por ejemplo, en Paccoud (1983)] se ha presentado a las curvas simétricas de Winfrey como curvas normales.

En el cuadro I se ha recogido el porcentaje superviviente para cada edad (expresado como % de la edad media) correspondiente a la curva S-3 original de Winfrey. En dicho cuadro se ha reflejado también el porcentaje de retiro entre cada edad y la anterior, así como el porcentaje de los retiros acumulados.

Como se deduce de la observación del cuadro I, los retiros antes del 45 % de la edad media (o después del 155 % de la edad media)

CUADRO I
Distribución Winfrey S-3 original

Edad % vida media	% supervivencia	% retiro	% retiros acumulados
0	100,0000	0,0000	0,0000
5	100,0000	0,0000	0,0000
10	100,0000	0,0000	0,0000
15	99,9996	0,0004	0,0005
20	99,9963	0,0033	0,0037
25	99,9816	0,0147	0,0184
30	99,9345	0,0471	0,0655
35	99,8144	0,1202	0,1857
40	99,5547	0,2597	0,4453
45	99,0670	0,4877	0,9330
50	98,2117	0,8553	1,7883
55	96,8692	1,3426	3,1309
60	94,8899	1,9792	5,1101
65	92,1432	2,7467	7,8568
70	88,5285	3,6147	11,4715
75	83,9926	4,5359	16,0074
80	78,5422	5,4504	21,4578
85	72,2507	6,2915	27,7493
90	65,2577	6,9931	34,7424
95	57,7606	7,4971	42,2394
100	50,0000	7,7606	50,0000
105	42,2394	7,7606	57,7606
110	34,7424	7,4971	65,2577
115	27,7493	6,9931	72,2507
120	21,4578	6,2915	78,5422
125	16,0074	5,4504	83,9926
130	11,4715	4,5359	88,5285
135	7,8568	3,6147	92,1432
140	5,1101	2,7467	94,8899
145	3,1309	1,9792	96,8692
150	1,7883	1,3426	98,2117
155	0,9393	0,8490	99,0607
160	0,4453	0,4940	99,5547
165	0,1857	0,2597	99,8144
170	0,0655	0,1202	99,9345
175	0,0184	0,0471	99,9816
180	0,0037	0,0147	99,9963
185	0,0005	0,0033	99,9996
190	0,0000	0,0004	100,0000
195	0,0000	0,0000	100,0000
200	0,0000	0,0000	100,0000

son insignificantes. Por ello, se ha tomado la decisión de truncar la distribución en estos puntos, repartiendo las frecuencias de las colas de forma proporcional a las frecuencias de cada uno de los restantes intervalos. En el cuadro 2 se ha representado la distribución truncada resultante.

Una cuestión adicional a tener en cuenta es la referencia temporal para el stock de capital y para los flujos de inversión. En lo que respecta a las inversiones, se ha considerado que se han realizado en

CUADRO 2
Distribución Winfrey S-3 truncada

Edad % vida media	% supervivencia	% retiro	% retiros acumulados
0-5	100,0000	0,0000	0,0000
5-10	100,0000	0,0000	0,0000
10-15	100,0000	0,0000	0,0000
15-20	100,0000	0,0000	0,0000
20-25	100,0000	0,0000	0,0000
25-30	100,0000	0,0000	0,0000
30-35	100,0000	0,0000	0,0000
35-40	100,0000	0,0000	0,0000
40-45	100,0000	0,0000	0,0000
45-50	99,1284	0,8716	0,8716
50-55	97,7604	1,3681	2,2396
55-60	95,7435	2,0169	4,2565
60-65	92,9445	2,7990	7,0555
65-70	89,2611	3,6834	10,7389
70-75	84,6390	4,6221	15,3610
75-80	79,0850	5,5540	20,9150
80-85	72,6738	6,4111	27,3262
85-90	65,5478	7,1261	34,4522
90-95	57,9081	7,6396	42,0919
95-100	50,0000	7,9081	50,0000
105-110	42,0919	7,9081	57,9081
110-115	34,4522	7,6396	65,5478
115-120	27,3262	7,1261	72,6738
120-125	20,9150	6,4111	79,0850
125-130	15,3610	5,5540	84,6390
130-135	10,7389	4,6221	89,2611
135-140	7,0555	3,6834	92,9445
140-145	4,2565	2,7990	95,7435
145-150	2,2396	2,0169	97,7604
150-155	0,8716	1,3681	99,1284
155-160	0,0000	0,8716	100,0000
160-165	0,0000	0,0000	100,0000
165-170	0,0000	0,0000	100,0000
170-175	0,0000	0,0000	100,0000
175-180	0,0000	0,0000	100,0000
180-185	0,0000	0,0000	100,0000
185-190	0,0000	0,0000	100,0000
190-195	0,0000	0,0000	100,0000
195-200	0,0000	0,0000	100,0000

el punto medio de cada año. Por otra parte, el stock de capital va referido al 31 de diciembre de cada año.

Por lo que hace referencia a la depreciación, en un modelo en el que se utiliza el esquema de muerte súbita para determinar el stock de capital bruto (es decir, los retiros se hacen únicamente al final de la vida de los equipos), es sencillo aplicar el esquema de depreciación lineal para obtener el stock de capital neto. Bajo este supuesto, la proporción de inversiones realizadas en $t-j$ que no han sido amortizadas en t (d_j) vendrá dada por:

$$d_j^i = \left(1 - \frac{t}{M_i} \right) \quad (16)$$

Ahora bien, cuando se realizan retiros parciales a lo largo del tiempo es conveniente modificar la expresión anterior, haciendo

$$d_j^i = \left(1 - \frac{t}{E_{t-j}^i} \right) \quad (17)$$

donde E_{t-j}^i es la esperanza total de vida de las inversiones realizadas en $t-j$ que todavía permanecen sin retirar en el momento t .

En el cuadro 3 se ha recogido el modelo de supervivencia para 10 años de vida media, siguiendo el esquema de Winfrey S-3 truncada para determinar el stock bruto y las expresiones (5) y (17) para calcular el stock neto.

CUADRO 3

Esquema de supervivencia (Winfrey S-3 truncada) y de depreciación. Modelo 10 años

Convención: FBCF, mitad año; stock, final año

Año	% superv.	% retiro			esperanza	% sin amo.	coef. glob.
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
1	100,0000	0,0000	0,25	0,5	10,0000	0,9500	95,0000
2	100,0000	0,0000	1	1,5	10,0000	0,8500	85,0000
3	100,0000	0,0000	2	2,5	10,0000	0,7500	75,0000
4	100,0000	0,0000	3	3,5	10,0000	0,6500	65,0000
5	100,0000	0,0000	4	4,5	10,0000	0,5500	55,0000
6	97,7604	2,2396	5	5,5	10,1145	0,4562	44,6011
7	92,9445	4,8158	6	6,5	10,3277	0,3706	34,4478
8	84,6390	8,3055	7	7,5	10,6543	0,2961	25,0580
9	72,6738	11,9652	8	8,5	11,0913	0,2336	16,9790
10	57,9081	14,7657	9	9,5	11,6245	0,1828	10,5835
11	42,0919	15,8163	10	10,5	12,2350	0,1418	5,9688
12	27,3262	14,7657	11	11,5	12,9023	0,1087	2,9700
13	15,3610	11,9652	12	12,5	13,6051	0,0812	1,2477
14	7,0555	8,3055	13	13,5	14,3174	0,0571	0,4028
15	2,2396	4,8158	14	14,5	15,0000	0,0333	0,0747
16	0,0000	2,2396	15	15,0	15,0000	0,0000	0,0000

En este cuadro el significado de las columnas es el siguiente:

- La columna (a) indica el tiempo, correspondiendo el año 1 al período en que se realiza la inversión.

- La columna (b) señala el porcentaje de supervivencia al final de cada período de acuerdo con la curva S-3 truncada.
- La columna (c) refleja el porcentaje de retiros realizados al final del año en curso.
- La columna (d) indica los años de vida total correspondientes a los equipos que se han retirado en el año en curso, y que se utiliza en el cálculo en la esperanza total de vida.
- La columna (e) indica el tiempo que han vivido los equipos que llegan a 31 de diciembre de cada año y corresponde al t que figura en la expresión (17).
- En la columna (f) se ha calculado E_{t-1}^i . En la columna (g) se calcula d_j^i de acuerdo con la expresión (17).
- Finalmente, en la columna (h) aparece el producto de las columnas (b) y (g), que permite conocer el porcentaje de capital sin amortizar que existe al final de cada período.

2. Elaboración del deflactor

Como se señaló en el epígrafe 1.2.1 las series de stock de capital se expresan habitualmente referidas a tres tipos de valoración: *coste histórico*, *coste constante* y *coste de reposición*.

La elaboración de las dos últimas exige la utilización de series homogéneas de deflactores referidos al concepto de formación bruta de capital fijo. La ausencia de una serie homogénea para todo el período considerado ha obligado a la elaboración de la misma a partir de series con cobertura temporal más limitada.

Es conveniente disponer de un deflactor específico para cada uno de los tipos de activos, al máximo nivel de desagregación. Como se señala a continuación, razones de disponibilidad estadística limitan el nivel de desagregación a cuatro conceptos en el intervalo 1954-1996 y a un único concepto en el período anterior a 1954.

2.1. Fuentes utilizadas

Los indicadores de precios para la formación bruta de capital fijo pueden derivarse de tres fuentes distintas que truncan la muestra en tres etapas y que incorporan diferentes niveles de desagregación.

Desde 1964. Fuente: Contabilidad Nacional de España. Base 1970, 1980 y 1986.

Período 1954-1964. Fuente: Instituto de Estudios Fiscales. Contabilidad Nacional.

Período anterior a 1954. No existe información de Contabilidad Nacional, reseñándose la información utilizada al final del presente epígrafe.

A las distintas épocas cubiertas se une la distinta desagregación por productos y, en su caso, por instituciones contemplada por cada una de las series, desagregación que se detalla a continuación:

Período 1980-1986, base 1980; desde 1986, base 1986

Amplía el nivel de desagregación dentro de los epígrafes existentes anteriormente y modifica parcialmente algunos epígrafes considerados en la base 1970. Así, distingue dentro de la formación bruta de capital fijo entre los siguientes conceptos:

- I.1 Productos de la agricultura, silvicultura y pesca.
- I.2 Productos metálicos y maquinaria (distinguiendo entre 5 sub-conceptos: productos metálicos, máquinas y tractores agrícolas, máquinas industriales, máquinas de oficina y similares y material eléctrico y electrónico).
- I.3. Medios de transporte (distinguiendo también entre: vehículos automóviles, buques y embarcaciones, material ferroviario, aeronaves y otro material de transporte).
- I.4 Inmuebles residenciales.
- I.5 Otras construcciones.
- I.6 Otros productos.

Período 1964-1980, base 1970

Distingue, dentro de la formación bruta de capital fijo por productos, los siguientes conceptos:

- I.1 Inmuebles residenciales.
- I.2 Otras construcciones
- I.3 Material de transporte
- I.4 Maquinaria y otro material de equipo.

Período 1954-1964

Distingue dentro de la formación bruta de capital fijo la evolución de los precios desde tres perspectivas distintas:

- a) Por productos
 - Terrenos
 - Viviendas
 - Otros edificios
 - Otras construcciones y obras
 - Material de transporte
 - Materiales diversos
- b) Por ramas de actividad que adquieren los productos
- c) Por Instituciones
 - Empresas privadas
 - Empresas públicas
 - Administraciones públicas

De la observación de los niveles de desagregación anteriores para las distintas series se desprende que el máximo nivel de desagregación posible, en una serie homogénea, se refiere a la clasificación por productos, concretándose en los siguientes conceptos:

Desagregación adoptada:

- Inmuebles residenciales
- Otras construcciones
- Material de transporte
- Maquinaria y otro material de equipo.

Deflatores anteriores a 1954

Si los distintos niveles de desagregación contenidos en las series posteriores a 1954 obligan a que el máximo nivel de desagregación se resuma en los cuatro conceptos anteriores, la disponibilidad estadística anterior a 1954 es todavía más limitada. Su importancia queda reducida en la cuantía del capital existente en la actualidad, pero no para los estudios históricos.

Ante la ausencia de información comparable a la de la etapa posterior, dos opciones quedaban abiertas:

1. La elaboración de un *indicador de precios específico* para la construcción, por considerar que la mayor parte de la inversión considerada se destina a este concepto, utilizando para ello índices simples de precios de productos tales como la evolución de los precios del cemento y el hierro.

Los principales inconvenientes que plantea esta opción son:

- a) Pueden darse saltos bruscos en alguno de estos componentes, originados por cambios tecnológicos.
 - b) No se conoce el peso que podrían tener en el índice global de construcción.
 - c) Se puede considerar que en el sistema tecnológico de construcción de hace cincuenta o más años el peso más importante correspondería a la mano de obra.
2. La segunda opción consiste en utilizar un índice de precios al por mayor. Aunque presenta el inconveniente potencial de no ser muy adecuado para la construcción, consideramos que es una solución más adecuada que la ofrecida por la primera opción, y por ello ha sido seleccionada.

Por lo que respecta a las fuentes utilizadas en este intervalo de tiempo, distinguimos entre los siguientes subperíodos:

1845-1890

Se ha utilizado la serie elaborada por Juan Sardá (1948)²⁸. Esta serie es una media aritmética simple de los índices de precios de nueve productos en el mercado de Barcelona.

1891-1913

Se ha tomado la serie construida por la Comisión del Patrón Oro que consiste en una media aritmética simple de diecisiete productos en Barcelona²⁹.

La serie completa para el período 1857-1913 se encuentra en la obra coordinada por A. Carreras (1981)³⁰, capítulo 12, elaborado por Jordi Maluquer de Motes³¹.

1913-1954

En el período 1913 a 1954 el INE obtuvo dos versiones del índice general de precios al por mayor (una simple y otra ponderada). En el presente trabajo se ha tomado la serie ponderada que plantea, sin embargo, el inconveniente de no haberse calculado para los años 1914 a 1919.

²⁸ Sardá, J. (1948): *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*, Madrid, pp. 302-305.

²⁹ Véase Información Comercial Española (1960), pp. 73-74.

³⁰ Carreras, A. (1981): *Estadísticas históricas de España. Siglo XIX y XX*. Fundación Banco Exterior.

³¹ Ver p. 501.

La solución adoptada, con el fin de soslayar el problema anterior, ha sido elaborar para esos años un índice simple corregido según la expresión:

$$IGPM_t = IGPM_s_t \frac{IGPMP_{1920}}{IGPMS_{1920}} \quad t=1914, \dots, 1919$$

siendo:

IGPMS: Índice simple base 1913 = 100

IGPMP: Índice ponderado base 1913 = 100.

2.2. Series enlazadas: metodología

Para poder disponer de series homogéneas que integren los períodos correspondientes a distintas bases cuando se realizan cambios de base en Contabilidad Nacional, se hace necesario proceder al enlace de las magnitudes a *precios constantes*. En principio podría pensarse que en las magnitudes en *pesetas corrientes* no es necesario efectuar ningún enlace, puesto que sus valores no se ven afectados por la elección del año base. Sin embargo, la introducción de una nueva base suele ir acompañada de cambios metodológicos en la medición de algunas magnitudes y de cambios, también, en la información estadística disponible, circunstancia que se traduce frecuentemente en discrepancias en distintas magnitudes, para el año común, entre las bases nueva y antigua.

En consecuencia, obtener una serie homogénea de deflactores para el intervalo 1954-1996 implica, a su vez, la obtención de series enlazadas, tanto de las magnitudes expresadas en pesetas constantes como en pesetas corrientes.

Sea X_j una magnitud individual a precios corrientes relativa al componente j . La magnitud enlazada en la nueva base (nb), para un período calculado en la antigua base (ab) vendrá dado por la expresión:

$$X_{jt}^{nb} = \frac{X_{jc}^{nb}}{X_{jc}^{ab}} X_{jt}^{ab} \quad (20)$$

donde t hace referencia a los años para los que se ha calculado la antigua base y c es el año en común para ambas bases.

Designemos por X a la agregación de r componentes X_i en pesetas corrientes. Para una base b y un período t , debe cumplirse que

$$X_t^b = \sum_{i=1}^r X_{it}^b \quad (21)$$

Análogamente, para las magnitudes en pesetas constantes (designadas con letras minúsculas) también debe cumplirse la siguiente identidad

$$X_t^b = \sum_{i=1}^r x_{it}^b \quad (22)$$

Existen dos formas alternativas de enlazar magnitudes agregadas. Puede realizarse mediante enlace individual de la magnitud agregada, o bien mediante agregación de magnitudes enlazadas para cada uno de los componentes.

En el primer caso, la aplicación del método de enlace individual a una magnitud agregada en pesetas corrientes generaría el siguiente resultado:

$$X_t^{nb*} = \frac{X_c^{nb}}{X_c^{ab}} X_t^{ab} \quad (23)$$

En el segundo caso, es decir, si se realiza por agregación de magnitudes ya enlazadas, el resultado obtenido sería el siguiente:

$$X_t^{nb**} = \sum \frac{X_{j,c}^{nb}}{X_{j,c}^{ab}} X_{jt}^{ab} \quad (24)$$

En general, salvo accidente estadístico, ocurrirá que

$$X_t^{nb**} \neq X_t^{nb*} \quad (25)$$

Ambos procedimientos tienen sus ventajas y sus inconvenientes. En nuestro caso se ha tomado la decisión de aplicar la primera alternativa, es decir, el enlace individual de la magnitud agregada. La razón que justifica esta decisión descansa en que el INE ha elaborado el enlace de algunas magnitudes de Contabilidad Nacional para la época 1964-1992. Entre dichas magnitudes figura la formación bruta de capital fijo agregada, pero no su descomposición. Con objeto de no alterar las cifras del INE, se ha procedido pues a enlazar esta magnitud de acuerdo con la expresión (23).

Naturalmente, en el enlace de los componentes es necesario introducir las correspondientes correcciones con el fin de preservar las identidades. Concretamente, para un componente j (en pesetas corrientes) en lugar de aplicar la expresión (20), se aplicará la siguiente expresión:

$$X_{jt}^{nb} = \frac{X_{j,c}^{nb}}{X_{j,c}^{nb}} X_{jt}^{ab} \left[\frac{x_t^{nb*}}{x_t^{nb**}} \right] \quad (26)$$

Una vez enlazadas las magnitudes en pesetas corrientes y en pesetas constantes, la obtención de los correspondientes deflatores implícitos es inmediata. En el cuadro 4 se presenta la serie homogénea del deflactor «Otras construcciones», con base 100 en 1990. Este ha sido utilizado en el presente trabajo por considerarlo el más adecuado para deflatar las inversiones en infraestructuras ferroviarias.

CUADRO 4

Deflactor «Otras construcciones», base 100 en 1990
Serie histórica 1845-1997

1845	0,22	1876	0,27	1907	0,30	1938	0,62	1969	9,35
1846	0,24	1877	0,28	1908	0,29	1939	0,71	1970	10,05
1847	0,27	1878	0,27	1909	0,29	1940	0,85	1971	10,82
1848	0,26	1879	0,28	1910	0,29	1941	1,00	1972	11,54
1849	0,22	1880	0,26	1911	0,28	1942	1,10	1973	12,88
1850	0,22	1881	0,27	1912	0,29	1943	1,23	1974	16,01
1851	0,23	1882	0,28	1913	0,29	1944	1,33	1975	17,86
1852	0,23	1883	0,26	1914	0,29	1945	1,47	1976	20,52
1853	0,22	1884	0,24	1915	0,35	1946	1,77	1977	25,29
1854	0,23	1885	0,24	1916	0,42	1947	2,07	1978	29,85
1855	0,25	1886	0,24	1917	0,49	1948	2,22	1979	35,11
1856	0,28	1887	0,23	1918	0,61	1949	2,37	1980	42,65
1857	0,29	1888	0,23	1919	0,61	1950	2,80	1981	49,05
1858	0,25	1889	0,23	1920	0,66	1951	3,60	1982	54,56
1859	0,29	1890	0,25	1921	0,54	1952	3,63	1983	62,26
1860	0,28	1891	0,23	1922	0,51	1953	3,89	1984	68,51
1861	0,28	1892	0,24	1923	0,50	1954	3,91	1985	76,36
1862	0,30	1893	0,23	1924	0,54	1955	3,95	1986	79,40
1863	0,34	1894	0,22	1925	0,54	1956	4,45	1987	82,03
1864	0,35	1895	0,23	1926	0,51	1957	5,22	1988	87,58
1865	0,33	1896	0,22	1927	0,49	1958	5,34	1989	92,76
1866	0,35	1897	0,24	1928	0,48	1959	5,52	1990	100,00
1867	0,33	1898	0,27	1929	0,49	1960	5,04	1991	106,01
1868	0,29	1899	0,27	1930	0,49	1961	4,76	1992	110,14
1869	0,29	1900	0,28	1931	0,50	1962	5,38	1993	115,00
1870	0,32	1901	0,29	1932	0,49	1963	6,06	1994(A)	119,23
1871	0,27	1902	0,28	1933	0,47	1964	6,50	1995(A)	124,29
1872	0,27	1903	0,29	1934	0,48	1965	7,01	1996(A)	126,09
1873	0,26	1904	0,29	1935	0,48	1966	7,43	1997(A)	127,73
1874	0,27	1905	0,29	1936	0,49	1967	8,36		
1875	0,25	1906	0,29	1937	0,55	1968	9,06		

3. Análisis de fuentes

En la estimación del stock de capital ferroviario se han seguido las etapas descritas en la metodología expuesta anteriormente: 1) obtención de las series de inversión en pesetas corrientes, 2) transformación de las mismas en pesetas constantes mediante la utilización del deflactor «Otras construcciones» y 3) aplicación de la estructura de retiros correspondiente a una vida media de 40 años y derivada de las funciones Winfrey S-3 corregida con la depreciación, con el fin de obtener la estimación correspondiente al stock de capital neto. Las dos últimas etapas han sido analizadas detalladamente en los epígrafes anteriores, destinándose éste a la descripción de las fuentes estadísticas utilizadas y al tratamiento seguido en la territorialización de las mismas en aquellas épocas en que la información territorial no está disponible.

El stock de capital ferroviario calculado es el resultado de la acumulación —según el método ya explicado— de la formación bruta de capital fijo en infraestructuras ferroviarias (vías, estaciones, instalaciones, etc.), sin incluir las inversiones realizadas en material móvil ferroviario. En las estimaciones del stock de capital ferroviario no se ha distinguido entre agentes porque durante un período tan extenso han sido diversos los cambios en la titularidad de las líneas y el reparto de las responsabilidades inversoras y/o de financiación entre los diferentes agentes institucionales: compañías privadas, Ministerio de Fomento, empresas públicas, corporaciones locales y comunidades autónomas. Por ejemplo, las inversiones acumuladas por el Estado en materias que ahora han pasado a ser competencia de las comunidades autónomas constituyen en la actualidad stock de capital público de estos últimos agentes, aunque no fueran ellos los inversores. Así pues, ante la falta de significado en la actualidad de los stocks acumulados atribuibles a los agentes que en su día realizaron o financiaron la inversión, se ha preferido presentar la información sólo para el agregado.

En los párrafos siguientes se presentan los criterios seguidos en el uso de las fuentes estadísticas. Comenzaremos repasando la procedencia de la información relativa a las inversiones realizadas por los diferentes agentes en cada época ³² y seguiremos con el exa-

³² Como posteriormente podrá observarse, no se contempla ningún tipo de inversión realizada en el período 1936-1939, Guerra Civil española. Ello se debe a la dificultad que entraña la valoración de las inversiones no documentadas realizadas en este período y de las destrucciones originadas por la contienda bélica.

men de los criterios adoptados en la distribución provincial. En el anexo se detallan las fuentes y referencias bibliográficas.

3.1. Principales fuentes estadísticas

1845-1935

La información básica sobre esta fase inicial procede de *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España* de A. Gómez Mendoza. En este trabajo el autor resume una estimación³³ anterior realizada por él mismo sobre la inversión ejecutada en infraestructura ferroviaria de vía ancha (sin incluir el material móvil), del período 1850-1935³⁴ agregada en lapsos de 10 años. Presenta dos series diferentes: una referida a la inversión en nueva construcción y la otra a la inversión en conservación.

Aunque ésta ha sido la fuente estadística básica para el período 1845-1935, las características de nuestro trabajo han exigido tres reelaboraciones importantes de las series originales, las cuales se detallan a continuación.

1. Ha sido necesario distribuir anualmente las inversiones de cada uno de los decenios. El criterio de reparto ha consistido en distribuir la inversión en construcción de cada período entre los kilómetros de vía ancha en construcción en cada uno de los años comprendidos. De igual modo se ha distribuido la inversión decenal en conservación entre los kilómetros de vía ancha en explotación en cada año. Ha sido posible identificar el número de kilómetros en construcción gracias a un estudio detallado de la fecha de inauguración de los diferentes tramos de cada línea, junto con el tiempo estimado de construcción de cada uno de ellos.
2. Para nuestro objetivo de estimación del total del capital en infraestructuras ferroviarias, tanto de las líneas con vía ancha como estrecha, ha sido necesario calcular la inversión en ferrocarriles de vía estrecha (no incluida en la serie original). Se ha utilizado la información previamente elaborada sobre kilómetros de vía estrecha en construcción y en explotación, junto a estimaciones del coste por kilómetro en ambos casos. La información disponible aconseja imputar un coste por kilómetro

³³ No ha sido posible consultar el trabajo original de A. Gómez Mendoza por no estar publicado.

³⁴ Las inversiones realizadas entre 1845 y 1849 han sido estimadas a partir del coste por kilómetro en 1850, ya que esta etapa inicial no es considerada por la serie original que hemos tomado como base.

de vía estrecha menor al de vía ancha en aproximadamente un 25 %. Por ello, en la estimación de las inversiones en vía estrecha se ha tomado como referencia por kilómetro el 75 % del coste estimado en cada año para la vía ancha.

3. Un análisis detallado de la serie original de A. Gómez Mendoza muestra la presencia de una inversión extraordinariamente elevada en el último decenio anterior a la Guerra Civil Española. El contraste de esta información con el total nacional de formación bruta de capital fijo, con el Producto Nacional Bruto y con la bibliografía de esta etapa histórica suscita la impresión de que se ha producido una doble contabilización de una parte de la inversión realizada. Ante la imposibilidad de una consulta directa del método original de elaboración de la serie contenido en un trabajo no publicado y haber partido de las referencias del autor a los resultados en otros de sus trabajos, se ha optado por reestimar las inversiones del intervalo 1919-1935 en función de la información contenida en otras fuentes estadísticas junto con el coste deflactado del período anterior.

El método descrito permite obtener cuatro series de inversión diferentes: construcción de vía ancha, construcción de vía estrecha, conservación de vía ancha y conservación de vía estrecha. Asimismo permite obtener la distribución territorial, con criterios que serán descritos en un apartado posterior.

1940-1997

Durante este período las fuentes estadísticas han sido diferentes en función de los agentes inversores y de las épocas estudiadas.

Administración Central

En función de la procedencia de la información concerniente a este agente inversor, podemos distinguir dos épocas:

- 1940-1972. Las inversiones de este período se obtienen directamente de *Cuentas generales de la administración del Estado*. Durante 1970-1972 también se dispone de información adicional en el *Anuario Estadístico* del Ministerio de Obras Públicas.
- 1973-1997. Los datos empleados proceden del *Anuario Estadístico* del Ministerio de Fomento y de la información facilitada por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

RENFE

En el estudio de este agente podemos distinguir tres etapas diferentes según la procedencia de la información:

- 1940-1963. En este período la información estadística se obtiene del trabajo titulado *Renfe (1941-91). Medio siglo de ferrocarril público* (M. Muñoz, 1995). Esta fuente ha sido completada para 1940 con información procedente de *Los ferrocarriles en España 1844-1943* [Artola, M. (dir.), 1978] y *Estadísticas de Obras Públicas* (Ministerio de Fomento).
- 1964-1978. Información contenida en *Estadísticas de Transportes. Series cronológicas (1950-1980)*.
- 1979-1997. Inversiones publicadas en *Anuario Estadístico* (Ministerio de Fomento, varios años) y *Evolución temporal y distribución territorial, institucional y modal de las inversiones en infraestructuras del transporte no urbano* (J. A. Nieves, 1992); completadas con la información facilitada directamente por Renfe.

Feve y compañías particulares o dependientes de las comunidades autónomas

Tres son los subperíodos que podemos diferenciar en cuanto a la procedencia de la información sobre las inversiones realizadas por estas compañías:

- 1940-1963. La cuantía anual de las inversiones realizadas durante esta época procede de diversas publicaciones y ha sido necesario interpolar el gasto inversor correspondiente a determinados años no cubiertos por ninguna de las fuentes estadísticas disponibles.
- 1964-1979. Información contenida en *Estadísticas de Transportes. Series cronológicas (1950-1980)*.
- 1980-1997. Inversiones publicadas en *Anuario Estadístico* (Ministerio de Fomento, varios años) y *Evolución temporal y distribución territorial, institucional y modal de las inversiones en infraestructuras del transporte no urbano* (J. A. Nieves, 1992); completadas con la información facilitada directamente por Feve y por compañías dependientes de las comunidades autónomas.

Ferrocarriles metropolitanos

Debido a la falta de información sobre este tipo de ferrocarril, sólo hemos podido incluir las inversiones realizadas a partir de la segunda mitad de los años sesenta de este siglo, gracias a las publicacio-

nes *Las Obras Públicas* y *Anuario Estadístico* (ambas del Ministerio de Fomento) y a las liquidaciones de presupuestos de las comunidades autónomas con inversiones en metropolitanos. Por tanto, podemos considerar que ha sido incluido el total de las inversiones realizadas en los metropolitanos de Valencia y Bilbao —de reciente construcción—, pero sólo las últimas tres décadas de las realizadas en Madrid y Barcelona.

Comunidades autónomas

El volumen anual de inversión ferroviaria de cada comunidad autónoma ha sido extraído de las liquidaciones de sus presupuestos. Dada su reciente creación, las inversiones de las comunidades autónomas no han planteado problemas de obtención de datos históricos, aunque sí en cuanto a la insuficiente información funcional de las inversiones realizadas en algunas de ellas.

3.2. Distribución provincial

La distribución provincial de las inversiones en infraestructura ferroviaria ha sido dividida en tres fases, en función de la información disponible. La primera de ellas comprende desde 1845 hasta 1935, la segunda abarca desde 1940 a 1969 y la tercera se extiende desde 1970 hasta 1997.

1845-1935

La primera línea ferroviaria en la península fue inaugurada en 1848³⁵, a partir de la construcción iniciada en 1845. Como se ha detallado anteriormente, han sido elaboradas cuatro series de inversión para el período 1845-1935 gracias a la diferenciación de la inversión en construcción o conservación y en vía ancha o estrecha.

Por otra parte, se ha reconstruido la historia de las infraestructuras ferroviarias en cada provincia, gracias al estudio minucioso de la fecha de inauguración de cada tramo, el kilometraje y la duración de construcción de cada uno de los tramos de todas las líneas. Con todo ello han sido elaboradas cuatro tablas con el detalle provincial de los kilómetros en construcción y en explotación en cada año, tanto referido a vía ancha como a estrecha.

³⁵ Aunque por simplicidad adoptemos 1848 como año de inauguración de la primera línea ferroviaria española, cabe matizar que ello no es cierto, ya que entonces la isla de Cuba formaba parte del territorio español y en ella ya existían varias líneas ferroviarias en explotación.

El siguiente paso ha consistido en distribuir cada uno de los totales anuales de inversión según las tablas provinciales citadas, obteniendo así la distribución provincial de los cuatro tipos de inversión. De este modo, la provincialización se ha realizado teniendo en cuenta sólo aquellos kilómetros sobre los que estaba recayendo el esfuerzo inversor. Por ejemplo, la inversión anual en construcción de líneas de ferrocarril de vía ancha ha sido distribuida según el peso que representaban los kilómetros de vía ancha en construcción en cada provincia en ese año, sin utilizar la información sobre vía estrecha o sobre kilómetros en explotación —sólo usada en sus respectivos casos.

Además, durante la aplicación del procedimiento de reparto han sido introducidos coeficientes provinciales con el objetivo de ponderar el diferente coste por kilómetro construido en función de la orografía del terreno sobre el que se ha realizado la inversión ³⁶.

1940-1969

La distribución provincial de las inversiones realizadas durante este período sigue en líneas generales el procedimiento explicado para la etapa anterior, pero con algunos matices. Ha sido posible elaborar las cuatro tablas provinciales del kilometraje en construcción y conservación de las líneas de vía ancha y estrecha, en los mismos términos que lo ha sido en el caso anterior. Pero no ha sido posible disponer de la misma desagregación para la serie de inversión nacional. Ello ha obligado a ponderar ³⁷ de modo diferente los kilómetros en construcción y en conservación, con el objeto de ser usados en un solo reparto provincial de la inversión.

1970-1997

La distribución territorial concerniente a estos últimos veintisiete años se ha obtenido de *Anuario Estadístico* del Ministerio de Fomento y del detalle facilitado por cada uno de los agentes inversores. No ha sido sencilla su recopilación y estamos por ello en deuda con la generosa colaboración de determinadas personas e instituciones mencionadas en la introducción. A la indiscutible dificultad para obtener esta información de manera provincializada, se añade la multiplicidad de agentes inversores, así como el hecho de ser éste un período de reasignación de las competencias inversoras entre ellos, cohabitando no sólo el Estado con las comunidades autónomas, sino también

³⁶ La diferenciación de costes en función de la orografía se ha obtenido del estudio de aquellos tramos de los que se disponía de información exacta de su coste, agrupándolos por sus características orográficas.

³⁷ La ponderación ha tenido en cuenta la información encontrada en distintas memorias, así como los promedios hallados en otros períodos.

las empresas de ámbito nacional con las nuevas empresas ferroviarias dependientes de las comunidades autónomas³⁸.

Como es obvio, las inversiones realizadas por las comunidades autónomas no presentan ningún problema cuando se aborda su regionalización. Sin embargo, en la mayoría de ellas es difícil obtener el desglose por provincias. Llama la atención que este nivel de desagregación territorial sea más difícil de obtener cuando el agente inversor es una comunidad autónoma que cuando las mismas inversiones las realizaba la Administración Central.

³⁸ En el caso de ferrocarriles de vía estrecha y sólo para determinados años de la década de los setenta, ha sido necesario recurrir a la interpolación de la distribución provincial a partir de las correspondientes al período anterior y posterior, debido a la inexistencia de información provincializada sobre las inversiones realizadas algunos años.

ANEXO

FUENTES Y REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

A1. Información metodológica

Aschauer (1989a): «Is Public Expenditure Productive?», *Journal of Monetary Economics*, 23, pp. 117-200.

Aschauer (1989b): «Does public capital crowd out private capital?», *Journal of Monetary Economics*, 24, pp. 171-188.

Bureau of Economic Analysis (B.E.A.) (1987): *Fixed Reproducible Tangible Wealth in the United States: 1925-1985*, Government Printing Office, Washington D.C.

Carreras, A. (1981): *Estadísticas históricas de España. Siglo XIX y XX*, Colección Investigaciones, Fundación Banco Exterior, Madrid.

Elderton, W.P. (1927): *Frequency Curves and Correlation*, 2.^a edición, Charles y Edwin Layton, Londres.

Frutos, M.A.: «Una evaluación del stock de capital público» en Calsamiglia, X. et al. (eds.) (1991): *La financiación de las comunidades autónomas: evaluación del sistema actual y criterios para su reforma*, cap. 7, Generalitat de Catalunya, Departament d'Economia i Finances, Barcelona.

Instituto Nacional de Estadística (1977): *Contabilidad Nacional de España base 1970, Años 1970-1974, 1975 provisional y avance 1976*, Madrid.

Instituto Nacional de Estadística (1982): *Contabilidad Nacional de España base 1970, Años 1970-1979, 1980 provisional y avance 1981*, Madrid.

Instituto Nacional de Estadística (1983): *Sistema Europeo de Cuentas Económicas Integradas S.E.C.*, Madrid.

Instituto Nacional de Estadística (1992): *Contabilidad Nacional de España. Serie enlazada 1964-1991. Base 1986*, Madrid.

INSEE (1979): *Le Patrimoine National*, n.º 114, September, París.

Keese, M., Richardson, P. y G. Salon (1991): *The Measurement of Output and Factors of Production for the Business Sector in OECD Countries (The OECD Business Sector Database)*, WP-99, OECD, París.

Lemarquis, D. (1988): «La FBCI des Entreprises non Financieres», en *Base 1980 des Comptes Nationaux*, n.º 14, INSEE, París.

Martín, A. y Moreno, L. (1991): «Medidas del stock de capital a partir de datos contables», *Valoración económica del beneficio y del capital*, FEDEA, Madrid.

Mas M., Pérez F. y Uriel E. (1998): *El stock de capital en España y su distribución territorial*, Fundación BBV-IVIE, Bilbao.

Miller, E. (1990): «Can a perpetual inventory capital stock be used for production function parameter estimation?», *Review of Income and Wealth*, Series 36, n.º 1, marzo.

Ministerio de Economía y Hacienda, Intervención General de la Administración del Estado (varios años): *Boletín de información estadística del sector público. Notas metodológicas*, Madrid.

Munnell, A. (1990a): «How does public infrastructure affect regional performance?», *New England Economic Review*, Federal Reserve Bank of Boston.

Munnell, A. (1990b): *Is there a shortfall in public capital investment?*, Federal Reserve Bank of Boston, Conference Series n.º 34.

Musgrave, J. (1980): «Government-owned fixed capital in the United States, 1925-1979», *Journal of Current Business*, pp. 33-43.

OECD (varios años): *Flows and stocks of fixed capital*, París.

Paccoud, T. (1983): *Stock of fixed assets in industry in the community member states: towards greater comparability*, Studies on National Accounts, n.º 2., Statistical Office of the European Communities, manuscrito.

Sardá, J. (1948): *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*, Madrid, pp. 302-305.

Universidad Comercial de Deusto (1968): *Riqueza nacional de España*, Bilbao.

Ward, M. (1976): *The measurement of capital. The methodology of capital stock estimates in OECD countries*, OECD, París.

Winfrey, R. (1935): *Statistical analyses of industrial property retirements*, Bulletin 125, Iowa Engineering Experiment Station, Iowa State University, Ames.

A2. Información histórica y estadística

- Alzola, P. (1899): *Las obras públicas en España*, Bilbao.
- Artola, M (dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España 1844-1943* (2 volúmenes), Servicio de Estudios del Banco de España.
- Cambó, F. (1918): *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- Carbonell, A. y otros (1990): *Las infraestructuras en España: carencias y soluciones*, Instituto de Estudios Económicos, Madrid.
- Casares, A. (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid.
- Comín, F. (1981): *Fuentes cuantitativas para el estudio del sector público en España (1801-1980)*, Instituto de Estudios Fiscales, monografía n.º 40.
- Comín, F. y Martín Aceña, P. dir. (1991), *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, Espasa Calpe.
- Comín, F. y otros (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Comisión de Transportes (1963): *Plan de Desarrollo Económico. Transporte por ferrocarril*.
- Comisión Oficial para la Conmemoración del Primer Centenario del Ferrocarril en España (1948): *Cien años de ferrocarril en España* (4 volúmenes).
- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (varios años): *Liquidación del presupuesto*, Murcia.
- Comunidad Autónoma de La Rioja, Consejo de Gobierno (varios años): *Cuentas generales presupuesto ordinario*, Logroño.
- Comunidad Autónoma de La Rioja, Gobierno de La Rioja (varios años): *Presupuesto de gastos*, Logroño.
- Comunidad de Madrid, Consejería de Hacienda (varios años): *Liquidación del presupuesto*, Madrid.
- Comunidad de Madrid, Consejería de Hacienda (varios años): *Presupuestos generales de la Comunidad de Madrid*, Madrid.
- Comunitat Autònoma de les Illes Balears, Conselleria d'Economia i Hisenda (varios años): *Compte general*, Palma.

