

El ferrocarril Poggibonsi-Colle val d'Elsa: análisis histórico y socioeconómico de una línea secundaria italiana

The Poggibonsi-Colle val d'Elsa railway: historical and socio-economic analysis of a secondary Italian line

LEANDRO STACCHINI

University of Florence

Via S. Gallo, 10, 50129 Florence FI

leandro.stacchini@unifi.it

Add ORCID: [0009-0000-5421-9700](https://orcid.org/0009-0000-5421-9700)

Recibido / Recebido: 9.7.2024. Aceptado / Aceite: 15.10.2024.

Stacchini, Leandro (2024), "El ferrocarril Poggibonsi-Colle val d'Elsa: análisis histórico y socioeconómico de una línea secundaria italiana", *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 53, pp. 88-116. DOI: [10.24197/tst.53.2024.88-116](https://doi.org/10.24197/tst.53.2024.88-116).

Este artículo está sujeto a una licencia / Este artigo está sujeito a uma licença [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Resumen:

Esta contribución surge de la falta, en la literatura italiana actual, de estudios académicos sobre los ferrocarriles secundarios de la península, especialmente en lo que se refiere a los aspectos económicos y sociales que éstos aportaron a los territorios donde se asentaron. Analizaremos el caso del primer ferrocarril secundario toscano construido tras la promulgación de la ley Baccarini de 1879. Reconstruyendo su historia y su tráfico, pretendemos analizar el impacto a nivel social y a nivel económico que su creación tuvo en el territorio de Colle Val d'Elsa, así como las consecuencias derivadas de las amenazas de cierre y la supresión efectiva del mismo a finales de los años ochenta.

Palabras clave: Ferrocarriles secundarios, Colle Val d'Elsa, Ferrocarriles de la Toscana, Cierre de ferrocarriles secundarios, Análisis socioeconómico

Abstract:

This study seeks to fill a significant gap in contemporary Italian literature by examining the economic and social impacts of secondary railways on the peninsula. Specifically, we will analyse the case of the first Tuscan secondary railway constructed after the enactment of the Baccarini law of 1879. By reconstructing the history and traffic of this railway, we aim to assess its influence on the territory of Colle Val d'Elsa. Our analysis will also explore the consequences of the threats of closure and the eventual suppression of the railway in the late 1980s. Through this in-depth examination, we hope to contribute to a broader understanding of the role of secondary railways in shaping the economic and social landscapes of Italy.

Keywords: Branch Railways, Colle Val d'Elsa, Tuscany railways, Closure of secondary railways, Socioeconomic analysis

Introducción

En cualquier sociedad, los medios de transporte representan normalmente “[...] el espejo fiel del nivel de modernización alcanzado por un país [...]” (Tebaldi, 1999, p. 11) y a lo largo del siglo XIX y parte del XX el ferrocarril fue considerado el mejor medio para conectar ciudades y pueblos¹.

La decisión de construir los ferrocarriles, al menos en Italia, fue más bien una opción política, ya que se pensó que dotarse de la infraestructura que representaba el emblema de la modernización en este periodo habría contribuido de forma importante no sólo a la creación de un mercado nacional, sino también a resaltar las ventajas de la unificación del país (Pavese, 2000, p. 29).

El Estado era responsable de la iniciativa en la construcción de los ferrocarriles principales, mientras que para las zonas del interior se pensaba que

[...] las provincias y los municipios, unidos [...] en un consorcio, eran responsables de promover la construcción y explotación de aquellas líneas de interés secundario y local, a las que, según su utilidad e importancia, el Estado podía conceder subvenciones [...] (*Atti della Reale Commissione*, 1906, p. 82).

Estos territorios del interior permanecían aislados y, por lo tanto, empezaron a pedir cada vez con más insistencia la posibilidad de dotarse del tren, visto como el único medio capaz de conectar esos lugares con el resto de la vida civil, de aportar desarrollo económico y modernización tanto desde el punto de vista político como social (Maggi, 2001, p. 53).

Gracias a este clima, en 1879 se promulgó la Ley Baccarini y, en 1885, la Ley de Convenios Ferroviarios, gracias a las cuales comenzaron a construirse numerosos ferrocarriles secundarios en toda Italia².

El primer ferrocarril secundario construido a raíz de la ley de 1879 fue el Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, una línea toscana de 7,4 km inaugurada en 1885. Contribuyó de forma importante al desarrollo socioeconómico de

¹ Para una visión general de la historia del ferrocarril en Italia y Toscana, véase, por ejemplo: Tajani, 1939; Crispo, 1940; Briano, 1977; Giuntini, 1991; Giuntini, 2001; Maggi y Giovani, 2005; Maggi, 2020; Maggi, 2024.

² Ley n.º 5002 de 15 de julio de 1879, que autorizaba “la construcción de líneas ferroviarias complementarias”, y Ley n.º 3048 de 27 de abril de 1885.

la zona de colinas, propiciando el crecimiento de las industrias de la zona y fomentando el aspecto social a través, por ejemplo, de los comités ferroviarios que surgieron posteriormente. Las situaciones *vividas* por este ferrocarril secundario a lo largo del tiempo influyeron directamente en la ciudadanía también a nivel demográfico hasta su cierre definitivo en 2009.

El objetivo de este estudio es analizar la historia de este ferrocarril reconstruyendo no sólo su tráfico de mercancías y pasajeros, a través del cual se podrá poner de relieve la evolución económica y social que esta línea generó en el territorio al menos hasta la Gran Guerra, sino también destacando el periodo de crisis que experimentó, como muchas otras líneas secundarias en Italia y en todo el mundo, a partir de los años treinta, con la crisis de 1929 y el desarrollo del transporte por carretera, que se convirtió, a partir de ese momento, en el principal competidor del transporte ferroviario.

Este ensayo no adopta un método de investigación puramente cuantitativo, que no podría explicar plenamente la historia del ferrocarril, sino analiza tanto las cuestiones económicas como las sociales, ya que fue sobre todo gracias a estas últimas que se planificaron y desarrollaron las líneas ferroviarias en Italia en el siglo XIX.

Examinando la historia de este ferrocarril, desde el momento de su construcción hasta su cierre definitivo y adoptando una perspectiva diacrónica, estudiaremos de hecho los impactos, efectos y cambios sociales, demográficos y económicos que este ferrocarril aportó al territorio de la Valdelsa, así como las consecuencias derivadas de su crisis en la segunda mitad del siglo XX, con el fin de tener una visión más completa de la importancia que este ferrocarril secundario tuvo para su territorio y su población, aunque finalmente se cerrara.

Esta contribución nace de la falta, en la literatura italiana actual, de estudios académicos sobre los ferrocarriles secundarios de la península, especialmente en lo que se refiere a los aspectos económicos y sociales que aportaron a los territorios donde se construyeron. De hecho, existen numerosos estudios sobre el ferrocarril, como, por ejemplo, las excelentes contribuciones de Maggi, Giuntini o Merger, pero muchos se centran únicamente en las líneas principales de la red ferroviaria italiana o en la parte técnica de los ferrocarriles. Además, en términos numéricos, la gran mayoría no son de carácter académico y, por tanto, no se realizan con un método historiográfico.

El caso toscano reviste interés en los estudios sobre los ferrocarriles por varias razones. En primer lugar, durante los siglos XX y XXI fue una de las regiones con mayor número de ferrocarriles (Figura 1), no solo en el momento de la Unificación, cuando era la tercera tras Piamonte y Lombardía-Véneto con 323 km de vías férreas (Maggi, 2012, p. 44), sino también varios años después, como en 1880, cuando se construyeron y estaban en construcción aproximadamente 918 kilómetros de vías férreas, a los que se añadieron otros 222 kilómetros de líneas ya concedidas para un total de 1140 kilómetros, menos que solo Piamonte, Lombardía y Sicilia (Giuntini, 2001, p. 129).

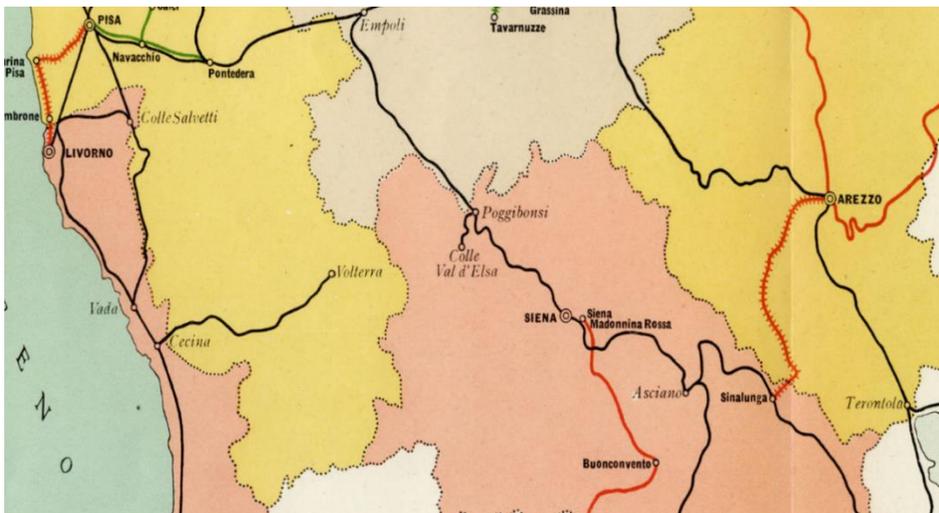


Figura 1: Mapa de los ferrocarriles de la Toscana en 1936, el ferrocarril Poggibonsi-Colle Val d'Elsa en el centro

Fuente: Colección Federico Ferraboschi

Además, hay que tener en cuenta las fuertes divisiones sociales, económicas y culturales entre las numerosas regiones italianas, aspectos importantes que nunca se han resuelto del todo en la historia de la península y que determinan la necesidad de un análisis desagregado (Brian y Venables, 2013; Ciccarelli y Fachin, 2017; Basile y Ciccarelli, 2018; Felice, 2019; Ciccarelli, Magazzino y Marcucci, 2021).