Comunitat Autònoma de les Illes Balears, Conselleria d'Economia i Hisenda (varios años): *Pressupostos generals. Cuenta general de la comunidad autónoma*, Palma.

Cubel, A. y Palafox, J. (1997): «El stock de capital en la economía española 1900-1958», *Revista de Historia Industrial*, n.º 12, pp. 113-145.

Diputación General de Aragón, Departamento de Economía y Hacienda (varios años): *Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón*.

Diputación General de Aragón, Departamento de Economía y Hacienda (varios años): *Cuenta de liquidación del presupuesto*.

Diputación Regional de Cantabria, Consejería de Economía, Hacienda y Comercio (varios años): *Presupuestos*, Santander.

Diputación Regional de Cantabria, Consejería de Economía, Hacienda y Comercio (varios años): *Liquidación del presupuesto*.

Dirección General de Vigilancia del Plan/Subsecretaría de Planificación (varios años): *Ejecución del programa de inversiones públicas*.

Eusko Jaurlaritza (varios años): *Liquidación de presupuestos de la C.A. de Euskadi*.

Eusko Jaurlaritza, Herriogasun eta Dirubideetarako Saila (varios años): *Presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi*.

Eusko Jaurlaritza, Ogasun eta Finantza Saila: *Gastu Publikoaren Politikak 1981-1989*.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (varios años): *Informe de gestió i comptes anuals*, Valencia.

Fundación Banco Exterior (1989): *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX-XX*.

Generalitat de Catalunya, Departament d'Economia i Finances (varios años): *Pressupost de la Generalitat de Catalunya, de les seves entitats autònomes i de les entitats gestores de la Seguretat Social*, Barcelona.

Generalitat de Catalunya, Departament d'Economia i Finances (varios años): *Liquidació del pressupost*, Barcelona.

Generalitat Valenciana, Conselleria d'Economia i Hisenda (varios años): *Compte general de l'administració de la Generalitat Valenciana*, Valencia.

Generalitat Valenciana, Conselleria d'Economia i Hisenda (varios años): *Liquidació de pressupostos*, Valencia.

Generalitat Valenciana, Conselleria d'Economia i Hisenda (varios años): *Pressupostos Generalitat Valenciana*, Valencia

Gobierno de Canarias, Consejería de Hacienda (varios años): *Cuenta general de la administración de la Comunidad Autónoma de Canarias*.

Gobierno de Canarias, Consejería de Hacienda (varios años): *Los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Canarias*.

Gobierno de La Rioja, Consejería de Hacienda y Economía (varios años): *Liquidación presupuesto ordinario*, Logroño.

Gobierno de La Rioja, Consejería de Hacienda y Economía (varios años): *Liquidación presupuestos generales*, Logroño.

Gobierno de Navarra (varios años): *Cuentas generales de Navarra*, Pamplona.

Gobierno de Navarra (varios años): *Presupuestos Navarra*, Pamplona.

Gómez Mendoza, A. (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*. Un enfoque de Nueva Historia Económica, Madrid, Alianza.

Gómez Mendoza, A. (1989), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.

Gómez Mendoza, A. (1991), «Las obras públicas», en F. Comín y P. Martín Aceña, pp. 177-204.

Govern Balear, Conselleria d'Economia i Hisenda (varios años): *El presupuesto de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares*, Palma.

Govern Balear, Institut Balear d'Estadística (varios años): *Estadística Pressupostària*, Palma.

INE (varios años): *Estadística de Transportes*, 4 volúmenes, Madrid.

Junta de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda (1991): *Plan andaluz de desarrollo económico 1991-1994*, Sevilla.

Junta de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda (varios años): *Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, Sevilla.

Junta de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda (varios años): *Cuenta general de la Comunidad Autónoma de Andalucía*.

Junta de Andalucía, Consejería de Hacienda y Planificación (1990): *Hacienda autonómica andaluza. Una década de gestión. 1980-89*, Sevilla.

Junta de Castilla y León (varios años): *Liquidación de los presupuestos*.

Junta de Castilla y León (varios años): *Presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Castilla y León*.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Consejería de Economía y Hacienda (varios años): *Presupuestos generales de Castilla-La Mancha*.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Consejería de Economía y Hacienda (varios años): *Cuenta general*.

Junta de Extremadura, Consejería de Economía y Hacienda (1989): *Evolución del presupuesto de la Comunidad Autónoma de Extremadura 1983-89*, Cáceres.

Junta de Extremadura, Consejería de Economía y Hacienda (varios años): *Presupuestos generales de la Comunidad Autónoma de Extremadura*, Cáceres.

Junta de Extremadura, Consejería de Economía y Hacienda (varios años): *Cuenta general*, Cáceres.

Mas M., Pérez F. y Uriel E. (1995): *El stock de capital en España y sus comunidades autónomas*, Fundación BBV-IVIE, Bilbao.

Mas M., Pérez F. y Uriel E. (1998): *El stock de capital en España y su distribución territorial*, Fundación BBV - IVIE, Bilbao.

Mateo del Peral, D. (1978), «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)» en Artola, vol. I, pp. 29-159.

Megía, M.J. (1990): «Distribución de la infraestructura ferroviaria de RENFE en el territorio peninsular del Estado Español. Análisis en relación con la superficie, la población y la renta a nivel de comunidades autónomas y provincias», *Transportes, Turismo y Comunicaciones*, 45-46, jul.-ago., sep.-oct., Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.

Ministerio de Economía y Comercio, Subsecretaría de Economía (varios años): *Memoria sobre la ejecución del programa de inversiones públicas*, Madrid.

Ministerio de Economía y Comercio, Subsecretaría de Economía, Dirección General de Planificación: *La provincialización y regionalización de las inversiones públicas durante el período 1969-1981*.

Ministerio de Economía y Hacienda, Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales (varios años): *Liquidación de presupuestos: comunidades autónomas*, Madrid.

Ministerio de Economía y Hacienda, Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales (varios años): *Presupuestos de las comunidades autónomas*, Madrid.

Ministerio de Economía y Hacienda, Intervención General de la Administración del Estado (varios años): *Cuentas de las Administraciones Públicas*, Madrid.

Ministerio de Economía y Hacienda, Intervención General de la Administración del Estado (varios años): *Ejecución del presupuesto del Estado*, Madrid.

Ministerio de Fomento (varios años): *Disposiciones sobre Obras Públicas*.

Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas (varios años): *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*, Madrid.

Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas (varios años): *Estadísticas de obras públicas*, Madrid.

Ministerio de Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales (1968): *Cuentas de las Administraciones Públicas 1958-1963*, Madrid.

Ministerio de Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales (1976): *Datos básicos para la Historia Financiera de España 1850/1975. Clasificación económico funcional de los gastos e ingresos del Estado*, Madrid.

Ministerio de Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales (varios años): *Cuentas del Estado Español*, Madrid.

Ministerio de Hacienda, Intervención General de la Administración del Estado (varios años): *Cuenta general de la administración del Estado*, Madrid.

Ministerio de Obras Públicas (1940): *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Madrid.

Ministerio de Obras Públicas (varios años): *El transporte en cifras*, Madrid.

Ministerio de Obras Públicas (varios años): *Estadística de créditos e inversiones*, Madrid.

Ministerio de Obras Públicas (varios años): *Las obras públicas en 19...*, Anuario estadístico, Madrid.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1993): *El coste de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla*.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (varios años): *Anuario estadístico*, Madrid.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes: «Historia del ferrocarril en España 1843-1992» en MOPT. *Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, n.º 400.

- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (varios años): *Estadística de créditos e inversiones*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (varios años): *Las obras públicas y el urbanismo en 19...*, *Anuario estadístico*, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (varios años): *Anuario estadístico*.
- Ministerio de Planificación del Desarrollo, Dirección General de Vigilancia del Plan (varios años): *Ejecución del programa de inversiones públicas 1973-1977*, Madrid.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (varios años): *Informe anual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones*, Madrid.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Instituto de Estudios de Transporte y Comunicaciones (1983): *Estadísticas de transportes. Series cronológicas (1950- 1980)*, Madrid.
- Muñoz Rubio, M. (1995): *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Nadal, J. (1975), *El fracaso de la revolución industrial en España*, Barcelona, Ariel.
- Nieves, J.A. (1992): *Evolución temporal y distribución territorial, institucional y modal de las inversiones en infraestructuras del transporte no urbano*, Ministerio de Economía y Hacienda, Dirección General de Planificación, Madrid.
- Piñero, J.M y Nieves, J.A. (1991): *Las infraestructuras del transporte en las comunidades autónomas*, Subdirección General de la Secretaría del Comité de Inversiones, Madrid.
- Presidencia del Gobierno, Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social (varios años): *Ejecución del programa de inversiones públicas*, Madrid.
- Presidencia del Gobierno, Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social: *II Plan de desarrollo económico y social 1972-1975*, Madrid.
- Presidencia del Gobierno: *II Plan de desarrollo económico y social*, Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social.
- Principado de Asturias (1988): *Cuentas regionales de Asturias 1985*, Oviedo.
- Principado de Asturias (varios años): *Cuentas de las Administraciones Públicas*, Oviedo.
- Principado de Asturias (varios años): *Empresas públicas*, Oviedo.

Principado de Asturias (varios años): *Presupuestos*, Oviedo.

Principado de Asturias, Consejería de Hacienda, Economía y Planificación (varios años): *Cuenta general de los presupuestos*, Oviedo.

RENFE (1951): *Desarrollo de su plan de reconstrucción*.

RENFE (1958): *Los ferrocarriles en España 1848-1958*.

RENFE (1962): *Desarrollo del programa de inversiones*.

RENFE (1962): *Resumen del programa de inversiones*.

RENFE (varios años): *Anuario Estadístico*.

RENFE (varios años): *Memoria*.

RENFE: *Realizaciones e inversiones en Andalucía (1979-1984)*.

Sánchez Albornoz, N. (1988), *España hace un siglo: una economía dual*, Barcelona, Península.

Tortella, G. (1976), *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid, Tecnos.

Varios autores: «El ferrocarril por provincias», en *Trenes Hoy*, varios números.

Varios autores: *Memorias de las compañías de ferrocarriles del siglo XIX*.

Wais, F. (1943): *Origen de los ferrocarriles españoles 1829-1855*.

Wais, F. (1967): *Historia de los ferrocarriles españoles (2 volúmenes)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

Xunta de Galicia, Consellería de Economía e Facenda (varios años): *Conta xeral da admon. da comunidade*.

A todas estas fuentes estadísticas cabe añadir la información directamente facilitada por Renfe, Feve, Ministerio de Fomento, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Eusko Trenbideak, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Ferrocarrils d'Alta Muntanya de Catalunya.

SERIES DE CAPITAL 1845-1997

CUADRO I.
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Andalucía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	389,67	936,33	1.127,10	904,51
Almería	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cádiz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,28	438,93	420,43	252,22
Córdoba	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	246,25	227,30
Granada	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Huelva	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Jáen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Málaga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sevilla	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	239,39	497,39	460,42	424,99
Aragón	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	534,47	493,35
Huesca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Teruel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zaragoza	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	534,47	493,35
Asturias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	272,11	261,96	268,86	318,32	28,25	27,12
Asturias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	272,11	261,96	268,86	318,32	28,25	27,12
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,71	668,97	619,24	571,59
Cantabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,71	668,97	619,24	571,59
Castilla - La Mancha	0,00	0,00	234,22	242,12	1.065,67	1.279,77	1.232,03	1.404,73	1.883,98	1.574,68	1.619,32
Albacete	0,00	0,00	234,22	242,12	1.065,67	1.279,77	1.232,03	1.404,73	1.883,98	1.574,68	1.619,32
Ciudad Real	0,00	0,00	0,00	0,00	568,54	547,58	527,15	574,64	574,64	531,92	735,59
Cuenca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	253,39	243,94	390,62	414,88	685,34	551,09
Guadalajara	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Toledo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	306,05	283,30	261,50
Castilla y León	0,00	0,00	0,00	0,00	497,13	478,80	460,94	473,08	588,41	74,12	71,14
Ávila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	499,59	512,75	1.632,36	1.511,02	1.394,75
Burgos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	349,69	323,70	298,79
León	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	442,76	409,85	378,31
Palencia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Salamanca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	499,59	512,75	544,59	504,11	465,32
Segovia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Soria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Valladolid	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zamora	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	295,31	273,36	252,33
									0,00	0,00	0,00

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Cataluña	227,68	202,78	181,60	215,05	32,47	324,29	308,55	325,72	1.263,83	1.371,78	1.017,98
Barcelona	227,68	202,78	181,60	215,05	32,47	324,29	308,55	325,72	981,31	951,69	630,21
Girona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lérida	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	282,51	261,51	241,39
Tarragona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	158,58	146,38
Extremadura	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	609,42	564,13	520,72
Badajoz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	609,42	564,13	520,72
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Galicia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Coruña	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pontevedra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Rioja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	379,68
La Rioja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	379,68
Madrid	0,00	0,00	300,26	310,39	368,90	355,30	397,86	75,99	63,78	55,00	52,79
Madrid	0,00	0,00	300,26	310,39	368,90	355,30	397,86	75,99	63,78	55,00	52,79
Murcia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Murcia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Navarra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	739,91	684,91	632,21
Navarra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	739,91	684,91	632,21
País Vasco	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Alava	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Guipúzcoa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vizcaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Comunidad Valenciana	0,00	0,00	0,00	0,00	315,84	304,19	292,84	1.090,59	1.169,24	990,40	643,86
Alicante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	309,14	328,34	303,94	280,55
Castellón	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Valencia	0,00	0,00	0,00	0,00	315,84	304,19	292,84	781,45	840,90	686,46	363,31
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	227,68	202,78	716,08	767,56	1.782,88	2.535,65	2.992,83	4.373,02	9.286,14	9.060,99	8.257,88
Total	227,68	202,78	716,08	767,56	1.782,88	2.535,65	2.992,83	4.373,02	9.286,14	9.060,99	8.257,88

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
Andalucía	840,99	1.051,98	2.002,18	1.980,19	9.567,15	10.622,71	8.519,65	8.336,78	9.259,16	10.008,44
Almería	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cádiz	253,90	268,06	243,90	208,50	1.430,97	424,39	75,00	65,00	65,00	75,00
Córdoba	203,59	198,02	440,80	418,90	1.164,86	1.171,37	1.086,36	963,91	1.952,43	2.152,52
Granada	0,00	0,00	309,85	266,70	1.660,50	1.666,05	1.544,10	1.373,37	1.342,13	1.441,87
Huelva	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	867,53	812,42	764,52	1.621,10	1.744,53
Jáen	0,00	276,84	324,33	279,16	1.738,12	1.743,93	1.616,28	1.436,53	1.402,77	1.509,27
Málaga	0,00	0,00	372,86	372,86	2.321,48	2.329,23	2.158,74	1.944,47	1.103,88	1.253,10
Sevilla	382,54	370,26	433,78	434,05	1.209,92	2.459,83	1.225,83	1.790,21	1.775,12	1.830,37
Aragón	444,07	609,22	713,74	614,34	3.824,99	4.727,40	3.066,29	2.790,06	1.750,31	214,49
Huesca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	815,83	756,11	672,02	672,02	19,16
Teruel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zaragoza	444,07	609,22	713,74	614,34	3.824,99	3.911,57	2.310,18	2.118,04	1.077,55	193,34
Asturias	61,84	80,92	32,44	27,03	1.430,24	1.663,65	837,17	49,04	53,14	65,19
Asturias	61,84	80,92	32,44	27,03	1.430,24	1.663,65	837,17	49,04	53,14	65,19
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	514,50	538,03	401,46	83,28	100,97	102,48	96,62	82,44	79,87	1.228,33
Cantabria	514,50	538,03	401,46	83,28	100,97	102,48	96,62	82,44	79,87	1.228,33
Castilla - La Mancha	1.133,98	1.333,42	2.099,49	1.590,64	7.986,61	6.590,42	5.768,40	3.060,38	3.059,14	1.272,86
Albacete	486,98	486,98	598,78	359,99	1.500,59	1.507,68	2.086,98	1.848,78	1.851,21	877,47
Ciudad Real	289,33	448,29	751,39	644,84	4.900,94	3.490,58	2.157,32	1.049,29	1.050,68	21,04
Cuenca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Guadalajara	235,38	227,82	534,17	512,80	1.496,57	1.502,31	1.437,40	90,04	87,23	101,15
Toledo	173,55	170,33	215,15	73,01	88,52	89,84	84,70	72,27	70,02	81,19
Castilla y León	1.610,49	1.558,78	1.826,21	1.571,88	11.679,46	11.484,29	12.194,99	9.923,52	6.739,69	3.598,76
Ávila	268,95	260,31	304,97	262,50	1.634,37	1.639,83	1.519,80	1.445,02	91,32	105,88
Burgos	340,53	329,59	386,14	332,36	2.249,52	2.691,16	2.621,35	1.848,78	1.851,21	105,88
León	355,05	402,61	346,54	346,54	2.157,59	2.164,80	2.006,35	1.783,21	1.741,31	1.872,51
Palencia	418,84	405,40	474,95	408,80	2.708,70	1.65,88	2.006,35	1.731,91	2.663,10	1.297,05
Salamanca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Segovia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Soria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Valladolid	227,12	219,83	257,54	221,68	1.463,62	1.468,52	2.193,81	1.239,30	287,72	33,30
Zamora	0,00	0,00	0,00	0,00	1.465,65	1.905,82	1.767,71	1.583,85	903,64	12,99
Zamora	0,00	0,00	0,00	0,00	1.465,65	1.468,29	1.342,28	1.193,00	1.194,29	34,01

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
Cataluña	1.189,30	888,37	1.409,21	1.697,72	8.847,44	8.231,63	7.512,28	5.045,06	3.949,28	4.350,16
Barcelona	897,70	685,37	609,07	545,19	1.673,59	2.024,56	1.973,54	1.231,59	1.201,94	1.346,76
Girona	0,00	0,00	0,00	270,20	1.676,31	1.985,23	1.318,87	35,07	33,98	39,40
Lérida	217,28	2.103,00	459,36	395,38	2.529,55	1.243,75	92,95	79,31	76,84	89,10
Tarragona	144,33	12,64	340,78	486,94	2.968,00	2.978,09	4.126,91	3.699,09	2.636,52	2.874,89
Extremadura	468,71	453,66	531,49	457,47	2.848,27	2.857,79	2.648,61	2.518,30	159,14	184,33
Badajoz	468,71	453,66	531,49	457,47	2.848,27	2.857,79	2.648,61	2.518,30	159,14	184,33
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Galicia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Coruña	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pontevedra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Rioja	341,75	330,78	387,53	333,56	2.076,80	2.535,73	1.933,96	1.817,06	97,23	112,74
La Rioja	341,75	330,78	387,53	333,56	2.076,80	2.535,73	1.933,96	1.817,06	97,23	112,74
Madrid	401,09	639,70	908,02	713,12	2.466,29	1.697,54	1.575,28	1.454,01	152,62	176,97
Madrid	401,09	639,70	908,02	713,12	2.466,29	1.697,54	1.575,28	1.454,01	152,62	176,97
Murcia	0,00	381,26	446,67	384,47	2.393,75	2.401,75	2.225,95	1.978,39	1.931,91	2.205,46
Murcia	0,00	381,26	446,67	384,47	2.393,75	2.401,75	2.225,95	1.978,39	1.931,91	2.205,46
Navarra	569,06	550,79	645,29	555,42	4.246,44	4.430,69	1.733,50	890,38	150,20	174,16
Navarra	569,06	550,79	645,29	555,42	4.246,44	4.430,69	1.733,50	890,38	150,20	174,16
País Vasco	0,00	304,40	730,42	885,35	5.512,33	7.902,39	7.332,13	5.941,89	3.091,22	213,79
Alava	0,00	304,40	356,62	563,61	3.509,14	4.315,38	4.007,67	2.966,44	1.394,72	121,26
Guipúzcoa	0,00	0,00	373,80	321,74	2.003,19	2.009,88	1.862,77	1.655,60	1.676,41	69,24
Vizcaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.577,13	1.461,69	1.319,85	20,08	23,29
Comunidad Valenciana	577,23	560,79	1.226,18	882,94	2.080,90	2.090,53	1.941,26	3.877,47	3.805,42	4.109,19
Alicante	252,53	244,42	508,05	197,37	79,51	80,70	76,09	64,92	62,90	72,93
Castellón	0,00	0,00	345,21	297,14	1.850,02	1.850,20	1.720,33	1.529,01	1.493,08	1.606,44
Valencia	324,71	316,37	372,92	388,43	151,36	153,63	144,84	2.283,54	2.247,44	2.423,82
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	8.153,02	9.282,05	13.360,33	11.777,39	65.061,64	67.339,02	57.386,10	47.764,79	34.278,33	27.915,06
Total	8.153,02	9.282,05	13.360,33	11.777,39	65.061,64	67.339,02	57.386,10	47.764,79	34.278,33	27.915,06

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Cataluña	1.845,01	3.327,36	1.960,51	1.937,90	908,44	1.269,61	1.293,44	1.596,22	2.089,66	2.277,36
Barcelona	237,77	1.447,77	1.628,29	1.609,56	640,77	733,82	765,64	760,18	745,18	889,48
Girona	37,35	38,08	41,48	41,00	33,42	39,91	40,12	39,77	549,50	1.068,70
Lérida	86,11	86,11	93,80	92,71	75,57	286,36	297,19	607,46	611,63	1.189,91
Tarragona	1.485,43	1.755,39	196,94	194,64	158,68	189,51	190,49	188,81	183,34	200,28
Extremadura	174,91	1.323,25	1.506,89	207,53	169,18	202,06	203,10	1.889,90	1.855,87	2.615,25
Badajoz	174,91	1.323,25	1.506,89	207,53	169,18	202,06	203,10	1.889,90	1.855,87	2.615,25
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.354,61	703,26	1.354,61
Galicia	1.541,30	1.541,30	1.745,92	2.965,57	942,58	2.018,82	2.683,50	2.772,70	2.130,39	2.327,99
La Coruña	0,00	0,00	0,00	1.237,99	393,48	459,42	469,06	502,23	35,31	38,57
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	918,29	937,54	931,18	91,63	1.000,57
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	502,79	549,43
Pontevedra	0,00	0,00	1.745,92	1.727,58	549,10	641,11	1.276,91	1.332,28	676,67	739,42
La Rioja	106,86	108,96	118,68	117,30	95,62	114,21	114,79	113,78	110,48	120,69
La Rioja	106,86	108,96	118,68	117,30	95,62	114,21	114,79	113,78	110,48	120,69
Madrid	167,75	171,04	186,31	184,13	150,10	179,28	180,20	178,61	173,43	189,46
Madrid	167,75	171,04	186,31	184,13	150,10	179,28	180,20	178,61	173,43	189,46
Murcia	120,27	122,63	133,58	132,02	107,62	128,54	129,20	128,06	124,35	135,84
Murcia	120,27	122,63	133,58	132,02	107,62	128,54	129,20	128,06	124,35	135,84
Navarra	165,09	168,32	183,35	181,20	147,72	176,43	177,33	175,77	170,68	186,45
Navarra	165,09	168,32	183,35	181,20	147,72	176,43	177,33	175,77	170,68	186,45
País Vasco	202,65	206,62	225,06	222,44	181,33	216,57	217,69	215,77	209,52	228,87
País Vasco	202,65	206,62	225,06	222,44	181,33	216,57	217,69	215,77	209,52	228,87
Alava	114,94	117,20	126,17	126,17	102,85	122,84	123,47	122,39	118,84	129,82
Guipúzcoa	65,63	66,92	72,89	72,04	58,73	70,14	70,50	69,88	67,86	74,13
Vizcaya	22,07	22,50	24,51	24,23	19,75	23,59	23,50	23,50	22,82	24,93
Comunidad Valenciana	3.843,09	3.424,21	410,01	395,45	322,31	384,95	387,05	385,48	380,22	412,12
Alicante	1.493,13	70,49	176,78	175,88	118,66	73,88	71,47	71,47	78,08	78,08
Castellón	1.480,83	1.775,53	114,77	113,37	92,42	110,38	109,97	109,97	106,78	116,65
Valencia	2.283,13	1.578,19	218,52	206,20	168,03	200,69	201,84	201,90	201,97	212,39
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	19.599,80	23.368,30	22.643,05	20.545,80	8.262,97	12.082,47	13.737,81	16.189,67	16.840,73	19.524,89
Total	19.599,80	23.368,30	22.643,05	20.545,80	8.262,97	12.082,47	13.737,81	16.189,67	16.840,73	19.524,89

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Andalucía	2.826,62	2.688,51	2.547,74	2.567,78	4.787,25	3.886,95	3.840,35	4.071,58	4.479,82	5.661,11
Almería	0,00	0,00	0,00	0,00	749,03	728,86	714,76	744,05	821,70	822,22
Cádiz	453,74	426,49	457,37	92,82	89,24	717,60	703,09	736,32	834,92	1.250,77
Córdoba	216,57	206,82	214,14	208,4	200,32	196,22	809,01	852,08	937,24	962,35
Granada	64,72	61,77	63,98	1,62,4	59,85	58,22	987,07	62,37	67,75	208,09
Huelva	384,64	324,17	540,14	1.273,13	2.406,87	1.607,88	1.031,18	1.063,96	1.204,43	2.035,18
Jén	383,54	324,17	540,14	1.273,13	2.406,87	1.607,88	1.031,18	1.063,96	1.204,43	2.035,18
Malaga	121,76	118,03	121,76	118,03	114,71	106,27	109,00	119,35	129,41	110,97
Sevilla	1.029,86	971,28	1.033,64	697,42	1.058,86	359,27	349,73	382,23	415,23	417,28
Aragón	795,70	1.132,97	1.017,42	658,23	264,55	968,89	917,78	975,37	2.540,59	3.570,62
Huesca	19,54	18,63	19,29	18,77	18,05	17,68	17,21	18,81	16,87	2.542,27
Teruel	0,00	377,26	388,56	398,58	14,90	14,59	14,21	15,53	16,95	1.695,25
Zaragoza	776,16	737,08	609,56	240,89	231,61	936,62	886,37	941,04	1.013,16	1.024,54
Asturias	558,06	526,19	826,99	859,46	1.049,75	1.829,19	907,61	971,53	162,60	165,09
Asturias	558,06	526,19	826,99	859,46	1.049,75	1.829,19	907,61	971,53	162,60	165,09
Baleares	796,43	750,90	758,55	383,99	760,72	800,49	63,28	78,40	75,73	80,42
Baleares	796,43	750,90	758,55	383,99	760,72	800,49	63,28	78,40	75,73	80,42
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	107,63	102,64	106,27	103,40	99,41	97,38	94,79	103,60	112,55	113,10
Cantabria	107,63	102,64	106,27	103,40	99,41	97,38	94,79	103,60	112,55	113,10
Castilla-La Mancha	2.974,40	2.801,76	2.889,34	2.975,05	3.264,63	3.307,49	3.147,56	3.321,52	3.651,11	3.794,47
Albacete	240,89	229,73	231,42	231,42	222,50	217,94	212,16	231,87	251,89	253,13
Ciudad Real	722,50	682,18	704,05	738,15	301,30	295,13	287,30	313,99	341,10	342,78
Cuenca	676,79	635,05	654,08	644,86	1.248,27	1.214,65	1.191,16	1.239,97	1.369,38	1.465,35
Guadalajara	103,16	98,38	101,86	98,10	95,28	93,33	90,86	99,30	107,87	108,40
Toledo	1.231,07	1.156,42	1.191,49	1.261,53	1.397,28	1.486,44	1.366,09	1.436,40	1.580,87	1.624,80
Castilla y León	1.808,94	2.860,69	3.013,83	3.006,42	5.637,16	5.291,87	5.959,17	7.403,82	7.498,98	7.439,25
Ávila	107,99	102,98	106,63	103,74	99,74	97,70	95,11	103,95	112,92	113,48
Burgos	136,39	130,08	134,68	131,03	125,98	123,40	120,13	131,29	142,63	143,33
León	674,11	1.096,40	1.130,12	1.158,51	1.135,97	896,79	877,83	942,41	279,69	279,69
Palencia	211,22	201,44	208,56	202,92	195,10	191,11	186,03	203,32	220,87	221,96
Salamanca	454,83	1.115,79	715,07	704,45	2.330,18	2.223,54	2.316,53	2.316,53	2.559,59	2.559,59
Segovia	2,33	2,22	499,50	492,43	951,03	925,42	907,51	944,81	1.103,44	1.080,83
Soria	33,96	32,39	33,54	32,63	31,37	30,73	29,91	1,165,85	1.286,94	2.785,65
Valladolid	153,42	146,31	151,49	147,39	735,75	727,68	1.488,55	1.562,27	1.760,01	2.184,48
Zamora	34,68	33,07	34,24	33,32	32,03	31,38	30,55	33,38	36,27	36,44

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Cataluña	1.616,93	2.335,73	2.634,16	2.791,86	4.202,65	5.219,00	5.087,34	4.835,15	4.669,67	3.980,19
Barcelona	327,99	808,76	834,54	1.206,44	2.067,17	3.224,77	3.134,56	2.766,69	2.311,49	2.772,19
Girona	984,88	956,02	978,89	454,63	802,28	1.071,16	1.041,13	1.140,00	812,23	772,19
Lérida	133,77	389,11	732,44	411,26	1.210,37	1.766,74	1.731,34	1.828,44	1.406,89	1.392,55
Tarragona	190,79	181,95	182,59	717,53						273,38
Extremadura	3.256,42	3.058,72	3.164,69	2.938,73	4.103,61	3.012,95	3.276,12	3.434,53	3.845,09	1.706,98
Badajoz	1.253,54	1.179,36	1.215,74	1.250,66	1.849,45	840,68	2.156,88	2.259,98	2.516,60	1.454,32
Cáceres	2.002,88	1.879,36	1.948,94	1.688,07	2.254,16	2.172,26	1.119,24	1.174,54	1.328,49	252,66
Galicia	2.146,11	2.015,42	2.076,37	2.045,70	4.127,21	361,54	1.291,30	2.316,33	3.181,51	2.621,68
La Coruña	36,74	35,04	36,28	35,30	33,94	33,74	32,36	35,37	38,42	38,61
Lugo	920,82	864,03	889,92	877,37	1.834,02	1.32,89	1.29,36	1.095,22	1.206,97	1.234,57
Orense	505,64	474,45	488,67	481,78	984,74	51,08	989,09	1.032,20	1.138,95	1.175,70
Pontevedra	682,91	641,90	661,50	651,25	1.274,51	144,32	140,49	153,55	197,17	172,81
La Rioja	114,98	109,65	113,53	110,46	106,20	104,03	101,27	110,67	120,23	120,82
La Rioja	114,98	109,65	113,53	110,46	106,20	104,03	101,27	110,67	120,23	120,82
Madrid	697,36	657,12	677,74	1.138,11	1.049,97	1.043,33	207,50	226,78	802,63	1.305,43
Madrid	697,36	657,12	677,74	1.138,11	1.049,97	1.043,33	207,50	226,78	802,63	1.305,43
Murcia	129,40	123,41	127,78	320,21	525,55	122,59	119,17	480,97	534,41	149,00
Murcia	129,40	123,41	127,78	320,21	525,55	122,59	119,17	480,97	534,41	149,00
Navarra	177,62	169,39	175,38	170,63	164,06	160,70	156,44	170,97	1.056,54	1.034,75
Navarra	177,62	169,39	175,38	170,63	164,06	160,70	156,44	170,97	1.056,54	1.034,75
País Vasco	218,03	207,93	215,29	606,87	1.010,46	999,29	961,77	973,59	1.045,34	1.027,01
Álava	123,67	117,94	122,11	118,81	114,23	111,89	108,92	860,84	925,49	905,36
Gipuzkoa	70,62	67,35	69,73	67,84	65,23	63,89	62,20	73,84	73,84	74,21
Vizcaya	23,75	22,65	23,45	420,22	831,00	823,51	790,66	44,78	46,01	47,44
Comunidad Valenciana	396,95	1.502,26	1.548,27	1.522,72	2.575,87	2.503,44	4.377,28	4.587,23	5.208,83	1.746,57
Alicante	74,38	626,75	645,91	635,85	1.161,22	1.130,38	1.773,57	1.856,53	2.123,06	175,39
Castellón	111,12	105,97	109,72	106,75	102,64	100,54	97,87	106,96	116,20	116,20
Valencia	211,45	769,54	792,63	780,11	1.312,00	1.272,51	2.505,84	2.623,73	2.969,58	1.454,40
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	18.621,59	21.043,30	21.893,34	22.199,60	33.729,06	29.709,12	30.508,74	34.062,06	40.015,65	34.529,62
Total	18.621,59	21.043,30	21.893,34	22.199,60	33.729,06	29.709,12	30.508,74	34.062,06	40.015,65	34.529,62

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Andalucía	6.745,15	5.098,77	9.569,02	9.982,22	10.153,32	11.066,43	8.957,13	7.730,56	5.492,94	6.374,40
Almería	876,36	818,74	2.058,17	2.055,61	2.338,18	2.194,38	5.251,06	2.545,43	1.432,86	1.177,79
Cádiz	876,36	818,74	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77
Córdoba	252,12	252,12	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77
Granada	49,92	49,92	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77	1.370,77
Huelva	2.130,66	1.206,89	1.186,65	1.374,11	1.559,82	1.657,29	1.612,94	1.643,35	1.705,71	1.617,12
Jaén	1.123,29	1.277,08	1.186,65	1.374,11	1.559,82	1.657,29	1.612,94	1.643,35	1.705,71	1.617,12
Málaga	2.067,92	2.124,07	2.461,10	2.057,93	2.329,16	1.745,57	1.207,67	1.246,37	1.286,63	1.206,69
Sevilla	415,76	428,52	420,05	417,25	386,61	430,06	406,91	1.000,17	1.079,10	990,29
Aragón	2.873,08	2.950,77	3.946,82	3.937,67	6.234,25	8.491,25	8.264,41	8.682,48	7.744,19	5.354,70
Huesca	2.563,24	2.632,31	2.549,42	2.545,27	2.912,42	3.091,95	3.099,75	3.208,14	3.839,52	2.267,5
Teruel	16,89	17,41	17,06	16,95	1.805,82	3.776,08	3.675,74	3.790,65	3.898,63	3.209,26
Zaragoza	292,95	301,05	1.380,33	1.375,45	1.516,01	1.632,22	1.578,93	1.683,68	2.006,04	1.908,69
Asturias	165,40	169,53	167,91	1.042,80	1.205,65	2.387,30	2.332,71	2.429,78	1.374,18	254,12
Asturias	165,40	169,53	167,91	1.042,80	1.205,65	2.387,30	2.332,71	2.429,78	1.374,18	254,12
Baleares	82,45	82,56	85,39	81,61	86,86	113,59	110,78	118,54	133,95	135,57
Baleares	82,45	82,56	85,39	81,61	86,86	113,59	110,78	118,54	133,95	135,57
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	112,69	116,15	755,08	1.519,90	1.799,45	1.538,83	1.131,11	1.145,76	1.225,10	2.112,93
Cantabria	112,69	116,15	755,08	1.519,90	1.799,45	1.538,83	1.131,11	1.145,76	1.225,10	2.112,93
Castilla-La Mancha	1.165,94	1.201,73	1.177,97	1.170,11	1.084,19	1.177,99	1.141,10	1.176,13	1.216,41	2.527,00
Albacete	252,22	259,96	254,82	253,12	234,53	254,82	246,84	254,42	263,13	249,85
Ciudad Real	341,54	352,02	345,06	342,76	317,59	345,07	334,26	344,52	356,32	1.179,61
Cuenca	94,77	97,68	95,11	95,11	88,12	95,11	92,75	95,60	98,87	93,88
Guadalajara	108,01	111,22	109,12	108,40	100,44	109,12	105,71	108,95	112,68	637,70
Toledo	369,41	380,75	373,22	370,73	343,51	373,23	361,54	372,64	385,40	385,95
Castilla y León	9.974,40	8.858,96	7.524,66	7.393,63	10.568,69	11.257,62	14.184,92	13.056,97	14.468,73	12.634,91
Ávila	113,07	114,23	113,47	113,47	105,14	114,23	110,66	114,05	117,96	112,01
Burgos	142,81	147,19	144,28	143,32	127,91	136,07	131,98	136,79	147,89	2.389,79
León	278,68	287,23	281,55	279,67	259,14	281,55	242,85	248,51	2.593,44	2.453,84
Palencia	221,16	227,95	223,44	221,95	205,65	223,44	216,45	223,09	1.159,93	1.095,11
Salamanca	3.918,25	2.636,51	1.449,67	1.446,17	2.853,81	3.034,67	2.952,97	3.045,17	3.170,51	1.714,08
Segovia	1.089,10	1.118,66	1.118,62	96,52	89,43	97,17	94,13	97,02	100,34	95,28
Soria	2.808,48	2.793,55	2.788,93	2.788,93	3.188,33	3.385,17	3.379,88	1.953,87	2.004,02	2.012,85
Valladolid	218,54	224,36	221,56	1.27,31	1.248,03	1.337,03	1.300,69	1.342,84	1.373,28	1.382,85
Zamora	1.184,30	1.216,32	1.178,35	1.176,29	1.340,05	1.423,28	1.385,31	1.428,61	1.464,78	1.388,67

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Cataluña	5.472,01	4.285,06	4.556,75	4.509,32	4.450,99	3.471,46	3.150,95	1.289,75	1.352,67	1.281,74
Barcelona	3.166,60	1.915,40	1.298,80	1.286,31	519,03	583,20	565,69	587,42	618,92	586,06
Girona	788,12	809,98	788,12	764,60	877,09	955,24	972,26	196,02	209,52	197,98
Lérida	1.39,24	1.43,52	1.40,68	1.39,74	1.29,48	1.40,68	1.36,28	140,46	145,27	137,94
Tarragona	1.378,05	1.416,17	2.323,76	2.318,66	2.925,39	1.792,33	1.476,73	365,85	378,96	359,76
Extremadura	1.713,84	1.818,29	625,91	1.582,45	1.666,18	1.794,19	2.987,75	3.118,65	2.957,08	1.543,08
Badajoz	1.462,09	1.558,82	41,57	418,76	388,01	420,91	408,37	1.302,16	1.302,16	1.230,58
Cáceres	251,75	259,47	254,34	1.163,69	1.278,17	1.362,61	2.579,37	2.697,74	1.654,92	312,50
Galicia	1.604,71	1.649,74	1.603,54	1.598,50	1.767,62	536,57	519,77	535,72	554,07	526,11
La Coruña	1.157,89	1.189,20	1.152,11	1.150,09	1.352,13	85,13	82,46	85,00	87,91	83,47
Lugo	179,87	185,39	181,73	180,52	167,26	181,73	176,04	181,44	187,66	178,19
Orense	94,77	97,68	95,75	95,11	88,12	95,75	92,75	95,60	98,87	93,88
Pontevedra	172,18	177,46	173,95	172,79	160,11	173,96	168,51	173,68	179,63	170,57
La Rioja	120,38	124,08	121,63	120,81	111,94	121,63	117,82	121,44	125,59	119,26
La Rioja	120,38	124,08	121,63	120,81	111,94	121,63	117,82	121,44	125,59	119,26
Madrid	1.909,80	1.410,70	1.686,40	573,98	277,95	998,94	971,13	1.523,84	878,54	845,98
Madrid	1.909,80	1.410,70	1.686,40	573,98	277,95	998,94	971,13	1.523,84	878,54	845,98
Murcia	148,65	1.324,94	2.461,22	2.184,12	2.491,74	1.556,69	1.569,41	403,10	245,55	232,98
Murcia	148,65	1.324,94	2.461,22	2.184,12	2.491,74	1.556,69	1.569,41	403,10	245,55	232,98
Navarra	1.026,08	1.050,06	833,66	830,33	970,66	233,47	226,37	234,57	245,86	232,99
Navarra	1.026,08	1.050,06	833,66	830,33	970,66	233,47	226,37	234,57	245,86	232,99
País Vasco	3.209,30	4.359,76	3.601,93	2.119,80	869,20	2.180,98	3.557,94	4.616,90	3.670,19	3.520,59
Alava	897,59	923,68	1.588,2	1.56,71	1.48,89	1.68,07	1.63,05	1.69,48	1.79,01	1.69,44
Gipúzcoa	914,05	910,90	916,31	93,67	583,92	583,92	572,05	1.573,41	1.184,16	1.142,36
Vizcaya	1.397,67	2.525,19	2.526,80	1.059,17	626,64	1.428,99	2.822,84	2.874,01	2.307,03	2.208,78
Comunidad Valenciana	636,65	1.272,21	649,41	643,13	2.141,96	3.231,95	4.091,22	3.321,40	2.702,72	2.589,16
Alicante	175,27	797,61	182,47	180,54	884,99	962,97	943,06	987,33	232,59	220,08
Castellón	116,35	119,92	117,55	116,77	108,19	117,55	113,87	115,39	121,39	115,26
Valencia	345,03	354,68	349,39	345,82	1.148,78	2.151,44	3.034,29	2.216,70	2.348,75	2.253,81
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	36.960,53	35.773,31	39.417,28	39.290,40	45.830,54	49.763,89	53.314,53	49.505,58	44.387,78	40.275,50
Total	36.960,53	35.773,31	39.417,28	39.290,40	45.830,54	49.763,89	53.314,53	49.505,58	44.387,78	40.275,50