El presente ensayo, por tanto, pretende colmar parcialmente esta laguna de la historiografía actual que acabamos de describir, analizando el estudio de caso que representa el ferrocarril secundario Colle Val d'Elsa-Poggibonsi desde el punto de vista de su impacto social y económico. Este se realizó gracias a la concesión otorgada al municipio de Colle Val d'Elsa el 29 de

julio de 1881 mediante el Real Decreto n.º 461 de 24 de septiembre de 1881, y posteriormente sublicenciada a la Società Anonima della Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, que se encargó de su construcción y gestión.

Las preguntas a las que hay que responder son, en concreto: ¿cuáles fueron los efectos socioeconómicos, políticos y demográficos que trajo consigo esta vía férrea secundaria? ¿Por qué, a pesar de su importancia para la población y el territorio, se cerró? ¿Cuáles fueron las consecuencias de este cierre? Responder a estas preguntas es fundamental para comprender en qué medida estas líneas contribuyeron realmente al desarrollo social, económico y demográfico de las zonas del interior, territorios que habían quedado excluidos de las rutas de los principales ejes de transporte ferroviario y, por tanto, aislados.

1. La llegada de la vía férrea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa

Entre finales del siglo XIX y principios del XX, la Toscana se presentaba como un territorio poco industrializado en comparación con otros, a pesar de la presencia de diversas industrias, especialmente papeleras, del cuero, metalúrgicas, textiles y mineras (Urso, 1964, 98-99).

El territorio de Val d'Elsa fue una excepción en este panorama en la segunda mitad del siglo XIX, dada la presencia de diversas actividades (Mori, 1979; Parri, 2003, Scardozzi, 2007; Cini, 2018).

En 1861, había importantes industrias y fábricas en la zona de la colina, como la cristalería Schmidt, con 210 empleados y un volumen de materiales procesados en un año de 680.388,5 kg, la siderurgia Masson, con 250 empleados y un volumen de materiales procesados de 1.587.573 kg, la ferrería Bertini, con 20 empleados y 181.436 kg de materiales procesados, 40 fábricas de papel con 18 cubas, que contaban con 180 empleados y 318.421 kg de materiales procesados, dieciséis molinos, dos fábricas de loza, etc. (Guerranti y Mantelli, 2012, p. 101)³.

La situación de la industria en Colle, sin embargo, mostraba algunos signos de estancamiento y dificultad, pero con la llegada de nuevos gestores italianos y extranjeros y la construcción de la nueva línea ferroviaria Colle-Poggibonsi, comenzó a crecer de nuevo (Mori, 1957, pp. 192-194). De hecho, para desarrollarse, las actividades de la zona de Colle necesitaban un

³ Para calcular kg a partir de libras se utilizaba la fórmula $kg = lb/2,2046$. Archivo Histórico Municipal Post-unificación de Colle Val d'Elsa (ASCPC), Carpeta Sigla V, serie A1, año 1872 en adelante, Lettera di Cesare Pannilunghi a Ferdinando Andreucci, deputato, datata 1861.

medio de transporte más rápido, eficaz y fiable, que redujera las distancias hasta las principales fuentes de materias primas y los grandes centros de consumo y los costes de transporte de los productos. El problema de la falta de una línea ferroviaria se hizo sentir mucho en la zona de Colle en la segunda mitad del siglo XIX, y se llevaron a cabo varios proyectos, como en muchos otros territorios tanto de la Toscana como del resto del Reino de Italia, y también se creó un movimiento de opinión, formado en su mayoría por industriales, que querían romper el aislamiento al que se veían obligadas las actividades económicas y la población (Parri, 1998, p. 59).

En 1879, de hecho, se propusieron enmiendas durante la discusión de la citada ley Baccarini para incluirla entre los ferrocarriles de tercera categoría. La primera, firmada por el Honorable Sr. Panattoni y más de 50 diputados, quería la inclusión de una línea más articulada, que recorriera el trayecto Poggibonsi-Colle-Volterra-Pontedera con un ramal hasta Cecina en Vada, mientras que la segunda, propuesta por el Honorable Sr. Barazzuoli, quería que al menos el tramo Poggibonsi-Colle d'Elsa se incluyera en la tercera categoría. En su intervención, el Sr. Panattoni ha recordado que la línea prevista en la primera propuesta de enmienda se venía demandando desde 1859 y habría dado servicio a 20 municipios con una población de unos 120.000 habitantes, pero también hizo hincapié en las palabras de los ministros que intervinieron antes que él, que cerraron cualquier otra posible construcción porque se habían agotado los fondos disponibles, mientras que el Sr. Barazzuoli subrayó el potencial de la zona de las colinas, sobre todo a nivel económico, y la necesidad de un ferrocarril que contribuyera a su desarrollo⁴.

Sin embargo, hubo que esperar hasta 1885 para ver la construcción del ferrocarril Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. Éste, en sus inicios, no sólo propició la creación de nuevos talleres, tejedurías, fundiciones y otras industrias, sino que también dio un impulso a la agricultura, ya que permitió el transporte de numerosos productos agrícolas en los nueve municipios que conectaba (Betti Carboncini, 1991, p. 188).

La población también se benefició de la presencia del ferrocarril y pudo desplazarse de Colle Val d'Elsa a Empoli y Siena con mayor facilidad, gracias también al coste del billete que era inferior a una lira⁵. Tam-

⁴ *Atti Parlamentari, Camera dei deputati, Discussioni*, 23 junio 1879, pp. 7772-7778.

⁵ *La Martinella*, 13, 29 marzo 1885, pp. 3-4.

bién hay que tener en cuenta los puestos de trabajo generados por este ferrocarril, que en 1892 contaba con 23 trabajadores en plantilla (Ministero dei Lavori Pubblici, 1898, p. 432).

El ferrocarril cerró sus cuentas en negro en el primer periodo y, de hecho, en 1896 el número total de viajeros anuales fue de 45.279, el tráfico de mercancías fue de 28.358 t, la comparación de 67.772 l de ingresos y 54.904 l de gastos arrojó un superávit de 12.868 l y, en 1899, el personal ascendió a 24 trabajadores (Ministero dei Lavori Pubblici, 1901, pp. 260 y 302).

Entre 1902 y 1904, la carga media transportada ascendió a 38.925 t, mientras que el número de viajeros fue de 14.190. En comparación con los años anteriores, se produjo un descenso en el tráfico de pasajeros, pero también un aumento significativo en el de mercancías (Gráfico 1).

En este periodo, las industrias de Valdelsa tuvieron que hacer frente a diversos problemas, desde los aranceles proteccionistas de 1887 hasta otros, como la lejanía de las minas de materias primas y de los mercados de exportación, la escasa ayuda de las autoridades crediticias y locales, y el escaso interés de los capitalistas y terratenientes locales por el destino de los complejos industriales de la ciudad (Mori, 1957, pp. 194-231) pero, gracias también a la contribución del ferrocarril, la crisis se mitigó, al menos hasta la segunda mitad de la primera década del siglo XX.

En 1905, además, el número de trabajadores del ferrocarril aumentó a 28 y la empresa que gestionaba la línea, la Società Anonima della Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, cerró su balance en este año con un beneficio de 16.053 l (Ministero dei Lavori Pubblici, 1909, pp. 218 y 352).

Dados los resultados del ferrocarril y la creciente necesidad de una salida al mar, se emprendieron estudios para la construcción de una conexión entre los dos ferrocarriles secundarios Poggibonsi-Colle Val d'Elsa y Massa Marittima-Follonica, con el fin de tener una salida al mar para los productos de las industrias de Colle Val d'Elsa y una mejor recepción de las materias primas, pero este proyecto nunca llegó a realizarse (Betti Carboncini, 1991, p. 188).

A principios del siglo XX, desaparecieron dos actividades importantes de la zona, la siderurgia Masson y la cristalería Schmidt, que contaba con unos 160 trabajadores (Parri, 1998, p. 58). El ferrocarril encajó el golpe, pero gracias al desarrollo de otras numerosas fábricas y empresas artesanales, consiguió mantener un buen nivel de tráfico de mercancías, a pesar del fuerte descenso que se produjo a partir de 1907 (Gráfico 1).