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Andalucía	6.838,80	6.865,46	6.300,73	4.774,76	6.192,96	8.639,95	8.844,35	10.140,32	9.922,58	8.870,02
Almería	169,55	156,06	142,11	140,01	174,99	173,17	178,19	172,56	168,21	161,03
Cádiz	708,62	659,69	609,60	164,75	205,92	203,78	209,67	203,06	206,73	196,55
Córdoba	309,25	284,64	281,84	276,27	348,81	278,52	288,07	273,78	376,94	321,19
Granada	1.161,75	999,96	271,57	336,35	418,36	278,47	288,69	273,14	268,96	277,19
Huelva	2.001,27	2.352,58	2.311,52	336,93	418,36	389,47	388,69	389,14	377,82	387,83
Jáen	2.752,47	2.352,58	2.311,52	1.368,31	2.649,48	2.572,10	2.644,08	2.597,81	2.599,16	833,37
Madrid	444,19	727,08	211,30	708,23	2.602,24	2.572,53	2.649,98	1.731,59	1.689,08	1.731,77
Sevilla	444,19	1.706,30	1.553,63	1.522,43	1.963,53	1.933,28	1.967,52	1.924,37	1.876,98	2.627,75
Aragón	3.442,94	3.503,27	3.187,55	4.445,50	10.174,69	10.138,71	4.273,02	4.181,81	4.152,97	963,48
Huesca	246,91	227,26	206,95	203,89	254,83	252,19	259,47	251,29	244,95	243,24
Teruel	2.005,69	1.880,87	1.712,53	1.661,10	5.025,87	5.031,61	1.913,79	1.875,04	1.860,91	233,31
Zaragoza	1.190,34	1.395,14	1.268,06	2.580,51	4.893,98	4.854,92	2.099,75	2.055,48	2.047,11	486,93
Asturias	1.675,02	1.600,24	1.453,85	1.654,83	2.627,11	2.604,80	2.613,80	4.602,73	4.488,24	4.647,61
Asturias	1.675,02	1.600,24	1.453,85	1.654,83	2.627,11	2.604,80	2.613,80	4.602,73	4.488,24	4.647,61
Baleares	125,60	115,98	101,51	93,76	114,95	99,83	103,53	102,01	97,14	102,82
Baleares	125,60	115,98	101,51	93,76	114,95	99,83	103,53	102,01	97,14	102,82
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	1.169,75	1.974,77	1.76,63	169,15	1.773,60	1.754,97	1.780,77	216,32	208,66	213,30
Cantabria	1.169,75	1.974,77	1.76,63	169,15	1.773,60	1.754,97	1.780,77	216,32	208,66	213,30
Castilla-La Mancha	2.106,05	1.975,40	1.798,72	1.792,83	1.286,76	5.395,51	5.494,38	4.755,98	2.737,57	2.311,29
Albacete	260,58	239,84	218,40	215,18	266,15	266,15	273,84	265,20	258,51	256,71
Ciudad Real	1.250,51	1.187,96	1.081,67	1.086,37	403,78	2.570,15	2.589,28	1.887,09	1.864,11	1.443,94
Cuenca	97,91	90,12	82,06	80,85	101,05	100,00	102,89	99,65	97,13	96,46
Guadalajara	115,37	106,19	96,70	95,27	119,07	117,84	121,24	117,42	114,46	113,66
Toledo	381,67	351,29	319,89	315,16	393,91	2.341,37	2.407,13	2.386,63	400,53	400,53
Castilla y León	9.298,99	4.801,71	4.370,64	4.264,83	7.172,78	7.343,82	2.389,35	2.318,41	2.254,49	2.254,49
Ávila	1.168,82	1.071,57	97,91	96,46	1.193,36	1.193,36	1.221,76	1.189,91	1.158,99	1.158,99
Burgos	1.278,72	1.271,47	1.112,16	1.081,77	2.013,06	2.087,19	2.94,55	286,71	277,57	280,90
León	2.628,69	1.264,80	1.151,63	1.121,73	2.012,15	2.078,98	2.94,55	416,45	404,19	406,23
Palencia	1.163,21	1.109,13	1.009,89	982,89	1.840,48	1.849,70	2.99,52	291,08	282,42	284,10
Salamanca	1.904,69	368,33	335,41	330,45	413,02	408,73	420,54	407,27	397,00	394,23
Segovia	99,37	91,46	83,28	82,05	102,55	101,49	104,42	101,13	98,58	97,89
Soria	243,91	224,50	204,43	201,41	251,73	249,12	256,32	248,23	241,97	240,28
Valladolid	305,94	281,73	255,04	248,96	310,34	301,98	311,01	293,84	293,68	293,68
Zamora	1.557,62	1.327,77	1.209,90	1.191,12	1.488,88	1.477,33	1.51,59	1.46,81	1.43,11	1.42,11

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Cataluña	2.182,45	2.044,57	1.854,94	1.806,15	2.814,38	1.341,98	1.382,39	1.342,74	1.303,84	1.307,32
Barcelona	505,93	538,01	504,02	490,30	510,37	500,60	498,18	520,00	513,24	517,94
Girona	598,29	984,32	1.688,16	1.614,27	1.616,60	1.797,27	1.698,18	1.911,23	1.832,52	1.874,94
Tarragona	374,93	345,11	314,05	309,09	386,21	1.771,27	392,54	1.791,96	1.757,47	1.751,43
Extremadura						381,48		380,25	370,54	368,28
Badajoz	1.535,27	1.629,01	1.431,90	656,48	819,77	806,59	830,18	804,58	783,52	780,17
Cáceres	1.303,09	1.235,29	1.578,74	387,35	483,39	473,71	487,67	472,88	460,18	459,09
Galicia	325,92	299,98	273,17	269,13	336,38	332,88	332,88	331,70	323,33	321,07
La Coruña	548,70	505,03	459,88	453,09	566,30	560,41	576,61	2.036,83	1.986,63	2.027,37
Lugo	87,06	80,13	72,96	71,89	89,85	88,91	91,48	88,60	86,36	85,76
Orense	185,84	171,05	155,76	153,46	191,80	189,81	195,29	1.667,54	1.626,65	1.669,91
Pontevedra	97,91	82,06	80,85	80,85	101,05	100,00	102,89	99,65	97,13	96,46
La Rioja	177,89	163,73	149,10	146,89	183,60	181,69	186,94	181,04	176,48	175,24
La Rioja	124,38	114,48	104,25	102,71	128,37	127,03	130,71	126,58	123,39	122,53
Madrid	124,38	114,48	104,25	102,71	128,37	127,03	130,71	126,58	123,39	122,53
Madrid	1.335,04	2.153,05	1.958,95	1.918,35	2.027,79	2.013,14	2.024,77	3.733,26	2.041,03	2.008,91
Murcia	1.335,04	2.153,05	1.958,95	1.918,35	2.027,79	2.013,14	2.024,77	3.733,26	2.041,03	2.008,91
Murcia	803,19	731,62	665,54	656,63	264,86	259,98	267,62	259,45	252,55	251,76
Navarra	803,19	731,62	665,54	656,63	264,86	259,98	267,62	259,45	252,55	251,76
Navarra	498,32	224,25	202,96	198,06	246,87	240,08	247,27	240,00	233,25	233,55
País Vasco	202,96	224,25	202,96	198,06	246,87	240,08	247,27	240,00	233,25	233,55
País Vasco	1.666,56	513,43	458,01	977,92	2.591,17	3.134,76	3.474,53	2.514,45	2.471,62	2.550,23
Álava	174,96	161,16	141,21	141,21	175,76	169,37	174,33	169,40	164,57	165,60
Guipúzcoa	150,52	138,76	123,94	659,66	1.213,00	1.311,70	1.541,10	1.501,49	1.450,06	1.485,88
Vizcaya	1.341,08	213,52	188,66	177,05	1.202,41	1.753,69	3.145,89	2.194,36	2.162,00	2.361,15
Comunidad Valenciana										
Alicante	4.224,61	4.224,61	3.863,58	2.657,06	3.210,71	3.142,74	2.733,73	2.677,90	2.610,28	3.871,83
Castellón	226,98	209,10	188,46	182,70	227,29	218,30	2.016,63	1.980,70	1.934,24	1.642,74
Valencia	1.407,01	1.281,09	1.243,53	2.409,62	2.441,26	2.409,62	186,13	180,25	175,71	1.722,35
No provincializable	2.765,12	2.608,50	2.394,03	542,16	542,16	514,82	530,97	516,95	500,33	506,74
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	37.928,59	31.105,83	28.389,64	26.622,11	42.013,07	47.604,31	37.167,01	40.052,88	35.667,39	30.516,67
Total	37.928,59	31.105,83	28.389,64	26.622,11	42.013,07	47.604,31	37.167,01	40.052,88	35.667,39	30.516,67

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Andalucía	9.025,27	9.906,75	5.917,33	4.495,14	9.528,38	9.125,96	11.297,41	10.658,39	10.779,61	6.305,82
Almería	171,78	164,51	169,19	171,45	204,06	211,60	201,61	200,12	201,45	167,56
Cádiz	202,14	193,59	199,09	201,75	240,13	249,00	201,61	235,49	237,05	197,18
Córdoba	338,32	322,81	332,27	379,59	452,20	514,73	492,32	486,74	494,70	407,88
Granada	2.513,71	2.169,50	2.09,14	2.11,93	2.525,25	2.615,77	1.804,83	1.765,22	4.655,58	2.167,22
Huelva	406,31	378,54	391,88	385,62	460,18	485,89	466,78	459,41	471,97	385,33
Jáen	871,89	1.566,69	1.366,69	1.583,95	5.294,50	2.958,46	2.780,79	2.747,72	3.69,97	305,70
Málaga	1.818,51	1.767,25	1.806,42	2.97,20	1.942,82	3.732,74	4.633,54	2.995,61	1.513,28	324,57
Sevilla	2.702,61	2.739,05	1.242,66	1.263,66	682,26	711,95	680,30	1.768,08	2.835,60	2.330,38
Aragón	1.000,20	950,05	978,94	983,52	4.178,93	4.393,56	4.141,90	4.058,14	4.137,28	3.475,01
Huesca	250,16	239,57	246,38	249,67	308,15	308,15	293,59	291,43	293,37	244,02
Teruel	242,03	230,04	237,00	238,26	283,79	295,72	282,38	279,65	283,08	234,26
Zaragoza	508,01	480,44	495,57	495,59	3.597,97	3.789,70	3.565,93	3.487,06	3.560,84	2.996,73
Asturias	4.927,18	2.383,81	4.188,36	4.227,61	7.809,40	544,39	523,37	514,70	529,74	431,77
Baleares	112,09	102,02	106,22	101,84	121,82	130,72	3.090,75	5.642,31	5.770,43	4.784,61
Baleares	112,09	102,02	106,22	101,84	121,82	130,72	3.090,75	5.642,31	5.770,43	4.784,61
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	225,46	210,80	218,04	215,40	256,95	270,66	259,73	255,92	262,21	214,60
Cantabria	225,46	210,80	218,04	215,40	256,95	270,66	259,73	255,92	262,21	214,60
Castilla-La Mancha	2.407,30	2.324,19	1.318,47	1.331,29	1.585,06	1.647,27	5.546,52	5.509,46	8.282,67	3.977,84
Albacete	264,01	352,84	360,02	363,49	313,62	325,21	309,85	307,57	309,61	309,61
Ciudad Real	1.479,91	1.479,91	439,93	441,02	525,42	548,47	4.499,63	4.470,27	4.044,93	2.575,53
Cuenca	99,20	92,00	97,70	99,01	117,84	122,20	116,43	115,57	116,33	96,76
Guadalajara	116,89	111,94	115,12	116,66	138,85	143,99	137,18	136,17	3.328,73	2.762,29
Toledo	411,93	394,49	405,70	411,12	489,33	507,41	483,44	479,88	483,07	401,81
Castilla y León	3.817,56	3.666,86	3.722,05	3.753,58	5.468,56	11.452,59	13.666,32	10.746,12	10.956,35	10.552,82
Ávila	118,35	113,34	116,56	118,12	140,59	145,29	138,90	137,88	138,79	115,45
Burgos	294,15	277,29	286,25	285,27	340,04	356,24	341,02	336,86	343,07	282,34
León	422,65	400,68	413,06	414,14	493,39	514,99	3.292,22	3.225,90	3.233,60	2.611,07
Palencia	295,82	280,24	288,95	289,48	344,90	3.698,36	3.472,55	3.375,93	3.462,66	2.862,46
Salamanca	405,44	388,29	399,15	404,65	468,63	493,43	473,88	473,88	473,88	386,29
Segovia	100,67	92,00	97,70	100,48	119,99	122,20	116,43	115,57	116,33	96,76
Soria	235,68	225,68	243,38	246,41	293,55	304,01	290,02	287,88	289,80	241,00
Valladolid	1.787,10	1.735,68	1.748,95	1.748,95	1.933,35	5.429,14	5.326,12	2.601,88	2.657,52	2.316,60
Zamora	146,15	139,96	143,94	145,86	173,61	180,03	171,52	170,26	171,39	153,63

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Cataluña	4.704,38	4.549,77	4.563,62	4.605,22	7.738,45	8.201,96	4.635,43	4.617,84	4.691,04	3.876,57
Barcelona	2.246,95	2.173,62	2.238,36	2.277,96	3.247,94	3.589,52	3.965,43	3.951,11	3.951,11	3.066,36
Girona	1.095,81	1.040,35	1.033,58	1.059,82	3.247,94	3.589,52	3.965,43	3.951,11	3.951,11	3.066,36
Lérida	162,54	173,94	173,94	173,94	213,08	232,40	212,53	210,31	213,28	235,51
Tarragona	379,08	362,77	373,14	377,82	449,73	466,58	444,64	441,26	444,44	369,49
Extremadura	804,49	768,66	790,92	799,55	951,86	988,51	942,46	934,86	942,67	782,87
Badajoz	474,28	452,42	465,71	469,99	559,60	581,76	554,92	550,17	555,43	460,77
Cáceres	330,21	316,23	325,21	329,56	392,26	406,75	387,54	384,69	387,24	322,10
Galicia	2.153,67	560,66	2.743,63	2.778,68	4.878,42	5.311,05	5.060,50	5.094,10	753,61	625,83
La Coruña	88,20	84,47	2.253,55	2.283,66	4.289,06	4.698,69	4.276,53	4.514,98	169,32	140,83
Lugo	1.786,04	208,59	214,87	216,14	257,43	268,16	256,03	253,59	256,60	212,43
Orense	99,20	95,00	97,70	99,01	117,84	122,20	116,42	115,57	116,33	96,76
Pontevedra	180,23	172,60	177,50	179,88	214,10	222,01	211,52	209,96	211,36	175,80
La Rioja	126,01	120,68	124,11	125,77	149,69	155,22	147,89	146,80	147,78	247,70
La Rioja	126,01	120,68	124,11	125,77	149,69	155,22	147,89	146,80	147,78	247,70
Madrid	454,26	429,94	443,40	443,78	5.578,51	5.990,11	5.713,96	5.64,65	5.73,81	473,16
Madrid	454,26	429,94	443,40	443,78	5.578,51	5.990,11	5.713,96	5.64,65	5.73,81	473,16
Murcia	259,89	248,08	255,32	257,85	306,99	319,01	304,24	301,69	304,43	2.884,97
Murcia	259,89	248,08	255,32	257,85	306,99	319,01	304,24	301,69	304,43	2.884,97
Navarra	242,12	230,26	2.356,65	2.381,21	4.312,25	4.544,94	4.267,94	6.855,22	6.036,36	5.012,40
Navarra	242,12	230,26	2.356,65	2.381,21	4.312,25	4.544,94	4.267,94	6.855,22	6.036,36	5.012,40
País Vasco	583,76	2.123,20	2.130,05	2.156,73	683,50	4.434,21	5.782,67	5.674,35	4.468,32	7.897,44
Alava	172,99	163,25	168,32	200,95	200,95	209,82	198,41	198,41	201,30	2.826,15
Guipúzcoa	157,33	1.726,03	1.718,86	1.752,23	200,78	3.974,41	5.292,88	5.192,35	3.973,02	4.833,24
Vizcaya	254,13	233,92	242,88	235,83	281,77	299,98	289,25	283,59	293,99	238,05
Comunidad Valenciana	4.069,53	3.937,67	5.518,88	5.639,76	4.175,27	4.394,78	4.145,93	4.060,12	4.144,87	3.491,26
Alicante	1.728,03	1.676,75	3.249,19	3.315,89	3.305,00	3.483,91	3.274,38	3.198,80	3.268,63	2.769,42
Castellón	1.810,45	1.760,65	1.810,45	1.809,48	257,10	268,18	256,21	253,61	253,61	212,47
Valencia	531,05	500,27	516,51	514,38	613,18	642,68	615,34	607,72	619,22	509,37
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	34.913,15	32.523,38	35.376,02	34.296,91	57.724,04	61.904,94	69.527,02	65.634,68	62.771,18	57.259,69
Total	34.913,15	32.523,38	35.376,02	34.296,91	57.724,04	61.904,94	69.527,02	65.634,68	62.771,18	57.259,69

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997
 Millones de pesetas de 1990

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Andalucía										
Almería	7.344,97	4.378,08	3.538,78	2.588,97	4.761,60	6.759,93	6.004,75	4.829,69	4.555,60	4.467,37
Cádiz	140,40	119,54	96,85	96,85	236,93	386,28	305,17	307,60	389,76	284,91
Córdoba	165,21	140,67	113,56	113,96	278,11	336,87	359,11	361,96	340,97	335,26
Granada	2.078,34	2.021,74	1.643,16	2.433,69	593,54	772,54	740,31	784,76	740,31	725,80
Huelva	2.128,79	1.644,32	1.32,51	1.32,89	324,31	392,93	419,14	422,27	397,87	391,03
Jáén	327,95	275,63	217,54	218,95	528,27	645,61	694,81	695,53	657,22	642,16
Málaga	257,57	1.005,04	811,96	1.789,99	436,10	529,92	566,96	569,96	537,54	527,27
Sevilla	273,81	231,82	185,84	1.268,94	1.455,96	2.851,53	1.822,05	617,20	582,30	570,77
	1.972,91	419,33	336,11	336,11	818,79	995,16	1.064,97	1.070,41	1.009,62	990,16
Aragón										
Huesca	853,30	723,08	580,33	580,28	1.413,96	1.717,79	1.837,48	1.847,47	5.083,34	12.028,92
Teruel	274,15	173,08	130,33	141,03	34,00	447,94	435,50	447,94	435,50	435,50
Zaragoza	197,12	167,25	134,54	134,54	327,99	398,13	425,50	428,08	403,60	396,17
		451,72	381,76	305,36	304,71	741,66	902,76	967,57	971,45	4.257,78
Asturias										
Asturias	368,00	308,93	245,03	243,23	590,37	722,13	777,84	778,16	3.079,56	3.079,38
Baleares										
Baleares	3.992,71	3.319,57	2.696,09	2.571,15	2.788,48	344,74	374,19	372,29	352,76	342,73
	3.992,71	3.319,57	2.696,09	2.571,15	2.788,48	344,74	374,19	372,29	352,76	342,73
Canarias										
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria										
Cantabria	182,27	153,45	1.380,30	2.705,55	2.926,91	388,51	417,88	418,49	395,37	386,45
Castilla-La Mancha										
Albacete	3.311,15	2.817,34	3.596,78	6.610,12	4.690,36	5.158,25	5.403,57	5.394,26	4.273,07	4.250,00
Ciudad Real	215,77	183,72	148,32	148,84	363,36	339,98	469,02	445,33	445,33	437,87
Cuenca	387,09	328,08	1.592,49	2.931,17	3.397,85	3.391,52	3.732,20	3.702,76	862,96	845,97
Guadalajara	81,07	69,03	35,73	35,93	136,33	165,22	196,33	197,63	197,63	197,63
Toledo	2.290,56	1.949,86	1.568,82	3.115,95	2.255,67	2.944,33	3.784,33	3.784,33	1.978,83	1.978,83
	336,66	286,65	231,42	232,23	566,95	686,48	731,79	737,60	2.518,55	2.528,56
Castilla y León										
Ávila	5.096,61	6.122,15	2.805,77	9.535,49	11.371,45	16.408,35	16.787,97	20.002,70	16.762,24	18.591,33
Burgos	96,73	82,36	66,72	66,72	162,89	4.166,99	4.180,00	4.171,10	4.197,23	4.240,92
León	238,69	201,72	161,36	161,02	391,92	477,05	513,29	513,29	484,42	474,61
Palencia	2.269,30	3.711,43	1.659,17	3.135,68	3.324,58	3.727,43	3.872,51	7.090,78	3.968,92	3.980,75
Salamanca	274,69	185,70	185,30	185,30	451,02	548,99	588,39	590,76	557,48	546,19
Segovia	331,36	227,78	228,57	228,57	558,02	675,68	720,28	725,99	683,90	683,90
Soria	82,28	70,06	56,76	56,76	138,56	167,77	178,85	180,27	169,81	166,97
Valladolid	201,96	171,96	138,83	5.391,97	5.382,89	5.277,88	5.755,05	5.744,38	5.770,17	5.826,17
Zamora	326,89	276,06	220,01	220,01	535,36	651,99	699,17	701,70	662,29	648,64
	1.274,72	1.094,28	89,27	89,45	218,20	264,57	282,44	284,39	268,02	263,28

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Cataluña	3.233,65	2.768,91	2.251,02	9.973,17	8.238,26	14.512,42	13.109,13	6.047,08	5.958,27	2.623,76
Barcelona	2.575,44	2.211,07	382,42	381,70	929,19	3.403,93	3.500,84	1.235,06	1.165,36	1.142,01
Girona	200,03	168,41	1.554,88	9.277,07	6.542,06	6.918,78	5.355,95	561,41	518,62	507,53
Lérida	148,48	125,83	100,99	100,99	246,07	3.558,78	3.579,59	3.572,65	3.635,59	346,32
Tarragona	309,71	212,73	213,42	213,42	520,94	630,93	672,75	677,96	638,70	627,90
Extremadura	656,80	558,62	450,39	451,60	1.107,02	1.335,37	1.424,62	1.435,12	1.352,25	1.328,91
Badajoz	386,92	328,84	264,88	263,44	647,54	788,77	924,62	943,94	795,26	781,25
Cáceres	269,87	229,78	185,51	186,16	459,48	546,60	500,00	491,97	560,99	547,66
Galicia	525,07	446,56	360,02	360,98	880,88	1.067,43	1.138,81	1.147,17	1.080,94	2.858,04
La Coruña	118,00	100,47	81,11	81,40	198,71	240,61	256,49	258,53	243,54	239,46
Lugo	178,70	151,65	121,93	122,05	297,57	361,15	385,90	388,30	366,07	359,37
Orense	81,07	69,03	55,73	55,93	136,53	163,32	176,23	177,63	167,33	164,53
Pontevedra	147,30	125,42	101,25	101,61	248,06	300,36	320,18	322,72	304,01	2.094,69
La Rioja	2.050,61	1.745,61	1.420,63	86,90	211,76	257,24	3.035,44	2.939,51	2.822,79	2.862,42
La Rioja	2.050,61	1.745,61	1.420,63	86,90	211,76	257,24	3.035,44	2.939,51	2.822,79	2.862,42
Madrid	399,35	1.649,21	1.325,66	2.446,42	681,56	3.147,26	3.206,28	5.087,84	2.669,51	866,54
Madrid	399,35	1.649,21	1.325,66	2.446,42	681,56	3.147,26	3.206,28	5.087,84	2.669,51	866,54
Murcia	2.393,89	2.037,56	1.657,43	163,40	398,25	483,60	517,06	520,04	490,36	481,20
Murcia	2.393,89	2.037,56	1.657,43	163,40	398,25	483,60	517,06	520,04	490,36	481,20
Navarra	2.322,49	1.993,64	1.86,91	186,25	452,99	552,11	592,53	594,34	561,10	549,25
Navarra	2.322,49	1.993,64	1.86,91	186,25	452,99	552,11	592,53	594,34	561,10	549,25
País Vasco	6.571,52	4.336,71	3.483,79	6.821,73	6.239,79	6.680,23	4.608,54	5.062,36	4.848,80	4.819,76
Alava	2.344,81	1.995,45	1.605,02	3.214,86	2.77,48	337,96	362,44	363,73	343,31	336,22
Guipúzcoa	4.022,70	2.170,78	1.744,34	3.473,91	5.640,32	5.946,96	3.818,79	4.272,22	4.102,00	4.090,43
Vizcaya	204,02	170,48	134,43	132,96	322,07	395,32	427,30	426,41	403,49	393,11
Comunidad Valenciana	889,96	751,76	600,98	599,46	1.458,81	1.776,30	1.904,48	1.911,63	1.804,16	1.767,20
Alicante	280,23	236,10	186,12	186,12	595,81	555,36	594,59	596,00	564,72	552,76
Castellón	178,95	151,71	121,83	121,83	296,59	337,96	385,59	387,98	364,76	356,90
Valencia	430,78	363,96	291,02	290,33	706,59	860,25	922,20	925,76	873,67	855,85
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializable	40.192,35	34.111,20	26.579,91	45.924,70	48.207,44	61.311,65	61.140,58	58.388,15	56.090,12	61.303,26
Total	40.192,35	34.111,20	26.579,91	45.924,70	48.207,44	61.311,65	61.140,58	58.388,15	56.090,12	61.303,26

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Cataluña	4.257,35	9.225,88	11.270,84	8.564,06	3.801,71	6.192,17	5.120,32	2.851,26	2.772,26	2.750,85
Barcelona	1.207,60	2.965,36	4.945,84	2.862,66	1.159,09	3.552,21	3.582,61	1.235,06	1.200,54	1.191,06
Girona	2.021,76	2.190,23	2.219,23	1.848,10	1.643,25	1.652,37	538,68	565,73	549,47	544,82
Lérida	365,78	385,09	397,48	387,47	342,67	338,21	342,54	360,10	350,30	347,72
Tarragona	662,21	3.685,21	3.707,70	3.465,83	656,71	648,38	656,49	690,38	671,95	667,26
Extremadura	1.401,93	1.472,04	1.519,64	1.485,09	1.313,89	1.297,34	5.662,55	5.795,93	6.006,66	5.596,43
Badajoz	824,43	866,24	894,21	873,32	777,57	762,76	5.121,40	5.230,70	5.452,41	5.045,89
Cáceres	577,50	605,81	625,43	611,77	541,32	534,58	541,15	569,24	554,26	550,54
Galicia	2.891,80	3.138,35	1.247,37	1.213,56	1.073,58	1.059,98	1.073,22	1.128,64	1.098,53	6.141,23
La Coruña	356,31	369,58	413,09	467,95	356,61	330,97	336,98	378,84	343,34	5.791,68
Lugo	373,35	413,09	413,09	413,09	125,22	125,22	125,22	125,22	125,22	5.260,90
Orense	177,49	181,89	181,89	181,89	166,62	166,62	166,62	171,01	168,51	168,59
Pontevedra	2.086,35	2.291,27	3.689,95	3.603,34	318,76	314,72	318,66	335,10	326,15	323,86
La Rioja	317,87	335,71	346,45	336,70	297,63	293,62	297,50	312,58	303,83	301,41
La Rioja	317,87	335,71	346,45	336,70	297,63	293,62	297,50	312,58	303,83	301,41
Madrid	916,25	966,98	997,96	997,96	3.902,98	4.105,17	891,45	936,80	910,78	903,70
Madrid	916,25	966,98	997,96	997,96	3.902,98	4.105,17	891,45	936,80	910,78	903,70
Murcia	508,25	535,10	552,32	538,39	476,13	2.251,50	2.257,36	2.329,84	505,85	502,13
Murcia	508,25	535,10	552,32	538,39	476,13	2.251,50	2.257,36	2.329,84	505,85	502,13
Navarra	581,33	614,87	634,49	615,77	544,19	536,73	543,93	571,37	555,15	550,58
Navarra	581,33	614,87	634,49	615,77	544,19	536,73	543,93	571,37	555,15	550,58
País Vasco	5.813,19	1.406,81	1.451,26	1.401,24	1.237,36	1.219,37	1.236,65	1.297,84	1.259,22	1.247,62
Álava	355,72	375,91	387,92	376,79	331,04	328,52	332,89	347,73	337,14	337,14
Guipúzcoa	4.125,39	382,19	600,52	578,54	501,11	503,55	510,79	535,92	539,68	537,41
Vizcaya	1.332,08	446,72	462,81	445,51	393,22	387,31	392,96	412,19	395,59	395,66
Comunidad Valenciana	1.869,42	1.974,89	2.038,04	1.980,17	1.750,31	1.726,64	1.749,53	6.674,81	6.889,64	6.487,19
Alicante	585,03	619,49	639,22	619,67	547,55	539,95	547,28	574,77	556,29	553,58
Castellón	379,10	399,20	401,58	401,58	355,13	350,50	355,00	373,18	360,30	360,32
Valencia	905,28	956,20	986,79	958,92	847,63	836,19	847,25	5.726,86	5.968,34	5.573,29
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	61.404,39	55.520,59	59.738,68	55.265,65	39.085,44	46.825,27	47.459,44	53.549,07	43.517,34	54.170,52
Total	61.404,39	55.520,59	59.738,68	55.265,65	39.085,44	46.825,27	47.459,44	53.549,07	43.517,34	54.170,52

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Andalucía	6.586,05	6.836,96	6.983,27	7.640,65	6.775,57	9.907,95	7.635,49	9.855,76	10.010,42	9.532,03
Almería	300,43	315,16	325,36	318,26	281,61	278,10	281,52	296,13	288,34	286,40
Cádiz	353,53	370,85	382,86	374,50	331,38	327,25	331,28	348,47	339,30	337,02
Córdoba	767,21	895,14	812,68	718,52	708,99	708,99	718,22	754,82	733,93	728,99
Granada	412,49	433,05	447,06	304,920	271,605	273,574	411,39	388,505	404,98	418,00
Huelva	680,72	722,42	745,33	721,01	636,88	3794,32	3802,77	388,505	374,505	374,505
Jáen	537,12	587,04	605,90	590,14	521,84	514,99	521,63	548,29	532,25	529,23
Málaga	803,43	836,64	857,05	838,19	863,10	857,37	863,10	863,10	863,10	863,10
Sevilla	2.911,12	2.962,65	2.984,62	1.135,67	1.004,20	990,99	1.003,80	2.996,80	3.074,77	2.915,36
Aragón	12.280,95	12.349,46	15.884,60	12.857,36	9.535,92	9.970,00	9.992,18	10.364,70	1.991,23	1.976,80
Huesca	3.246,97	3.260,91	3.259,98	508,96	450,35	444,74	450,21	473,57	461,11	458,02
Teruel	418,34	440,22	411,17	3.997,97	4.023,74	4.233,68	4.238,27	4.390,91	4.69,98	4.66,60
Zaragoza	8.615,63	8.648,33	8.510,45	8.350,44	5.061,83	5.291,58	5.303,69	5.500,21	1.060,13	1.052,18
Asturias	779,94	828,78	855,00	826,09	729,56	719,03	3.353,69	3.391,86	3.401,31	767,67
Baleares	365,03	391,40	403,58	386,59	340,95	335,55	340,69	357,04	345,66	341,93
Balears	365,03	391,40	403,58	386,59	340,95	335,55	340,69	357,04	345,66	341,93
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	409,53	434,32	448,11	433,77	383,19	377,78	382,99	402,13	390,44	387,03
Cantabria	409,53	434,32	448,11	433,77	383,19	377,78	382,99	402,13	390,44	387,03
Castilla-La Mancha	4.433,38	2.693,07	2.779,87	2.712,24	2.398,96	2.368,12	2.398,10	2.521,43	2.453,39	6.850,31
Albacete	461,73	484,36	500,04	489,12	432,80	427,41	432,67	455,12	443,14	440,17
Ciudad Real	894,32	943,36	973,61	947,32	837,54	826,40	837,19	879,82	855,44	848,94
Cuenca	173,49	181,99	187,89	183,78	162,62	160,60	162,57	171,01	166,51	4.579,96
Gundalajara	288,98	305,11	314,88	306,11	270,60	266,96	270,48	284,21	276,27	274,09
Toledo	2.614,87	778,25	803,46	785,91	695,41	686,75	695,20	731,27	712,03	707,25
Castilla y León	17.992,11	12.315,94	12.330,88	10.323,00	4.523,52	4.464,32	4.521,77	4.753,08	4.623,99	9.933,61
Ávila	2.425,48	2.315,94	2.308,88	2.308,88	2.308,88	2.308,88	2.308,88	2.308,88	2.308,88	2.308,88
Burgos	2.499,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68
León	2.499,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68	2.502,68
Palencia	577,67	609,99	611,89	611,89	611,89	611,89	611,89	611,89	611,89	611,89
Salamanca	2.520,88	782,81	782,81	782,81	782,81	782,81	782,81	782,81	782,81	782,81
Segovia	1.760,07	184,70	190,68	186,51	165,04	162,98	164,99	175,55	168,98	167,85
Soria	5.930,11	5.936,66	5.936,66	5.936,66	5.936,66	5.936,66	5.936,66	5.936,66	5.936,66	5.936,66
Valladolid	686,23	725,12	726,88	726,88	726,88	726,88	726,88	726,88	726,88	726,88
Zamora	277,85	291,98	301,41	294,33	260,37	257,06	260,28	273,71	266,38	264,51

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Andalucía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.542,89	3.921,62	9.760,02	13.492,55	2.326,36
Almería	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151,11	233,04	575,98	801,78	136,24
Cádiz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	777,91	2.742,22	682,48	943,49	162,67
Córdoba	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	400,71	517,77	1.338,00	2.126,17	366,59
Huércula	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	2.327,25	1.589,32	3.753,11	375,11
Juárez	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	413,84	538,25	1.195,65	2.195,65	375,11
Jaén	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	799,17	445,92	1.109,89	1.532,95	264,95
Malaga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	315,96	487,26	1.213,69	1.671,46	289,05
Sevilla	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	570,08	879,17	2.186,05	3.024,83	521,54
Aragón	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.176,41	1.682,04	4.186,21	5.787,15	997,81
Huesca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	241,65	372,68	921,51	1.282,21	221,08
Teruel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	273,88	422,38	1.051,20	1.453,21	250,56
Zaragoza	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	660,88	886,99	2.207,51	3.051,73	526,18
Asturias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	448,33	691,41	1.720,76	2.378,83	410,15
Asturias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	448,33	691,41	1.720,76	2.378,83	410,15
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	212,60	327,87	816,00	1.128,06	194,50
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	212,60	327,87	816,00	1.128,06	194,50
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	222,13	342,56	852,56	1.178,61	203,21
Cantabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	222,13	342,56	852,56	1.178,61	203,21
Castilla-La Mancha	0,00	0,00	0,00	0,00	5.805,71	3.031,45	2.625,74	5.371,99	7.426,40	1.280,45
Albacete	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,24	358,15	891,36	1.237,25	212,46
Ciudad Real	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	467,65	721,20	1.794,90	2.481,33	427,83
Cuenca	0,00	0,00	0,00	0,00	5.805,71	1.806,34	736,40	669,85	926,02	159,66
Guadalajara	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	152,07	234,52	583,67	806,88	139,12
Toledo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	373,15	575,47	1.432,21	1.979,94	341,38
Castilla y León	0,00	0,00	0,00	0,00	3.855,77	3.667,81	3.949,33	9.829,00	13.587,91	2.347,81
Avila	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151,45	233,57	581,31	803,62	138,56
Burgos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	275,80	425,33	1.058,56	1.463,38	252,31
León	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	498,81	769,26	1.914,51	2.646,67	456,34
Palencia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,28	469,26	1.167,87	1.614,50	278,37
Salamanca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	363,56	560,68	1.395,40	1.929,05	332,60
Segovia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	88,56	136,57	339,90	469,89	81,02
Soria	0,00	0,00	0,00	0,00	3.855,77	1.480,71	576,40	1.434,53	1.983,15	341,93
Valladolid	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	363,13	560,01	1.393,75	1.926,76	332,21
Zamora	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	141,52	218,25	543,17	750,90	125,47

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Cataluña	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.515,54	2.337,24	5.816,87	8.041,42	1.386,49
Barcelona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	661,01	1.019,40	2.537,05	3.507,30	604,72
Girona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	309,56	477,40	1.188,15	3.507,30	283,20
Lérida	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	188,69	291,00	724,23	1.001,20	17,63
Tarragona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	356,27	549,44	1.367,44	1.890,39	325,94
Extremadura	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	750,72	1.157,76	2.881,39	3.983,33	686,80
Badajoz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	460,25	709,80	1.766,53	2.442,11	421,06
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	290,47	447,96	1.114,86	1.541,22	265,74
Galicia	0,00	0,00	0,00	0,00	3.712,56	1.648,01	1.445,73	3.932,03	3.550,66	613,20
La Coruña	0,00	0,00	0,00	0,00	3.712,56	1.648,01	1.445,73	3.932,03	3.550,66	613,20
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	194,84	743,77	2.185,01	1.333,52	175,78
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	194,84	300,48	334,82	1.033,80	175,78
Pontevedra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87,26	134,57	463,01	463,01	79,83
La Rioja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	173,07	266,91	664,29	918,33	158,34
La Rioja	0,00	0,00	0,00	0,00	1.144,74	502,23	267,70	666,26	921,05	158,34
Madrid	0,00	0,00	0,00	0,00	1.144,74	502,23	267,70	666,26	921,05	158,34
Madrid	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	498,92	769,43	1.914,93	2.647,26	456,44
Murcia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	498,92	769,43	1.914,93	2.647,26	456,44
Murcia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	272,30	419,94	1.045,15	1.444,84	326,58
Navarra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	272,30	419,94	1.045,15	1.444,84	326,58
Navarra	0,00	0,00	0,00	0,00	3.034,11	1.200,60	508,21	1.264,81	1.748,51	301,48
País Vasco	0,00	0,00	0,00	0,00	3.034,11	1.200,60	508,21	1.264,81	1.748,51	301,48
Alava	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	730,43	1.126,46	2.803,51	3.975,66	668,24
Guipúzcoa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	189,35	290,47	773,90	993,57	175,51
Vizcaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	304,98	470,34	1.170,57	1.618,24	270,01
Comunidad Valenciana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	237,10	365,65	910,03	1.258,05	216,91
Alicante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.039,06	1.602,43	3.988,09	5.513,26	950,59
Castellón	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	314,05	484,33	1.205,39	1.666,37	287,31
Valencia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	201,48	310,72	773,31	1.065,05	184,32
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	523,53	807,38	2.009,39	2.777,84	478,95
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	0,00	0,00	0,00	0,00	17.552,88	19.459,43	23.175,48	56.849,58	76.705,52	13.302,91
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	17.552,88	19.459,43	23.175,48	56.849,58	76.705,52	13.302,91

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Andalucía	1.378,00	1.241,34	1.180,01	2.659,42	2.632,83	2.411,61	7.847,49	3.067,73	4.838,62	7.633,90
Almería	81,89	73,77	70,12	158,03	156,45	143,31	466,33	182,30	287,53	456,43
Cádiz	96,36	86,80	82,51	185,96	184,10	168,64	548,75	214,51	338,35	537,09
Córdoba	217,15	195,61	185,95	419,07	414,89	380,03	1.236,62	483,42	762,48	1.163,39
Granada	121,50	109,45	104,04	234,48	232,13	212,63	691,90	270,48	426,61	677,21
Huelva	224,26	202,02	192,04	432,81	428,48	392,48	1.277,15	499,26	787,47	1.250,03
Jáen	156,70	141,16	134,19	302,42	299,40	274,24	892,40	348,86	550,24	873,45
Málaga	171,22	154,24	146,62	330,43	327,13	299,64	975,06	381,17	601,20	954,35
Sevilla	308,93	278,29	264,54	596,20	590,24	540,65	1.759,29	687,74	1.084,75	1.721,94
Aragón	591,05	532,43	506,12	1.140,66	1.129,26	1.034,38	3.855,86	1.517,75	2.091,80	3.276,17
Huesca	130,95	122,43	117,14	252,79	250,49	239,18	725,76	291,53	459,80	729,92
Teruel	148,25	133,70	127,09	286,43	283,50	259,74	845,21	320,41	521,14	827,26
Zaragoza	311,88	280,76	266,89	601,50	595,49	545,46	2.264,89	895,81	1.110,84	1.718,99
Asturias	242,95	218,86	208,04	468,87	464,19	425,18	1.383,57	540,86	853,08	1.354,19
León	242,95	218,86	208,04	468,87	464,19	425,18	1.383,57	540,86	853,08	1.354,19
Baleares	115,21	103,78	98,66	222,34	220,12	201,63	656,10	256,48	404,54	642,17
Baleares	115,21	103,78	98,66	222,34	220,12	201,63	656,10	256,48	404,54	642,17
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	120,37	108,43	103,08	232,31	229,98	210,66	685,50	267,97	422,67	670,94
Cantabria	120,37	108,43	103,08	232,31	229,98	210,66	685,50	267,97	422,67	670,94
Castilla-La Mancha	758,46	683,24	649,49	1.463,76	1.449,13	1.327,37	4.319,32	1.688,50	2.663,22	4.227,61
Albacete	125,85	113,37	107,77	242,88	240,45	220,25	716,69	280,17	441,90	701,48
Ciudad Real	253,42	228,29	217,01	489,08	484,19	443,50	1.443,18	564,17	889,84	1.412,54
Cuenca	94,57	85,20	80,99	182,52	180,70	165,51	538,59	210,54	332,08	527,15
Guadalajara	82,41	74,23	70,57	159,04	157,45	144,22	489,29	183,46	285,36	453,33
Toledo	202,21	182,16	173,16	390,25	386,35	353,89	1.151,56	450,17	710,03	1.121,11
Castilla y León	1.387,74	1.250,11	1.188,35	3.142,46	3.111,05	2.849,65	9.272,87	3.624,93	5.717,49	9.075,99
Ávila	82,07	73,93	70,28	143,64	156,81	143,64	467,40	182,71	288,19	457,47
Burgos	149,46	134,63	127,98	288,44	285,55	261,56	851,13	332,72	524,79	833,06
León	270,31	243,50	231,47	521,67	516,45	473,06	1.539,35	601,76	949,14	1.506,67
Palencia	164,89	148,54	141,20	318,22	315,04	288,57	939,02	367,08	578,98	919,08
Salamanca	197,02	177,48	168,71	380,22	376,42	344,79	1.121,97	438,60	691,79	1.098,15
Segovia	47,99	43,23	41,09	92,62	91,69	83,99	273,29	106,84	168,51	267,49
Soria	202,54	182,45	173,44	390,88	386,96	354,46	1.153,43	450,90	711,18	1.128,94
Valladolid	196,78	177,27	168,51	379,77	375,97	344,38	1.120,63	496,84	690,96	1.096,84
Zamora	76,69	69,08	65,67	612,25	606,13	555,20	1.806,65	706,25	1.113,95	1.768,29

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Cataluña	821,28	739,83	703,28	1.614,62	1.605,64	1.464,01	4.763,95	1.862,31	2.937,36	4.462,80
Barcelona	358,20	322,68	306,74	691,20	594,39	526,58	2.957,77	1.067,44	1.757,77	1.993,59
Girona	167,75	151,12	133,65	223,35	231,81	206,28	935,33	371,45	589,04	932,04
Lérida	102,25	92,11	85,36	152,96	151,11	133,88	628,23	261,62	412,64	655,03
Tarragona	193,07	173,92	165,33	372,60	368,88	337,88	1.099,48	429,81	677,92	1.076,14
Extremadura	406,82	366,47	348,37	785,12	777,28	711,97	2.316,77	905,67	1.428,48	2.267,58
Badajoz	224,68	224,68	213,58	481,35	476,53	436,49	1.420,37	555,25	875,77	1.390,21
Cáceres	157,41	141,80	134,79	303,78	300,74	275,47	896,40	350,42	552,71	877,37
Galicia	362,43	326,67	518,15	1.167,77	1.156,10	1.058,96	3.445,90	1.347,07	2.719,21	4.316,50
La Coruña	105,97	104,47	99,31	203,81	221,58	202,96	660,44	407,21	646,41	646,41
Lugo	105,58	95,11	90,41	203,77	201,73	184,78	601,28	235,05	370,74	588,51
Orense	47,29	42,60	248,12	559,19	553,60	507,08	1.650,07	645,04	1.017,41	1.615,04
Pontevedra	93,79	84,49	80,31	181,01	179,20	164,14	534,12	208,80	923,85	1.466,53
La Rioja	94,07	84,74	80,55	181,54	179,73	164,63	535,70	209,41	330,30	524,33
La Rioja	94,07	84,74	80,55	181,54	179,73	164,63	535,70	209,41	330,30	524,33
Madrid	270,37	243,55	339,58	765,31	777,34	491,19	1.598,35	624,82	985,51	1.564,41
Madrid	270,37	243,55	339,58	765,31	777,34	491,19	1.598,35	624,82	985,51	1.564,41
Murcia	193,45	177,64	129,57	292,01	289,09	264,80	861,68	336,84	531,29	843,38
Murcia	193,45	177,64	129,57	292,01	289,09	264,80	861,68	336,84	531,29	843,38
Navarra	178,58	160,87	152,92	344,64	341,19	312,52	1.016,96	397,55	627,04	995,37
Navarra	178,58	160,87	152,92	344,64	341,19	312,52	1.016,96	397,55	627,04	995,37
País Vasco	395,82	356,57	338,95	763,90	756,27	697,72	2.254,15	825,95	1.302,74	2.067,98
Álava	102,07	91,94	87,00	198,98	196,27	176,62	581,23	227,22	358,39	566,91
Guipúzcoa	163,27	148,68	141,53	318,98	315,77	289,24	941,19	317,69	491,19	789,50
Vizcaya	128,49	115,74	110,03	247,97	245,49	224,86	731,71	286,04	451,16	716,17
Comunidad Valenciana	563,07	507,23	482,17	1.086,68	1.075,81	985,42	3.206,60	1.253,52	1.977,14	3.138,52
Alicante	170,19	153,31	145,74	328,45	325,16	297,84	969,19	378,87	597,59	948,61
Castellón	109,18	98,35	93,50	210,71	208,61	191,08	621,78	243,06	383,38	608,57
Valencia	283,70	255,57	242,94	547,52	542,05	496,50	1.615,64	631,58	996,17	1.581,33
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	7.879,87	7.101,75	7.027,29	16.331,42	16.195,00	14.606,70	48.020,76	18.727,37	29.830,49	47.261,84
Total	7.879,87	7.101,75	7.027,29	16.331,42	16.195,00	14.606,70	48.020,76	18.727,37	29.830,49	47.261,84

CUADRO I. (cont.) Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Andalucía	7.404,49	6.495,06	7.529,59	6.924,16	8.107,16	8.715,93	7.137,55	8.784,51	7.679,33	8.597,92
Almería	446,38	391,55	453,92	417,42	494,02	531,11	434,93	542,28	474,06	483,38
Cádiz	464,01	407,02	471,85	433,91	513,53	552,09	452,11	446,99	392,50	568,39
Córdoba	1.137,76	998,02	1.156,99	1.063,95	1.259,19	1.353,74	1.108,59	1.382,21	1.208,31	1.467,95
Granada	662,29	580,95	673,48	619,33	732,97	788,01	645,31	804,58	703,36	715,81
Huelva	1.222,49	1.072,35	1.243,15	1.143,19	1.352,96	1.454,56	1.191,15	1.485,15	1.298,30	1.316,80
Jáen	854,21	749,30	868,65	798,80	945,38	1.016,37	832,31	1.037,74	907,18	992,49
Málaga	933,33	818,70	949,10	872,79	945,38	1.016,37	832,31	1.037,74	907,18	1.025,69
Sevilla	1.684,01	1.477,18	1.712,46	1.574,77	1.863,73	2.003,68	1.640,83	2.045,82	1.788,43	2.027,41
Aragón	3.204,00	2.810,49	3.258,14	2.996,16	3.545,95	3.812,21	3.121,86	3.892,39	3.402,69	3.615,51
Huesca	713,84	626,17	725,91	667,54	790,03	849,35	695,54	867,21	758,32	758,32
Tenel	809,04	709,67	822,71	756,56	895,38	962,62	788,30	981,86	859,21	896,32
Zaragoza	1.681,12	1.474,64	1.709,52	1.571,07	1.860,54	2.000,24	1.638,02	2.042,31	1.785,37	1.960,87
Asturias	1.324,36	1.161,70	1.346,74	1.238,45	1.465,70	1.575,76	1.290,40	1.608,90	1.406,48	1.761,76
Asturias	1.324,36	1.161,70	1.346,74	1.238,45	1.465,70	1.575,76	1.290,40	1.608,90	1.406,48	1.761,76
Baleares	628,02	550,89	638,63	587,28	695,05	747,24	611,92	762,95	666,97	669,77
Baleares	628,02	550,89	638,63	587,28	695,05	747,24	611,92	762,95	666,97	669,77
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	656,16	575,57	667,25	613,60	726,19	780,72	639,34	797,14	696,85	735,26
Cantabria	656,16	575,57	667,25	613,60	726,19	780,72	639,34	797,14	696,85	735,26
Castilla-La Mancha	4.134,49	3.626,69	4.204,34	3.866,28	4.575,74	4.919,33	4.028,48	5.022,78	4.390,87	4.589,29
Albacete	686,03	601,77	697,62	641,52	759,24	816,35	668,44	833,47	728,57	739,12
Ciudad Real	1.381,42	1.211,76	1.404,76	1.291,81	1.528,85	1.643,66	1.346,00	1.678,22	1.467,09	1.645,39
Cuenca	515,54	452,22	524,25	482,10	570,56	613,40	502,32	626,30	547,51	546,05
Guadalajara	449,21	394,04	456,80	420,07	497,15	534,48	437,69	545,73	477,07	476,67
Toledo	1.102,29	966,90	1.120,91	1.030,78	1.219,93	1.311,53	1.074,02	1.339,11	1.170,64	1.182,07
Castilla y León	8.876,06	7.785,90	9.388,85	8.763,73	10.391,63	10.781,33	10.094,81	13.678,41	11.957,53	12.725,55
Ávila	447,40	392,45	454,96	418,37	495,14	532,33	453,93	543,52	475,14	526,08
Burgos	814,70	714,64	828,47	780,90	914,30	954,35	868,67	1.043,22	925,66	1.000,14
León	1.473,48	1.292,50	1.496,37	1.377,89	1.630,73	1.753,18	1.591,59	1.904,95	1.701,56	1.834,60
Palencia	898,84	788,44	914,02	840,53	1.000,57	1.077,86	904,25	1.094,70	954,68	1.039,95
Salamanca	1.073,96	946,05	1.092,40	984,52	1.189,57	1.277,85	1.042,42	1.304,70	1.140,35	1.240,35
Segovia	761,60	668,47	752,05	685,22	819,22	872,30	727,30	881,53	755,33	803,70
Soria	868,47	761,60	868,47	761,60	868,47	761,60	868,47	761,60	868,47	761,60
Tordesillas	1.072,58	940,93	1.090,80	1.032,45	1.212,90	1.313,66	1.045,18	1.301,15	1.139,20	1.209,10
Zamora	1.726,34	1.516,94	2.121,38	1.903,10	2.219,16	2.278,30	1.945,18	2.301,15	2.075,76	2.279,84
				724,58	857,54	921,93	754,98	941,32	822,89	848,61

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Cataluña	4.401,85	3.861,21	4.450,27	4.092,43	4.843,39	5.207,08	4.264,12	5.316,59	4.647,71	7.734,49
Barcelona	1.921,91	1.721,79	1.985,20	1.875,93	2.101,00	2.321,27	1.901,55	2.371,73	2.071,69	4.998,93
Lérida	642,33	543,33	768,99	707,15	893,92	893,76	736,82	916,68	801,00	898,38
Tarragona	640,60	581,92	695,47	575,17	680,72	731,83	598,31	741,22	653,72	677,06
	1.052,43	923,17	1.070,21	964,16	1.164,75	1.252,21	1.025,45	1.276,55	1.111,69	1.267,22
Extremadura	2.217,63	1.945,26	2.255,10	2.073,77	2.454,31	2.638,60	2.160,77	2.694,09	2.355,15	2.450,14
Badajoz	1.359,59	1.192,60	1.382,56	1.271,39	1.504,69	1.617,68	1.324,73	1.651,70	1.443,90	1.476,13
Cáceres	858,04	752,66	872,54	802,38	949,62	1.020,92	836,04	1.042,39	911,25	974,01
Galicia	4.221,41	4.388,58	5.617,55	3.066,81	3.629,56	3.902,10	3.319,81	3.645,41	3.606,92	3.987,48
La Coruña	632,17	1.240,17	1.437,71	1.322,11	1.564,71	1.682,20	1.501,91	1.378,82	1.623,49	1.627,98
Lugo	575,55	1.504,86	585,27	538,21	636,97	684,80	560,79	699,20	611,24	807,73
Orense	1.579,46	1.385,47	2.008,42	610,97	723,09	777,38	636,61	793,73	693,87	693,17
Pontevedra	1.434,23	1.258,08	1.586,15	595,52	704,79	757,71	620,50	773,65	676,32	863,60
La Rioja	512,78	449,80	521,44	479,51	567,50	610,11	499,63	622,95	544,57	715,46
La Rioja	512,78	449,80	521,44	479,51	567,50	610,11	499,63	622,95	544,57	715,46
Madrid	1.529,95	1.342,04	1.555,80	1.881,20	2.939,21	3.159,92	2.587,69	3.226,37	2.820,46	4.320,38
Madrid	1.529,95	1.342,04	1.555,80	1.881,20	2.939,21	3.159,92	2.587,69	3.226,37	2.820,46	4.320,38
Murcia	824,80	723,50	838,74	771,30	912,83	981,37	803,66	1.002,01	875,95	900,12
Murcia	824,80	723,50	838,74	771,30	912,83	981,37	803,66	1.002,01	875,95	900,12
Navarra	973,44	853,88	989,89	910,30	1.077,33	1.158,23	948,49	1.182,59	1.033,81	1.038,58
Navarra	973,44	853,88	989,89	910,30	1.077,33	1.158,23	948,49	1.182,59	1.033,81	1.038,58
País Vasco	1.981,59	1.738,21	2.015,07	1.853,04	2.183,07	2.357,75	1.930,78	2.407,33	2.104,47	2.531,74
Álava	586,37	488,24	545,78	520,28	615,75	661,99	541,11	675,81	590,88	631,19
Guipúzcoa	758,84	635,84	737,07	677,80	802,17	865,41	706,23	880,55	769,78	1.065,70
Vizcaya	700,39	614,37	732,23	654,96	775,14	835,35	687,44	850,87	743,83	825,85
Comunidad Valenciana	3.069,39	2.692,40	3.121,25	2.870,27	3.396,96	3.652,04	2.990,69	3.728,85	3.259,72	4.338,11
Alicante	927,72	813,77	943,39	867,54	1.026,73	1.103,82	903,93	1.127,04	985,24	1.007,73
Castellón	595,17	522,07	605,22	556,56	658,69	708,15	723,04	968,14	632,07	968,14
Valencia	1.546,50	1.356,56	1.572,63	1.446,18	1.711,55	1.840,07	1.506,85	1.878,77	1.642,40	2.362,24
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	45.960,42	41.001,18	48.398,66	42.988,30	51.521,60	54.999,71	46.430,00	58.373,28	51.449,47	60.761,54
Total	45.960,42	41.001,18	48.398,66	42.988,30	51.521,60	54.999,71	46.430,00	58.373,28	51.449,47	63.344,19

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Cataluña	13.396,50	18.067,99	20.307,69	24.143,53	26.362,88	32.290,13	32.966,58	28.660,83	20.980,19	33.345,70
Barcelona	9.957,31	14.735,63	17.601,25	21.846,16	23.854,33	28.571,88	26.783,11	22.682,55	16.161,10	22.146,66
Gerona	1.105,06	1.083,40	913,12	805,87	879,94	1.897,12	2.387,46	2.123,72	1.221,72	2.687,58
Lérida	742,04	626,44	406,29	219,26	239,42	623,96	1.753,70	2.103,09	1.824,54	5.802,55
Tarragona	1.592,09	1.612,53	1.387,03	1.272,24	1.389,19	1.197,17	2.042,32	1.751,46	1.772,83	2.708,91
Extremadura	2.749,79	2.383,36	1.624,52	997,56	1.089,25	638,18	854,64	619,56	910,40	564,55
Badajoz	1.614,35	842,56	412,67	450,60	450,60	180,61	231,57	255,59	356,59	245,65
Cáceres	1.135,44	781,96	584,89	636,65	636,65	457,56	622,73	398,79	553,81	318,90
Galicia	4.857,52	4.733,72	3.874,57	3.325,69	3.631,40	2.537,62	3.075,50	3.177,32	2.152,70	2.860,57
La Coruña	1.724,49	1.354,23	749,19	206,10	225,04	149,46	266,62	549,14	589,86	393,00
Lugo	1.172,28	1.387,61	1.405,72	1.534,93	1.676,02	1.117,84	1.215,27	747,16	201,40	61,55
Orense	569,94	309,39	74,47	81,31	81,31	382,23	1.178,29	1.466,15	1.232,87	1.669,22
Pontevedra	1.229,47	1.421,95	1.410,28	1.510,19	1.649,02	888,09	415,33	1.414,87	128,57	736,81
La Rioja	1.045,20	1.237,57	1.254,06	1.369,67	1.495,58	1.040,70	1.353,36	799,24	272,12	987,73
La Rioja	1.045,20	1.237,57	1.254,06	1.369,67	1.495,58	1.040,70	1.353,36	799,24	272,12	987,73
Madrid	7.103,49	9.243,80	10.121,78	11.796,37	12.880,73	23.184,00	21.068,12	19.173,15	23.059,73	28.920,90
Madrid	7.103,49	9.243,80	10.121,78	11.796,37	12.880,73	23.184,00	21.068,12	19.173,15	23.059,73	28.920,90
Murcia	992,06	835,02	538,40	285,69	311,95	416,52	960,94	1.040,63	1.043,85	1.110,18
Murcia	992,06	835,02	538,40	285,69	311,95	416,52	960,94	1.040,63	1.043,85	1.110,18
Navarra	1.105,54	875,99	495,30	155,48	169,77	496,56	1.442,54	1.744,40	932,87	3.270,10
Navarra	1.105,54	875,99	495,30	155,48	169,77	496,56	1.442,54	1.744,40	932,87	3.270,10
Pais Vasco	3.398,31	3.707,95	3.471,23	3.510,10	3.832,76	3.424,77	5.475,43	4.513,97	3.563,03	6.477,04
Alava	748,95	696,99	534,31	414,60	452,71	324,72	442,69	284,31	246,32	319,32
Guipúzcoa	1.637,89	2.018,42	2.116,99	2.382,55	2.601,56	2.139,16	3.372,85	2.730,95	2.072,46	4.148,41
Vizcaya	1.011,47	992,54	819,93	712,95	778,48	960,89	1.659,88	1.498,71	1.244,25	2.009,32
Comunidad Valenciana	6.408,92	7.643,62	7.833,88	8.622,97	9.415,62	6.165,56	8.138,53	5.507,89	2.310,59	5.892,35
Alicante	1.105,96	971,62	577,88	285,33	311,64	207,40	258,42	145,96	251,75	222,99
Castellón	1.591,73	2.071,26	2.247,93	2.643,09	2.884,06	1.876,88	2.164,12	968,17	1.190,00	67,50
Valencia	3.714,29	4.674,86	4.988,15	5.694,55	6.218,01	4.081,08	5.716,00	4.393,76	1.939,84	5.602,26
No provincializable	7.099,47	11.904,86	15.233,88	19.752,88	21.568,63	18.062,19	29.918,40	25.168,62	27.461,07	30.295,69
No provincializable	7.099,47	11.904,86	15.233,88	19.752,88	21.568,63	18.062,19	29.918,40	25.168,62	27.461,07	30.295,69
Total provincializado	79.964,40	85.424,83	78.175,96	77.142,38	84.233,56	97.313,45	114.192,43	98.050,37	77.956,47	126.401,83
Total	87.063,86	97.329,70	93.409,84	96.895,26	105.802,19	115.375,64	144.110,83	123.218,98	105.417,55	156.697,52

CUADRO I. (cont.)
Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997
 Millones de pesetas de 1990

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Andalucía	12.676,99	8.324,82	4.936,62	5.369,45	6.201,55	6.039,53	10.742,20	15.896,66	8.044,23	7.843,59
Almería	579,45	789,96	284,17	102,54	44,55	85,61	326,27	389,06	505,24	1.292,86
Cádiz	305,84	753,37	760,43	638,05	1.897,52	1.280,19	2.108,51	2.527,26	817,41	447,08
Córdoba	1.011,82	1.062,68	454,82	276,30	323,55	411,79	1.841,59	3.655,04	1.175,90	1.749,17
Granada	1.177,74	678,27	442,98	467,15	325,89	73,54	831,59	3.047,56	996,75	514,16
Huelva	1.141,78	835,89	334,63	384,54	402,38	81,54	251,44	221,21	281,32	121,42
Jáen	674,01	453,19	304,47	381,53	475,94	232,38	823,00	973,93	301,16	328,45
Malaga	2.282,44	1.284,52	778,89	1.026,12	781,49	1.117,71	1.069,95	1.828,29	1.828,29	2.098,24
Sevilla	5.356,91	2.486,35	5.176,23	2.093,22	1.950,24	2.107,12	3.520,58	3.045,43	2.158,17	1.292,22
Aragón	2.858,46	2.936,38	1.662,80	2.519,45	2.319,00	1.333,26	1.828,12	2.742,12	1.204,04	2.794,41
Huesca	66,95	100,70	64,17	28,48	28,13	138,61	142,97	53,40	85,28	59,77
Teruel	140,02	151,84	76,56	111,09	135,98	46,88	51,32	202,70	35,03	166,47
Zaragoza	2.651,49	2.683,83	1.522,07	2.379,88	2.154,88	1.147,76	1.633,83	2.005,32	1.083,73	2.598,18
Asturias	797,52	5.433,02	5.196,82	7.589,76	5.115,88	5.561,45	6.632,26	11.023,04	6.324,91	5.074,18
Asturias	797,52	5.433,02	5.196,82	7.589,76	5.115,88	5.561,45	6.632,26	11.023,04	6.324,91	5.074,18
Baleares	1,24	12,22	12,01	71,03	178,49	921,83	332,41	148,60	578,32	127,78
Baleares	1,24	12,22	12,01	71,03	178,49	921,83	332,41	148,60	578,32	127,78
Canarias	0,00	0,00	217,04	156,66	165,32	110,20	1,90	213,94	79,45	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	110,20	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	217,04	156,66	165,32	110,20	1,90	213,94	79,45	0,00
Cantabria	2.123,13	2.409,13	1.727,47	1.603,77	2.454,61	2.734,27	2.637,80	2.376,06	1.815,33	1.737,91
Cantabria	2.123,13	2.409,13	1.727,47	1.603,77	2.454,61	2.734,27	2.637,80	2.376,06	1.815,33	1.737,91
Castilla-La Mancha	5.226,63	5.731,62	3.870,03	5.195,78	4.228,33	4.167,37	3.543,27	4.788,53	2.343,88	1.795,39
Albacete	1.31,64	1.567,73	1.073,33	2.355,11	1.063,21	397,50	538,66	1.051,14	302,87	183,43
Ciudad Real	823,05	2.091,42	1.504,84	1.335,92	1.941,28	2.273,65	2.051,47	2.255,34	1.399,78	817,18
Cuenca	35,40	35,40	37,45	94,00	63,30	26,50	14,66	155,86	29,83	41,29
Guadalajara	1.775,46	950,82	950,82	1.392,89	715,08	593,19	227,29	557,15	490,92	779,74
Toledo	2.261,51	2.261,51	303,59	17,86	445,46	876,53	711,19	769,04	120,48	23,74
Castilla y León	2.852,60	5.019,63	3.990,12	4.602,29	5.975,88	5.369,84	3.179,21	7.038,47	5.601,53	4.797,94
Ávila	37,78	129,20	128,41	189,77	318,86	189,77	31,91	397,53	244,99	40,27
Burgos	411,42	1.013,24	611,09	640,30	658,66	655,08	737,03	869,13	524,50	630,57
León	1.455,08	1.364,14	676,95	557,24	684,14	453,17	388,79	912,75	1.044,71	1.044,71
Palencia	53,81	208,70	262,67	364,67	749,28	268,68	317,47	1.977,99	1.275,28	979,58
Salamanca	306,89	755,75	760,04	872,34	1.398,59	1.151,51	652,12	1.043,10	1.251,90	808,55
Segovia	62,46	42,83	29,00	45,58	39,86	20,38	100,81	935,89	717,61	634,38
Soria	87,86	150,31	78,75	113,94	39,86	61,15	86,15	94,18	173,17	148,62
Valladolid	368,55	1.118,65	1.206,56	1.449,86	1.751,37	2.272,87	339,10	461,71	224,14	372,88
Zamora	6,78	226,78	236,45	509,87	335,27	277,23	155,80	351,18	205,03	118,32

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Cataluña	22.810,36	28.120,57	15.910,48	22.972,27	18.971,62	13.397,48	22.009,12	25.801,44	22.100,38	22.101,26
Barcelona	18.134,34	22.388,20	12.503,46	19.040,98	14.086,01	9.801,16	16.435,99	18.381,32	15.018,46	18.081,88
Girona	2.163,15	1.443,00	688,79	586,86	556,84	1.216,63	3.113,87	4.974,39	5.000,70	1.894,19
Lérida	1.245,96	2.306,26	1.275,62	1.720,75	2.031,12	861,77	728,75	1.042,95	1.618,44	555,37
Tarragona	1.266,91	1.983,12	1.442,60	1.603,68	2.297,64	1.517,92	1.416,30	1.716,97	1.618,44	1.579,81
Extremadura	249,53	455,87	311,90	344,62	238,66	203,13	971,78	6.625,64	3.708,49	907,83
Budjoso	203,31	230,22	130,69	270,60	146,33	19,13	755,60	3.538,72	1.244,28	607,83
Ciudad	46,22	235,65	181,21	74,01	142,53	35,97	215,98	3.587,52	2.444,28	300,20
Galicia	4.409,34	3.810,70	3.032,89	3.191,54	4.213,37	4.230,84	2.394,72	3.884,63	4.992,27	4.441,76
La Coruña	475,88	348,48	279,01	639,04	362,25	375,26	470,74	466,56	1.395,53	2.395,95
Lugo	91,10	107,47	91,12	287,98	132,88	218,99	104,99	593,17	1.494,41	945,28
Orense	3.076,04	1.697,73	979,92	808,96	883,89	1.168,03	630,54	1.132,98	1.021,21	431,69
Pontevedra	766,32	1.657,02	1.682,83	1.455,56	2.834,35	2.468,56	1.188,46	1.691,92	1.000,12	668,84
La Rioja	185,72	455,63	308,65	606,72	375,13	173,27	126,47	295,57	92,82	21,30
La Rioja	185,72	455,63	308,65	606,72	375,13	173,27	126,47	295,57	92,82	21,30
Madrid	21.654,04	27.328,55	19.590,68	28.186,37	24.879,40	20.729,70	18.726,08	13.837,14	16.725,99	18.471,84
Madrid	21.654,04	27.328,55	19.590,68	28.186,37	24.879,40	20.729,70	18.726,08	13.837,14	16.725,99	18.471,84
Murcia	2.027,05	1.335,80	850,59	1.008,21	722,39	1.041,46	1.117,77	1.456,75	1.603,56	791,70
Murcia	2.027,05	1.335,80	850,59	1.008,21	722,39	1.041,46	1.117,77	1.456,75	1.603,56	791,70
Navarra	2.859,11	1.755,39	853,04	845,99	679,92	497,38	731,05	2.666,80	1.761,42	1.503,22
Navarra	2.859,11	1.755,39	853,04	845,99	679,92	497,38	731,05	2.666,80	1.761,42	1.503,22
País Vasco	8.742,95	5.867,48	4.161,49	5.641,19	6.193,68	3.916,74	3.852,88	6.919,49	5.071,76	4.018,86
Alava	71,83	614,20	660,39	1.817,31	876,86	578,92	606,71	721,29	1.110,44	1.204,33
Gipuzkoa	4.931,63	3.071,93	1.987,71	2.400,10	2.983,13	1.685,92	1.123,11	3.135,76	1.560,80	1.576,13
Vizcaya	3.739,49	2.181,36	1.513,39	1.423,78	2.333,69	1.651,91	2.123,06	3.062,44	3.399,92	2.322,30
Comunidad Valenciana	4.755,04	4.730,82	2.306,84	2.100,85	3.279,77	3.498,85	6.726,82	15.477,23	9.275,86	8.079,67
Alicante	232,40	69,38	197,67	346,43	845,26	837,14	837,14	4.601,69	1.827,21	1.827,21
Castellón	31,80	17,65	46,46	45,58	30,48	136,59	581,21	1.563,88	2.435,72	2.264,76
Valencia	4.430,84	3.983,79	2.062,71	1.708,84	2.707,26	2.517,01	5.318,47	9.311,66	5.281,11	3.987,70
No provincializable	21.110,38	18.248,86	8.404,49	21.009,31	29,08	537,71	1.270,68	8.690,22	5.111,49	4.304,76
No provincializable	21.110,38	18.248,86	8.404,49	21.009,31	29,08	537,71	1.270,68	8.690,22	5.111,49	4.304,76
Total provincializado	101.404,71	103.727,63	68.939,47	92.005,96	86.142,99	73.926,61	85.503,86	121.192,11	91.324,22	84.508,65
Total	122.515,07	121.976,49	77.343,96	113.015,27	86.172,07	74.464,32	86.774,54	129.882,33	96.435,70	88.813,41

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (P)	1996 (P)	1997 (A)
Andalucía	8.713,75	16.095,40	29.990,29	37.970,11	65.566,63	65.094,94	28.776,50	18.861,05	10.449,56	6.278,73	5.175,53	4.129,84
Almería	1.097,28	314,88	335,00	454,06	347,70	300,47	134,63	36,87	148,61	102,26	196,72	38,83
Cádiz	3.712,19	504,90	335,48	684,02	521,59	499,78	1.034,43	416,04	305,44	117,55	240,53	367,10
Córdoba	3.716,20	8.223,94	16.361,48	18.474,86	41.964,14	36.560,07	14.894,65	8.661,67	2.228,13	3.080,27	1.492,71	1.800,67
Huelva	1.777,77	1.200,02	964,03	2.230,44	185,16	85,02	534,11	456,64	506,91	340,66	207,87	244,30
Jávea	1.777,77	1.200,02	964,03	2.230,44	185,16	85,02	534,11	456,64	506,91	340,66	207,87	244,30
Jaén	5.755,02	1.901,62	2.310,2	1.557,09	289,90	501,49	300,13	518,43	798,89	184,33	279,84	309,88
Málaga	1.302,38	1.605,74	1.437,25	1.255,38	1.608,84	1.740,39	330,44	475,50	484,25	619,97	809,59	700,16
Sevilla	1.375,51	2.651,13	7.555,58	15.234,20	20.578,39	24.960,14	11.267,36	7.881,85	5.888,90	1.825,68	1.481,66	972,10
Aragón	3.345,62	3.234,65	2.176,48	2.400,83	2.872,70	1.864,16	1.912,52	1.717,46	2.396,39	1.276,91	6.729,21	15.409,97
Huesca	91,80	550,93	480,25	601,84	313,26	292,38	222,41	123,25	236,56	269,09	635,25	1.600,89
Teruel	151,41	66,88	49,03	234,92	680,63	302,66	186,54	51,52	59,32	53,73	7,48	13,31
Zaragoza	3.102,40	2.616,85	1.647,19	1.564,07	1.878,81	1.269,12	1.503,56	1.542,69	2.100,51	954,08	6.086,47	13.795,77
Asturias	5.279,39	6.014,81	5.426,51	4.384,60	3.583,50	3.633,16	1.874,44	3.988,41	3.752,32	2.826,44	2.309,64	2.743,23
Asturias	5.279,39	6.014,81	5.426,51	4.384,60	3.583,50	3.633,16	1.874,44	3.988,41	3.752,32	2.826,44	2.309,64	2.743,23
Baleares	77,33	31,70	62,16	58,00	44,90	42,07	76,38	56,62	13,10	254,90	177,54	458,78
Baleares	77,33	31,70	62,16	58,00	44,90	42,07	76,38	56,62	13,10	254,90	177,54	458,78
Canarias	0,00	7,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	7,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	574,99	585,75	992,44	1.339,72	1.948,25	1.343,30	668,54	1.606,84	1.815,48	617,35	949,84	820,19
Cantabria	574,99	585,75	992,44	1.339,72	1.948,25	1.343,30	668,54	1.606,84	1.815,48	617,35	949,84	820,19
Castilla-La Mancha	3.074,98	7.342,38	20.101,45	26.853,99	29.182,11	26.876,49	18.043,63	13.402,66	3.013,95	3.290,63	4.932,63	5.305,76
Albacete	286,92	1.245,78	2.414,26	2.414,26	1.398,15	736,81	493,90	206,14	1.144,20	1.506,08	2.602,31	3.320,81
Ciudad Real	947,05	3.692,87	9.783,72	12.599,72	20.511,07	15.046,52	7.865,85	7.024,24	1.144,20	1.506,08	2.602,31	3.320,81
Cuenca	37,40	10,11	31,87	27,71	24,67	52,70	11,31	2,72	0,00	1,87	0,00	6,26
Guadalajara	1.669,83	1.874,86	724,43	206,01	1.233,37	1.070,42	185,06	297,25	247,21	252,91	122,39	487,25
Toledo	1.337,78	5.177,47	6.953,48	11.606,30	7.124,84	10.870,05	9.487,50	5.872,33	900,23	510,07	779,83	344,29
Castilla y León	5.258,66	11.777,42	10.157,36	8.268,54	6.851,78	4.130,18	4.063,43	4.130,06	4.060,85	3.618,06	3.651,32	3.347,00
Ávila	119,50	339,94	330,07	724,75	1.801,51	1.111,11	75,95	461,37	1.632,94	1.109,37	711,12	737,70
Burgos	994,99	2.922,59	1.056,26	1.335,11	468,71	1.396,66	243,63	520,38	514,78	709,69	585,31	858,56
León	623,84	2.654,20	4.809,77	3.222,16	2.568,98	1.650,66	1.690,10	1.323,73	845,97	443,18	1.061,12	782,19
Palencia	879,57	2.499,74	810,77	1.288,07	1.192,38	715,03	838,97	374,65	240,59	180,25	456,57	247,01
Salamanca	1.389,69	1.023,77	1.968,97	1.592,85	1.719,16	1.151,68	879,59	616,91	34,06	8,64	37,32	66,52
Segovia	241,15	68,41	170,78	26,18	5,61	48,05	49,27	26,79	1,68	49,24	1,13	5,89
Soria	98,93	241,79	51,51	26,57	30,27	15,01	13,34	5,78	81,74	152,05	26,13	108,62
Valladolid	892,25	1.549,44	779,83	355,78	668,23	622,87	259,05	565,49	475,28	606,46	475,85	406,68
Zamora	18,74	477,54	272,67	197,07	17,94	116,11	13,34	234,95	223,81	278,18	281,78	133,88