Los intentos posteriores de mejorar el tráfico ferroviario se vieron frenados, desgraciadamente, por la Primera Guerra Mundial, que provocó un nuevo descenso, sobre todo en el transporte de pasajeros, debido a la contracción del transporte privado que sufrieron todas las líneas italianas en favor del transporte relacionado con el ejército (Giuntini y Maggi, 2017, pp. 51-52), especialmente el combustible y los hombres, más útiles en el contexto de la Primera Guerra Mundial (Gráfico 1).

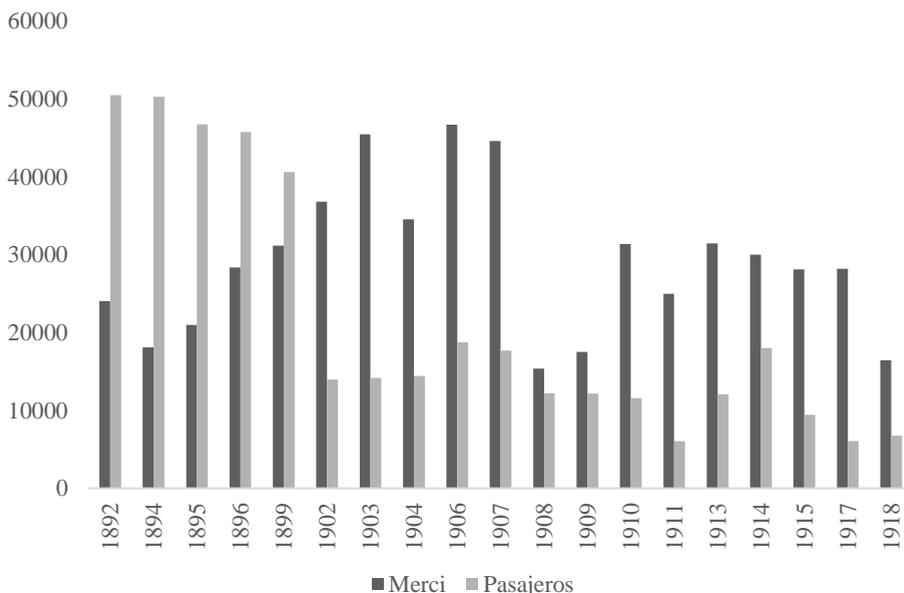


Gráfico 1. Tráfico de mercancías y pasajeros del ferrocarril Colle Val d’Elsa-Poggibonsi

Fuente: Ministero dei Lavori Pubblici, *Relazione sull’esercizio delle strade ferrate italiane*, varios años; Ferrovie dello Stato, *Statistica dell’esercizio*, varios años; Betti Carboncini, 1991, p. 206

En los años veinte, sin embargo, se construyeron dos apartaderos para conectar con el ferrocarril, uno con las Vetrerie Operaie Riunite y otro con la industria de cerámica Giacchi, una muestra más de la importancia que el ferrocarril seguía teniendo para la economía del territorio ligure (Parri, 1998, p. 59).

Desde los primeros tiempos, como hemos visto anteriormente, hubo intentos de ampliar el trazado de este ferrocarril, como en el caso de Saline di Volterra. Se autorizaron y realizaron diversos estudios para construir un

ferrocarril que uniera estos dos territorios⁶ y se crearon asociaciones especiales, como el Comité para la construcción del ferrocarril Poggibonsi-Colle-Saline, que recopiló datos y elaboró informes y propuestas⁷. También se intentó llegar hasta Massa Marittima, el núcleo más poblado de la Maremma en aquella época, y se elaboraron diversos estudios y proyectos ya en los primeros años del siglo XX, pero ninguno de ellos, ni los que se dirigían hacia Saline ni los que se dirigían hacia Massa Marittima, llegó a realizarse⁸.

2. Los Años 30

Hasta 1927, el ferrocarril tuvo, a pesar de los diversos problemas antes mencionados, un tráfico bastante constante. Además, supuso un gran beneficio para la economía y la población de la zona, dado que, en ese mismo año, la ciudad de Colle contaba con unas 350 empresas registradas en la Cámara de Comercio e Industria de Siena (Parri, 2003, pp. 44-45) y tenía más de 10.000 habitantes, muchos más que en 1881, que ascendían a 8.730 personas, pero a partir de entonces hubo cada vez más problemas (Repubblica Italiana, 1960, p. 193). De hecho, la Sociedad que explotaba la línea ferroviaria cerró su balance anual con unas pérdidas de 41.289 l. Además, en 1928 se derrumbó el puente ferroviario sobre el río Elsa, un problema que no sólo provocó la interrupción del servicio de transporte y su reconstrucción a costa de la empresa, sino también la toma de conciencia de la necesidad de modernizar la red.

A pesar de la competencia del transporte por carretera y de las pérdidas presupuestarias, el tráfico ferroviario siguió siendo importante, al menos hasta principios de los años treinta. En 1927, los gastos ya eran mucho más elevados que antes, 677.803 l, y se acercaban mucho a los ingresos de explotación, que ascendían a 723.766 l (Ministero delle Co-

⁶ ASCPC, Carpeta Sigla V, serie A1, año 1872, ferrovia Colle Saline julio agosto, Avviso del Comune di Colle Val d'Elsa de 27 de junio de 1885.

⁷ ASCPC, Carpeta Sigla V, serie A1, año 1872, ferrovia Colle Saline julio agosto, Lettera Comitato per la costruzione della Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa de 23 de febrero de 1877.

⁸ Archivo Histórico Municipal de Siena (ASCS), Archivo Agregado n.º 007, Comités de Sección Históricas, Consorcios, Asociaciones Varias, carpeta con el informe F. C. M. año 1913, Schema del progetto. Ferrovia Colle Val d'Elsa-Massa Marittima del 1913.

municazioni, 1930, pp. 146-147.). En 1928 y 1929, como muestra el gráfico 2, el tráfico ascendió a 41.422 t y 44.012 t respectivamente, mientras que el tráfico de pasajeros ascendió a 69.057 pasajeros y 60.447 pasajeros⁹.

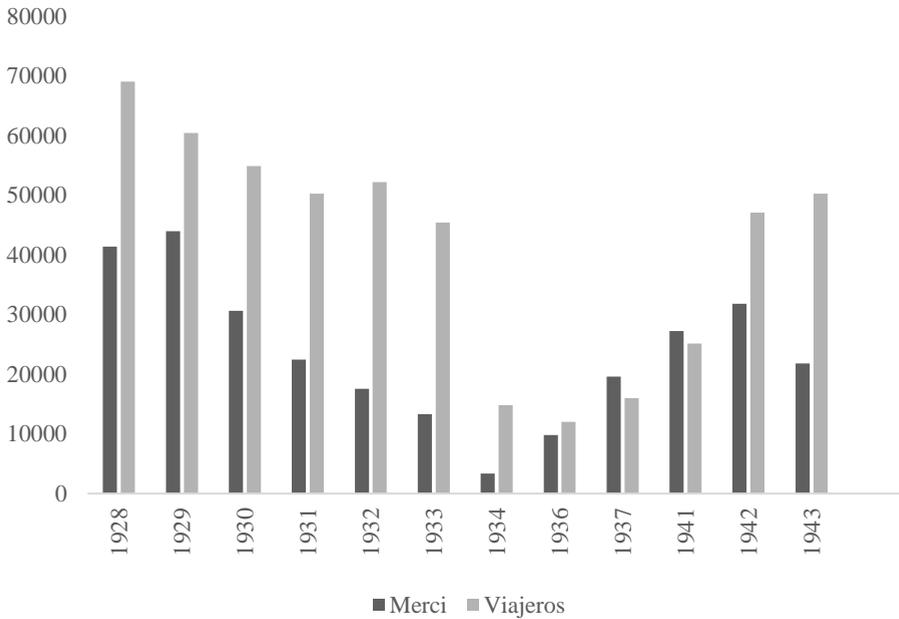


Gráfico 2: Movimiento de mercancías y pasajeros del ferrocarril Poggibonsi-Colle Val d'Elsa en los años 1930 hasta 1943.

Fuentes: ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, Telegramma della Società Ferroviaria Poggibonsi-Colle Val d'Elsa del 14 marzo 1934 a firma del Consigliere De Visser al Ministero delle Comunicazioni; carpeta con Municipio de Colle di Val d'Elsa año 1943-1946 asunto para la inclusión del tramo ferroviario Colle-Poggibonsi en la red de FF.SS. y para las obras de restauración del ferrocarril, Memorandum del Comune di Colle Val d'Elsa sulla ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa; carpeta Città di Colle di Val d'Elsa años 1938-39-40 (vertenza), Memoriale circa la pendenza ferrovia Colle-Poggibonsi del 1 aprile 1938 firmato dal Podestà di Colle Val d'Elsa Susini; Ministero delle Comunicazioni, 1937, pp. 148-149

⁹ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, asunto ferrovia Colle-Poggibonsi, Telegramma della Società Ferroviaria Poggibonsi-Colle Val d'Elsa del 14 marzo 1933 a firma del Consigliere delegato De Visser al Ministero delle Comunicazioni.

Sin embargo, a partir de 1929 ya se había producido un descenso, debido también al fuerte impacto en la economía del territorio provocado por la Gran Depresión. Esto provocó, en toda Europa, caídas de la producción y de los precios, desplomes bursátiles, quiebras bancarias y cierres de bancos e industrias, y un aumento del desempleo. Incluso en Italia, ya debilitada por algunas de las decisiones de política económica del fascismo, como la cuota 90, se produjeron los mismos efectos económicos devastadores. Además, dada la expansión de la Società Italiana Trasporti Automobilistici (SITA), cuyos vehículos de carretera tardaban menos tiempo en viajar que el transporte ferroviario, empezaron a acumularse grandes pérdidas en el tráfico de este ferrocarril, especialmente en el de mercancías, lo que provocó también un gran déficit presupuestario.

En el periodo 1930-1933, el tráfico de mercancías disminuyó constantemente, con toneladas que ascendieron a 30.641 t, 22.450 t, 17.590 t y 13.328 t respectivamente, mientras que el tráfico de pasajeros disminuyó, pero en una cantidad mucho menor, de 54.908 pasajeros en 1930 a 45.472 pasajeros en 1933¹⁰.

Durante este periodo se acumularon importantes déficits, que ascendieron a 12.028 l en 1931, 101.177 l en 1932 y 92.503 l en 1933, para un total, sumando las pérdidas de 1927 a 1932, de 303.255 l y las de 1933, de 395.758,92 l (Società Anonima Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, 1934). Estos resultados negativos se debieron no sólo al fuerte descenso de la producción y a la caída de los precios derivada de la situación de crisis, sino también a las mejores tarifas del transporte por carretera frente a las del ferrocarril. Las tarifas ferroviarias tradicionales, crecientes en función del valor de los productos, hacían que el tren fuera menos conveniente que la carretera para los transportes valiosos, creando un fenómeno llamado *descremación del tráfico*. Un ejemplo de mercancía valiosa es el aceite, que empezó a viajar cada vez más por carretera, mientras que los garrafones vacíos volvían por tren (Maggi, 2019, p. 17).

También había que tener en cuenta el estado del material rodante y de los vehículos, que no podían repararse adecuadamente debido a las fuertes deudas financieras, lo que también impedía a la empresa endeudarse¹¹. En

¹⁰ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, Telegramma della Società Ferroviaria Poggibonsi-Colle Val d'Elsa del 14 marzo 1934 firmato dal Consigliere Delegato De Visser al Ministero delle Comunicazioni.

¹¹ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, carpeta Municipio de Colle di Val d'Elsa, 1932-33 ferrovia Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, Comunicazione della Società

mayo de 1931, se estableció un servicio de vagones de pasajeros, se aumentaron los viajes de ocho a catorce diarios, se redujo el precio de los abonos para estudiantes y trabajadores en un 10% y las tarifas de mercancías se redujeron del 5 al 16%, pero no se consiguieron los resultados esperados y, por el contrario, los gastos fueron mayores que antes. La primera solicitud de financiación se envió al gobierno el 31 de julio de 1931, y una segunda se presentó al Prefecto de la Provincia, pero ninguna obtuvo los resultados deseados¹².

En enero de 1933 se celebró una reunión entre el director general de la Compañía de Ferrocarriles y las autoridades locales (el Ayuntamiento de Colle Val d'Elsa y la Provincia de Siena) en la que se debatió la situación del ferrocarril. La Sociedad ferroviaria de Colle Val d'Elsa consideraba necesario tomar medidas para reanimar la suerte del ferrocarril, incluida la adopción de las disposiciones del Real Decreto Ley n.º 1496 de 14 de octubre de 1932, que daba la posibilidad del transporte de pasajeros en autobús, transformando así la explotación ferroviaria en automovilística¹³, pero ni siquiera estas peticiones fueron aceptadas, dada la fuerte oposición de las autoridades locales y de la población.

Una carta del director de la compañía ferroviaria Devisser de estos años afirma que el ministro de Hacienda de la época había declarado que

[...] a los Ferrocarriles Secundarios no estaba dispuesto a darles ni un céntimo, dejándoles que arreglaran sus propios asuntos, bien en virtud del Real Decreto 1496 antes citado, bien de cualquier otra forma, sin excluir el cese de la explotación”¹⁴.

Ferroviana Poggibonsi-Colle Val d'Elsa a firma dell'Amministratore Delegato Devisser del 27 luglio 1933.

¹² ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, en carpeta Città di Colle Val d'Elsa año 1937 ferrovia Colle-Poggibonsi, Lettera dell'Avvocato Giorgio Levi della Società Anonima della Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa al Podestà della Città di Colle Val d'Elsa del 6 febbraio 1937.

¹³ Las autoridades locales se esforzaron por ayudar a la empresa a resolver sus problemas financieros mediante ciertas promesas, como la de garantizar el transporte de al menos 30.000 t de mercancías por el ferrocarril y, a cambio, la empresa no convertiría su explotación a automotor al menos hasta el 1 de abril de 1933. ASCPC, Carpeta Sigla V, serie A3, años 1932/1942, carpeta Ciudad de Colle di Val d'Elsa, 1932-33 asunto ferrovia Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, carpeta Città di Colle di Val d'Elsa año 1932-33 categoría 10 clase 8 expediente 1, Verbale del colloquio tenutosi il 26 gennaio 1933 a Siena sulla modifica del sistema di esercizio della ferrovia Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa.

¹⁴ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, asunto ferrovia Colle-Poggibonsi, carpeta con el asunto Ayuntamiento de Colle di Val d'Elsa, 1932-33 asunto ferrocarril

En el mismo año, la empresa llevó a cabo nuevos ahorros de explotación reduciendo los pares de trenes diarios de catorce a cinco y eximiendo a seis agentes, por considerarlos sobrantes (Betti Carboncini, 1991, p. 194).

Ante la dilación de las autoridades competentes, la compañía ferroviaria, el 30 de marzo de 1934, decidió liquidar la empresa, por lo que cesó todo tráfico en la misma a partir del 1 de mayo. En ese momento, surgió un litigio entre el municipio concesionario, la empresa subconcesionaria y el Estado como autoridad concedente para definir los términos de la caducidad de la concesión ferroviaria. En consecuencia, el Ministerio de Comunicaciones confió la gestión provisional del ferrocarril a los Ferrocarriles del Estado (Ferrovie dello Stato, adelante FS), que tuvieron que continuar el servicio a pesar del déficit, a raíz de las presiones, incluso políticas, de las autoridades locales y de las poblaciones afectadas (Betti Carboncini, 1991, 196).

El FS realizó varias intervenciones y mejoras en la línea, como la reparación definitiva del puente sobre el río Elsa, pero seguían existiendo varios problemas que limitaban las posibilidades de desarrollo del ferrocarril. En primer lugar, su ubicación y el hecho de que no se extendiera a los lugares de abastecimiento y venta de materias primas, como Massa Maritima y Follonica, impedían a las industrias recibir el material que necesitaban o vender sus productos acabados¹⁵; los costes de alquiler de las máquinas y los derechos de entrada al scalo de Poggibonsi, de unas 350 l al día; la no unificación de las tarifas de la compañía con las de los FS y su no inclusión en la red ferroviaria Empoli-Siena, lo que, dado el endurecimiento de las tarifas en 1938, cuando ascendieron a 90.000 l anuales (en 1934 eran de 6.250 l anuales), causó mayores dificultades a las industrias de la zona, debido al elevado coste del transporte; además, no se podían enviar vagones de más de 12 t desde y hacia Colle, lo que impedía la aplicación de la tarifa de 15 t, más conveniente¹⁶.

Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, carpeta con el asunto Ayuntamiento de Colle di Val d'Elsa año 1932-33 categoría 10 clase 8 expediente 1, Carta del 1 de agosto del 1933 del consigliere Devisser al Console di Siena.

¹⁵ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, anni 1932/1942, carpeta Città di Colle di Val d'Elsa ano 1934, Comunicazioni dell'Unione Industriale Fascista della Provincia di Siena del 16 marzo 1936, p. 1.

¹⁶ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, asunto ferrovia Colle-Poggibonsi, carpeta Città di Colle di Val d'Elsa año 1934, Comunicazione dell'Unione Industriale Fascista Provincia di Siena dell'8 febbraio 1936 al Podestà del Comune di Colle Val d'Elsa.

Todos estos puntos representaban graves limitaciones para las posibilidades comerciales de las industrias y de toda la zona de Colle, lo que se traducía también en un aumento del desempleo y, por lo tanto, en mayores penurias sociales también para la población.

Volviendo a la situación de la concesión, en abril de 1936 el Ayuntamiento recibió la carta n.º 2.612, de 21 de marzo, en la que se comunicaba que el concesionario del ferrocarril había solicitado la rescisión consensuada de la concesión y que el FS la aceptaría, pero sólo previo consentimiento de la autoridad local¹⁷. El consentimiento del Ayuntamiento de Colle Val d'Elsa llegó en marzo de 1937, con la Deliberación del Podestà n.º 265, y el Convenio para la rescisión consensuada de la Concesión se aprobó el 14 de mayo de 1942¹⁸.