CUADRO I. (cont.) **Inversión en infraestructuras ferroviarias 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (P)	1996 (P)	1997 (A)
Cataluña	18.383,23	19.266,59	16.768,50	17.011,65	14.003,41	22.552,23	36.632,11	23.695,51	26.080,38	27.359,51	36.080,07	36.148,87
Barcelona	15.548,29	15.548,29	14.548,29	14.839,32	11.769,11	20.220,45	31.712,70	17.188,17	18.907,51	12.712,31	20.561,97	28.192,72
Girona	1.686,67	1.591,77	1.021,42	526,68	531,62	667,03	1.072,57	763,92	681,08	1.485,90	1.680,12	1.402,63
Lérida	599,29	578,85	426,77	397,48	544,85	424,73	934,87	600,72	616,88	612,68	2.207,56	1.160,98
Tarragona	1.701,78	1.547,68	1.248,17	1.248,17	1.157,82	1.240,02	2.911,96	5.142,70	5.874,89	12.548,62	10.630,42	5.393,54
Extremadura	502,57	833,92	1.529,15	2.173,42	1.390,04	1.065,64	747,79	1.167,42	392,52	272,70	452,66	364,05
Badajoz	354,97	744,02	340,45	320,10	268,53	275,87	75,20	51,93	14,20	109,09	195,70	171,24
Cáceres	147,60	89,90	1.188,69	1.853,32	1.121,51	789,77	672,59	1.115,49	278,32	163,61	256,96	191,81
Galicia	4.174,16	3.287,77	2.269,99	2.454,79	2.200,52	1.132,40	1.243,78	1.560,37	3.812,71	3.330,18	1.945,12	1.851,01
La Coruña	2.216,28	1.686,75	1.044,54	1.274,04	1.323,48	342,66	76,68	478,83	305,39	334,36	514,74	293,42
Lugo	277,96	328,09	284,51	468,42	388,59	199,92	174,49	297,84	260,08	245,92	143,65	626,13
Orense	860,27	569,32	382,08	102,88	64,54	171,55	268,92	372,65	252,80	315,19	362,47	278,06
Pontevedra	819,66	705,61	538,86	609,44	423,91	399,27	733,69	411,05	2.994,44	2.434,71	924,26	653,40
La Rioja	48,99	56,49	136,51	47,88	336,22	153,76	89,88	176,53	266,71	44,91	129,27	132,31
La Rioja	48,99	56,49	136,51	47,88	336,22	153,76	89,88	176,53	266,71	44,91	129,27	132,31
Madrid	17.094,43	22.781,75	26.763,67	18.316,41	31.362,62	41.003,90	31.499,49	32.584,56	27.646,13	33.209,77	25.792,22	61.400,46
Madrid	17.094,43	22.781,75	26.763,67	18.316,41	31.362,62	41.003,90	31.499,49	32.584,56	27.646,13	33.209,77	25.792,22	61.400,46
Murcia	724,27	1.170,38	347,72	163,41	240,02	158,79	394,99	473,45	105,55	421,90	518,71	884,92
Murcia	724,27	1.170,38	347,72	163,41	240,02	158,79	394,99	473,45	105,55	421,90	518,71	884,92
Navarra	1.017,73	953,50	953,47	153,02	256,18	270,90	316,86	176,53	96,45	540,05	464,90	308,47
Navarra	1.017,73	953,50	953,47	153,02	256,18	270,90	316,86	176,53	96,45	540,05	464,90	308,47
País Vasco	4.106,64	6.125,46	5.106,87	5.025,04	7.627,17	12.592,95	16.928,26	18.196,31	19.519,14	19.353,65	18.591,51	16.195,20
Alava	1.07,05	746,97	509,28	371,22	675,73	702,50	382,72	298,94	175,17	144,79	300,88	277,28
Guipúzcoa	1.711,12	2.751,29	1.537,49	1.912,17	3.072,93	3.555,95	2.876,24	3.726,04	4.242,67	3.143,81	1.888,52	1.730,05
Vizcaya	2.288,47	2.627,20	3.060,16	2.741,65	3.878,51	8.334,50	13.719,30	14.171,42	15.101,30	16.065,05	16.402,11	14.187,88
Comunidad Valenciana	9.491,22	13.548,24	6.645,62	7.849,67	11.449,50	15.693,15	19.129,14	28.635,60	22.005,75	28.096,74	25.129,55	18.341,17
Alicante	1.710,74	1.362,95	260,51	742,50	1.114,96	1.989,96	1.156,84	1.439,85	206,83	559,47	1.066,65	362,28
Castellón	2.648,76	2.416,02	1.365,02	1.165,83	1.505,68	2.534,34	1.899,78	1.418,56	2.125,36	5.125,36	4.772,85	3.445,31
Valencia	5.131,72	9.769,26	5.020,08	5.941,33	8.828,85	11.168,85	16.072,52	25.777,19	19.563,82	22.411,91	19.290,05	14.533,59
No provincializable	5.032,22	10.454,51	10.433,92	13.243,41	17.445,44	18.085,56	15.254,64	9.349,44	9.744,22	6.141,53	6.259,01	4.205,00
No provincializable	5.032,22	10.454,51	10.433,92	13.243,41	17.445,44	18.085,56	15.254,64	9.349,44	9.744,22	6.141,53	6.259,01	4.205,00
Total provincializado	81.867,96	113.113,50	129.328,19	134.471,07	178.915,55	197.589,03	162.397,74	150.429,37	125.427,00	120.792,44	133.029,74	167.841,30
Total	86.900,18	123.568,01	139.762,11	147.714,48	196.360,99	215.674,59	177.652,37	159.778,82	135.171,22	126.933,98	139.288,75	172.046,30

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Cataluña	224,84	419,39	587,96	785,02	796,41	1.095,16	1.370,25	1.654,59	2.857,16	4.134,75	5.028,66
Barcelona	224,84	419,39	587,96	785,02	796,41	1.095,16	1.370,25	1.654,59	2.857,16	4.134,75	5.028,66
Girona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.976,54
Lérida	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tarragona	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	754,93
Extremadura	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	297,18
Badajoz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.628,51
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.628,51
Galicia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Coruña	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pontevedra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Rioja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Rioja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	374,93
Madrid	0,00	0,00	296,50	595,51	944,53	1.270,90	1.630,41	1.662,13	1.679,90	1.687,40	1.691,35
Madrid	0,00	0,00	296,50	595,51	944,53	1.270,90	1.630,41	1.662,13	1.679,90	1.687,40	1.691,35
Murcia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Murcia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Navarra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Navarra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
País Vasco	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Alava	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gipuzkoa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vizcaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Comunidad Valenciana	0,00	0,00	0,00	0,00	311,89	604,38	878,07	1.932,20	3.036,74	3.935,45	4.467,18
Alicante	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	305,28	621,79	905,99	1.159,50
Castellón	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Valencia	0,00	0,00	0,00	0,00	311,89	604,38	878,07	1.626,92	2.414,95	3.029,46	3.307,68
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	224,84	419,39	1.115,76	1.845,06	3.557,81	5.969,34	8.768,94	12.856,67	21.486,77	30.062,38	37.418,39
Total	224,84	419,39	1.115,76	1.845,06	3.557,81	5.969,34	8.768,94	12.856,67	21.486,77	30.062,38	37.418,39

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
Andalucía	3.957,96	4.891,82	6.737,71	8.511,83	17.728,57	27.748,49	35.426,07	42.710,08	50.696,52	59.191,40
Cádiz	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Córdoba	1.421,49	1.587,97	1.785,73	1.941,00	3.339,98	3.648,30	3.641,55	3.601,90	3.589,59	3.513,58
Granada	65,46	830,36	1.243,64	1.624,40	2.733,28	3.897,39	4.798,35	5.611,17	7.386,06	9.313,77
Huelva	0,00	0,00	305,98	561,59	2.186,93	3.776,22	5.203,45	6.422,48	7.575,37	8.795,23
Jáen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	817,19	1.598,76	2.312,72	3.854,44	5.476,50
Sevilla	0,00	273,38	586,74	847,38	2.541,77	4.198,44	5.598,46	6.954,52	8.154,42	9.424,38
Málaga	0,00	246,33	2.885,19	5.111,71	8.846,01	11.111,65	7.111,65	8.846,01	9.701,69	10.677,13
1884,80	2.200,31	2.569,30	2.927,70	3.168,83	6.860,78	11.348,23	7.396,88	8.961,26	10.465,97	11.980,87
Aragón	1.414,44	1.979,25	2.632,04	3.168,83	6.860,78	11.348,23	14.077,16	16.456,65	17.739,63	17.462,23
Huesca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	805,63	1.531,90	2.156,22	2.764,47	2.710,47
Teruel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zaragoza	1.414,44	1.979,25	2.632,04	3.168,83	6.860,78	10.542,60	12.545,26	14.300,42	14.975,16	14.751,76
Asturias	1.096,57	1.145,51	1.144,56	1.137,46	2.515,35	4.087,98	4.802,87	4.718,56	4.637,06	4.566,13
1.096,57	1.145,51	1.144,56	1.137,46	2.515,35	4.087,98	4.087,98	4.802,87	4.718,56	4.637,06	4.566,13
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	2.519,62	2.983,96	3.299,97	3.291,74	3.298,91	3.305,04	3.302,83	3.284,19	3.260,96	4.369,83
2.519,62	2.983,96	3.299,97	3.291,74	3.291,74	3.298,91	3.305,04	3.302,83	3.284,19	3.260,96	4.369,83
Castilla-La Mancha	10.490,04	11.515,03	13.263,19	14.456,36	21.925,79	27.816,81	32.731,33	34.827,46	36.845,79	37.023,52
Albacete	4.385,95	4.743,37	5.199,03	5.403,92	6.726,14	8.017,86	9.843,94	11.382,62	12.877,40	13.364,18
Ciudad Real	2.606,51	2.978,49	3.638,56	4.174,64	8.897,49	12.105,09	13.910,79	14.566,37	15.197,08	14.974,36
Cuenca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Guadalajara	1.028,99	1.226,81	1.721,46	2.181,64	3.600,48	4.987,57	6.273,00	6.191,98	6.105,94	6.031,46
Toledo	2.468,59	2.566,36	2.704,13	2.696,16	2.701,68	2.706,36	2.703,59	2.686,49	2.665,36	2.653,52
Castilla y León	6.724,89	8.085,16	9.670,54	10.959,12	22.189,64	32.935,44	44.095,96	52.708,52	57.928,97	59.879,25
Ávila	1.175,74	1.401,77	1.665,39	1.879,45	4.968,41	7.981,66	9.635,63	7.591,02	7.473,49	7.368,07
Burgos	1.488,65	1.774,84	2.108,62	2.379,65	7.071,36	9.470,93	9.470,93	9.833,19	9.676,93	9.535,96
León	350,61	681,09	1.061,19	1.375,87	3.470,29	5.517,91	7.354,91	11.969,53	10.401,96	9.535,96
Palencia	2.716,99	3.043,69	3.428,93	3.736,99	6.305,97	6.296,20	6.852,89	8.366,83	10.757,03	11.726,74
Salamanca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Segovia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Soria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Valladolid	992,89	1.183,77	1.406,40	1.587,17	2.990,82	2.858,90	4.951,98	318,60	312,48	306,62
Zamora	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.792,50	6.410,15	7.802,04	5.916,87	5.789,91
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.430,18	2.719,47	3.827,79	4.907,57	4.811,70

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
Cataluña	6.066,30	6.776,99	7.979,86	9.432,39	17.902,83	25.543,98	32.268,89	36.369,48	39.261,69	42.550,83
Barcelona	4.684,36	5.211,19	5.665,79	6.042,08	7.519,03	9.300,73	11.981,35	11.879,81	12.718,04	13.669,04
Girona	0,00	0,00	0,00	266,82	1.915,42	3.827,18	5.031,27	4.934,64	4.836,05	4.741,97
Lérida	949,86	1.132,47	1.555,76	1.904,39	4.350,62	5.463,89	5.409,66	5.339,63	5.265,18	5.200,91
Tarragona	432,08	433,34	758,31	1.219,10	4.117,75	6.952,18	10.846,61	14.215,40	16.442,42	18.838,92
Extremadura	2.049,00	2.442,92	2.902,34	3.275,39	5.997,92	8.558,64	11.041,35	13.229,16	13.024,35	12.840,63
Badajoz	2.049,00	2.442,92	2.902,34	3.275,39	5.997,92	8.558,64	11.041,35	13.229,16	13.024,35	12.840,63
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Galicia	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Coruña	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pontevedra	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Rioja	702,92	1.011,53	1.367,91	1.661,31	3.667,81	6.075,60	7.825,74	9.412,09	9.254,68	9.110,16
La Rioja	702,92	1.011,53	1.367,91	1.661,31	3.667,81	6.075,60	7.825,74	9.412,09	9.254,68	9.110,16
Madrid	2.037,92	2.610,09	3.431,23	4.037,20	6.356,61	7.855,22	9.190,66	10.366,96	10.221,69	10.096,44
Madrid	2.037,92	2.610,09	3.431,23	4.037,20	6.356,61	7.855,22	9.190,66	10.366,96	10.221,69	10.096,44
Murcia	0,00	376,50	808,06	1.167,02	3.500,54	5.782,12	7.830,05	9.577,86	11.230,32	13.104,61
Murcia	0,00	376,50	808,06	1.167,02	3.500,54	5.782,12	7.830,05	9.577,86	11.230,32	13.104,61
Navarra	2.487,73	2.965,98	3.523,78	3.976,70	8.060,62	12.220,32	13.605,78	14.115,33	13.871,68	13.647,95
Navarra	2.487,73	2.965,98	3.523,78	3.976,70	8.060,62	12.220,32	13.605,78	14.115,33	13.871,68	13.647,95
País Vasco	0,00	300,59	1.014,27	1.862,68	7.258,11	14.875,91	21.733,01	27.033,95	29.371,31	28.789,92
Alava	0,00	300,59	645,15	1.185,19	4.619,85	8.762,95	12.494,29	15.097,23	16.073,94	15.758,23
Guipúzcoa	0,00	0,00	369,12	677,49	2.638,25	4.555,55	6.277,31	7.747,93	9.197,72	9.018,51
Vizcaya	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.557,41	2.961,40	4.188,79	4.099,65	4.013,18
Comunidad Valenciana	4.917,02	5.336,20	6.398,43	7.091,05	8.944,58	10.755,61	12.366,96	15.841,79	19.148,53	22.660,12
Alicante	1.378,32	1.582,82	2.041,55	2.180,78	2.198,69	2.215,79	2.223,90	2.223,90	2.217,88	2.220,19
Castellón	0,00	0,00	625,69	2.436,53	4.207,22	5.792,33	5.992,33	7.155,50	8.439,97	9.799,06
Valencia	3.538,71	3.753,38	4.015,98	4.284,58	4.309,36	4.332,60	4.343,32	6.462,39	8.490,68	10.640,87
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	44.464,41	52.421,53	64.173,89	74.029,09	136.208,06	199.009,39	250.298,65	290.652,09	316.493,16	335.193,01
Total	44.464,41	52.421,53	64.173,89	74.029,09	136.208,06	199.009,39	250.298,65	290.652,09	316.493,16	335.193,01

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997
 Millones de pesetas de 1990

	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Andalucía	65.076,73	71.444,20	78.722,13	84.173,86	83.956,42	84.236,06	84.622,51	84.448,07	84.497,61	85.087,22
Almería	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cádiz	3.483,04	3.442,10	3.405,61	3.366,26	3.311,01	3.404,06	3.499,15	3.446,50	3.389,43	3.337,22
Córdoba	10.175,63	10.211,77	10.264,69	10.368,52	10.539,57	10.787,12	10.853,50	10.939,61	10.702,68	10.713,34
Huelva	2.938,93	2.961,92	2.986,19	3.008,88	3.031,97	3.053,96	3.076,95	3.100,04	3.123,13	3.146,22
Jávea	6.248,17	6.241,92	6.235,67	6.229,42	6.223,17	6.216,92	6.210,67	6.204,42	6.198,17	6.191,92
Málaga	10.469,91	10.441,75	10.413,59	10.385,43	10.357,27	10.329,11	10.300,95	10.272,79	10.244,63	10.216,47
Sevilla	13.460,19	15.094,18	16.727,92	18.361,66	19.995,40	21.629,14	23.262,88	24.896,62	26.530,36	28.164,10
Aragón	17.168,44	16.873,50	16.591,64	16.301,54	15.965,14	16.146,23	16.248,49	16.288,64	16.404,45	16.071,16
Huesca	2.655,00	2.599,43	2.543,03	2.489,90	2.436,63	2.374,07	2.317,12	2.259,52	2.200,88	2.143,48
Teruel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zaragoza	14.513,44	14.274,06	14.046,61	13.811,65	13.534,52	13.772,87	13.931,37	14.069,13	14.203,57	13.927,68
Asturias	4.475,93	4.393,42	4.306,23	4.207,14	4.098,83	4.550,46	4.998,89	5.429,55	5.840,25	6.830,72
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	423,70	838,57	1.230,25	1.653,23
Baleares	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	423,70	838,57	1.230,25	1.653,23
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	5.374,60	5.311,66	5.255,16	5.194,49	5.110,71	5.041,40	4.969,40	4.893,23	4.810,85	4.734,96
Castilla-La Mancha	36.503,18	35.978,61	36.773,49	40.681,23	41.300,98	42.210,16	43.098,26	44.355,39	45.489,16	46.866,27
Albacete	13.183,29	13.000,70	12.832,03	12.653,78	12.424,07	12.227,43	12.025,71	11.815,83	11.593,35	11.366,66
Ciudad Real	4.735,36	4.495,12	4.267,72	4.039,55	3.811,38	3.583,21	3.355,04	3.126,87	2.898,70	2.670,53
Cuenca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Guadalajara	5.949,24	5.866,49	5.789,91	5.709,44	5.607,02	5.518,74	5.428,17	5.333,89	5.233,89	5.140,15
Toledo	2.635,28	2.616,30	2.597,76	2.578,81	2.559,86	2.540,91	2.521,96	2.502,91	2.483,96	2.464,91
Castilla y León	61.495,48	63.370,13	65.832,41	64.680,14	63.353,15	62.139,03	61.259,99	60.789,40	60.902,29	61.197,44
Ávila	7.254,56	7.140,48	7.032,85	6.921,16	6.786,49	6.666,59	6.544,28	6.418,05	6.285,82	6.160,22
Burgos	9.384,77	9.232,85	9.089,10	8.940,21	8.762,29	8.603,03	8.440,73	8.273,47	8.098,63	7.932,17
León	13.357,11	14.907,84	16.836,96	16.525,65	15.528,18	15.855,10	15.528,18	15.195,47	15.350,09	15.548,61
Palencia	12.575,48	13.521,85	14.650,99	14.422,68	14.179,21	13.945,57	13.655,26	13.398,45	13.130,14	12.875,11
Salamanca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	448,83	448,83	1.044,30	1.686,28
Segovia	300,59	294,54	288,63	282,64	276,15	269,99	263,78	257,49	251,08	244,81
Soria	5.660,40	5.530,71	5.403,06	5.274,12	5.138,00	5.006,59	4.874,51	4.741,28	4.606,26	4.473,39
Valladolid	8.249,33	8.127,28	8.012,79	7.893,54	7.768,66	7.618,66	7.474,51	7.320,36	7.176,21	7.032,06
Zamora	4.713,24	4.614,59	4.518,02	4.420,14	4.314,92	4.214,51	4.113,42	4.011,16	3.907,06	3.805,17

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Cataluña	43.057,25	45.081,20	45.672,03	46.191,35	45.645,17	45.432,23	45.210,38	45.254,54	45.745,69	46.369,76
Barcelona	13.491,10	14.501,92	15.654,64	16.747,99	16.844,05	17.035,27	17.218,93	17.377,76	17.502,72	17.751,78
Girona	4.547,57	4.557,57	4.452,66	4.356,25	4.251,33	4.151,98	4.051,84	3.950,35	4.251,23	5.251,08
Lérida	5.129,83	5.058,28	4.992,62	4.992,62	4.833,74	4.950,94	5.071,47	5.490,72	5.898,69	5.804,53
Tarragona	19.791,45	20.973,43	20.572,57	20.164,50	19.716,06	19.294,04	18.868,14	18.435,71	17.993,05	17.562,37
Extremadura	12.642,80	13.574,58	14.654,63	14.413,89	14.129,87	13.873,71	13.613,06	15.012,54	16.330,70	18.351,92
Badajoz	12.642,80	13.574,58	14.654,63	14.413,89	14.129,87	13.873,71	13.613,06	15.012,54	16.330,70	18.351,92
Cáceres	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.854,00	4.062,29	7.486,81
Galicia	0,00	1.522,03	3.207,60	6.053,92	6.828,40	8.642,10	11.061,70	13.502,30	15.239,30	17.118,17
La Coruña	0,00	0,00	0,00	1.222,52	1.580,13	1.993,03	2.403,95	2.835,90	2.794,21	2.754,86
Lugo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	906,81	1.809,67	2.682,81	3.517,32	4.412,83
Orense	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	496,50	1.026,49
Pontevedra	0,00	1.522,03	3.207,60	4.831,40	5.248,26	5.742,26	6.848,09	7.983,58	8.431,26	8.923,99
La Rioja	8.957,02	8.803,27	8.656,40	8.505,20	8.379,67	8.170,09	8.008,10	7.842,01	7.669,53	7.504,02
La Rioja	8.957,02	8.803,27	8.656,40	8.505,20	8.379,67	8.170,09	8.008,10	7.842,01	7.669,53	7.504,02
Madrid	9.957,39	9.817,05	9.687,16	9.550,24	9.375,02	9.224,93	9.071,48	8.912,22	8.743,60	8.586,62
Madrid	9.957,39	9.817,05	9.687,16	9.550,24	9.375,02	9.224,93	9.071,48	8.912,22	8.743,60	8.586,62
Murcia	12.864,64	12.623,99	12.391,08	12.153,30	11.888,12	11.640,91	11.391,14	11.137,01	10.875,88	10.622,72
Murcia	12.864,64	12.623,99	12.391,08	12.153,30	11.888,12	11.640,91	11.391,14	11.137,01	10.875,88	10.622,72
Navarra	13.410,89	13.172,91	12.945,55	12.711,50	12.439,58	12.191,87	11.940,07	11.681,68	11.413,29	11.155,70
Navarra	13.410,89	13.172,91	12.945,55	12.711,50	12.439,58	12.191,87	11.940,07	11.681,68	11.413,29	11.155,70
País Vasco	28.192,19	27.593,31	27.007,49	26.413,44	25.773,23	25.163,30	24.549,05	23.927,47	23.294,20	22.674,47
País Vasco	28.192,19	27.593,31	27.007,49	26.413,44	25.773,23	25.163,30	24.549,05	23.927,47	23.294,20	22.674,47
Álava	15.433,26	15.107,63	14.789,41	14.466,52	14.117,46	13.785,56	13.451,22	13.112,72	12.767,54	12.430,02
Guipúzcoa	8.634,01	8.649,13	8.649,13	8.285,18	8.086,92	7.898,47	7.708,62	7.516,39	7.320,41	7.128,80
Vizcaya	3.924,93	3.836,55	3.749,59	3.661,73	3.568,85	3.479,27	3.389,22	3.298,36	3.206,25	3.115,65
Comunidad Valenciana	25.806,09	28.442,13	28.015,79	27.564,25	27.029,77	26.548,18	26.058,24	25.556,50	25.039,65	24.544,62
Alicante	22.106,92	22.213,26	22.140,06	22.119,93	21.933,86	21.855,85	21.766,08	21.633,53	21.466,81	21.345,57
Castellón	11.003,82	12.452,46	12.216,62	11.976,61	11.713,07	11.464,97	11.214,66	10.960,61	10.700,67	10.447,68
Valencia	12.595,35	13.776,42	13.585,11	13.375,71	13.122,84	12.897,36	12.667,50	12.432,36	12.192,17	11.962,37
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	344.982,62	358.001,99	369.718,79	378.795,48	375.224,08	375.211,36	376.524,46	379.909,09	383.526,69	389.368,97
Total	344.982,62	358.001,99	369.718,79	378.795,48	375.224,08	375.211,36	376.524,46	379.909,09	383.526,69	389.368,97

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Andalucía	84.980,52	84.662,90	84.132,89	83.552,18	85.092,39	85.618,12	85.996,30	86.505,49	87.318,15	89.191,20
Almería	0,00	0,00	0,00	0,00	739,27	440,49	2.109,57	2.289,81	3.527,22	4.245,50
Cádiz	3.648,87	3.922,39	4.215,48	4.137,21	4.053,49	4.588,95	5.093,11	5.614,12	6.215,95	6.998,13
Córdoba	16.785,77	16.421,26	16.058,04	15.682,93	15.293,96	14.895,06	15.095,46	15.317,71	15.602,44	15.888,45
Granada	7.743,22	7.512,30	7.280,83	7.044,65	6.803,11	6.557,56	6.307,92	6.061,36	5.818,77	5.575,98
Huelva	15.116,40	15.153,41	15.186,91	15.231,99	17.262,31	18.742,38	19.074,70	19.447,97	19.880,16	21.156,41
Jáen	9.153,81	9.186,10	8.953,18	8.712,81	8.463,85	8.208,68	7.947,01	7.691,61	7.443,38	7.194,03
Málaga	11.624,02	11.318,59	11.023,74	10.698,60	10.374,94	10.044,51	9.707,28	9.377,28	9.055,18	8.695,69
Sevilla	20.908,42	21.148,86	21.425,72	21.343,99	21.601,06	21.140,37	20.661,25	20.205,95	19.774,77	19.337,01
Aragón	16.280,76	16.761,89	17.117,87	17.090,86	16.655,02	16.908,48	17.086,38	17.300,05	20.055,72	22.740,38
Huesca	2.084,66	2.024,46	1.964,00	1.901,14	1.838,48	1.773,31	1.706,82	1.641,32	1.605,73	1.628,66
Teruel	2.000,00	2.024,46	2.024,46	1.901,14	1.838,48	1.773,31	1.706,82	1.641,32	1.605,73	1.628,66
Zaragoza	14.176,15	14.364,99	14.407,05	14.067,45	13.710,67	14.043,37	14.303,38	14.597,61	14.942,82	15.278,82
Asturias	7.147,30	7.418,37	7.972,85	8.538,30	9.270,21	10.746,08	11.267,16	11.830,13	11.571,91	11.314,39
León	7.147,30	7.418,37	7.972,85	8.538,30	9.270,21	10.746,08	11.267,16	11.830,13	11.571,91	11.314,39
Baleares	2.396,22	3.074,34	3.741,25	4.019,31	4.659,80	5.320,54	5.233,27	5.159,36	5.080,85	5.005,07
Baleares	2.396,22	3.074,34	3.741,25	4.019,31	4.659,80	5.320,54	5.233,27	5.159,36	5.080,85	5.005,07
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	4.650,90	4.559,45	4.469,57	4.375,03	4.275,15	4.172,28	4.065,85	3.967,23	3.876,83	3.786,65
Cantabria	4.650,90	4.559,45	4.469,57	4.375,03	4.275,15	4.172,28	4.065,85	3.967,23	3.876,83	3.786,65
Castilla-La Mancha	49.083,32	49.083,32	50.085,12	51.099,30	52.327,09	53.520,15	54.480,53	55.545,58	56.868,23	58.259,32
Albacete	11.162,68	10.922,56	10.685,74	10.437,70	10.176,45	9.907,00	9.629,21	9.369,69	9.129,54	8.890,95
Ciudad Real	18.014,20	18.023,41	18.035,19	18.061,36	17.636,94	17.199,32	16.748,52	16.320,33	15.915,95	15.511,03
Cuenca	668,33	1.278,53	1.891,64	2.479,29	3.646,68	4.749,67	5.799,10	6.866,95	8.031,59	9.256,76
Guadalajara	5.038,31	4.928,51	4.818,79	4.702,85	4.580,26	4.453,57	4.322,91	4.199,76	4.084,62	3.969,91
Toledo	13.213,84	13.930,32	14.653,76	15.418,09	16.286,75	17.210,59	17.980,78	18.788,85	19.706,53	20.630,66
Castilla y León	60.748,41	61.288,77	61.902,68	62.426,28	65.465,33	68.017,96	71.097,25	75.459,11	79.739,86	83.789,07
Ávila	6.026,31	5.884,18	5.742,21	5.593,76	5.437,85	5.277,24	5.112,16	4.954,72	4.805,59	4.656,92
Burgos	7.755,21	7.567,81	7.380,33	7.184,19	6.978,73	6.767,45	6.550,71	6.343,86	6.147,71	5.952,39
León	15.677,11	16.204,77	16.736,84	17.266,96	17.744,15	17.955,27	18.124,11	18.334,18	17.390,70	17.390,70
Palencia	12.604,21	12.317,78	12.033,31	11.738,34	11.430,95	11.115,03	10.790,20	10.479,36	10.183,16	9.885,76
Salamanca	2.091,77	3.138,59	3.761,80	4.356,65	5.539,29	8.601,94	10.564,33	12.562,96	14.741,73	16.858,31
Segovia	238,37	231,17	716,17	1.181,10	2.086,47	3.264,69	3.758,02	4.587,45	5.549,91	6.462,48
Sorta	4.337,97	4.199,62	4.060,64	3.918,43	3.777,62	3.624,41	3.474,22	3.324,22	3.174,22	3.024,22
Valladolid	8.316,79	8.150,55	7.984,82	7.810,10	8.211,55	8.585,90	9.693,51	10.837,63	12.139,70	13.489,89
Zamora	3.700,66	3.593,70	3.486,55	3.376,74	3.263,72	3.148,03	3.029,99	2.913,71	2.799,65	2.685,54

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Cataluña	46.284,69	46.866,75	47.681,45	48.581,96	50.802,89	53.921,68	56.781,68	59.270,80	61.484,15	62.913,43
Barcelona	17.424,75	17.564,91	17.710,97	18.204,25	19.518,78	21.927,00	24.168,56	25.977,83	27.263,66	28.958,89
Girona	6.041,34	6.777,80	7.412,96	7.605,76	8.129,52	7.946,29	7.757,58	7.576,34	8.082,70	8.553,02
Lérida	5.701,57	5.867,06	6.360,79	6.520,50	6.392,96	6.240,32	6.092,50	5.953,98	5.825,17	5.696,06
Tarragona	17.117,03	16.636,97	16.196,74	16.251,44	16.771,62	17.808,07	18.763,05	19.767,65	20.312,62	19.705,46
Extremadura	20.940,62	23.251,66	25.589,37	27.623,15	30.732,19	32.661,26	34.775,84	36.967,18	39.481,23	39.791,75
Badajoz	15.597,35	16.192,28	16.792,12	17.394,43	18.555,15	18.673,14	20.070,79	21.518,59	23.706,33	23.706,33
Cáceres	5.343,27	7.059,38	8.797,25	10.228,72	12.177,04	13.988,12	14.705,04	15.448,59	16.314,80	16.085,42
Galicia	18.759,24	20.217,59	21.685,75	23.071,71	26.442,02	26.030,55	26.508,18	27.965,75	30.219,22	31.839,25
La Coruña	7.717,27	7.248,03	7.633,46	7.577,41	7.538,94	7.438,93	7.497,29	7.397,67	7.330,22	7.287,07
Lugo	5.704,52	6.633,76	7.633,76	7.315,73	8.930,44	8.789,44	8.671,53	8.494,36	10.400,08	11.302,87
Orense	1.489,50	1.979,08	2.360,83	2.713,56	3.670,92	3.621,68	4.497,44	5.391,04	6.364,26	7.345,28
Pontevedra	9.342,43	9.703,30	10.067,49	10.405,01	11.341,72	11.130,50	10.911,89	10.707,67	11.124,62	10.909,03
La Rioja	7.329,50	7.145,94	6.961,94	6.770,38	6.570,19	6.364,43	6.153,48	5.950,35	5.755,86	5.561,80
La Rioja	7.329,50	7.145,94	6.961,94	6.770,38	6.570,19	6.364,43	6.153,48	5.950,35	5.755,86	5.561,80
Madrid	8.926,68	9.209,32	9.495,64	10.219,55	10.828,26	11.405,43	11.133,38	10.878,40	11.190,60	11.984,33
Madrid	8.926,68	9.209,32	9.495,64	10.219,55	10.828,26	11.405,43	11.133,38	10.878,40	11.190,60	11.984,33
Murcia	10.359,46	10.085,95	9.811,98	9.722,87	9.826,51	9.517,32	9.200,21	9.237,15	9.315,84	9.002,84
Murcia	10.359,46	10.085,95	9.811,98	9.722,87	9.826,51	9.517,32	9.200,21	9.237,15	9.315,84	9.002,84
Navarra	10.884,36	10.598,94	10.312,81	10.015,65	9.706,71	9.390,77	9.068,46	8.759,83	9.326,02	9.850,19
Navarra	10.884,36	10.598,94	10.312,81	10.015,65	9.706,71	9.390,77	9.068,46	8.759,83	9.326,02	9.850,19
País Vasco	22.037,72	21.383,13	20.725,94	20.443,96	20.538,99	20.592,80	20.582,50	20.560,64	20.588,98	20.579,58
Alava	12.082,82	11.723,34	11.366,33	10.975,76	10.610,92	10.306,62	10.037,44	9.826,65	10.571,98	10.726,28
Guipúzcoa	5.973,94	5.723,61	5.454,93	5.315,77	5.100,99	4.881,07	4.685,74	4.488,14	4.273,88	4.059,84
Vizcaya	3.023,26	2.929,19	2.834,78	3.130,62	3.820,99	4.481,11	5.088,36	4.935,25	4.790,62	4.643,02
Comunidad Valenciana	24.024,43	24.585,87	25.155,38	25.661,50	27.169,93	28.543,03	31.704,97	34.966,62	38.730,61	38.951,23
Alicante	2.116,60	2.642,28	3.171,46	3.675,02	4.682,15	5.630,69	7.187,22	8.782,67	10.596,45	10.435,61
Castellón	9.915,86	9.915,86	9.645,37	9.367,64	9.081,58	8.490,92	8.490,92	8.198,14	7.911,46	7.623,26
Valencia	11.721,72	12.027,73	12.338,55	12.618,84	13.406,20	14.122,92	16.026,83	17.985,81	20.222,69	20.899,36
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	393.828,18	400.194,20	406.842,48	413.212,00	430.383,68	442.730,90	455.135,45	470.323,67	490.604,06	504.560,51
Total	393.828,18	400.194,20	406.842,48	413.212,00	430.383,68	442.730,90	455.135,45	470.323,67	490.604,06	504.560,51

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1846	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Andalucía	92.004,22	93.041,59	98.392,45	103.946,74	109.463,24	115.678,68	119.596,35	122.146,34	122.369,72	123.408,93
Almería	4.996,59	4.908,48	6.803,22	8.643,05	10.711,44	12.876,63	14.903,09	17.000,49	17.920,03	18.798,95
Cádiz	6.658,86	7.224,25	7.747,40	9.039,04	10.524,57	11.262,53	12.239,00	13.271,79	13.928,84	14.778,15
Córdoba	15.448,32	15.011,70	15.446,14	15.842,03	16.330,85	17.864,32	18.254,62	18.681,63	18.141,71	17.591,69
Granada	5.333,40	5.094,35	5.148,05	5.169,92	5.148,05	5.988,11	6.752,07	7.193,40	7.126,42	7.198,80
Huelva	22.472,02	22.823,92	23.120,08	23.422,43	23.828,88	25.988,11	27.752,15	29.226,86	30.734,32	32.015,33
Jáen	6.943,57	6.697,24	6.449,78	6.203,95	5.952,64	5.711,89	5.480,70	5.255,53	5.041,67	5.900,28
Málaga	11.260,50	12.832,30	14.688,29	16.090,50	17.716,42	19.483,53	20.084,64	19.527,48	18.984,95	18.436,96
Sevilla	18.889,96	17.995,49	17.535,84	17.044,85	16.588,24	16.122,08	15.644,98	15.150,30	14.639,17	14.122,08
Aragón	24.640,62	26.554,41	29.388,25	32.126,20	37.047,01	44.055,78	50.644,98	57.458,46	63.150,30	66.308,79
Huesca	8.749,38	11.075,12	13.255,33	15.361,12	17.780,51	20.300,32	22.663,87	24.750,53	26.708,36	28.523,92
Tenife	1.018,15	1.003,48	988,04	977,06	972,16	937,75	892,85	840,53	798,94	751,08
Zaragoza	14.873,08	14.475,81	15.145,88	15.787,02	16.544,34	17.382,71	18.151,26	18.999,40	20.143,20	21.157,98
Asturias	11.055,79	10.800,30	10.542,38	11.147,84	11.893,35	13.779,66	15.556,64	17.376,00	18.095,69	17.680,33
Baleares	4.929,30	4.851,56	4.774,55	4.691,53	4.611,37	4.555,08	4.492,75	4.434,75	4.388,41	4.329,86
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	3.696,28	3.610,06	4.155,92	5.442,62	6.972,24	7.824,55	8.634,76	9.434,85	10.292,34	12.001,89
Castilla-La Mancha	56.979,95	55.731,37	54.455,94	53.177,53	51.819,20	50.562,35	49.279,77	48.047,88	46.869,66	47.003,22
Albacete	8.652,96	8.426,52	8.198,58	7.975,40	7.735,48	7.530,65	7.321,59	7.126,76	6.952,41	6.775,50
Ciudad Real	15.103,57	14.706,57	14.303,97	13.901,93	13.480,58	13.092,37	12.700,81	12.327,67	11.978,81	11.648,30
Cuenca	9.091,86	8.927,46	8.758,71	8.586,93	8.405,88	8.230,16	8.049,08	7.868,25	7.687,85	7.449,30
Guadalajara	3.855,30	3.745,06	3.634,26	3.525,00	3.410,71	3.308,59	3.206,94	3.114,44	3.030,06	2.949,49
Toledo	20.276,25	19.925,76	19.560,43	19.188,28	18.772,56	18.400,58	18.001,35	17.608,75	17.221,53	16.811,14
Castilla y León	90.177,15	95.242,36	98.803,08	102.087,40	106.369,56	115.123,57	124.545,48	133.568,82	141.727,84	148.786,66
Ávila	5.707,45	5.569,15	5.420,93	5.268,90	5.131,20	5.000,49	4.866,08	4.734,28	4.603,84	4.474,35
Burgos	5.759,45	5.621,23	5.483,53	5.345,30	5.207,45	5.069,65	4.931,85	4.794,05	4.656,25	4.518,45
León	12.910,75	12.769,15	12.627,55	12.485,95	12.344,35	12.202,75	12.061,15	11.919,55	11.777,95	11.636,35
Palencia	9.596,65	9.294,78	9.000,22	8.707,42	8.414,62	8.121,82	7.829,02	7.536,22	7.243,42	6.950,62
Salamanca	20.257,80	22.283,62	23.076,52	23.829,73	24.583,06	25.336,39	26.089,72	26.843,05	27.596,38	28.349,71
Segovia	8.252,07	8.119,40	7.985,19	7.850,90	7.717,73	7.584,56	7.451,39	7.318,22	7.185,05	7.051,88
Soria	10.485,08	12.958,27	15.277,86	17.516,66	20.089,32	22.781,42	25.588,95	28.509,58	31.549,45	34.699,98
Valladolid	11.614,40	11.355,16	11.092,53	10.830,32	10.568,10	10.305,88	10.043,66	9.781,44	9.519,22	9.257,00
Zamora	3.705,16	4.728,35	5.685,67	6.613,99	7.677,60	8.793,35	9.835,94	10.898,99	11.962,80	12.917,94

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Cataluña	65.732,57	67.263,48	68.980,96	70.566,37	72.016,95	72.426,82	72.475,28	70.657,64	68.919,39	67.127,48
Barcelona	30.981,19	31.497,02	31.766,02	31.800,45	31.059,16	30.382,07	29.688,34	29.021,87	28.389,15	27.725,41
Girona	8.998,65	9.448,49	9.864,64	10.235,71	10.702,54	11.228,68	11.751,91	11.488,62	11.238,30	10.976,15
Lérida	5.565,97	5.440,17	5.311,99	5.183,82	5.046,81	4.922,75	4.796,45	4.678,45	4.567,95	4.453,01
Tarragona	20.186,77	20.677,80	22.038,31	23.346,40	25.208,44	25.893,31	26.238,58	25.468,69	24.723,99	23.972,91
Extremadura	40.071,76	40.418,91	39.600,85	39.670,93	39.794,79	40.005,08	41.371,50	42.808,42	44.020,98	43.777,34
Badajoz	22.727,44	22.803,35	22.924,11	22.659,38	23.054,90	22.486,17	21.907,10	21.347,56	21.907,10	21.890,04
Cáceres	15.613,82	15.613,56	15.366,74	16.011,55	16.739,89	17.518,91	19.464,40	21.460,84	22.356,42	21.887,30
Galicia	32.387,61	32.938,60	33.400,92	33.816,24	34.356,74	33.636,01	32.894,54	32.136,01	31.393,55	30.612,30
La Coruña	3.337,76	4.394,93	5.385,21	6.344,16	7.473,43	7.317,53	7.156,95	6.997,14	6.838,70	6.674,55
Lugo	11.133,29	10.964,66	10.787,44	10.603,89	10.401,95	10.209,22	10.005,41	9.801,70	9.598,96	9.381,79
Orense	7.229,51	7.114,23	6.994,61	6.871,96	6.740,04	6.613,26	6.480,79	6.348,37	6.216,30	6.076,36
Pontevedra	10.687,06	10.464,78	10.233,66	9.996,23	9.741,33	9.496,00	9.241,40	8.988,80	8.739,59	8.479,60
La Rioja	5.368,01	5.179,48	4.990,95	4.805,02	4.614,65	4.439,25	4.266,04	4.103,18	3.951,78	3.803,87
La Rioja	5.368,01	5.179,48	4.990,95	4.805,02	4.614,65	4.439,25	4.266,04	4.103,18	3.951,78	3.803,87
Madrid	13.348,26	14.180,07	15.256,66	15.201,51	14.849,04	15.212,07	15.531,92	16.384,73	16.574,10	16.721,63
Madrid	13.348,26	14.180,07	15.256,66	15.201,51	14.849,04	15.212,07	15.531,92	16.384,73	16.574,10	16.721,63
Murcia	8.689,35	9.538,55	11.482,79	13.099,23	14.973,48	15.871,97	16.755,22	16.459,73	16.011,88	15.559,71
Murcia	8.689,35	9.538,55	11.482,79	13.099,23	14.973,48	15.871,97	16.755,22	16.459,73	16.011,88	15.559,71
Navarra	10.347,17	10.850,79	11.244,41	11.385,17	11.726,93	11.380,82	11.036,68	10.714,57	10.413,82	10.110,95
Navarra	10.347,17	10.850,79	11.244,41	11.385,17	11.726,93	11.380,82	11.036,68	10.714,57	10.413,82	10.110,95
País Vasco	22.708,71	25.905,68	28.260,12	29.078,61	28.629,70	29.477,82	31.657,18	34.821,77	36.966,73	38.904,77
Alava	11.253,14	11.590,14	11.157,12	10.727,99	10.298,75	9.897,78	9.502,14	9.124,60	8.769,22	8.417,95
Guipúzcoa	5.626,87	6.221,17	6.802,60	7.354,33	7.089,69	7.314,05	7.520,14	7.709,58	7.894,82	8.079,29
Vizcaya	5.828,70	8.094,37	10.300,41	10.996,29	11.241,26	12.265,98	14.634,89	16.987,59	18.712,69	20.287,52
Comunidad Valenciana	38.040,74	37.753,29	36.833,04	35.908,56	36.467,00	38.069,61	40.467,85	42.079,80	42.924,32	43.666,44
Alicante	10.272,26	10.721,29	10.525,31	10.365,48	10.879,48	11.451,25	11.983,87	12.559,73	12.328,32	12.101,36
Castellón	7.733,75	7.048,15	6.761,75	6.477,41	6.188,68	5.914,70	5.643,52	5.383,48	5.136,09	4.892,22
Valencia	20.434,72	19.983,86	19.525,96	19.065,67	19.398,83	20.703,67	22.840,46	24.106,59	25.459,91	26.672,86
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	520.177,45	533.860,50	550.443,28	566.151,49	587.605,24	612.099,13	639.193,93	661.582,97	678.070,51	689.802,18
Total	520.177,45	533.860,50	550.443,28	566.151,49	587.605,24	612.099,13	639.193,93	661.582,97	678.070,51	689.802,18

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Andalucía	124.822,23	126.198,98	126.951,83	126.145,40	126.768,93	129.770,19	132.859,07	137.120,36	141.034,33	143.780,49
Almería	18.409,83	18.002,88	17.577,77	17.146,42	16.745,41	16.337,49	15.929,49	15.510,87	15.083,50	14.650,37
Cádiz	12.040,55	12.246,51	12.391,44	12.086,33	11.828,91	11.560,93	11.300,55	1.031,11	1.075,34	1.080,23
Córdoba	17.062,63	16.518,86	15.985,16	15.458,36	15.016,59	14.582,45	14.166,60	13.755,05	13.352,94	12.967,23
Granada	15.384,60	15.634,57	15.802,13	15.950,22	15.506,21	17.637,70	19.787,77	21.829,11	23.717,05	25.461,42
Huelva	19.170,48	18.581,66	18.581,66	17.989,18	17.483,25	16.957,45	16.452,92	15.948,53	15.445,12	14.964,06
Jáen	8.269,10	10.413,18	12.303,44	13.150,88	15.270,26	17.240,19	19.229,67	21.119,82	22.959,48	23.004,08
Malaga	17.907,74	17.367,83	16.819,12	16.279,38	15.813,02	15.354,27	14.912,03	15.926,20	16.866,01	17.821,34
Sevilla	16.042,89	16.852,19	17.491,11	18.084,63	19.105,28	20.099,72	21.080,04	21.999,67	22.852,89	24.431,78
Aragón	67.466,46	68.620,71	69.398,95	71.362,49	78.912,75	86.199,69	87.453,08	88.529,22	89.487,91	87.306,15
Huesca	25.078,86	24.495,41	23.889,52	23.278,82	22.716,75	22.152,47	21.590,30	21.014,10	20.425,94	19.827,07
Teruel	20.953,74	22.222,95	23.278,78	24.240,97	26.484,43	33.608,10	33.527,42	34.361,01	35.134,26	34.254,34
Zaragoza	21.433,85	21.902,34	22.230,65	23.842,70	27.711,57	31.439,13	32.335,36	33.154,11	33.927,71	33.124,74
Asturias	18.667,62	19.545,20	20.243,88	21.111,02	22.911,01	24.631,68	26.299,68	28.871,14	32.224,27	36.633,08
Asturias	18.667,62	19.545,20	20.243,88	21.111,02	22.911,01	24.631,68	26.299,68	28.871,14	32.224,27	36.633,08
Baleares	4.267,82	4.192,89	4.100,70	3.998,73	3.916,28	3.817,48	3.721,85	3.624,63	3.523,09	3.428,28
Baleares	4.267,82	4.192,89	4.100,70	3.998,73	3.916,28	3.817,48	3.721,85	3.624,63	3.523,09	3.428,28
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sa. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	12.733,34	12.482,12	12.211,35	11.933,92	13.243,67	14.497,59	15.739,93	15.399,55	15.052,82	14.717,67
Cantabria	12.733,34	12.482,12	12.211,35	11.933,92	13.243,67	14.497,59	15.739,93	15.399,55	15.052,82	14.717,67
Castilla-La Mancha	46.705,70	46.280,27	45.689,76	45.102,42	44.062,19	43.087,96	50.151,91	53.387,37	52.575,58	53.331,76
Albacete	6.448,87	6.448,45	6.270,61	6.100,13	6.000,60	5.908,43	6.833,78	53.387,37	52.575,58	53.331,76
Ciudad Real	12.979,04	13.438,82	13.707,66	14.136,43	13.895,56	15.647,20	17.475,85	18.544,55	19.627,44	20.748,80
Ciudad Real	12.979,04	13.438,82	13.707,66	14.136,43	13.895,56	15.647,20	17.475,85	18.544,55	19.627,44	20.748,80
Guadalajara	3.383,49	3.294,21	3.202,61	3.115,14	3.061,94	2.970,04	2.921,37	2.870,31	2.830,95	2.792,00
Guadalajara	3.383,49	3.294,21	3.202,61	3.115,14	3.061,94	2.970,04	2.921,37	2.870,31	2.830,95	2.792,00
Toledo	16.414,17	15.985,00	15.524,56	14.675,99	16.216,80	17.776,77	19.270,69	18.762,51	18.259,14	18.259,14
Castilla y León	152.313,50	151.245,97	149.715,89	148.054,16	149.294,20	150.604,82	146.925,52	143.186,53	139.392,39	135.610,85
Ávila	3.217,90	3.113,79	3.007,40	2.906,66	2.844,16	2.786,70	2.738,10	2.691,10	2.639,78	2.593,61
Burgos	15.506,62	16.132,63	16.633,05	17.088,05	18.458,26	19.865,57	19.461,65	19.043,52	18.618,04	18.200,31
León	22.711,64	23.120,16	23.120,16	23.240,41	24.209,55	25.232,30	24.594,82	23.956,37	23.318,68	22.697,45
Palencia	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81	4.083,81
Salamanca	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44	37.506,44
Segovia	28.021,36	27.302,29	26.589,91	25.868,47	25.132,33	24.405,43	23.678,33	22.951,23	22.224,13	21.497,03
Valladolid	15.876,99	15.511,30	15.131,27	14.749,44	14.409,11	14.085,20	13.777,40	13.457,75	13.120,03	12.798,17
Zamora	14.014,60	13.668,95	13.314,13	12.960,52	12.639,41	12.326,66	12.019,50	11.708,16	11.394,18	11.078,88

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Cataluña	66.748,83	65.234,81	64.043,62	62.819,11	62.643,17	60.999,81	59.430,71	57.817,22	56.201,11	54.693,95
Barcelona	27.062,10	26.405,99	25.043,92	24.941,10	24.338,92	23.734,34	23.133,97	22.529,44	21.916,36	21.316,70
Girona	15.144,16	14.814,72	13.558,33	12.866,87	12.434,24	11.934,68	11.391,65	10.875,14	10.361,53	9.845,92
Lérida	5.190,99	5.867,42	6.444,41	6.983,42	8.262,30	8.172,44	7.965,28	7.806,40	7.646,04	7.490,50
Tarragona	23.251,18	22.514,16	21.764,39	21.027,73	20.397,72	19.778,35	19.191,81	18.606,23	18.021,18	17.450,82
Extremadura	43.595,10	43.295,71	42.873,83	41.668,93	40.641,58	39.601,75	38.587,23	37.551,64	36.490,94	35.439,00
Badajoz	22.774,96	22.377,77	22.492,97	21.835,90	21.295,58	20.752,42	20.229,53	19.699,32	19.153,41	18.617,79
Cáceres	20.917,94	20.917,94	20.380,86	19.833,03	19.345,99	18.849,33	18.357,70	17.852,32	17.337,53	16.821,21
Galicia	29.844,39	29.024,75	28.155,63	27.278,33	26.513,55	25.742,73	24.989,98	25.683,50	26.297,91	26.976,94
La Coruña	6.513,01	6.343,88	6.167,39	5.990,00	5.830,83	5.671,02	5.514,30	5.355,03	5.193,81	5.032,23
Lugo	9.167,66	8.934,30	8.682,41	8.426,06	8.205,97	7.981,97	7.762,13	7.543,85	7.325,22	7.106,49
Orense	5.937,64	5.788,26	5.628,49	5.465,28	5.319,89	5.170,95	5.022,56	4.869,31	4.712,71	4.555,39
Pontevedra	8.226,08	7.958,31	7.677,34	7.396,99	7.156,86	6.918,79	6.690,99	6.463,32	6.238,17	6.019,83
La Rioja	3.669,11	3.533,01	3.396,09	3.266,72	3.181,16	3.104,83	3.036,85	2.971,84	2.902,22	2.839,57
La Rioja	3.669,11	3.533,01	3.396,09	3.266,72	3.181,16	3.104,83	3.036,85	2.971,84	2.902,22	2.839,57
Madrid	17.345,19	18.756,86	19.936,93	21.039,73	22.224,91	23.353,59	24.455,46	27.205,49	28.196,54	29.117,40
Madrid	17.345,19	18.756,86	19.936,93	21.039,73	22.224,91	23.353,59	24.455,46	27.205,49	28.196,54	29.117,40
Murcia	15.679,75	15.726,47	15.705,91	15.675,88	15.269,41	14.867,32	14.481,11	14.094,52	13.709,46	13.327,78
Murcia	15.679,75	15.726,47	15.705,91	15.675,88	15.269,41	14.867,32	14.481,11	14.094,52	13.709,46	13.327,78
Navarra	10.081,48	9.786,69	9.483,87	9.188,78	8.974,11	8.763,81	8.556,18	8.346,51	8.135,65	7.934,45
Navarra	10.081,48	9.786,69	9.483,87	9.188,78	8.974,11	8.763,81	8.556,18	8.346,51	8.135,65	7.934,45
País Vasco	38.957,95	37.867,35	36.747,01	36.165,37	37.212,37	38.778,22	40.631,47	41.474,48	42.228,04	41.037,53
Alava	8.086,77	7.958,21	7.831,25	7.177,25	6.869,03	6.632,94	6.414,01	6.197,85	5.981,48	5.772,65
Gipuzkoa	9.914,38	9.439,11	9.337,00	9.581,94	10.377,00	11.151,39	10.861,09	10.572,52	10.284,68	9.997,57
Vizcaya	20.956,80	20.479,53	19.578,76	19.466,18	19.966,34	20.993,89	23.356,38	24.704,11	25.961,88	25.267,31
Comunidad Valenciana	46.255,01	48.497,02	50.312,97	50.871,68	51.949,69	52.912,74	53.426,26	53.861,78	54.199,32	55.796,45
Alicante	11.878,22	11.634,13	11.368,08	11.091,91	10.856,38	10.607,98	12.132,34	12.323,34	14.923,75	15.942,00
Castellón	6.028,07	7.047,14	7.923,37	8.745,50	12.663,57	12.663,57	12.342,84	12.025,95	11.714,99	12.942,36
Valencia	28.348,72	29.815,75	31.021,52	31.034,27	30.350,31	29.641,19	28.951,08	28.262,94	27.560,58	26.872,09
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	698.653,48	700.288,82	698.968,21	695.682,68	707.718,97	724.744,22	730.736,30	739.125,78	742.651,58	740.716,34
Total	698.653,48	700.288,82	698.968,21	695.682,68	707.718,97	724.744,22	730.736,30	739.125,78	742.651,58	740.716,34

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Andalucía	146.560,76	150.104,42	149.580,66	147.610,12	150.594,06	153.044,08	157.541,45	161.244,45	164.925,47	164.047,30
Almería	4.217,28	13.772,22	13.327,28	12.880,36	12.461,97	12.047,72	11.621,44	11.193,67	10.769,10	10.314,79
Cádiz	10.209,43	9.929,74	9.655,54	9.384,11	9.151,30	8.928,73	8.695,83	8.462,65	8.233,90	7.969,37
Córdoba	12.599,74	12.337,50	11.899,71	11.614,66	11.408,34	11.274,58	11.129,87	10.989,25	10.863,32	10.661,36
Granada	27.064,23	28.266,61	27.487,87	26.715,04	25.984,59	25.264,64	24.549,46	23.834,32	23.119,26	31.322,43
Huelva	14.518,12	14.064,12	13.639,98	13.219,04	12.879,46	12.581,10	12.280,31	11.988,68	11.728,96	11.401,49
Jalón	23.078,56	24.419,70	25.121,72	25.813,54	30.141,26	32.040,78	33.700,83	35.267,23	34.424,23	33.516,58
Málaga	18.827,32	19.755,45	20.692,30	20.111,72	21.155,39	23.933,54	27.522,04	29.743,39	28.899,04	28.899,04
Sevilla	26.046,09	27.659,08	27.756,28	27.871,65	27.401,75	26.972,59	26.521,66	25.932,60	25.139,94	25.962,25
Aragón	84.957,95	82.655,66	80.377,81	78.099,02	78.969,91	79.971,16	80.636,33	81.141,55	81.653,88	81.441,36
Huesca	19.229,77	18.616,77	18.005,90	17.394,14	16.825,86	16.265,47	15.689,80	15.113,88	14.544,26	13.932,68
Teruel	33.377,52	32.483,78	31.589,84	30.689,52	29.835,95	28.964,63	28.080,74	27.186,24	26.288,63	25.337,81
Zaragoza	32.350,17	31.555,11	30.782,07	30.015,36	29.218,10	28.471,07	27.726,58	26.984,43	26.240,98	25.497,87
Asturias	40.212,42	41.168,09	43.857,06	46.490,99	52.567,37	51.289,06	49.989,22	48.681,09	47.388,91	46.004,55
Baleares	3.344,10	3.251,71	3.165,91	3.078,56	3.014,18	2.961,67	2.916,67	2.871,67	2.826,67	2.781,67
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	14.394,07	14.049,52	13.711,51	13.369,91	13.068,26	12.778,24	12.474,83	12.165,59	11.861,28	11.559,35
Castilla-La Mancha	52.190,15	51.986,37	50.798,98	49.679,18	48.830,63	48.077,16	51.204,03	54.228,11	59.922,12	61.228,28
Albacete	2.571,56	5.515,66	5.469,32	5.424,18	5.380,00	5.335,00	5.290,00	5.245,00	5.200,00	5.155,00
Ciudad Real	20.788,92	2.382,19	20.931,35	20.503,50	20.124,90	19.686,61	19.249,33	18.812,05	18.374,77	17.937,49
Guadalajara	5.258,97	5.049,43	4.845,31	4.645,23	4.445,15	4.245,07	4.045,00	3.845,00	3.645,00	3.445,00
Guadalupe	2.794,93	2.727,62	2.702,16	2.702,16	2.702,16	2.702,16	2.702,16	2.702,16	2.702,16	2.702,16
Toledo	17.776,08	17.285,94	16.825,39	16.391,62	16.036,48	15.711,99	15.376,02	15.049,67	14.740,04	14.364,60
Castilla y León	133.402,37	131.039,14	128.730,55	126.429,74	125.183,31	131.072,33	138.323,49	142.452,37	146.631,56	150.255,15
Ávila	2.556,24	2.519,12	2.490,17	2.467,25	2.470,49	2.482,06	2.498,17	2.514,28	2.529,83	2.545,38
Burgos	17.799,50	17.384,73	16.981,14	16.577,53	16.227,90	15.892,29	15.538,60	15.178,23	14.821,76	14.463,43
León	22.105,59	21.506,71	20.936,32	20.368,21	19.890,64	19.444,21	18.995,69	18.546,26	18.096,83	17.647,40
Palencia	27.160,99	26.426,46	25.692,05	24.957,67	24.223,28	23.488,89	22.754,50	22.020,11	21.285,72	20.551,33
Salamanca	27.312,32	26.578,40	25.844,48	25.110,56	24.376,64	23.642,72	22.908,80	22.174,88	21.440,96	20.707,04
Segovia	5.310,16	5.235,34	5.160,52	5.085,70	5.010,88	4.936,06	4.861,24	4.786,42	4.711,60	4.636,78
Soria	2.957,69	2.882,81	2.808,00	2.733,11	2.658,20	2.583,29	2.508,38	2.433,47	2.358,56	2.283,65
Valladolid	10.437,02	10.120,03	9.805,08	9.490,13	9.175,16	8.860,21	8.545,26	8.230,31	7.915,36	7.600,41
Zamora	10.758,31	10.437,02	10.120,03	9.805,08	9.490,13	9.175,16	8.860,21	8.545,26	8.230,31	7.915,36

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Cataluña	56.422,74	58.027,95	59.596,19	61.163,63	65.779,38	70.738,46	72.049,77	73.309,98	74.601,52	75.065,46
Barcelona	2.313,02	2.314,95	2.314,95	2.314,95	2.314,95	2.314,95	2.314,95	2.314,95	2.314,95	2.314,95
Girona	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80	7.805,80
Lérida	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09
Tarragona	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09	16.899,09
Extremadura	34.425,42	33.398,46	32.413,22	31.449,53	30.657,65	29.921,66	29.161,02	28.425,66	27.723,44	26.894,45
Badajoz	18.109,47	17.598,46	17.115,53	16.644,48	16.277,06	15.945,09	15.599,81	15.266,60	14.952,81	14.563,35
Cáceres	16.315,95	15.800,01	15.297,69	14.805,05	14.380,59	13.976,57	13.561,21	13.159,06	12.770,63	12.331,10
Galicia	27.656,70	26.796,66	26.110,76	25.431,10	24.780,84	24.179,94	23.842,37	23.532,12	23.262,35	23.032,52
La Coruña	4.873,32	4.710,97	4.691,48	4.655,38	4.618,84	4.583,38	4.548,94	4.514,64	4.480,39	4.446,11
Lugo	12.566,66	12.220,44	11.885,18	11.556,68	11.231,27	10.909,09	10.586,98	10.264,87	9.942,75	9.620,64
Orense	4.401,49	4.244,78	4.092,87	3.944,99	3.797,11	3.649,23	3.501,35	3.353,47	3.205,59	3.057,71
Pontevedra	5.815,24	5.620,47	5.441,22	5.274,05	5.114,64	4.957,30	4.800,00	4.642,66	4.485,32	4.327,98
La Rioja	2.787,70	2.737,45	2.697,18	2.664,53	2.631,88	2.600,00	2.568,12	2.536,25	2.504,38	2.472,51
La Rioja	2.787,70	2.737,45	2.697,18	2.664,53	2.631,88	2.600,00	2.568,12	2.536,25	2.504,38	2.472,51
Madrid	28.465,59	27.791,77	27.134,14	26.479,62	30.898,28	35.598,34	39.890,65	38.970,15	38.059,65	37.050,85
Madrid	28.465,59	27.791,77	27.134,14	26.479,62	30.898,28	35.598,34	39.890,65	38.970,15	38.059,65	37.050,85
Murcia	12.960,12	12.582,19	12.217,85	11.862,01	11.560,83	11.277,03	10.984,08	10.694,56	10.413,93	12.688,03
Murcia	12.960,12	12.582,19	12.217,85	11.862,01	11.560,83	11.277,03	10.984,08	10.694,56	10.413,93	12.688,03
Navarra	7.750,40	7.562,65	7.482,82	7.381,83	7.280,84	7.180,85	7.080,86	6.980,87	6.880,88	6.780,89
Navarra	7.750,40	7.562,65	7.482,82	7.381,83	7.280,84	7.180,85	7.080,86	6.980,87	6.880,88	6.780,89
País Vasco	39.896,63	40.291,66	40.670,29	41.050,87	39.850,17	42.523,46	46.434,32	50.061,26	52.394,35	58.032,56
Alava	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14	9.753,14
Gipuzkoa	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89	11.086,89
Vizcaya	24.586,29	23.887,16	23.193,54	22.491,31	21.832,95	21.190,45	20.535,39	19.874,29	19.224,88	18.573,15
Comunidad Valenciana	57.449,12	58.946,58	61.930,53	64.935,66	66.393,50	68.005,13	69.303,17	70.455,14	71.632,12	72.103,89
Alicante	17.008,71	17.987,45	20.483,56	22.971,40	25.373,32	27.878,23	30.099,03	32.174,24	34.250,30	35.764,44
Castellón	14.227,46	15.433,52	16.592,86	17.777,14	17.395,67	17.030,72	16.658,46	16.287,23	15.921,94	15.514,31
Valencia	26.212,94	25.525,61	24.854,12	24.187,12	23.624,51	23.096,18	22.545,68	21.993,67	21.459,88	20.825,14
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	742.876,13	742.390,17	744.475,47	745.176,29	768.675,50	795.480,63	828.887,92	857.356,82	882.010,31	900.335,94
Total	742.876,13	742.390,17	744.475,47	745.176,29	768.675,50	795.480,63	828.887,92	857.356,82	882.010,31	900.335,94

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Andalucía	164.161,78	161.291,80	157.613,99	153.042,77	150.698,21	150.339,07	149.203,55	146.900,57	144.352,79	141.758,77
Almería	9.840,04	9.353,48	8.855,21	8.370,50	8.042,30	7.775,72	7.540,31	7.320,69	7.098,03	6.885,94
Cádiz	7.680,61	7.374,44	7.050,02	6.733,92	6.590,62	6.515,66	6.468,62	6.430,58	6.378,57	6.324,25
Córdoba	12.117,82	13.487,84	14.454,76	14.019,66	13.944,76	14.002,15	14.115,33	14.241,44	14.324,07	14.393,20
Granada	32.118,62	31.131,11	30.017,46	28.910,40	27.930,25	27.157,76	26.344,16	25.536,00	24.707,48	23.878,80
Huelva	32.059,72	30.539,97	29.020,87	27.980,32	27.030,25	26.086,04	25.142,46	24.200,25	23.258,08	22.315,41
Jén	32.059,72	30.539,97	29.020,87	27.980,32	27.030,25	26.086,04	25.142,46	24.200,25	23.258,08	22.315,41
Malaga	32.059,72	30.539,97	29.020,87	27.980,32	27.030,25	26.086,04	25.142,46	24.200,25	23.258,08	22.315,41
Sevilla	30.895,80	29.867,61	28.968,39	28.079,09	27.679,61	27.449,33	27.281,80	27.115,55	26.872,92	26.608,60
Aragón	78.594,53	75.640,23	72.569,71	69.531,80	67.355,72	65.509,52	63.807,03	62.144,52	63.726,97	72.128,51
Huesca	13.292,34	12.635,62	11.962,38	11.309,19	10.878,32	10.537,49	10.242,04	9.969,02	9.703,49	12.184,91
Teruel	24.348,24	23.330,57	22.281,63	21.237,25	20.389,04	19.615,53	18.876,42	18.150,08	17.413,19	16.686,44
Zaragoza	40.953,95	39.674,04	38.335,70	36.985,36	36.088,36	35.356,51	34.688,58	34.025,41	33.610,30	43.257,16
Asturias	44.558,15	43.059,75	41.508,31	39.965,95	38.778,21	37.777,16	36.725,97	35.724,84	36.993,67	38.208,11
Baleares	23.998,55	26.553,69	28.416,94	30.094,16	31.930,33	31.290,23	30.673,02	30.050,93	29.406,30	28.748,83
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	11.126,81	10.718,16	11.524,46	13.612,67	15.860,74	15.539,13	15.248,22	14.960,16	14.652,60	14.341,15
Castilla-La Mancha	61.843,93	61.955,10	62.830,43	66.654,02	68.478,23	70.706,60	73.105,83	75.419,83	76.550,89	77.610,25
Albacete	5.430,23	5.430,23	5.430,23	5.207,16	5.313,85	5.494,52	5.699,94	5.904,35	6.076,65	6.236,96
Ciudad Real	28.541,57	27.768,92	28.252,50	30.094,30	32.272,72	34.571,54	36.932,88	39.193,92	38.564,28	37.911,13
Cuenca	3.307,04	3.307,04	3.307,04	2.964,73	2.891,71	2.854,97	2.836,07	2.825,52	2.811,86	2.802,20
Guadalajara	10.368,91	11.965,24	13.140,29	15.870,68	15.607,62	15.390,62	15.189,42	14.985,31	14.760,54	14.526,38
Toledo	13.483,68	13.940,26	12.990,65	12.517,15	12.392,33	12.394,95	12.447,51	12.510,73	14.337,56	16.133,58
Castilla y León	148.346,57	147.458,40	143.279,32	145.819,54	150.100,05	159.227,32	168.488,54	180.683,76	199.355,41	199.594,03
Ávila	2.475,99	2.435,00	2.382,18	2.334,18	2.387,76	2.327,32	2.285,76	2.243,76	2.199,76	2.154,06
Burgos	13.445,66	13.445,66	12.912,36	12.383,15	12.059,52	11.887,76	11.709,72	11.536,92	11.369,72	11.202,92
León	28.757,39	31.214,65	31.573,31	32.369,92	35.501,84	37.759,27	40.089,92	45.526,36	47.774,03	49.859,78
Palencia	24.125,32	23.486,69	22.805,30	22.127,82	21.717,23	21.401,53	21.120,69	20.837,76	20.571,69	20.313,34
Salamanca	19.027,12	18.122,40	17.189,51	16.268,82	15.755,57	15.365,05	15.043,90	14.754,66	14.481,71	15.914,95
Segovia	3.650,22	3.462,33	3.277,15	3.184,92	3.184,92	3.129,21	3.091,49	3.062,25	3.030,25	3.002,10
Soria	14.260,97	13.533,51	12.792,36	12.760,73	21.612,91	26.200,72	30.703,36	35.090,23	39.393,14	43.649,78
Valladolid	31.713,35	30.797,35	29.836,07	28.885,48	28.261,12	27.756,04	27.303,04	26.852,85	26.364,38	25.854,78
Zamora	10.196,26	10.765,66	10.324,60	9.891,79	9.595,16	9.351,08	9.131,15	8.920,02	8.700,36	8.484,68

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Cataluña	74.978,09	74.239,35	73.106,90	79.630,60	84.785,35	95.021,15	104.092,99	105.945,82	107.640,83	105.970,62
Bircelona	39.280,00	39.642,72	38.586,68	37.350,58	36.493,74	38.499,96	40.353,47	39.915,81	39.410,82	38.889,61
Girona	17.019,94	16.487,54	17.332,94	25.775,44	35.301,37	37.045,95	41.087,69	40.245,62	39.431,62	38.556,78
Lérida	6.168,95	5.995,79	5.802,43	5.610,55	5.563,84	8.788,63	11.951,17	15.024,26	18.071,16	17.797,96
Tarragona	12.408,40	11.913,61	11.390,45	10.894,03	10.727,09	10.687,11	10.700,65	10.731,13	10.731,45	10.726,77
Extremadura										
Badajoz	25.976,88	24.998,20	23.953,66	22.953,10	22.645,44	22.590,87	22.648,66	22.738,15	22.767,74	22.794,34
Áceres	14.117,53	13.633,25	13.106,96	12.604,03	12.504,13	12.547,56	12.659,44	12.785,06	12.870,87	12.944,84
	11.859,34	11.364,95	10.846,70	10.349,06	10.141,31	10.043,31	9.989,22	9.953,08	9.896,87	9.839,50
Galicia										
La Coruña	39.691,01	38.409,54	37.076,99	35.781,32	35.045,01	34.493,96	34.034,09	33.600,43	33.117,32	34.397,50
Lugo	22.465,33	21.793,98	21.108,50	20.429,06	19.871,52	19.358,70	18.864,04	18.373,61	17.870,61	17.365,40
Orense	9.640,68	9.313,05	8.967,06	8.632,64	8.487,31	8.401,41	8.343,72	8.295,96	8.229,15	8.158,76
Pontevedra	3.106,76	2.971,29	2.830,21	2.697,17	2.654,25	2.640,63	2.647,84	2.661,11	2.668,97	2.678,39
	4.478,24	4.331,21	4.171,22	4.022,46	4.031,94	4.093,21	4.178,49	4.269,74	4.348,59	4.438,94
La Rioja										
La Rioja	6.824,94	8.311,99	9.439,43	9.218,83	9.123,59	9.071,91	11.760,94	14.282,94	16.619,56	18.927,87
	6.824,94	8.311,99	9.439,43	9.218,83	9.123,59	9.071,91	11.760,94	14.282,94	16.619,56	18.927,87
Madrid										
Madrid	35.975,72	36.140,71	35.961,73	36.876,09	36.003,39	37.566,82	39.124,86	42.482,30	43.350,50	42.398,68
	35.975,72	36.140,71	35.961,73	36.876,09	36.003,39	37.566,82	39.124,86	42.482,30	43.350,50	42.398,68
Murcia										
Murcia	14.419,37	15.753,90	16.677,65	16.101,73	15.771,36	15.530,36	15.327,98	15.135,69	14.919,78	14.699,21
	14.419,37	15.753,90	16.677,65	16.101,73	15.771,36	15.530,36	15.327,98	15.135,69	14.919,78	14.699,21
Navarra										
Navarra	38.505,67	39.227,88	38.127,90	37.034,26	36.210,97	35.485,81	34.798,20	34.109,16	33.388,44	32.652,01
	38.505,67	39.227,88	38.127,90	37.034,26	36.210,97	35.485,81	34.798,20	34.109,16	33.388,44	32.652,01
País Vasco										
Alava	62.195,71	64.020,15	64.927,08	69.079,04	72.572,95	76.382,21	77.867,19	79.876,16	81.490,57	83.048,75
Guipúzcoa	9.122,69	10.719,92	11.892,59	14.625,60	14.387,74	14.312,47	14.062,79	13.917,31	13.751,85	13.578,71
Vizcaya	35.278,97	36.260,56	36.774,37	38.960,60	43.207,63	47.626,13	49.803,91	52.344,32	54.620,04	56.791,96
	17.793,86	17.039,67	16.260,06	15.492,83	14.927,38	14.443,61	14.000,97	13.564,54	13.118,68	12.678,09
Comunidad Valenciana										
Alicante	69.964,49	67.718,34	65.351,93	63.017,59	61.572,59	60.455,81	59.483,61	58.525,23	57.470,63	56.371,49
Castellón	34.764,75	33.731,52	32.659,71	31.596,76	30.810,81	30.126,34	29.486,30	28.847,39	28.176,46	27.483,20
Valencia	15.075,48	14.611,45	14.119,54	13.630,19	13.166,59	13.064,93	12.834,64	12.603,22	12.346,52	12.080,42
	20.124,27	19.375,37	18.572,68	17.790,64	17.445,19	17.264,74	17.162,67	17.074,62	16.947,64	16.807,88
No provincializable										
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	901.062,19	895.497,37	882.366,43	888.413,47	896.382,12	916.837,93	936.390,67	952.530,48	965.804,00	983.640,14
Total	901.062,19	895.497,37	882.366,43	888.413,47	896.382,12	916.837,93	936.390,67	952.530,48	965.804,00	983.640,14

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Andalucía	141.303,95	141.079,28	141.010,51	141.578,31	141.264,03	144.043,54	144.489,92	147.105,78	149.796,30	151.954,32
Almería	6.703,53	6.551,47	6.315,67	6.325,26	6.191,01	6.080,18	5.982,73	5.914,37	5.845,97	5.788,52
Cádiz	6.299,13	6.298,25	6.215,67	6.335,11	6.189,14	6.002,12	5.962,88	6.309,59	6.318,14	6.329,39
Córdoba	14.500,16	14.448,00	14.374,23	14.374,23	15.028,69	15.077,40	15.128,15	15.211,64	15.265,06	15.308,01
Granada	23.080,31	23.317,75	21.577,96	23.425,52	24.994,33	26.340,40	25.448,96	24.597,13	23.753,70	22.928,88
Huelva	10.342,25	10.321,88	10.912,68	10.912,68	11.011,99	14.233,04	17.386,28	20.543,65	23.776,97	26.631,66
Jaén	24.978,97	24.303,00	24.727,98	23.612,29	22.858,87	22.107,01	21.373,73	20.681,62	19.991,37	19.322,10
Málaga	25.673,41	25.905,72	25.370,08	24.817,23	24.795,37	30.573,98	22.960,96	22.799,44	21.791,86	21.167,77
Sevilla	26.467,13	25.865,23	31.457,84	31.175,98	30.759,54	30.329,47	29.912,43	31.467,74	33.053,23	34.433,99
Aragón	80.567,26	88.861,81	100.447,82	108.748,25	113.565,02	118.591,23	123.697,73	128.935,78	125.754,04	122.610,25
Huesca	14.682,25	17.144,68	19.356,37	19.201,89	18.510,29	18.533,51	18.080,28	17.689,43	17.455,60	17.145,10
Teruel	16.002,31	15.362,82	18.216,46	21.310,97	24.020,83	26.962,17	27.978,69	32.169,99	31.328,11	31.045,10
Zaragoza	49.882,70	56.356,31	62.514,99	68.335,39	70.733,91	73.268,17	73.718,20	78.268,99	76.340,33	74.419,64
Asturias	37.099,48	36.045,04	35.024,96	33.992,53	32.881,48	31.788,09	33.323,27	34.857,09	36.359,26	35.222,23
Asturias	37.099,48	36.045,04	35.024,96	33.992,53	32.881,48	31.788,09	33.323,27	34.857,09	36.359,26	35.222,23
Baleares	28.110,45	27.494,37	26.885,66	26.253,90	25.569,25	24.871,09	24.169,03	23.474,11	22.759,27	22.033,51
Baleares	28.110,45	27.494,37	26.885,66	26.253,90	25.569,25	24.871,09	24.169,03	23.474,11	22.759,27	22.033,51
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sta. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	14.058,56	13.806,80	13.578,49	13.346,61	13.073,45	12.800,43	12.541,93	12.311,99	12.080,15	11.858,56
Cantabria	14.058,56	13.806,80	13.578,49	13.346,61	13.073,45	12.800,43	12.541,93	12.311,99	12.080,15	11.858,56
Castilla-La Mancha	78.787,71	78.193,69	77.675,65	77.077,72	76.157,64	75.201,47	74.269,96	73.455,73	72.568,15	76.025,85
Albacete	6.416,23	6.612,56	6.818,37	7.006,97	7.133,70	7.250,53	7.367,98	7.503,05	7.621,25	7.731,73
Ciudad Real	3.300,17	3.673,90	3.618,33	3.560,41	3.416,06	3.420,77	3.308,80	3.251,74	3.217,56	3.149,99
Cuenca	2.800,21	2.812,32	2.835,25	2.858,55	2.864,93	2.873,39	2.887,38	2.912,77	2.936,68	2.961,66
Guadalupe	14.033,98	14.093,40	13.887,97	13.669,19	13.410,85	13.144,59	12.875,93	12.615,48	12.421,41	12.062,18
Toledo	17.961,12	17.943,51	17.946,72	17.933,61	17.832,10	17.725,28	17.629,87	17.572,89	17.498,02	17.420,29
Castilla y León	208.972,79	212.475,58	215.862,73	217.141,36	212.633,95	208.139,18	203.783,95	199.717,41	195.590,18	196.662,84
Ávila	25.224,00	24.806,03	24.592,98	23.967,47	23.500,39	23.025,57	22.549,92	22.084,48	21.606,75	21.122,70
Burgos	12.939,90	14.710,23	16.436,91	16.203,06	15.920,66	15.643,31	15.388,97	15.171,14	14.950,78	14.737,52
León	48.916,39	48.029,81	47.177,04	46.295,80	45.302,16	44.301,06	43.326,97	42.400,71	41.451,79	40.498,80
Palencia	19.877,77	19.601,56	19.340,39	19.056,76	18.698,23	18.329,81	17.966,30	17.629,48	17.282,48	16.933,26
Salamanca	17.445,93	17.221,87	17.022,22	16.841,16	16.605,40	16.388,01	16.202,96	16.076,06	15.951,78	15.834,58
Segovia	2.989,60	3.005,46	3.014,58	3.014,58	3.007,35	3.003,13	3.005,47	3.020,35	3.034,12	3.049,76
Soria	47.897,23	52.038,52	55.955,95	59.811,18	58.334,16	56.869,85	55.430,68	54.031,11	52.631,19	56.421,48
Valladolid	25.383,37	24.950,05	24.537,09	24.103,84	23.584,85	23.057,49	22.539,33	22.056,25	21.558,35	21.061,20
Zamora	8.298,61	8.135,66	7.990,68	7.847,51	7.680,74	7.520,95	7.373,36	7.247,82	7.122,94	7.005,54