Así pues, el FS pudo utilizar todo el material rodante de la sociedad ferroviaria, pero, en lo que respecta a la gestión de la línea, ésta continuó en régimen provisional sin que, por tanto, se incluyera en la red del FS. Ese mismo año se promulgó el Decreto-Ley n.º 652 de 1942, conocido como Decreto Grandi, que daba prioridad al transporte militar (Maggi, 2020, p. 185), por lo que se transportaron principalmente suministros, armas y soldados y, dado el desplazamiento masivo de la época, el tráfico fue tan elevado en torno a 1943 que alcanzó el punto álgido del movimiento ferroviario.

El aumento del coste del combustible y su progresiva desaparición, así como la destrucción de las líneas provocada por los bombardeos y sabotajes, condujeron a un bloqueo total del transporte en toda Italia, incluido el ferrocarril Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, que cesó sus servicios ferroviarios en la primavera de 1944.

3. La segunda posguerra

Al final de la Segunda Guerra Mundial, todos los ferrocarriles se encontraban en una situación desastrosa. Como consecuencia de los bombardeos y sabotajes llevados a cabo por el ejército alemán en retirada, más de

¹⁷ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, carpeta Colle di Val d'Elsa, año 1936-37 Ferrovía Colle Val d'Elsa-Poggibonsi, Risposta al Direttore dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tramvie, Automobili, FF.SS. del 17 settembre 1938.

¹⁸ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, Ferrovía Colle-Poggibonsi, carpeta Città di Colle di Val d'Elsa anno 1941-45 oggetto ferrovía, Deliberazione Podestarile n. 45 del 14 maggio 1942 oggetto Ferrovía Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. Convenzione per la risoluzione consensuale della concessione.

7.000 km de vías férreas, 4.500 puentes y 64 km de túneles quedaron destruidos en toda Italia, sin contar locomotoras, vagones y vagones de mercancías (Maggi, 2012, pp. 162-163).

En la Toscana, los primeros bombardeos afectaron a Livorno y Grosseto en 1943 y, a partir de 1944, comenzó la destrucción sistemática de las instalaciones ferroviarias, en un intento de bloquear los suministros alemanes (Maggi y Giovani, 2005, pp. 181-182).

Para proceder a la elaboración de un plan de reconstrucción, se creó en el Consejo Superior de Obras Públicas la Comisión de Estudio del Plan director Ferroviario, encargada, precisamente, de estudiar un plan de restauración de los ferrocarriles. Sin embargo, en este punto hay que subrayar algunos aspectos esenciales. En primer lugar, el programa de reconstrucción de los ferrocarriles se vio afectado por las precarias condiciones económicas y políticas en las que se encontraba el país y, por tanto, se limitó únicamente a la reconstrucción de las líneas ferroviarias, sin modernizarlas ni adaptarlas a las nuevas necesidades de los territorios y las poblaciones (Maggi, 2020, p. 191).

Además, a pesar de que la Comisión había constatado el envejecimiento de las líneas ferroviarias italianas y seguía considerando el tren como el principal medio de transporte nacional, no terminó y publicó las actas de su estudio hasta 1953 (Ministero delle Opere Pubbliche, 1953), fecha en la que el transporte por carretera, liberalizado inmediatamente después de la guerra y ayudado por diversas subvenciones, ya había superado con creces al transporte ferroviario (Maggi, 2012, p. 172).

Estas siguieron aumentando en los años siguientes, como muestra el gráfico 3 sobre los automóviles en la provincia de Siena, a la que pertenece el ferrocarril, contribuyendo a perjudicar el transporte de mercancías y viajeros por ferrocarril y, en consecuencia, al déficit de explotación. En particular, cabe destacar los años comprendidos entre 1951 y 1975, época en la que el principal cambio social fue el crecimiento del consumo relacionado con la movilidad personal y en la que se produjo un aumento del consumo relacionado con el sector del transporte y las comunicaciones de aproximadamente el 745,03% (Paolini, 2007, p. 63).

En general, a partir de la década de 1950, hubo fuertes debates sobre la competencia entre el ferrocarril y el automóvil, y la preferencia por este último comenzó a hacerse cada vez más evidente. En este sentido fueron, de hecho, las declaraciones del ministro de Industria y Comercio Giuseppe Togni en el 33.º Salón del Automóvil de Turín, donde afirmó ser un “firme partidario de la victoria de la carretera sobre el ferrocarril” (Zappulli, 1951, p. 5).

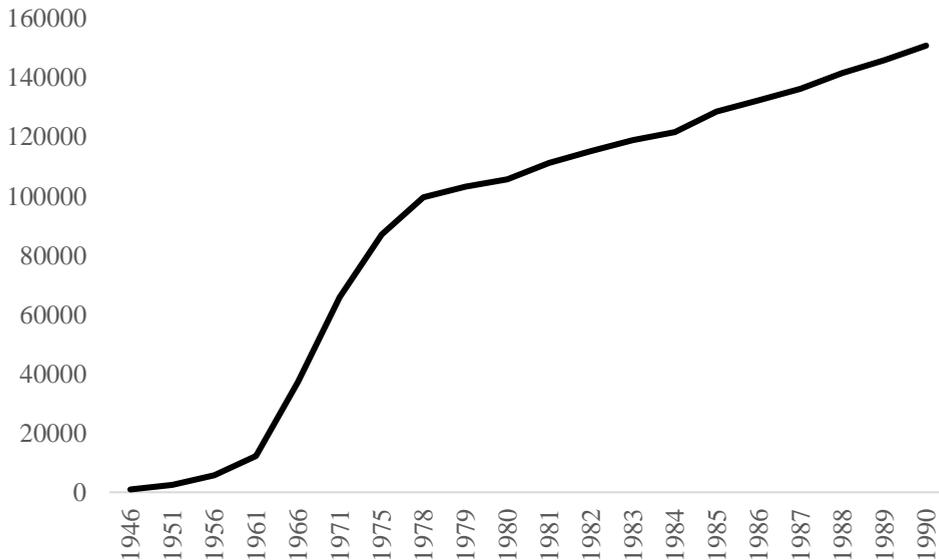


Gráfico 3. Aumento del número de automóviles en la provincia de Siena de 1946 a 1990.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de series cronológicas de la ACI (www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/veicoli-e-mobilita.html)

Volviendo a la cuestión de los ferrocarriles concesionarios, es necesario señalar el estado crónico de déficit en que se encontraban en la posguerra. Precisamente para intentar remediar esta carencia, en 1948 se concedieron subvenciones complementarias mediante la Ley n.º 1449 de 1 de diciembre de 1948 a las empresas que gestionaban servicios de transporte público. Se trataba del Informe de la 7.ª Comisión Permanente (Obras Públicas, Transportes, Correos y Telecomunicaciones) sobre el Proyecto de Ley presentado por el ministro del Tesoro de acuerdo con el ministro del Presupuesto en la sesión del 19 de agosto de 1953 (Senado de la República, 1953, p. 9).

Por lo que respecta a la situación del ferrocarril Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, los daños sufridos durante la guerra han sido tan importantes que su reparación ha requerido un gasto aproximado de 34.500.000 l¹⁹.

¹⁹ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, asunto Ferrovia Colle-Poggibonsi, carpeta con Ayuntamiento de Colle di Val d'Elsa años 1943-1946 asunto para la inclusión de la línea ferroviaria Colle-Poggibonsi en la red de FF.SS. y para las obras de restauración del ferrocarril, Lettera del Ministero dei Trasporti del 6 maggio 1946, caso Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

Las distintas partes interesadas tenían opiniones diferentes sobre el destino del ferrocarril. Por una parte, el Estado, con el Ministerio del Tesoro y la Administración de los FS, no creía que el ferrocarril fuera a tener el tráfico necesario para, al menos, equilibrar el presupuesto, dada la situación de las industrias de la zona y la falta de iniciativas privadas que quisieran readquirir la concesión de la línea, por lo que pensó en renunciar a restaurar las instalaciones.

Sin embargo, los efectos sobre el territorio derivados de su supresión habrían sido devastadores. Las industrias de la zona del Colle (cristalería, mecánica, cerámica, cantería y transformación de travertino y mármol, lana, papel, etc.) se habrían paralizado en poco tiempo ante la imposibilidad de resistir la competencia, y unos 2.000 trabajadores se habrían encontrado en paro. Además, había que tener en cuenta los perjuicios para las industrias forestales y la agricultura de otros municipios vecinos, como Radicondoli, Casole y la zona de los montes de Siena²⁰.

A pesar de esta opinión, gracias también a una fuerte presión política, el Consejo de Administración de los FS aprobó, el 7 de noviembre de 1946, una partida de 38.000.000 l para la reconstrucción de esta vía férrea y, en 1948, se reactivó el servicio ferroviario²¹.

A partir de 1951, sin embargo, se intentó aprovechar la crisis económica que afectaba al territorio liguor para tratar de suprimir esta línea. Además, hay que tener en cuenta una importante disposición de este periodo, a saber, la promulgación de la Ley n.º 1.221 de 2 de agosto de 1952, que tenía por objeto proporcionar financiación a las empresas ferroviarias para reforzarlas. Esta disposición, sin embargo, también preveía la composición de una Comisión Interministerial con la misión de decidir (como se indica en el art.º 14.º de la ley) también sobre la sustitución parcial o total de las líneas ferroviarias por otras de tipo y sistema diferentes. A partir de este momento, se cerraron un gran número de ferrocarriles secundarios, que

²⁰ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, asunto Ferrovía Colle-Poggibonsi, carpeta con Ayuntamiento de Colle di Val d'Elsa año 1943-1946 asunto para la inclusión de la línea ferroviaria Colle-Poggibonsi en la red de FF.SS. y para las obras de restauración del ferrocarril, Ferrovía Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

²¹ ASCPC, Carpeta Sigla V, Serie A3, años 1932/1942, asunto Ferrovía Colle-Poggibonsi, carpeta con el asunto Ayuntamiento de Colle di Val d'Elsa año 1943-1946 para la inclusión de la línea ferroviaria Colle-Poggibonsi en la red de FF.SS. y por los trabajos de restauración del ferrocarril, Lettera dell'Associazione degli Industriali della Provincia di Siena, Delegazione di Colle Val d'Elsa, al Comune di Colle Val d'Elsa e alla Camera di Commercio di Siena del gennaio 1947, firmata da Mugnaini Ubaldo.

empezaron a ser tachados de muertos, porque se consideraban poco transitadas y perennemente deficitarias. Algunos ejemplos son la Palermo-Acqua dei Corsari cerrada en 1954-55, la Velletri-Priverno en 1957, la Saline-Volterra en 1958-59, la Lercara-Magazzolo (Sicilia), cerrada en 1959, la Ellera-Tavernelle (Umbría) en 1960.

El mismo tratamiento se reservó a la compañía ferroviaria toscana y, de hecho, a partir de 1952, empezaron a publicarse varios artículos de prensa denunciando la posible supresión de la línea y también se presentó una pregunta parlamentaria del diputado Baglioni al ministro de Transportes, preguntando las razones de esta noticia y, en caso de respuesta positiva, cómo se justificarían los gastos de reconstrucción del ferrocarril. La respuesta fue la siguiente:

para poder reducir cada vez más los gastos de explotación, mejorar e intensificar las comunicaciones en determinadas zonas, haciendo que las poblaciones se beneficien de medios de transporte modernos y más adaptados a las necesidades particulares del tráfico, sobre todo en distancias cortas, se está estudiando en fase avanzada el problema de una colaboración entre el ferrocarril y el transporte ordinario por carretera. En este caso concreto, recientemente se autorizó a los Ferrocarriles del Estado a establecer servicios de sustitución por automóvil de los servicios ferroviarios existentes en la línea Colle Val d'Elsa-Poggibonsi-Siena y viceversa²².

Sin embargo, esta sustitución no se llevó a cabo por el momento, y al año siguiente, mediante el Decreto Interministerial n.º 681 bis de 17 de agosto de 1953, la línea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa se incluyó en la red de los FS. A pesar de esta medida, hubo varios intentos de cerrar el ferrocarril en los años siguientes, muchos de los cuales fueron denunciados por la prensa²³, lo que también dio lugar a otras intervenciones parlamentarias, como en el caso de la pregunta de los honorables Rodolfo Guerrini, Bardini, Benocci, Tognoni y Beccastrini al ministro de Transportes en 1967, en la que los diputados pedían explicaciones sobre los rumores del posible cierre de esta línea²⁴.

²² *Atti Parlamentari, Camera dei deputati, Discussioni*, Seduta Pomeridiana del 29 gennaio 1952, Risposte scritte ad Interrogazioni, Baglioni: Soppressione del servizio ferroviario Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, p. 34978.

²³ *Il Baluardo*, número único, noviembre de 1967, p. 2; *Il Baluardo*, 7, agosto de 1968, pp. 1-2; *Il Baluardo*, 7, julio de 1969, p. 5.

²⁴ *Atti Parlamentari, Camera dei deputati, IV Legislatura, Discussioni*, Sesión del miércoles 26 de abril de 1967, n.º 662, pp. 33751-33753.

El tráfico de la línea en esos años era intenso y consistía en productos agrícolas y forestales, ganado, cerámica y chatarra ferrosa, pero las mercancías más importantes eran la arena de sílice, destinada a las fábricas de vidrio de la zona, y las piritas, extraídas principalmente de las minas de Boccheggiano (Betti Carboncini, 1991, p. 197).

Sólo en los seis primeros meses de 1964, este ferrocarril registró un aumento de tráfico de más de 69.000 t con respecto a 1951, cuando las toneladas transportadas ascendieron a unas 5.490, frente a las 74.705 t de los seis primeros meses de 1964. El número medio de pasajeros por día, que había sido de unos 400 en 1951, pasó a unos 800 en 1964, con unos ingresos de unos 20.000.000 l.

En el pueblo seguían existiendo numerosas actividades económicas, como 47 cristalerías, once industrias de extracción y transformación de mármol, así como cerámicas, papeleras, empresas de construcción, etc., que contaban en total con unos 3.500 trabajadores y necesitaban el ferrocarril para su subsistencia. El propio ferrocarril contaba con 20 trabajadores entre servicios de pasajeros, mercancías y estaciones.

Así pues, el transporte de mercancías seguía siendo muy activo y había un buen nivel de tráfico de pasajeros. Según el dictamen del Comitato Regionale per la Programmazione Economica della Toscana de 1967, la línea de Colle Val d'Elsa debía mejorarse y no suprimirse, dado que no sólo estaba situada en una de las zonas más industrializadas de la Toscana, con carreteras pequeñas y sinuosas y un gran volumen de tráfico, sino también por el hecho de que, si se hubiera puesto fin a los intentos de suprimirla y se hubiera hecho más eficaz su explotación, podrían haberse desarrollado numerosas iniciativas mineras en la zona²⁵.

A pesar de todo ello, también existían varios problemas que limitaban las posibilidades de este ferrocarril, como la excesiva duración de los trayectos provocada por las bajas velocidades (10 km/h, reducidas posteriormente a 6 km/h) impuestas a la línea debido al excesivo número de pasos a nivel desatendidos. De hecho, el tren tardaba hasta 26 minutos en recorrer el trayecto (Migliorini y Migliorini, 2017, p. 34), frente a los quince del autobús.

²⁵ Biblioteca Comunale di Colle Val d'Elsa M. Braccagni, *Carpeta Ferrocarril 1*, documentación E 900 n.º 11974, 1967, *Parere del CRPET sulla ristrutturazione delle linee ferroviarie Cecina-Volterra, Pisa-Collesalveti-Vada, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa*. Riunione del 10 ottobre 1967, pp. 6-8.

Luego, en los años sesenta, más concretamente en 1962, se promulgó el nuevo Plan General Regulador de Colle Val d'Elsa, que preveía la reubicación de las industrias en zonas alejadas de la estación y, con esta medida, el tráfico de mercancías se sustrajo a la disponibilidad del ferrocarril, dadas las mejores oportunidades que ofrecía, en ese momento, el transporte por carretera.

Por último, la nueva planta química y siderúrgica de Scarlino empezaba a absorber la mayor parte de la producción de pirita de la Maremma, por lo que se perdían las dos principales fuentes de tráfico de mercancías: la arena silíceo y la pirita (Betti Carboncini, 1991, p. 198).

Por lo tanto, había muchos problemas que hacían que el ferrocarril fuera poco competitivo y con elevados costes de explotación. En los años 70, sin embargo, la Región de Toscana consideró el transporte ferroviario, en su programa del sistema de transporte regional, como la columna vertebral del transporte regional y nacional y un sector que había que relanzar, incluso mediante la recuperación de las infraestructuras, aspecto prioritario frente a la construcción de nuevas infraestructuras²⁶.

El ferrocarril Colle Val d'Elsa-Poggibonsi también figuraba entre las líneas contempladas en el Plan de Reforma del Sistema Regional de Transportes y se consideraba un ferrocarril a revalorizar, recuperar y relanzar. El Plan de Desarrollo Polianual de FS de 1977 también preveía la modernización y revitalización de los ferrocarriles concesionarios, mediante la intervención del Estado, así como la renovación de la línea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, ya que Colle era considerada como:

[...] el punto terminal de la zona de gran desarrollo de Val d'Elsa y es un centro histórico de valor excepcional y una ciudad con una antigua tradición industrial y comercial, que no puede permanecer desvinculada de la red ferroviaria, sino que debe convertirse en el punto de articulación entre el sistema ferroviario y las líneas de autobús a Volterra, Casole d'Elsa y las Colinas Metalíferas²⁷.

²⁶ Archivo histórico del Consejo Regional de Toscana (ASCRT), Carpeta Archivo General 1.ª Legislatura Resolución n.º 67 de 1974, Programma Regionale per la riforma del Sistema dei Trasporti Regione Toscana, pp. 10, 17 y 40.

²⁷ ASCRT, Carpeta Richieste per il piano poliennale di sviluppo delle Ferrovie dello Stato e il programma integrativo 1977-1981, carpeta del Consejo Regional de Toscana, Documento relativo alle richieste del Piano pluriennale di sviluppo delle Ferrovie dello Stato e del Programma integrato 1977-1981 della Regione Toscana, pp. 36-37.