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Cataluña	105.934,34	110.767,47	117.464,37	121.279,02	120.248,77	121.550,94	121.710,66	119.564,92	117.344,70	115.108,96
Barcelona	38.338,08	39.716,97	42.903,13	43.937,25	43.741,26	44.708,17	46.732,44	45.016,58	43.014,49	37.021,99
Girona	39.186,11	39.722,75	40.683,02	41.012,10	41.105,04	41.729,69	42.542,98	42.923,89	43.016,88	37.021,99
Lérida	7.776,74	7.892,14	7.960,06	8.013,36	8.075,52	8.137,89	8.200,18	8.262,47	8.324,76	8.387,05
Tarragona	10.775,41	13.815,41	16.816,16	19.817,28	19.817,28	19.817,28	19.817,28	19.817,28	19.817,28	18.782,02
Extremadura	22.894,75	23.093,74	23.249,77	23.590,28	23.675,32	23.760,54	28.177,34	32.634,09	37.192,65	41.230,48
Badajoz	13.069,20	13.241,35	13.439,68	13.620,86	13.705,84	13.786,65	18.176,42	22.569,43	27.077,82	31.069,76
Cáceres	9.825,56	9.852,39	9.810,09	9.769,43	9.769,43	9.773,89	10.000,93	10.064,66	10.114,84	10.160,73
Galicia	35.671,19	37.151,34	36.713,45	36.247,36	35.643,76	35.024,37	34.423,79	33.884,46	33.321,79	37.746,78
La Coruña	16.880,11	16.406,48	15.538,93	15.462,39	14.953,23	14.433,66	13.918,55	13.417,89	12.915,46	17.404,76
Lugo	8.075,30	8.059,85	8.036,40	8.013,95	7.969,77	7.901,08	7.840,82	7.802,11	7.756,61	7.711,53
Orense	2.694,97	2.723,62	2.761,20	2.797,35	2.833,00	2.869,15	2.904,80	2.940,45	2.976,10	3.011,75
Pontevedra	7.990,30	9.945,93	9.953,47	9.951,32	9.906,35	9.856,63	9.809,52	9.776,93	9.733,09	9.684,52
La Rioja	18.654,92	18.394,55	18.139,27	17.868,61	17.553,80	17.230,36	16.905,89	16.590,30	16.259,64	15.920,37
La Rioja	18.654,92	18.394,55	18.139,27	17.868,61	17.553,80	17.230,36	16.905,89	16.590,30	16.259,64	15.920,37
Madrid	41.503,38	40.657,97	39.845,59	41.943,89	43.922,51	46.037,60	44.909,24	43.841,42	42.757,62	41.682,01
Madrid	41.503,38	40.657,97	39.845,59	41.943,89	43.922,51	46.037,60	44.909,24	43.841,42	42.757,62	41.682,01
Murcia	4.512,31	4.364,40	4.244,85	4.114,62	3.929,35	3.788,50	3.647,65	3.506,80	3.365,95	3.225,10
Murcia	4.512,31	4.364,40	4.244,85	4.114,62	3.929,35	3.788,50	3.647,65	3.506,80	3.365,95	3.225,10
Navarra	31.942,92	31.260,75	30.588,72	29.889,15	29.109,75	28.311,32	27.512,90	26.736,36	25.940,32	25.139,73
Navarra	31.942,92	31.260,75	30.588,72	29.889,15	29.109,75	28.311,32	27.512,90	26.736,36	25.940,32	25.139,73
País Vasco	85.523,82	83.554,33	81.635,70	79.670,02	77.548,05	75.432,42	73.358,12	71.366,53	69.348,36	67.337,54
Alava	13.224,05	13.287,94	13.352,47	13.417,94	13.483,41	13.548,88	13.614,35	13.679,82	13.745,29	13.810,76
Guipúzcoa	58.910,74	57.438,76	55.979,53	54.493,82	52.931,47	51.361,03	49.794,96	48.257,07	46.700,40	45.140,58
Vizcaya	13.189,02	12.828,13	12.498,70	12.162,68	11.827,58	11.492,51	11.157,80	10.822,06	10.487,30	10.152,54
Comunidad Valenciana	55.380,59	54.509,79	53.709,81	52.865,02	51.817,04	50.774,61	49.785,20	48.795,79	47.806,38	46.816,97
Alicante	26.822,70	26.199,27	25.591,03	24.962,57	24.266,84	23.566,82	22.878,24	22.193,52	21.508,80	20.824,08
Castellón	11.832,38	11.386,37	10.940,31	10.494,25	10.048,19	9.602,13	9.156,07	8.709,91	8.263,85	7.817,79
Valencia	16.725,52	16.707,39	16.732,41	16.742,30	16.659,58	16.566,25	16.472,91	16.379,58	16.286,25	16.192,92
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	1.000.918,42	1.011.712,91	1.026.177,35	1.035.606,64	1.028.593,14	1.029.155,88	1.030.093,24	1.036.755,25	1.033.084,22	1.039.784,93
Total	1.000.918,42	1.011.712,91	1.026.177,35	1.035.606,64	1.028.593,14	1.029.155,88	1.030.093,24	1.036.755,25	1.033.084,22	1.039.784,93

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997
 Millones de pesetas de 1990

	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Andalucía	144.653,48	137.545,82	130.630,01	123.902,80	117.381,62	113.583,86	111.284,80	114.859,07	122.071,83	118.111,53
Almería	5.454,11	5.138,22	4.839,92	4.558,20	4.292,18	4.189,81	4.178,01	4.515,37	5.068,69	4.957,24
Cádiz	6.015,51	5.714,03	5.424,31	5.143,71	4.874,24	4.790,69	4.807,71	5.230,34	5.902,19	5.787,80
Córdoba	14.627,44	13.960,48	13.307,25	12.667,66	12.047,07	11.825,84	11.827,84	12.736,74	14.201,98	13.890,72
Granada	21.715,90	20.533,90	19.886,61	18.281,27	17.209,56	16.412,15	15.768,54	15.663,34	15.900,01	15.172,90
Huelva	25.710,41	24.804,13	23.912,05	23.033,57	22.168,58	21.724,58	21.503,93	22.217,25	23.501,89	22.948,09
Jáen	18.159,76	17.032,85	15.943,03	14.887,76	13.880,65	13.200,70	12.711,55	12.910,25	13.543,95	12.919,81
Málaga	20.078,85	18.973,76	17.896,66	16.948,41	15.830,57	15.156,08	14.675,44	14.940,11	15.666,07	15.014,73
Sevilla	33.891,50	31.388,45	29.918,18	28.482,21	27.083,77	26.284,03	25.811,68	26.645,76	28.287,06	27.420,23
Aragón	117.570,54	112.646,68	107.835,47	103.143,49	98.591,39	95.305,53	92.557,57	92.334,36	93.676,69	90.212,35
Huesca	16.398,07	15.675,48	14.976,30	14.299,12	13.642,74	13.244,05	12.985,45	13.914,21	13.479,73	13.479,73
Tenel	29.698,00	28.394,77	27.134,46	25.916,70	24.757,92	23.908,58	23.220,06	23.178,00	23.540,94	22.702,60
Zaragoza	71.474,47	68.576,42	65.724,71	62.927,67	60.190,73	58.152,90	56.352,06	55.876,41	56.221,54	54.030,02
Asturias	33.370,59	31.575,53	29.838,45	28.162,53	26.553,71	25.446,05	24.628,33	24.880,35	25.798,04	24.771,96
Baleares	20.964,51	19.900,03	18.842,78	17.795,60	16.761,51	15.953,22	15.272,27	15.086,91	15.213,90	14.418,17
Baleares	20.964,51	19.900,03	18.842,78	17.795,60	16.761,51	15.953,22	15.272,27	15.086,91	15.213,90	14.418,17
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
San Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	11.257,74	10.668,70	10.096,76	9.542,06	9.013,05	8.720,18	8.557,55	8.898,44	9.556,83	9.239,32
Cantabria	11.257,74	10.668,70	10.096,76	9.542,06	9.013,05	8.720,18	8.557,55	8.898,44	9.556,83	9.239,32
Castilla-La Mancha	72.603,05	69.238,33	65.932,59	62.688,02	65.236,83	64.987,51	64.328,69	66.381,08	70.389,53	68.216,71
Albacete	7.403,02	7.080,62	6.764,46	6.454,61	6.151,34	6.083,68	6.140,90	6.721,99	7.623,76	7.494,10
Ciudad Real	29.978,13	28.489,34	27.026,15	25.590,01	24.178,54	23.270,84	22.634,29	23.070,78	24.176,72	23.228,93
Cuenca	7.071,77	6.829,12	6.591,24	6.357,81	6.186,70	6.137,48	6.138,33	6.323,55	6.496,70	6.392,76
Guadalajara	11.504,22	10.948,90	10.397,46	9.851,16	9.311,46	8.929,63	8.634,39	8.688,31	8.959,57	8.564,04
Toledo	15.890,36	15.890,36	15.153,28	14.434,41	13.733,79	13.428,57	13.329,48	14.076,45	15.332,78	14.936,89
Castilla y León	187.939,26	179.367,77	170.966,35	162.732,88	158.486,76	154.121,91	150.079,01	151.906,67	157.367,45	151.555,65
Ávila	20.330,46	19.593,97	18.870,64	18.079,04	17.370,30	16.660,11	16.077,16	16.581,66	17.139,28	16.599,26
Burgos	38.627,76	36.870,17	35.097,17	33.341,58	31.621,46	30.195,65	29.201,68	29.722,99	30.541,49	29.395,03
León	18.180,49	17.333,21	16.507,21	15.701,98	14.904,61	14.231,86	13.729,92	13.668,88	14.664,88	13.727,97
Salamanca	15.055,92	14.307,52	13.580,65	12.888,49	12.244,61	11.945,68	11.875,52	12.337,80	13.011,90	12.579,99
Segovia	2.902,27	2.761,01	2.625,53	2.495,39	2.370,29	2.337,18	2.353,47	2.571,00	2.911,87	2.860,54
Soria	54.313,95	52.230,15	50.167,38	48.123,47	49.904,61	49.260,01	47.700,78	46.989,67	46.799,93	44.956,34
Valladolid	19.924,07	18.812,80	17.728,95	16.674,10	15.650,10	15.016,62	14.601,86	15.030,92	15.986,99	15.356,70
Zamora	6.631,43	6.265,82	5.914,14	5.576,05	5.251,30	5.079,08	4.991,51	5.231,34	5.674,37	5.496,30

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Cataluña	110.166,33	105.295,95	100.495,40	95.764,73	91.112,57	88.025,80	85.794,78	87.027,78	90.400,94	87.093,57
Barcelona	42.254,97	40.320,40	38.418,65	36.550,54	34.718,49	33.576,28	32.810,63	31.555,01	30.401,70	29.301,70
Girona	33.839,11	33.839,11	32.275,74	30.724,87	29.189,92	27.979,42	26.948,82	26.632,43	26.761,45	25.538,83
Lérida	14.481,89	13.868,68	12.663,09	12.663,09	12.073,26	11.667,24	11.363,89	11.486,40	11.876,68	11.431,17
Tarragona	18.015,32	17.267,76	16.538,34	15.826,23	15.130,91	14.802,86	14.671,44	15.347,93	16.518,62	16.106,28
Extremadura	36.643,10	38.093,97	36.581,14	35.099,27	33.651,67	32.977,17	32.716,36	34.157,74	36.643,05	35.800,34
Badajoz	28.974,12	28.898,22	27.841,13	26.798,41	25.773,99	25.221,10	24.919,65	25.655,85	27.038,30	26.374,88
Cáceres	9.668,98	9.195,76	8.740,01	8.300,86	7.877,68	7.756,08	7.796,71	8.497,89	9.604,74	9.425,46
Galicia	35.990,64	34.271,97	32.591,79	30.951,37	33.018,55	32.966,10	32.775,08	35.023,60	36.839,44	35.708,56
La Coruña	16.550,67	15.711,93	14.890,12	14.086,92	16.970,14	17.294,01	17.167,73	18.470,43	18.707,56	18.014,63
Lugo	7.314,49	6.929,57	6.557,11	6.197,12	5.849,72	5.707,01	5.675,96	6.098,89	6.796,73	6.633,28
Orense	2.811,90	2.682,66	2.557,55	2.436,27	2.318,68	2.290,61	2.310,23	2.527,34	2.865,37	2.816,19
Pontevedra	9.313,58	8.947,82	8.587,02	8.231,06	7.880,01	7.704,47	7.621,16	7.926,93	8.469,78	8.241,47
La Rioja	15.278,07	14.638,50	14.002,30	13.369,18	13.869,55	13.709,88	13.309,50	13.301,01	13.534,16	12.999,92
La Rioja	15.278,07	14.638,50	14.002,30	13.369,18	13.869,55	13.709,88	13.309,50	13.301,01	13.534,16	12.999,92
Madrid	39.733,06	37.828,91	35.964,71	34.141,92	32.361,37	31.116,07	30.169,87	30.390,35	31.324,11	30.076,44
Madrid	39.733,06	37.828,91	35.964,71	34.141,92	32.361,37	31.116,07	30.169,87	30.390,35	31.324,11	30.076,44
Murcia	17.253,96	16.495,39	15.752,24	15.024,84	14.311,16	13.882,24	13.608,30	13.957,26	14.690,94	14.300,54
Murcia	17.253,96	16.495,39	15.752,24	15.024,84	14.311,16	13.882,24	13.608,30	13.957,26	14.690,94	14.300,54
Navarra	23.800,12	22.479,06	21.180,89	19.908,62	21.661,63	21.559,93	20.779,13	20.770,07	21.246,86	20.293,09
Navarra	23.800,12	22.479,06	21.180,89	19.908,62	21.661,63	21.559,93	20.779,13	20.770,07	21.246,86	20.293,09
País Vasco	64.105,85	60.921,99	57.793,38	54.725,43	51.726,17	49.513,66	47.741,17	47.659,66	48.639,39	46.423,17
Alava	11.323,20	10.789,94	10.262,09	9.740,54	9.226,32	8.906,04	8.690,73	8.904,89	9.384,54	9.024,03
Guipúzcoa	41.019,45	38.987,23	36.979,74	34.999,57	33.347,93	31.877,20	31.120,65	31.120,65	30.814,26	29.193,07
Vizcaya	9.711,63	9.112,60	8.544,05	8.005,15	7.500,28	7.259,69	7.173,24	7.634,12	8.438,59	8.195,08
Comunidad Valenciana	58.269,83	55.396,46	52.604,38	49.890,26	47.264,38	45.749,99	44.849,84	46.351,30	49.344,50	47.785,84
Alicante	18.703,25	18.537,47	17.407,13	16.308,16	15.244,64	14.528,07	14.019,45	14.249,67	14.944,80	14.275,80
Castellón	9.103,23	8.589,23	8.031,11	7.525,76	7.047,92	6.789,88	6.644,18	6.965,07	7.588,02	7.335,64
Valencia	29.463,36	28.299,76	27.166,14	26.056,31	24.971,81	24.432,04	24.186,20	25.132,56	26.811,69	26.174,41
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	992.600,13	946.365,07	901.108,63	856.843,00	831.000,95	807.649,10	788.452,26	802.985,64	836.737,66	807.005,18
Total	992.600,13	946.365,07	901.108,63	856.843,00	831.000,95	807.649,10	788.452,26	802.985,64	836.737,66	807.005,18

CUADRO 2. (cont.)
Stock de capital neto ferroviario 1845-1997

Millones de pesetas de 1990

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Cataluña	83.303,76	79.512,64	75.771,58	73.023,43	70.358,85	67.638,21	68.248,12	66.007,60	64.921,96	65.606,88
Barcelona	32.584,23	31.151,57	29.740,94	28.749,30	27.790,02	26.807,50	27.254,55	26.476,40	26.187,31	26.648,31
Girona	24.229,19	22.934,97	21.665,57	20.609,53	19.591,81	18.584,73	18.252,88	17.372,04	16.746,24	16.500,21
Lérida	10.922,23	10.411,97	9.907,24	9.551,29	9.209,02	8.850,52	8.961,02	8.669,80	8.539,75	8.658,01
Tarragona	15.568,12	15.014,13	14.457,84	14.113,31	13.768,00	13.395,47	13.779,67	13.489,36	13.448,66	13.800,35
Extremadura	34.690,16	33.555,24	32.418,27	31.726,94	31.030,60	30.270,87	31.097,82	30.495,51	30.411,22	31.145,63
Badajoz	25.346,08	24.600,83	23.853,18	23.271,07	22.635,92	22.073,37	22.421,23	22.891,06	22.977,55	23.965,39
Cáceres	9.144,08	8.894,41	8.565,09	8.449,87	8.334,77	8.197,50	8.676,60	8.604,44	8.733,77	9.180,24
Galicia	34.361,10	33.006,08	31.889,70	31.448,10	31.022,92	30.520,79	32.147,91	32.147,91	33.247,62	35.902,23
La Coruña	17.265,01	16.528,59	15.823,41	15.265,96	14.737,94	14.213,89	14.158,59	13.712,77	13.407,74	13.352,17
Lugo	6.409,24	6.172,78	5.940,40	5.828,52	5.720,41	5.601,05	5.898,59	5.829,69	5.899,08	6.184,08
Orense	2.735,55	2.651,68	2.772,33	3.196,52	3.603,92	3.954,24	5.423,27	5.861,44	6.654,17	8.014,60
Pontevedra	7.951,31	7.653,03	7.353,56	7.157,11	6.960,66	6.751,62	6.911,08	6.744,01	7.286,63	8.351,38
La Rioja	12.407,85	11.815,77	11.230,56	10.757,69	10.294,65	9.829,65	9.745,67	9.346,14	9.081,96	9.035,38
La Rioja	12.407,85	11.815,77	11.230,56	10.757,69	10.294,65	9.829,65	9.745,67	9.346,14	9.081,96	9.035,38
Madrid	28.673,75	27.286,32	26.036,25	25.247,91	24.529,86	23.562,32	23.725,37	22.912,33	22.494,14	22.677,29
Madrid	28.673,75	27.286,32	26.036,25	25.247,91	24.529,86	23.562,32	23.725,37	22.912,33	22.494,14	22.677,29
Murcia	13.787,12	13.269,96	12.717,30	12.337,87	11.964,38	11.576,20	11.787,75	11.477,31	11.368,98	11.588,09
Murcia	13.787,12	13.269,96	12.717,30	12.337,87	11.964,38	11.576,20	11.787,75	11.477,31	11.368,98	11.588,09
Navarra	19.254,48	18.239,58	17.270,85	16.534,99	15.844,88	15.166,45	15.221,43	14.699,56	14.435,50	14.588,88
Navarra	19.254,48	18.239,58	17.270,85	16.534,99	15.844,88	15.166,45	15.221,43	14.699,56	14.435,50	14.588,88
Pais Vasco	44.001,52	41.626,44	39.314,50	37.506,71	35.760,44	34.050,71	33.972,27	32.527,91	31.630,38	31.577,89
Alava	8.622,39	8.211,55	7.808,26	7.526,13	7.253,21	6.975,81	7.108,61	6.895,00	6.823,43	6.982,89
Guipúzcoa	27.499,29	25.846,32	24.238,70	22.862,91	21.531,12	20.251,02	19.682,38	18.538,47	17.629,77	17.071,80
Vizcaya	7.879,85	7.568,57	7.267,55	7.117,67	6.976,11	6.823,88	7.181,28	7.094,43	7.177,17	7.523,20
Comunidad Valenciana	45.905,42	44.037,57	42.231,52	41.069,99	39.948,55	38.784,72	39.858,08	38.991,72	38.878,46	39.928,30
Alicante	13.525,83	12.796,46	12.057,76	11.653,20	11.189,90	10.752,43	11.008,58	10.695,36	10.626,50	10.927,90
Castellón	7.025,03	6.770,26	6.437,08	6.245,88	6.104,80	5.942,52	6.215,25	6.144,45	6.161,53	6.435,90
Valencia	25.354,56	24.520,87	23.688,74	23.170,92	22.651,85	22.089,78	22.634,32	22.181,90	22.090,42	22.569,45
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total provincializado	772.695,22	738.516,02	705.227,56	682.089,77	659.689,30	636.506,22	647.173,86	628.902,82	622.350,79	633.499,29
Total	772.695,22	738.516,02	705.227,56	682.089,77	659.689,30	636.506,22	647.173,86	628.902,82	622.350,79	633.499,29

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Andalucía	99.270,97	100.497,32	102.757,29	104.402,61	107.226,15	110.623,88	112.404,66	115.790,06	118.025,26	121.136,05
Almería	5.148,98	5.148,98	5.363,14	5.335,66	5.779,75	6.032,80	6.225,20	6.497,34	6.694,17	6.894,13
Cádiz	3.814,69	3.947,29	4.140,46	4.291,24	4.517,35	4.775,42	5.067,55	5.391,90	5.715,84	6.040,46
Córdoba	13.406,94	13.723,50	14.249,53	14.635,25	15.208,59	15.861,88	16.237,45	16.913,57	17.381,22	18.093,05
Granada	19.523,05	19.463,59	19.800,25	19.909,28	20.666,86	20.974,89	20.867,42	21.086,55	21.209,12	21.350,45
Huelva	10.591,82	10.899,70	11.302,93	10.940,71	10.768,19	10.781,93	10.874,96	11.364,38	11.794,01	12.179,61
Jáen	10.210,71	10.911,82	10.989,70	10.940,71	10.372,93	10.372,93	10.372,93	10.372,93	10.372,93	10.372,93
Málaga	11.735,74	11.876,38	12.157,27	12.375,60	12.624,51	13.024,17	13.247,16	13.231,05	13.904,27	14.383,97
Sevilla	23.048,27	23.303,64	23.792,62	24.141,26	24.776,21	25.540,44	25.933,41	26.722,24	27.242,45	27.990,88
Aragón	63.809,72	62.198,32	62.198,32	61.429,24	61.264,73	61.264,73	60.916,92	61.156,32	61.369,13	61.369,13
Huesca	10.690,53	10.710,15	10.830,91	10.895,13	11.084,36	11.332,66	11.428,35	11.607,53	11.857,19	12.034,19
Teruel	16.363,92	16.129,56	16.014,03	15.838,79	15.809,84	15.853,12	15.729,40	15.808,53	15.772,29	15.783,35
Zaragoza	36.755,27	35.916,55	35.353,38	34.695,32	34.370,52	34.224,44	33.759,17	33.741,75	33.526,84	33.551,58
Asturias	19.060,13	19.156,01	19.447,33	19.638,86	20.064,73	20.600,50	20.851,67	21.420,62	21.796,18	22.520,70
Baleares	9.193,77	9.121,65	9.157,06	9.161,96	9.294,92	9.482,65	9.550,71	9.783,47	9.931,48	10.093,04
Balears	9.193,77	9.121,65	9.157,06	9.161,96	9.294,92	9.482,65	9.550,71	9.783,47	9.931,48	10.093,04
Canarias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sia. Cruz de Tenerife	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	7.934,81	8.084,81	8.333,44	8.534,64	8.847,17	9.195,84	9.399,60	9.757,15	10.009,28	10.295,28
Castilla-La Mancha	57.037,93	57.662,59	58.869,13	59.749,47	61.317,95	63.205,98	64.184,44	66.135,32	67.421,80	68.884,81
Albacete	7.672,46	7.913,36	8.242,49	8.507,64	8.862,78	9.303,96	9.567,37	9.985,62	10.288,12	10.591,70
Ciudad Real	18.024,08	18.183,43	18.556,84	18.836,58	19.363,81	20.008,68	20.359,50	21.043,47	21.499,88	22.132,77
Cuenca	11.671,87	11.607,84	11.550,73	11.575,26	11.575,26	11.632,44	11.570,36	11.625,08	11.594,44	11.558,00
Guadalajara	6.134,33	6.151,43	6.238,00	6.304,14	6.438,28	6.614,85	6.699,75	6.896,93	7.028,49	7.162,84
Toledo	13.535,19	13.806,52	14.226,43	14.550,38	15.057,83	15.646,85	15.987,46	16.584,20	17.010,86	17.435,49
Castilla y León	120.152,58	121.060,31	123.596,57	125.575,22	129.206,88	133.239,89	136.575,16	143.459,44	148.527,79	154.353,49
Ávila	9.445,92	9.168,86	8.732,37	8.760,85	8.645,24	8.605,83	8.487,92	8.459,44	8.450,61	8.503,11
Burgos	10.504,06	10.670,59	10.947,50	11.189,98	11.732,54	12.396,67	12.607,29	12.846,87	13.151,65	13.503,26
León	21.256,20	21.245,37	21.454,10	21.573,34	21.967,39	22.488,28	23.077,19	23.696,75	24.361,66	25.047,66
Palencia	10.689,47	10.896,45	11.232,59	11.497,46	11.917,92	12.409,23	12.703,33	13.088,83	13.570,31	13.988,64
Salamanca	12.809,64	13.114,74	13.561,39	13.911,47	14.437,34	15.039,04	15.397,58	16.002,42	16.429,94	16.858,04
Segovia	2.925,69	3.017,56	3.143,06	3.247,33	3.461,01	3.625,36	3.732,51	3.862,29	4.002,01	4.155,21
Soria	28.629,87	27.732,52	27.023,48	26.305,77	25.813,06	25.433,51	24.899,06	24.633,57	24.282,24	23.992,14
Valladolid	12.758,94	12.997,49	13.392,08	13.703,29	14.201,70	14.786,02	15.136,18	15.739,61	16.171,93	16.737,12
Zamora	1.132,79	1.221,67,4	1.386,05	1.408,73	1.430,64	1.482,97	1.504,39	1.549,78	1.568,34	1.593,32

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Cataluña	66.062,56	66.023,47	66.620,13	66.946,17	68.052,32	69.576,36	70.176,24	71.815,73	72.805,05	76.850,51
Barcelona	27.069,52	27.260,11	27.724,87	28.039,65	28.698,77	29.331,58	29.944,83	30.815,34	31.384,33	34.743,26
Girona	16.108,31	15.660,72	15.363,46	15.080,78	14.945,96	14.501,21	14.722,80	14.725,82	14.640,79	14.675,54
Lérida	8.765,73	8.800,48	8.905,02	8.965,72	9.138,33	9.382,54	9.497,49	9.763,07	9.936,62	10.114,13
Tarragona	14.119,00	14.302,16	14.626,78	14.860,02	15.269,26	15.757,02	16.011,12	16.843,30	17.317,58	17.317,58
Extremadura	31.802,19	32.164,58	32.816,08	33.266,05	33.047,23	35.047,23	35.516,19	36.497,06	37.116,59	37.813,88
Badajoz	22.205,91	22.266,99	22.506,83	22.625,17	22.968,01	23.410,36	23.549,60	24.007,60	24.248,78	24.517,42
Cáceres	9.596,28	9.897,59	10.309,25	10.640,88	11.110,08	11.636,87	11.966,33	12.489,46	12.867,81	13.296,45
Galicia	38.401,19	41.004,64	44.756,40	45.893,24	47.554,77	49.437,49	50.689,91	52.222,95	53.668,73	55.451,59
La Coruña	13.289,62	13.833,07	14.561,21	15.157,40	15.981,76	16.703,86	17.627,37	18.500,46	19.066,97	19.792,32
Lugo	6.451,34	6.644,08	6.913,01	7.130,13	7.441,14	7.792,06	8.016,76	8.304,71	8.616,72	8.952,02
Orense	9.302,63	10.362,81	12.006,76	12.723,84	13.589,05	14.593,05	15.691,05	16.827,13	17.967,11	19.076,19
Pontevedra	9.357,60	10.164,68	11.275,41	11.379,84	11.589,83	11.846,49	11.960,82	12.223,11	12.382,24	12.731,15
La Rioja	8.984,36	8.879,26	8.854,86	8.792,30	8.828,85	8.916,82	8.918,03	9.050,12	9.110,34	9.347,10
La Rioja	8.984,36	8.879,26	8.854,86	8.792,30	8.828,85	8.916,82	8.918,03	9.050,12	9.110,34	9.347,10
Madrid	22.842,20	22.845,17	23.078,71	23.654,72	25.272,13	27.098,54	28.331,44	30.189,50	31.601,42	34.462,04
Madrid	22.842,20	22.845,17	23.078,71	23.654,72	25.272,13	27.098,54	28.331,44	30.189,50	31.601,42	34.462,04
Murcia	11.784,02	11.876,80	12.083,02	12.213,92	12.486,86	12.825,15	12.983,79	13.338,58	13.564,15	13.812,17
Murcia	11.784,02	11.876,80	12.083,02	12.213,92	12.486,86	12.825,15	12.983,79	13.338,58	13.564,15	13.812,17
Navarra	14.665,59	14.670,38	14.819,32	14.904,47	15.170,86	15.526,28	15.679,88	16.073,45	16.321,36	16.577,55
Navarra	14.665,59	14.670,38	14.819,32	14.904,47	15.170,86	15.526,28	15.679,88	16.073,45	16.321,36	16.577,55
País Vasco	31.484,92	31.193,72	31.230,67	31.175,49	31.503,71	32.035,45	32.166,44	32.810,39	33.178,97	33.998,32
Alava	7.131,08	7.213,97	7.377,20	7.507,26	7.719,84	7.979,66	8.120,91	8.396,57	8.586,63	8.821,50
Gipuzkoa	16.505,60	15.896,88	15.443,15	14.993,51	14.730,78	14.575,82	14.298,52	14.240,72	14.110,57	14.314,38
Vizcaya	7.848,24	8.082,87	8.410,33	8.674,72	9.053,09	9.479,97	9.747,01	10.173,10	10.481,76	10.862,44
Comunidad Valenciana	40.886,63	41.463,97	42.464,22	43.204,88	44.462,39	45.949,86	46.754,41	48.273,80	49.296,71	51.363,31
Alicante	11.197,07	11.369,65	11.682,47	11.927,94	12.339,52	12.829,09	13.119,37	13.631,46	13.997,86	14.383,20
Castellón	6.695,91	6.882,19	7.150,20	7.367,18	7.683,28	8.042,40	8.267,15	8.628,24	8.890,51	9.477,64
Valencia	22.993,66	23.212,12	23.631,56	23.909,75	24.439,59	25.078,37	25.367,89	26.014,09	26.408,34	27.502,47
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.550,36
No provincializable	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.550,36
Total provincializado	643.373,57	648.460,93	661.082,55	668.543,24	684.632,50	704.172,16	715.099,49	737.864,93	753.531,42	778.328,97
Total	643.373,57	648.460,93	661.082,55	668.543,24	684.632,50	704.172,16	715.099,49	737.864,93	753.531,42	780.879,33

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Cataluña	86.441,21	100.470,22	116.327,99	135.713,41	156.709,35	183.024,96	209.302,24	230.593,13	243.679,58	268.544,39
Barcelona	4.025,44	55.531,20	71.156,71	90.282,25	10.967,71	135.323,95	152.039,51	173.406,97	186.003,84	207.146,98
Girona	4.325,75	1.338,14	1.567,74	1.360,34	1.360,34	1.360,34	1.360,34	1.360,34	1.360,34	1.360,34
Tarragona	18.104,07	18.907,42	19.473,59	19.969,52	20.453,51	20.757,81	21.905,53	22.735,10	23.561,28	25.286,28
Extremadura	38.790,34	39.210,03	39.210,03	38.424,17	37.749,03	36.647,12	35.811,10	34.036,84	34.036,84	32.982,04
Badajoz	24.518,88	25.044,51	24.678,94	23.902,57	23.188,08	22.231,00	21.377,68	20.541,43	19.867,59	19.105,03
Cáceres	14.337,46	14.337,46	14.337,46	14.521,60	14.560,95	14.416,12	14.433,41	14.224,41	14.168,60	13.877,00
Galicia	58.035,45	60.417,72	61.863,68	62.710,31	63.814,37	63.786,41	64.263,99	64.802,56	64.286,12	64.476,55
La Coruña	20.651,03	21.119,96	20.976,14	20.957,70	19.647,16	18.936,95	18.357,18	18.068,25	17.823,94	17.414,43
Lugo	9.840,60	10.820,26	11.790,67	12.860,71	14.038,54	14.330,26	15.297,14	15.478,27	15.108,43	14.602,09
Orense	14.112,26	14.173,46	13.966,07	13.521,41	13.084,07	12.944,32	13.583,43	14.479,70	15.111,38	16.145,63
Pontevedra	13.431,57	14.304,04	15.130,80	16.032,49	17.044,61	17.274,88	17.026,23	16.776,34	16.242,37	16.314,39
La Rioja	9.988,91	10.635,23	11.376,79	12.220,03	13.171,28	13.653,18	14.434,17	14.649,61	14.339,08	14.742,11
La Rioja	9.988,91	10.635,23	11.376,79	12.220,03	13.171,28	13.653,18	14.434,17	14.649,61	14.339,08	14.742,11
Madrid	40.009,87	47.538,89	55.747,49	65.413,47	75.894,10	96.265,51	113.986,34	129.343,95	148.092,85	172.084,38
Madrid	40.009,87	47.538,89	55.747,49	65.413,47	75.894,10	96.265,51	113.986,34	129.343,95	148.092,85	172.084,38
Murcia	14.148,99	14.326,16	14.209,43	13.848,79	13.525,39	13.324,93	13.668,78	14.084,10	14.482,95	14.936,97
Murcia	14.148,99	14.326,16	14.209,43	13.848,79	13.525,39	13.324,93	13.668,78	14.084,10	14.482,95	14.936,97
Navarra	16.901,98	16.998,66	16.722,57	16.121,80	15.553,04	15.323,82	16.036,19	17.029,59	17.195,88	19.663,97
Navarra	16.901,98	16.998,66	16.722,57	16.121,80	15.553,04	15.323,82	16.036,19	17.029,59	17.195,88	19.663,97
País Vasco	35.692,84	37.658,58	39.368,56	41.095,79	43.115,19	44.694,01	48.266,48	50.803,22	52.334,87	56.698,70
Álava	1.166,17	1.354,39	1.381,13	1.381,13	1.381,13	1.381,13	1.381,13	1.381,13	1.381,13	1.381,13
Guipúzcoa	13.106,67	13.527,05	13.727,05	13.727,05	13.727,05	13.727,05	13.727,05	13.727,05	13.727,05	13.727,05
Vizcaya	11.420,06	11.998,12	12.270,05	12.487,56	12.754,48	13.193,75	14.507,80	15.229,68	15.871,04	17.244,99
Comunidad Valenciana	55.426,75	60.628,64	65.865,80	71.742,79	78.241,71	81.350,74	86.307,71	88.541,36	87.530,94	90.046,25
Alicante	14.857,53	15.140,07	15.081,76	14.736,18	14.424,07	14.015,72	13.665,66	13.210,70	12.868,34	12.502,21
Castellón	10.665,02	12.294,52	14.074,61	16.176,08	18.584,61	19.679,66	21.144,52	21.381,20	20.761,85	20.095,37
Valencia	29.904,20	33.194,05	36.709,43	40.830,54	45.359,03	47.655,36	51.497,53	53.949,46	53.900,75	57.448,67
No provincializable	9.496,52	21.010,52	35.514,30	54.099,75	73.984,42	89.867,28	117.006,59	138.707,53	162.043,05	187.491,22
No provincializable	9.496,52	21.010,52	35.514,30	54.099,75	73.984,42	89.867,28	117.006,59	138.707,53	162.043,05	187.491,22
Total provincializado	821.739,21	869.652,08	909.404,26	947.224,14	991.069,11	1.046.768,08	1.117.663,14	1.170.714,08	1.202.299,71	1.280.678,59
Total	831.235,73	890.662,60	944.918,56	1.001.323,88	1.065.053,54	1.136.635,36	1.234.669,72	1.309.421,61	1.364.342,76	1.468.169,82

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Andalucía	177.255,55	178.399,23	176.105,16	174.230,18	173.156,08	171.893,07	175.241,86	183.553,15	183.841,10	183.780,85
Almería	10.779,75	11.149,25	11.004,80	10.679,23	10.295,19	9.964,83	9.871,94	9.200,37	9.200,37	9.200,37
Cádiz	13.526,69	13.582,73	13.807,18	13.898,09	15.223,16	15.898,61	17.361,06	17.204,89	17.204,89	17.204,89
Córdoba	29.190,98	29.110,15	28.416,64	27.549,74	27.366,80	26.011,38	25.651,88	28.142,31	28.142,31	28.142,31
Granada	11.202,94	11.327,27	10.335,40	10.327,02	19.403,68	18.083,98	17.940,93	15.065,15	15.065,15	15.065,15
Huelva	21.268,75	21.268,75	20.519,91	20.969,76	19.403,68	18.083,98	17.940,93	15.065,15	15.065,15	15.065,15
Jérez	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86	32.793,86
Malaga	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46	33.323,46
Sevilla	42.670,01	43.441,29	43.299,62	43.616,64	43.787,13	44.093,53	45.771,06	46.924,21	47.154,88	46.488,82
Aragón	61.185,12	59.969,50	59.637,42	59.637,42	59.129,40	57.677,01	56.759,26	56.784,16	55.298,88	55.395,26
Huesca	8.785,43	8.425,88	8.041,73	7.634,20	7.238,53	6.965,03	6.705,15	6.842,60	6.536,81	6.179,92
Teruel	12.851,40	12.326,00	11.747,92	11.226,38	10.749,81	10.205,42	9.686,03	9.338,06	8.840,46	8.483,67
Zaragoza	39.548,28	40.443,72	40.179,84	40.776,85	41.141,05	40.506,56	40.368,08	40.603,50	39.921,62	40.731,68
Asturias	52.403,85	52.403,85	55.667,51	61.187,37	64.097,17	67.343,75	71.531,85	79.916,66	83.410,38	85.520,69
Asturias	48.794,64	52.403,85	55.667,51	61.187,37	64.097,17	67.343,75	71.531,85	79.916,66	83.410,38	85.520,69
Baleares	7.269,20	6.913,53	6.566,27	6.285,39	6.116,88	6.686,93	6.660,23	6.454,08	6.677,98	6.445,77
Baleares	7.269,20	6.913,53	6.566,27	6.285,39	6.116,88	6.686,93	6.660,23	6.454,08	6.677,98	6.445,77
Canarias	0,00	0,00	214,32	363,60	517,51	612,86	598,51	793,50	850,33	826,72
Las Palmas	0,00	0,00	0,00	363,60	517,51	612,86	598,51	793,50	850,33	826,72
San Cruz de Tenerife	0,00	0,00	214,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Cantabria	19.836,97	21.502,24	22.442,64	23.226,09	24.817,91	26.633,96	28.295,29	29.643,14	30.387,73	31.013,86
Cantabria	19.836,97	21.502,24	22.442,64	23.226,09	24.817,91	26.633,96	28.295,29	29.643,14	30.387,73	31.013,86
Castilla-La Mancha	79.989,21	82.221,73	82.539,51	84.135,85	84.747,30	85.231,55	85.062,10	86.111,75	84.701,70	82.723,62
Albacete	14.349,17	15.327,62	15.786,77	17.493,03	17.872,90	17.578,41	17.422,54	17.770,71	17.364,21	16.835,97
Ciudad Real	30.794,00	31.626,44	31.846,71	31.881,53	32.499,32	33.417,67	34.079,33	34.914,61	34.869,91	34.222,09
Cuenca	7.172,49	6.757,82	6.362,02	6.038,86	5.730,75	5.379,56	5.026,93	4.829,52	4.521,38	4.235,83
Guadalajara	14.554,22	15.796,32	16.186,02	16.994,53	17.104,70	17.083,08	16.691,49	16.627,37	16.490,78	16.580,21
Toledo	13.119,33	12.713,53	12.358,00	11.727,91	11.534,63	11.772,83	11.841,81	11.969,55	11.455,42	10.849,51
Castilla y León	162.467,03	160.293,11	157.118,32	154.584,53	153.443,52	151.680,57	147.697,22	147.649,41	146.147,37	143.775,59
Ávila	8.795,39	8.517,82	8.249,98	7.897,32	7.632,51	7.369,28	7.039,45	6.677,52	6.344,43	6.037,00
Burgos	29.933,13	29.806,02	29.247,94	28.734,32	28.213,42	27.694,67	27.240,00	26.915,54	26.240,17	25.661,80
León	35.521,23	35.459,49	34.669,51	33.767,29	32.998,00	32.006,58	30.961,42	30.449,16	29.638,50	29.373,66
Palencia	12.184,45	12.096,02	11.870,80	11.702,86	11.503,34	11.301,99	11.430,39	11.280,45	11.396,36	11.273,66
Salamanca	4.084,12	4.163,24	4.231,87	4.406,61	4.593,34	4.551,18	4.543,32	4.573,88	4.626,47	4.630,15
Segovia	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46	3.157,46
Soria	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08	15.505,08
Valladolid	18.889,88	19.542,55	19.542,55	19.542,55	19.542,55	19.542,55	19.542,55	19.542,55	19.542,55	19.542,55
Zamora	12.912,48	12.517,60	12.133,41	12.020,92	11.731,64	11.386,67	10.925,46	10.666,15	10.266,96	9.787,07