En los años 80, con el nuevo plan complementario del FS autorizado por la Ley 17/1981 de 12 de febrero (“Financiación para la ejecución de un programa complementario de reclasificación, mejora y modernización de líneas, vehículos e instalaciones y para la continuación del programa de modernización y mejora del parque de material rodante de la red ferroviaria del Estado”), se iniciaron las obras de modernización del ferrocarril, construyendo una variante y conectándolo con el ferrocarril Empoli-Siena, a través de un túnel excavado en la colina de Maltraverso.

Sin embargo, aunque se iniciaron, pronto se abandonaron debido a diversas restricciones en la financiación del sistema ferroviario y a un accidente que bloqueó las obras durante mucho tiempo. De hecho, en 1986 se produjo un importante corrimiento de tierras durante las obras de creación del túnel, lo que provocó el bloqueo de las obras y su sustitución por trabajos de enterramiento²⁸.

A partir de entonces, las obras nunca se continuaron. De hecho, en estos años faltaban tanto la voluntad de desarrollar y renovar los ferrocarriles del sistema ferroviario regional como la financiación necesaria por parte del gobierno para su modernización, así como la devaluación de las subvenciones a la explotación, lo que dificultaba la continuidad de las operaciones ferroviarias²⁹.

Finalmente, en 1982 cesaron los servicios de pasajeros en el ferrocarril, sustituidos por autobuses, y en 1987 también se interrumpió el transporte de mercancías (Catoni, 2009, p. 21).

A mitad de la década de 1990, se hicieron propuestas para utilizar el trazado como carril bici, todas ellas con fuerte oposición por parte de quienes querían recuperar el ferrocarril, que aún existía casi en su totalidad. También se elaboró un proyecto que quería intentar su revalorización desde el punto de vista turístico-medioambiental, pero ninguno de los intentos tuvo los resultados deseados (Migliorini y Ferrini, 2005).

Al final, ahora inactivo, el ferrocarril se interrumpió en 2009 (Decreto Ministerial n.º 127 de 3 de marzo de 2009). Con esta medida, solicitada por los ayuntamientos para convertir la vía férrea en una pista para bicicletas, se impedía definitivamente cualquier posibilidad de rehabilitar el tramo como ferrocarril o tranvía.

²⁸ *La Nazione*, 19 de Abril de 1986, p. 1.

²⁹ *Bollettino Ufficiale della Regione Toscana*, 3, 16 de enero de 1985, p. 279 (Risoluzione n.º 87 – Stato di attuazione programma integrativo e schema di piano poliennale. Azienda ferroviaria).

Conclusiones

En conclusión, se puede dividir la historia de la vía férrea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa esencialmente en tres periodos:

- Un primer *apogeo* desde la apertura hasta la Primera Guerra Mundial, en el que el tráfico era muy bueno, al igual que los presupuestos que cerraban en negro.
- Un segundo período de *crisis*, desde principios de los años veinte hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, con los presupuestos, tanto durante la gestión de la empresa concesionaria como en la gestión temporal del FS, siempre deficitarios y el cierre tras los daños causados por los bombardeos del conflicto.
- El tercer y último período de *abandono progresivo*, en el que parecían vislumbrarse nuevas posibilidades para la *strada ferrata colligiana*, especialmente con su inclusión en la red de FS en 1953, pero que fueron completamente desatendidas, lo que condujo al cierre virtual de todos los servicios en 1987 y a su supresión definitiva en 2009.

Haciendo un balance general, se puede afirmar que, desde su inauguración, el ferrocarril Poggibonsi-Colle Val d'Elsa dio sin duda un impulso a las actividades económicas de la zona de colinas. Gracias a su presencia, de hecho, se establecieron nuevas industrias en la zona, creando nuevos puestos de trabajo y aumentando la población a lo largo de los años. A partir de 1885, de hecho, la población del municipio creció mucho a lo largo de los años (Pinto y Del Panta, 2007), como puede verse en el gráfico 4, y ello se debió en parte a la presencia del ferrocarril.

El cierre no se debió a la destrucción y los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial, como en el caso de otros ferrocarriles secundarios (como el ferrocarril Follonica Porto-Massa Marittima), sino a los continuos déficits presupuestarios que se acumularon a partir de los años treinta, derivados también del impacto de la crisis de 1929 en las industrias de la zona, el crecimiento de la competencia por carretera y la falta de financiación y subvenciones para su modernización en un momento en que se invertían grandes sumas en la construcción de carreteras, abandonando el ferrocarril y el transporte público en general en favor de la movilidad privada.

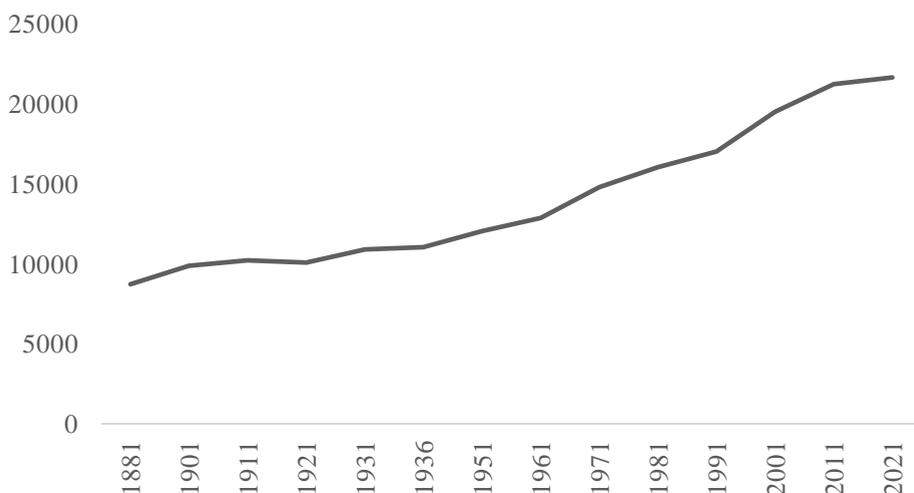


Gráfico 4: Población de Colle Val d'Elsa de 1881 a 2021

Fuente: Elaboración propia a partir de Repubblica Italiana, 1960, 193; Región de Toscana, *Comparaciones de población Censos de 1951 a 2011*, disponible en: www.regione.toscana.it; Departamento de Asuntos Internos y Territoriales, *Lista de Municipios italiano en el Censo de 2021*, disponible en: dait.interno.gov.it

Sin la línea ferroviaria, volvieron a salir a la luz los antiguos límites a la circulación de personas y la falta de conexiones adecuadas para el desarrollo industrial de la zona. Hay que subrayar que, en 2001, la tasa de movilidad de Colle Val d'Elsa era del 49,5%, una de las más altas de la provincia de Siena, señal de que los viajeros eran muchos y se desplazaban, por motivos de estudio o trabajo, sin ferrocarril, utilizando, por tanto, coches particulares y autobuses³⁰.

Algunos estudios analizaron la situación del ferrocarril desde el punto de vista de su posible recuperación. Uno de ellos, en concreto, señalaba que la población de la zona en cuestión no sólo estaba interesada en la restauración de la línea férrea, sino que también estaría dispuesta a contribuir económicamente a su realización (Ferrini y Spalatro, 2002, p. 118).

Sin embargo, por desgracia, finalmente se decidió cerrar y desmantelar definitivamente esta línea ferroviaria. A la luz de estas consideraciones, ¿fue una decisión acertada suprimir este ferrocarril, teniendo en cuenta la

³⁰ La tasa de movilidad se refiere a la relación entre el total de personas que se desplazan a diario a un municipio y su población residente (De Marco, 2009).

gran congestión de tráfico actual, que también ralentiza el transporte de mercancías por carretera? ¿O habría sido más oportuno recuperar esta infraestructura, como se intentaba hacer antes de la interrupción de la financiación en los años 80, dado que representaba un activo muy arraigado no sólo a nivel económico, sino también social y cultural, para la zona de la dera y su población?

El análisis de este estudio de caso pone de relieve la importancia de estas líneas para el desarrollo del territorio, demostrando cómo, especialmente en el periodo que va desde la segunda mitad del siglo XIX hasta el final de la Gran Guerra, no sólo tuvieron un fuerte impacto, sino también importantes beneficios presupuestarios.

El análisis de otros estudios de casos, dadas las diferencias y las diversas peculiaridades sociales, económicas y culturales de las zonas italianas, podría sacar a la luz otros efectos positivos, ya sean locales, regionales o nacionales, derivados de la llegada de estos ferrocarriles a los territorios, así como otras consecuencias negativas derivadas de los cierres.

Además, reconstruir los efectos derivados del cierre de estas líneas permitiría comprender el estado actual de la población de estas zonas periféricas, que aún permanecen aisladas y obligadas a utilizar vehículos privados para desplazarse, los cuales, a la luz de la crisis medioambiental actual, no parecen ser el mejor medio de transporte.

Investigar la historia de estos ferrocarriles secundarios podría significar, por tanto, no sólo arrojar luz sobre una página aún olvidada en la historiografía contemporánea, sino también poner de relieve los resultados de una política y un modelo de movilidad que han conducido, hoy en día, a la supremacía del automóvil privado como principal medio de transporte de mercancías y viajeros no sólo en las grandes ciudades, sino también en las zonas del interior, con todas las consecuencias relacionadas con el tráfico y la contaminación atmosférica.