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Cataluña	282.245,46	300.704,69	306.484,21	318.917,28	326.900,39	328.985,35	339,31.358	352,919.78	362.297,46	371.144,13
Barcelona	213.800,03	229.233,48	234.377,64	245.716,49	251.696,17	253.125,79	260.892,65	270.203,15	275.259,93	283.969,04
Girona	22.960,19	23.480,30	23.400,58	22.902,63	22.538,71	22.831,14	24.983,97	28.915,00	32.764,19	33.417,38
Lérida	19.950,83	21.514,84	22.013,86	22.930,50	24.120,15	24.114,49	24.275,68	29.111,43	33.676,33	33.335,33
Tarragona	25.534,41	26.476,08	26.851,84	27.367,66	28.545,36	28.913,92	29.161,29	29.690,20	30.097,01	30.432,38
Extremadura	31.614,97	30.487,65	29.248,23	28.074,28	26.827,33	25.583,03	25.133,96	30.291,33	32.446,00	31.762,94
Badajoz	18.299,64	17.537,35	16.113,65	16.054,97	15.247,17	14.538,81	14.437,28	16.801,67	17.166,32	16.867,13
Caceres	13.315,33	12.949,71	12.534,58	12.019,31	11.580,16	11.044,22	10.696,58	13.489,67	15.279,67	14.895,81
Galicia	66.127,58	67.113,92	67.274,45	67.554,60	68.823,20	70.033,10	69.365,03	70.164,59	72.002,94	73.203,90
La Coruña	17.065,59	16.596,30	16.066,92	15.903,40	15.487,27	15.078,16	14.768,68	14.468,05	15.084,78	16.667,66
Lugo	4.128,17	3.674,85	3.209,43	2.942,93	2.522,93	2.192,64	1.751,87	1.799,86	1.731,33	1.308,55
Orense	18.529,76	19.479,94	19.683,66	19.699,81	19.776,31	20.119,28	19.911,02	20.193,65	20.428,72	19.983,71
Pontevedra	16.404,06	17.362,83	18.314,43	19.008,46	21.036,69	22.643,02	22.933,47	23.703,02	23.758,11	23.466,99
La Rioja	14.339,83	14.211,68	13.938,64	13.963,22	13.760,25	13.354,87	12.907,07	12.634,17	12.163,45	11.624,06
La Rioja	14.339,83	14.211,68	13.938,64	13.963,22	13.760,25	13.354,87	12.907,07	12.634,17	12.163,45	11.624,06
Madrid	188.201,64	209.409,30	222.319,32	243.253,56	260.242,30	272.537,98	282.361,52	286.916,58	294.001,92	302.399,89
Madrid	188.201,64	209.409,30	222.319,32	243.253,56	260.242,30	272.537,98	282.361,52	286.916,58	294.001,92	302.399,89
Murcia	16.281,35	16.907,39	17.035,47	17.312,10	17.295,08	17.590,07	17.948,44	18.630,04	19.435,29	19.406,04
Murcia	16.281,35	16.907,39	17.035,47	17.312,10	17.295,08	17.590,07	17.948,44	18.630,04	19.435,29	19.406,04
Navarra	21.658,25	22.507,38	22.437,43	22.354,85	22.118,47	21.690,02	21.491,66	23.206,28	23.978,51	24.460,37
Navarra	21.658,25	22.507,38	22.437,43	22.354,85	22.118,47	21.690,02	21.491,66	23.206,28	23.978,51	24.460,37
País Vasco	63.172,54	66.626,69	68.285,79	71.336,47	74.824,45	75.944,44	76.936,13	80.897,92	82.895,94	83.738,42
Alava	8.870,76	9.080,75	9.328,55	10.709,57	11.123,52	11.229,26	11.355,53	11.588,92	12.101,01	10.840,43
Guipúzcoa	34.018,41	35.848,10	36.550,84	37.629,97	39.242,13	39.516,40	39.208,59	40.877,70	40.928,11	40.959,31
Vizcaya	20.283,37	21.697,85	22.406,40	22.996,94	24.458,80	25.198,79	26.372,01	28.431,31	30.757,82	31.938,68
Comunidad Valenciana	91.305,34	92.470,60	91.172,26	89.660,95	89.259,38	89.095,91	92.082,58	103.600,59	108.660,16	112.376,39
Alicante	12.146,34	11.841,11	11.841,11	11.841,11	11.841,11	11.841,11	12.008,33	15.940,38	18.808,70	17.857,80
Castellón	12.456,05	12.321,10	12.321,10	12.321,10	12.321,10	12.321,10	12.321,10	12.321,10	12.321,10	12.321,10
Valencia	59.700,95	61.432,22	61.197,55	60.592,73	60.959,93	61.104,20	63.982,14	70.704,26	73.243,53	74.386,55
No provincializable	203.111,52	215.378,30	217.467,54	231.793,93	224.877,12	218.461,84	212.756,00	214.341,92	212.169,76	209.062,55
No provincializable	203.111,52	215.378,30	217.467,54	231.793,93	224.877,12	218.461,84	212.756,00	214.341,92	212.169,76	209.062,55
Total provincializado	1.331.744,68	1.383.368,60	1.398.819,03	1.436.077,64	1.466.071,63	1.482.574,46	1.509.386,30	1.570.167,14	1.599.197,15	1.619.548,49
Total	1.534.856,19	1.598.746,90	1.616.286,57	1.667.871,57	1.690.948,75	1.701.036,30	1.722.142,30	1.784.509,06	1.811.366,91	1.828.611,04

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (P)	1996 (P)	1997 (A)
Andalucía	184.493,42	192.394,55	213.635,14	242.235,93	297.262,51	350.312,06	366.031,64	371.352,87	368.051,69	360.539,18	351.940,89	342.345,44
Almería	11.387,01	11.222,40	11.076,79	10.909,74	10.909,74	10.723,23	10.373,97	9.930,50	9.604,64	9.238,38	8.971,65	8.572,98
Cádiz	18.441,72	18.205,64	18.305,89	18.231,08	17.982,49	17.707,69	17.959,68	17.583,40	17.099,16	16.434,52	15.899,70	15.495,96
Córdoba	31.074,75	37.873,26	52.511,23	68.878,00	107.970,91	140.697,86	151.131,75	155.066,74	152.457,83	150.666,18	143.716,38	143.716,38
Granada	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19	4.637,19
Huelva	15.167,66	15.916,70	16.027,78	15.442,06	14.766,65	14.399,60	13.893,07	13.521,89	12.203,22	11.956,26	11.780,83	11.445,31
Jáen	13.172,56	13.431,61	13.052,23	15.889,44	14.446,65	15.220,48	14.803,15	14.605,86	14.580,48	14.121,38	13.688,21	13.688,21
Málaga	34.351,89	34.548,14	34.540,82	34.340,47	34.469,60	34.701,45	33.515,18	32.475,99	31.552,21	30.571,43	29.884,58	29.092,88
Sevilla	45.898,10	46.359,59	5.025,24	64.914,41	82.728,51	104.384,59	111.932,50	115.881,11	117.659,82	113.397,19	109.597,68	109.597,68
Aragón	56.029,91	56.535,86	55.979,73	55.656,71	55.801,57	54.940,88	54.157,85	53.183,88	52.903,78	51.529,20	55.572,54	68.085,01
Huesca	5.894,95	6.073,03	6.179,88	6.408,01	6.348,70	6.273,65	6.137,81	5.909,17	5.803,63	5.739,21	6.043,11	7.297,80
Teruel	8.125,33	7.697,29	7.267,12	7.036,87	7.257,36	7.104,13	6.848,34	6.468,35	6.112,40	5.767,72	5.392,68	5.039,35
Zaragoza	42.009,63	42.765,54	42.533,73	42.211,84	42.195,51	41.563,09	41.171,69	40.806,36	40.987,75	40.022,77	44.136,74	55.747,86
Asturias	87.776,42	90.547,00	92.657,56	93.626,33	93.716,21	93.788,79	92.062,56	92.396,13	92.423,58	91.472,45	89.968,34	88.864,92
Aturias	87.776,42	90.547,00	92.657,56	93.626,33	93.716,21	93.788,79	92.062,56	92.396,13	92.423,58	91.472,45	89.968,34	88.864,92
Baleares	6.169,01	5.854,60	5.579,35	5.309,42	5.035,82	4.769,29	4.549,37	4.317,50	4.053,87	4.041,87	3.958,97	4.160,81
Baleares	6.169,01	5.854,60	5.579,35	5.309,42	5.035,82	4.769,29	4.549,37	4.317,50	4.053,87	4.041,87	3.958,97	4.160,81
Canarias	803,11	786,70	762,91	739,11	715,32	691,52	667,73	643,93	620,14	596,26	572,27	548,13
Las Palmas	803,11	786,70	762,91	739,11	715,32	691,52	667,73	643,93	620,14	596,26	572,27	548,13
Sta. Cruz de Tenerife												
Cantabria	30.456,89	29.905,77	29.751,63	29.926,35	30.678,55	30.794,46	30.222,63	30.568,51	31.091,69	30.399,10	30.031,84	29.525,64
Cantabria	30.456,89	29.905,77	29.751,63	29.926,35	30.678,55	30.794,46	30.222,63	30.568,51	31.091,69	30.399,10	30.031,84	29.525,64
Castilla-La Mancha	82.029,36	85.541,86	101.542,28	123.785,79	147.731,03	168.745,39	180.456,89	187.197,47	183.428,32	179.946,27	178.085,68	176.552,40
Albacete	16.417,26	16.943,59	19.797,22	20.406,13	20.962,41	20.842,14	20.477,63	19.825,59	20.107,17	20.730,85	22.412,32	24.749,48
Ciudad Real	33.700,28	35.885,92	44.014,69	54.702,63	72.910,43	85.232,57	90.116,78	93.994,01	91.500,87	89.314,08	87.533,30	85.568,77
Cuenca	3.961,11	3.674,37	3.424,26	3.185,18	2.957,32	2.771,01	2.558,65	2.349,53	2.151,66	1.969,53	1.797,82	1.643,74
Guadalajara	17.585,89	18.759,07	17.625,45	18.230,93	17.625,45	17.070,07	16.532,75	16.106,21	15.629,93	15.161,26	14.565,28	14.335,18
Toledo	10.279,00	10.279,00	16.549,76	22.609,93	33.275,42	42.829,60	54.922,14	54.922,14	54.922,14	54.922,14	54.922,14	54.922,14
Castilla y León	141.863,94	146.392,67	149.169,97	149.984,72	149.349,57	146.017,36	142.720,12	139.535,00	136.371,68	133.886,71	129.537,22	125.992,65
Ávila	25.440,07	27.117,07	29.939,38	36.802,79	42.623,32	46.379,42	47.107,76	46.379,42	46.379,42	46.379,42	46.379,42	46.379,42
Burgos	28.818,09	30.009,73	32.988,11	35.982,53	38.978,08	42.978,08	46.978,08	49.978,08	52.978,08	55.978,08	58.978,08	61.978,08
Palencia	13.939,67	15.746,74	17.553,81	19.360,88	21.167,95	22.975,02	24.782,09	26.589,16	28.396,23	30.203,30	32.010,37	33.817,44
Salamanca	16.910,69	17.139,68	18.293,78	19.046,33	19.802,14	20.557,95	21.313,76	22.069,57	22.825,38	23.581,19	24.337,00	25.092,81
Segovia	11.068,04	10.610,56	10.256,90	9.761,81	9.252,15	8.792,20	8.342,22	7.878,21	7.410,41	6.952,53	6.500,38	6.116,25
Soria	9.540,10	9.149,18	8.589,93	8.030,95	7.499,50	6.976,26	6.452,98	5.929,48	5.406,98	4.884,48	4.361,98	3.839,48
Valladolid	19.933,36	20.531,58	20.347,22	19.742,69	19.455,70	19.126,03	18.845,56	18.574,07	18.302,58	18.031,09	17.759,60	17.488,11
Zamora	9.220,31	9.122,01	8.826,51	8.470,46	7.951,42	7.548,26	7.067,59	6.600,30	6.141,60	5.682,90	5.224,20	4.765,50

CUADRO 2. (cont.) **Stock de capital neto ferroviario 1845-1997**

Millones de pesetas de 1990

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (P)	1996 (P)	1997 (A)
Cataluña	375.917,27	380.955,02	393.194,94	385.312,59	384.091,67	391.079,84	411.401,11	418.155,69	426.782,72	436.154,04	453.594,58	470.363,23
Burcelona	268.947,20	273.033,88	283.882,47	285.983,56	284.091,67	288.289,53	297.392,19	303.637,44	306.649,23	306.188,63	311.297,26	319.272,63
Girona	23.841,50	24.673,58	25.829,36	26.653,61	27.296,98	28.724,53	29.726,43	30.726,95	30.977,08	30.718,92	30.862,39	31.371,65
Lleida	23.811,39	24.673,58	25.829,36	26.653,61	27.296,98	28.724,53	29.726,43	30.726,95	30.977,08	30.718,92	30.862,39	31.371,65
Tarragona	30.863,99	31.117,12	30.670,06	30.602,12	30.431,30	30.330,60	31.872,31	33.557,71	39.863,10	50.633,32	59.217,66	62.386,82
Extremadura	30.694,82	29.981,15	29.973,93	30.608,54	30.457,36	29.993,53	29.241,31	28.920,54	27.852,55	26.706,48	25.775,55	24.789,32
Badajoz	16.329,58	16.194,57	15.669,91	15.465,68	14.590,19	14.062,76	13.363,16	12.661,77	12.049,89	11.460,46	10.980,91	10.499,43
Caceres	14.365,23	13.786,58	14.304,02	15.142,86	15.867,17	15.930,78	15.877,83	16.259,77	15.803,03	15.246,02	14.794,63	14.289,88
Galicia	74.027,91	74.024,34	72.939,97	72.042,87	70.893,94	68.679,66	66.645,10	64.948,96	65.515,70	65.591,46	64.290,02	62.923,78
La Coruña	18.031,79	18.837,35	18.987,13	19.359,28	19.770,02	19.201,09	18.385,88	17.986,64	17.438,30	16.915,85	16.596,87	16.074,45
Lugo	12.764,00	12.490,43	12.175,62	12.044,48	11.833,13	11.434,06	11.019,51	10.733,83	10.415,50	10.093,04	9.678,59	9.251,71
Orense	19.963,87	19.649,27	19.151,60	18.385,81	17.595,36	16.925,02	16.369,09	15.919,73	15.361,45	14.878,95	14.453,01	13.952,25
Pontevedra	23.318,25	23.047,29	22.625,61	22.253,31	21.696,43	21.119,48	20.870,63	20.309,76	22.310,44	23.703,62	23.561,86	23.146,38
La Rioja	11.119,33	10.628,83	10.224,26	9.737,79	9.543,92	9.171,30	8.744,19	8.409,98	8.173,20	7.724,64	7.371,75	7.032,59
La Rioja	11.119,33	10.628,83	10.224,26	9.737,79	9.543,92	9.171,30	8.744,19	8.409,98	8.173,20	7.724,64	7.371,75	7.032,59
Madrid	308.992,88	320.792,38	335.970,07	342.154,29	360.781,23	388.163,41	405.163,65	422.473,00	434.130,62	440.768,97	449.437,70	492.698,50
Madrid	308.992,88	320.792,38	335.970,07	342.154,29	360.781,23	388.163,41	405.163,65	422.473,00	434.130,62	440.768,97	449.437,70	492.698,50
Murcia	19.303,45	19.637,33	19.143,75	18.474,86	17.892,13	17.237,80	16.830,77	16.503,21	15.816,60	15.456,79	15.197,70	15.303,01
Murcia	19.303,45	19.637,33	19.143,75	18.474,86	17.892,13	17.237,80	16.830,77	16.503,21	15.816,60	15.456,79	15.197,70	15.303,01
Navarra	24.441,71	24.351,80	24.256,09	23.365,21	22.590,33	21.841,67	21.153,01	20.331,96	19.446,49	19.017,13	18.519,22	17.874,72
Navarra	24.441,71	24.351,80	24.256,09	23.365,21	22.590,33	21.841,67	21.153,01	20.331,96	19.446,49	19.017,13	18.519,22	17.874,72
País Vasco	84.524,55	87.370,85	89.018,54	90.491,10	94.439,70	103.135,12	115.840,23	129.407,48	143.856,84	157.205,04	170.360,35	180.230,30
Álava	41.091,37	42.720,97	43.724,41	45.599,40	47.784,25	49.974,12	52.852,53	56.373,62	60.313,49	64.909,96	69.173,64	73.297,44
Guipúzcoa	33.037,23	34.423,06	36.181,19	37.259,71	40.003,25	42.761,25	46.243,15	50.637,92	55.208,60	60.368,32	66.113,14	71.999,73
Vizcaya	117.227,22	125.941,96	127.548,95	130.231,37	136.325,02	146.380,21	159.508,91	181.601,85	196.505,64	216.955,17	233.852,25	243.500,85
Comunidad Valenciana	18.818,76	19.377,32	18.827,71	18.763,76	19.064,86	20.218,37	20.519,76	21.085,72	20.416,65	20.110,15	20.308,16	19.801,17
Alicante	18.818,76	19.377,32	18.827,71	18.763,76	19.064,86	20.218,37	20.519,76	21.085,72	20.416,65	20.110,15	20.308,16	19.801,17
Castellón	21.624,97	23.308,53	23.701,19	23.871,76	24.358,14	25.833,42	26.634,01	26.922,85	28.001,02	27.330,61	27.330,61	27.330,61
Valencia	76.583,49	83.256,11	85.030,05	87.595,85	92.902,01	100.328,22	112.355,13	133.592,27	148.087,97	164.950,28	178.213,48	186.344,07
No provincializable	206.551,41	209.251,34	211.652,21	216.547,00	225.242,59	234.119,97	239.740,11	239.148,90	238.728,95	234.541,98	230.367,34	224.082,09
No provincializable	206.551,41	209.251,34	211.652,21	216.547,00	225.242,59	234.119,97	239.740,11	239.148,90	238.728,95	234.541,98	230.367,34	224.082,09
Total provincializado	1.635.841,19	1.681.642,68	1.741.348,05	1.803.683,00	1.907.305,87	2.025.692,30	2.105.396,73	2.169.942,97	2.207.029,06	2.237.490,77	2.278.066,85	2.350.791,31
Total	1.842.392,61	1.890.894,01	1.953.000,26	2.020.230,00	2.132.548,47	2.259.812,27	2.345.136,84	2.409.091,88	2.445.758,01	2.472.032,75	2.508.434,19	2.574.873,38

GRAFICO 1 Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. España

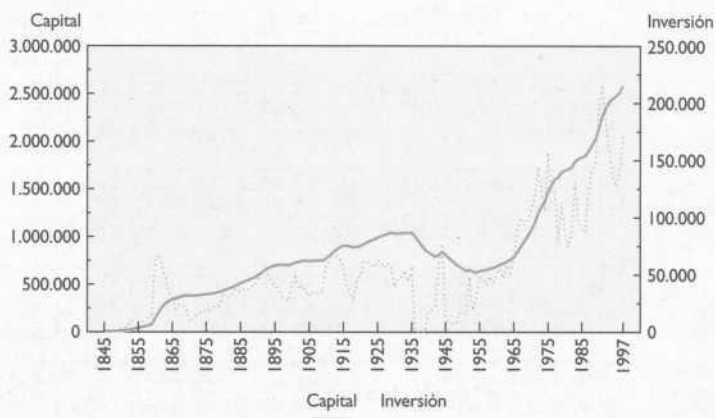


GRAFICO 2 Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Andalucía

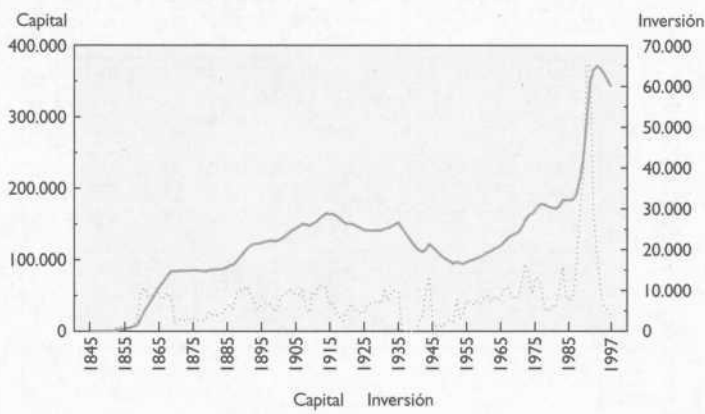
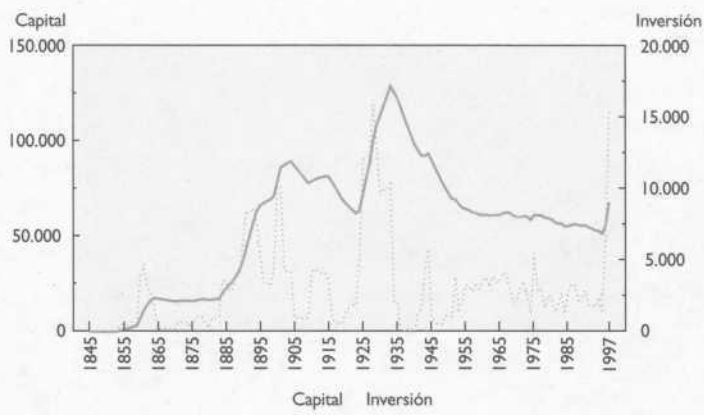


GRAFICO 3**Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Aragón

**GRAFICO 4****Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Asturias

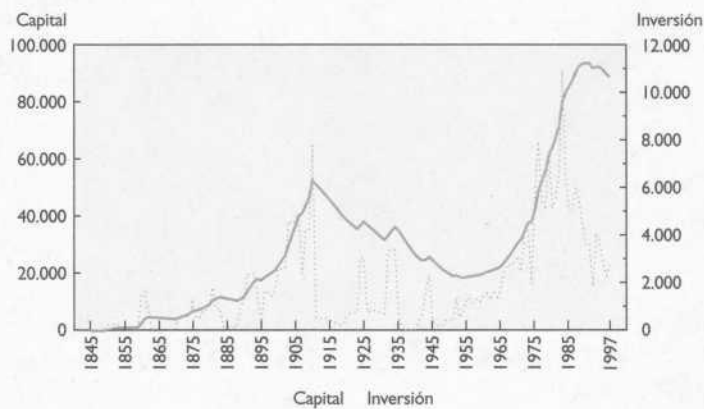


GRAFICO 5

Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Baleares

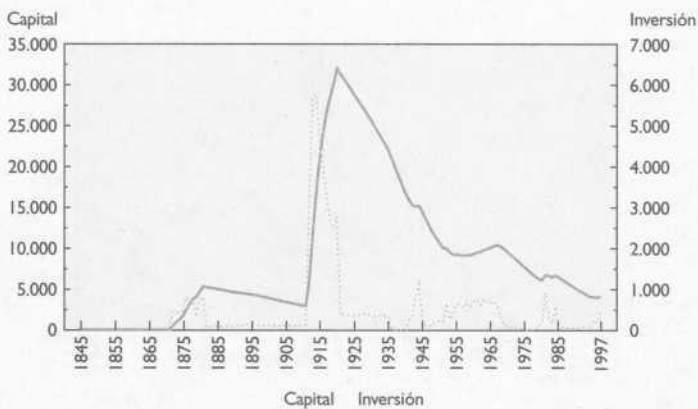


GRAFICO 6

Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Canarias

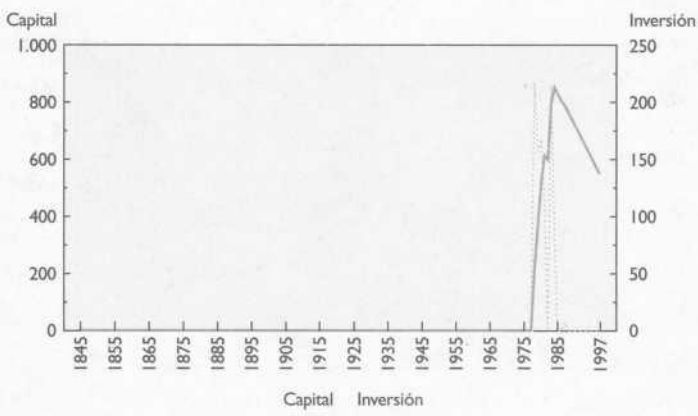
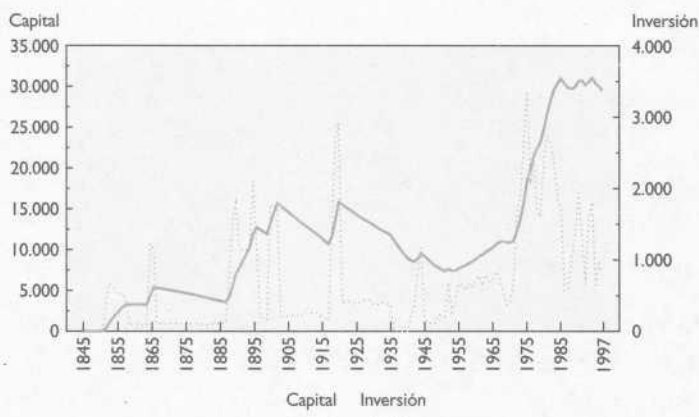


GRAFICO 7**Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Cantabria

**GRAFICO 8****Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Castilla-La Mancha

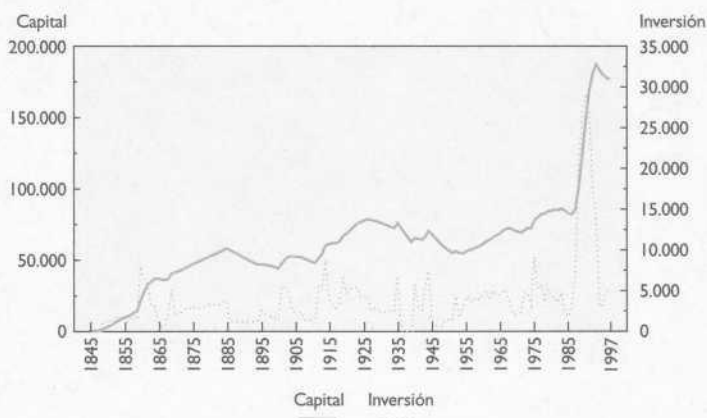


GRAFICO 9

Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Castilla y León

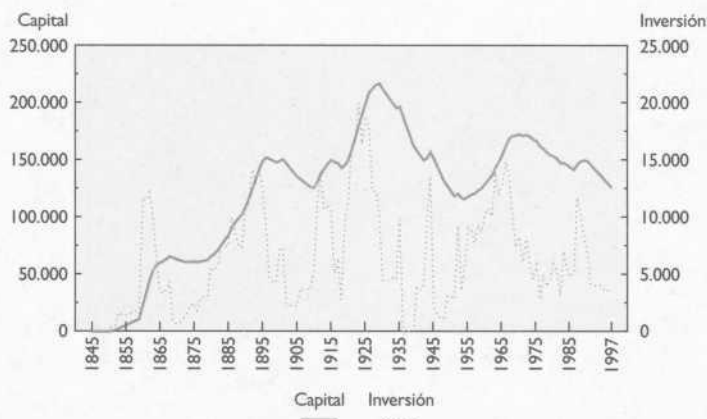


GRAFICO 10

Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Cataluña

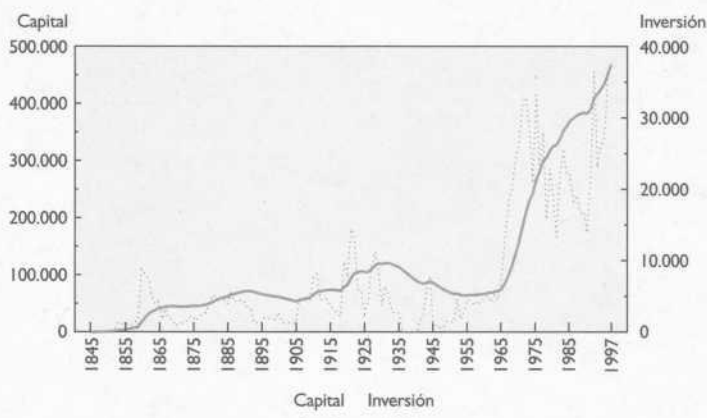
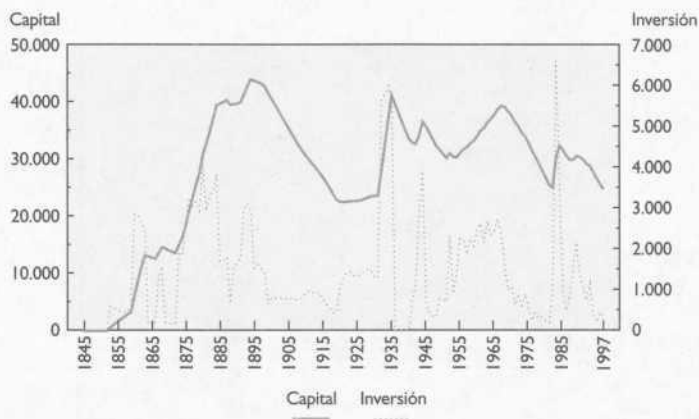


GRAFICO 11**Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Extremadura

**GRAFICO 12****Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Galicia

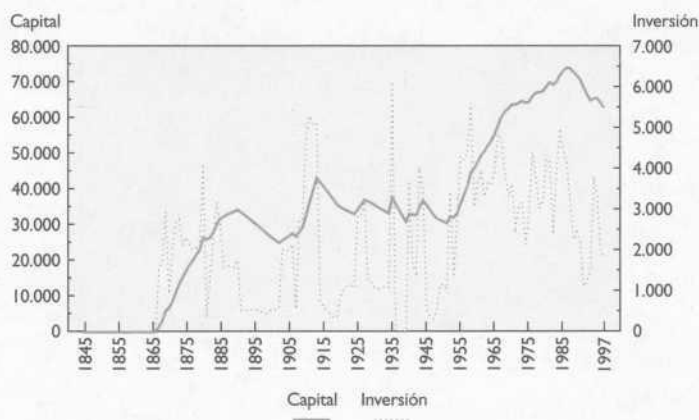


GRAFICO 13 Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. La Rioja

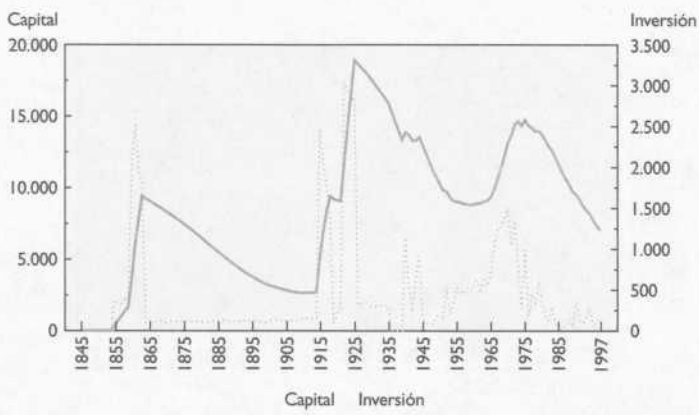


GRAFICO 14 Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Madrid

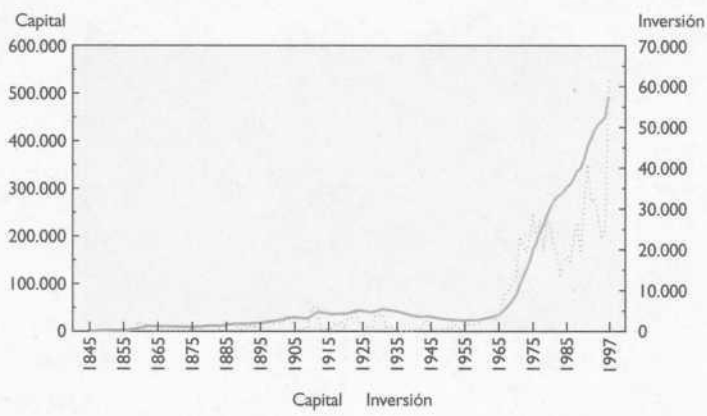
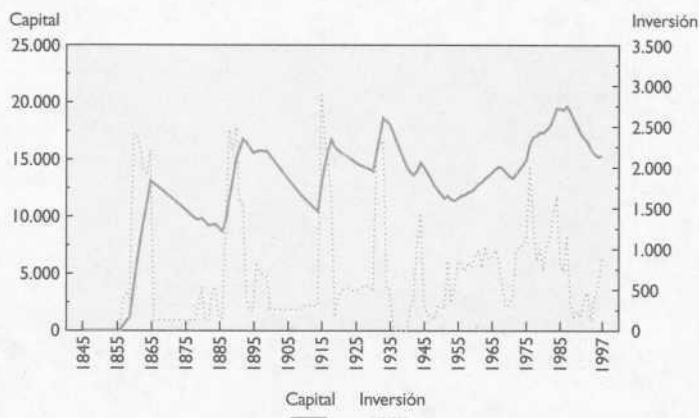


GRAFICO 15**Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Murcia

**GRAFICO 16****Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)**

Millones de pesetas de 1990. Navarra

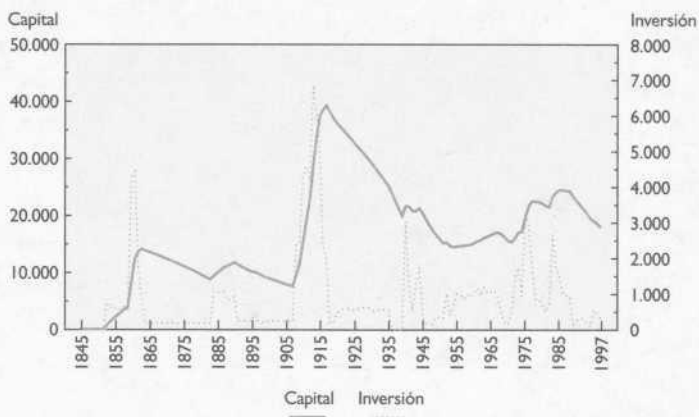


GRAFICO 17 Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. País Vasco

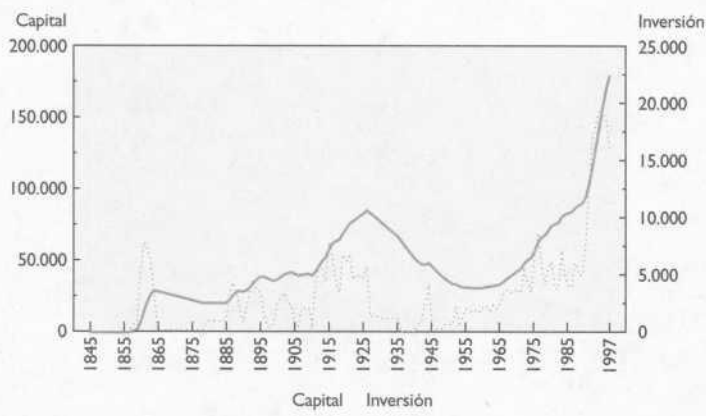
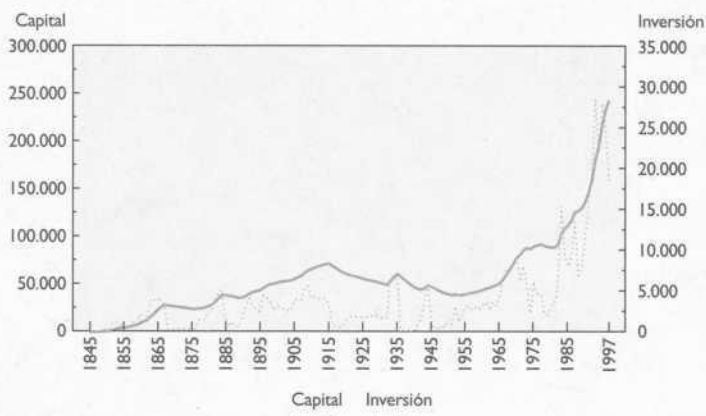


GRAFICO 18 Inversión y Capital ferroviario (1845-1997)

Millones de pesetas de 1990. Comunidad Valenciana



Desde que inició sus actividades, la Fundación BBV ha sido la respuesta institucional del Grupo BBV a la voluntad y al compromiso de complementar una sólida estrategia económica y financiera de su gestión con un firme programa de sensibilidad social y de creación cultural, orientados a la mejora del entorno en el que desarrolla su actividad.

La Fundación BBV pretende contribuir a solucionar los problemas que más afectan a la sociedad española, a través de los estudios multidisciplinarios, la reflexión y el debate. Pretende, incluso, ir más allá estudiando los problemas desde el contexto europeo y desde la perspectiva internacional.

En los pasados diez años, la Fundación ha desarrollado rigurosos estudios, algunos de los cuales han durado más de 2 ó 3 años. Aspectos tales como la ética financiera, la movilidad urbana, la salud, el Estado de Bienestar, y el futuro del trabajo han sido puntos de estudio para la Fundación.

La Fundación ha hecho una notable contribución al campo del conocimiento económico y de la realidad social, con investigaciones sobre magnitudes como el *stock* de capital, inversión, renta, producción, etc. de España y sus provincias y comunidades, con datos que cubren ya los últimos cuarenta años de la economía española.

Es importante destacar otro conjunto de estudios llevados a cabo por la Fundación BBV, tales como «Identidad cultural y nacional y el nuevo orden mundial», «¿Cuánto es bastante? Alternativas a la sociedad competitiva», «Salud, comunicación y sociedad», entre otros.

En resumen, hasta 1997, la Fundación BBV ha organizado 170 encuentros, casi 500 investigaciones, 270 seminarios y más de 400 conferencias. Su Programa Cátedra ha posibilitado la estancia y trabajo en centros españoles de científicos extranjeros de más de 30 universidades, y de científicos españoles en la Universidad de Cambridge. El catálogo de publicaciones supera el centenar y medio de títulos. Y se sitúa ya en 3.300 la red de colaboradores de la Fundación BBV.

La Fundación BBV mantiene el compromiso de dar a conocer a la sociedad los resultados alcanzados en el marco de sus proyectos y actividades. Documenta, centro editorial de la Fundación, tiene como misión la edición de las publicaciones derivadas de las actuaciones de la Fundación BBV.



FUNDACION BBV

Las consecuencias a largo plazo de la construcción y mejora de las grandes redes de transporte constituyen un aspecto central del debate acerca de cuáles son los factores que han determinado el crecimiento económico durante los dos últimos siglos. Con carácter casi unánime, economistas e historiadores económicos se han mostrado de acuerdo en destacar la importancia crucial de la acumulación de los diversos componentes del capital físico, y entre ellos el de las infraestructuras del transporte, en el aumento de la productividad y como elemento imprescindible en el logro de una expansión económica sostenida.

Este libro ofrece información provincializada de la inversión y el stock de capital ferroviario desde el inicio de la construcción de la primera línea de ferrocarril en España en 1845. De este modo se completa sustancialmente la provincialización de las infraestructuras de transporte ofrecida en la publicación *El stock de capital en España y su distribución territorial*. Pero, además, se presta especial atención a documentar un aspecto crucial de la historia del ferrocarril: la magnitud del esfuerzo inversor y la localización geográfica del mismo. Se rinde así homenaje a un medio de transporte que ha sido imagen de progreso y acaba de cumplir —en medio de un proceso de renovación tecnológica sustancial— su ciento cincuenta aniversario.

La Fundación BBV ofrece de nuevo al lector, con esta obra, un instrumento que complementa sus ya arraigadas informaciones estadísticas sobre las provincias españolas, y confía en contribuir al mejor conocimiento de la influencia de las infraestructuras sobre el devenir de los diferentes territorios.

ISBN 84-95163-11-X



9 788495 163110

EL «STOCIO DE CAPITAL EN ESPAÑA Y SUS PROVINCIAS: 1845-1997»

FUNDACION BBVA