ARCHIVOS

Archivo Histórico Municipal Post-unificación de Colle Val d'Elsa, Carpeta Sigla V

Archivo Histórico Municipal de Siena, Archivo Agregado n.º 007.

Colección Federico Ferraboschi, www.stagniweb.it.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

Atti Parlamentari, Camera dei deputati.

Il Baluardo

Bollettino Ufficiale della Regione Toscana.

Ferrovie dello Stato. *Statistica dell'esercizio, Servizio segretariato.* Roma: Tip. Giovanni Bertero E. C., varios años.

La Martinella

Ministero dei Lavori Pubblici. *Relazione sull'esercizio delle strade ferrate italiane. R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.* Roma: Tip. Dell'Unione Cooperativa Editrice, varios años.

La Nazione

MONOGRAFÍAS

Atti della Reale Commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle Strade ferrate (1906). Roma: Tipografia della Camera dei deputati, vol. II.

Departamento de Asuntos Internos y Territoriales, *Lista de Municipios italiano en el Censo de 2021*, disponible en: dait.interno.gov.it.

Ministero delle Comunicazioni (1930). *Dati statistici relativi all'anno 1927 sulle ferrovie concesse all'industria privata, anno VIII.* Roma: Istituto Poligrafico dello Stato.

Ministero delle Comunicazioni (1937). *Dati statistici dell'anno 1934. I. Ferrovie concesse all'industria privata e tramvie extraurbane.* Roma: Istituto Poligrafico dello Stato.

Ministero delle Opere Pubbliche (1953). *Relazione della Commissione per lo studio del Piano regolatore ferroviario.* Roma: Ist. Poligrafico dello Stato.

Región de Toscana, *Comparaciones de población Censos de 1951 a 2011*, disponible en: www.regione.toscana.it.

Repubblica Italiana, Istituto Centrale di Statistica (1960). *Comuni e la loro popolazione ai censimenti dal 1861 al 1951*. Roma: ABETE.

Senado de la República (1953). *Actas Parlamentarias*. Roma: Tip. del Senato.

Società Anonima Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa (1934). *Relazioni e Bilancio dell'esercizio 1933*. Milán: Stab. Tipografico Giuseppe Casati.

BIBLIOGRAFÍA

A'Hearn, Brian y Anthony Venables (2013). "Regional disparities: Internal geography and external trade". In Gianni Toniolo (ed.). *The Oxford Handbook of the Italian economy since unification*. Oxford: Oxford University Press, pp. 599-630.

Basile, Roberto y Carlo Ciccarelli (2018). "The location of the Italian manufacturing industry, 1871-1911: A sectoral analysis". *Journal of Economic Geography*, 18:3, pp. 627-661. DOI: [10.1093/jeg/lbx033](https://doi.org/10.1093/jeg/lbx033).

Betti Carboncini, Adriano (1991). *Siena e il treno. Dalla strada ferrata centrale toscana ai giorni nostri. Ferrovie secondarie e industriali. Filovie senesi*. Cortona: Calosci.

Briano, Italo (1977). *Storia delle ferrovie in Italia*. Milán: Cavallotti.

Catoni, Giuliano (2009). *Un treno per Siena. La strada ferrata centrale toscana dal 1844 al 1865*. Siena: Betti Editrice.

Ciccarelli, Carlo y Stefano Fachin (2017). "Regional growth with spatial dependence: A case study on early Italian industrialisation". *Regional Science*, 96:4, pp. 675-695. DOI: [10.1111/pirs.12217](https://doi.org/10.1111/pirs.12217).

Ciccarelli, Carlo, Cosimo Magazzino y Edoardo Marcucci (2021). "Early development of Italian railways and industrial growth: A regional analysis". *Research in Transportation Economics*, 88. DOI: [10.1016/j.retrec.2020.100916](https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100916).

- Cini, Marco (2018). *La Toscana al crocevia della modernità. Banche e manifatture nell'Ottocento*. Bagno a Ripoli: Opificio
- Crispo, Antonio (1940). *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*. Milán: Giuffré.
- De Marco, Roberto (2009). "Trasporti e traffico nel territorio senese: analisi dei dati statistici". In Stefano Maggi (ed.). *I trasporti in Provincia di Siena e la mobilità sostenibile*. Florencia: Nerbini, pp. 67-95.
- Ferrini, Silvia y Fiorenza Spalatro (2002). "La disponibilità a pagare per la rivalorizzazione del territorio: il caso della ferrovía Colle-Poggibonsi". *Economia Pubblica*, 1.
- Felice, Emanuele (2019). "Regional income inequality in Italy in the long run (1871-2010): Patterns and determinants". In Joan Ramón Rosés y Nikolaus Wolf (eds.). *The economic development of Europe's regions. A quantitative history since 1900*. New York: Routledge, pp. 177-203.
- Giuntini, Andrea (1991). *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*. Nápoles: Edizioni Scientifiche Italiane.
- Giuntini, Andrea (2001). *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia tra '800 e '900*. Milán: Franco Angeli.
- Guerranti, Luca y Giuseppe Mantelli (2012). *L'epoca delle strade ferrate. Un treno per Colle: Strada ferrata Poggibonsi-Colle Val d'Elsa nel 125° anno dalla costruzione 29 marzo 1885-29 marzo 2010*. Poggibonsi: Associazione Storica Poggibonsese y Nencini Editore.
- Maggi Stefano (2001). *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*. Bologna: Il Mulino.
- Maggi Stefano y Giovani Annalisa (2005). *Muoversi in Toscana. ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*. Bologna: Il Mulino.
- Maggi Stefano (2012). *Le ferrovie*. Bologna: Il Mulino.

- Maggi Stefano (2019). "Evoluzione del servizio di trasporto merci per ferrovia". *Trasporti & Cultura*, 52, pp. 14-20.
- Maggi Stefano (2020). *The Italian Railways 1839-2019*. Bologna: Il Mulino.
- Maggi Stefano (2024). *La rotaia e il treno. Due secoli di sviluppo*. Pisa: Pacini.
- Migliorini, Claudio y S. Ferrini (2005). "Considerazioni economiche sul recupero in chiave turistico-ambientale delle ferrovie chiuse al traffico. Il metodo della valutazione contingente applicato alla Poggibonsi-Colle Val d'Elsa". *Ingegneria Ferroviaria*, 60:2, pp. 147-155.
- Migliorini, Claudio y Gabriele Migliorini (2017). *In treno a Colle Val d'Elsa... e altri borghi della Via Francigena*. Florencia: Edizioni Pegaso.
- Mori, Giorgio (1957). *La Valdelsa dal 1848 al 1900: Sviluppo economico, movimenti sociali e lotta política*. Milán: Feltrinelli.
- Mori, Giorgio (1979). "L'Industria a Colle fra '700 e '900". In *Conferenze in occasione del VII centenario della battaglia di Colle (1269-1969)*. Castelfiorentino: Società Storica della Valdelsa, pp. 68-86.
- Paolini, Federico (2007). *Storia sociale dell'automobile in Italia*. Roma: Carocci.
- Parri, Francesco (1998). "Industrie, Ferrovie e Gore". In Associazione culturale Mino Maccari (ed.). *Colle di Val d'Elsa negli anni di Mino Maccari*. Poggibonsi: Lalli Editore.
- Parri, Francesco (2003). *Industria e artigianato a Colle di Val d'Elsa tra la seconda metà dell'Ottocento ed i primi decenni del Novecento*. Colle di Val d'Elsa: Boccacci.
- Pavese, Claudio (2000). "Il ruolo delle ferrovie nello sviluppo economico italiano". In *L'Archivio Storico delle Ferrovie dello Stato, Actas de la Conferencia (Florencia, 24 de septiembre de 1999)*. Roma: Ferrovie dello Stato, pp. 28-33.

- Pinto, Giuliano y Lorenzo Del Panta (2007). “L’Evoluzione demografica (Secoli XIV-XX)”. In Italo Moretti y Simonetta Soldani (eds.). *I centri della Valdelsa dal Medioevo ad oggi*. Castelfiorentino: Edizioni Polistampa, pp. 89-97.
- Scardozi, Mirella (2007). “La rete degli scambi nella Valdelsa di primo Ottocento”. En Italo Moretti y Simonetta Soldani (eds.). *I centri della Valdelsa dal Medioevo ad oggi*. Castelfiorentino: Edizioni Polistampa, Castelfiorentino, pp. 153-179.
- Tajani, Filippo (1939). *Storia delle ferrovie italiane A cento anni dall’apertura della prima línea*. Milán: Garzanti.
- Tebaldi, Mauro (1999). *La politica dei trasporti*. Bologna: Il Mulino.
- Urso, Tommaso (1964). “Contributo alla storia delle ferrovie toscane. I progetti per le linee Pontedera-Saline-Colle Val d’Elsa”. *Miscellanea Storica della Valdelsa*, 70:2, pp. 91-122.
- Zappulli, Cesare (1951). “La «Politica» dell’automobile”. *Il Mondo*, 17, 28 de abril, p. 5.