

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VIII. Jóvenes investigadores

Ferrocarriles secundarios y políticas de abandono: una comparación Italia-España (1945-1970)

LEANDRO STACCHINI

Universidad de Siena y Florentia

Leandro.stacchini@unifi.it

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: Entre 1945 y 1970, tanto Italia como España emprendieron profundas reformas de sus sistemas nacionales de transporte. En ambos casos, los esfuerzos de modernización se centraron en el fortalecimiento de los corredores ferroviarios principales y en la expansión de la movilidad por carretera, mientras que las líneas ferroviarias secundarias —a menudo el único medio de acceso para las zonas periféricas— fueron progresivamente desmanteladas, descuidadas o sustituidas por servicios de autobús. Este trabajo propone una comparación histórica de las políticas de cierre que afectaron a estas líneas menores y de sus efectos sobre la desigualdad territorial en ambos países. A partir del análisis de fuentes institucionales y estadísticas, se destaca cómo la supresión de estas infraestructuras golpeó de forma desproporcionada a regiones ya frágiles desde el punto de vista económico y estructural, fomentando procesos de aislamiento, despoblación y declive de las economías locales. El análisis también aborda las dinámicas políticas y administrativas que acompañaron estas transformaciones y la creciente subordinación del transporte ferroviario a criterios de rentabilidad económica. En este marco, la reflexión histórica pretende contribuir a un debate más amplio sobre el papel de las infraestructuras como vectores de cohesión o de desigualdad. Se sostiene que las decisiones tomadas durante una etapa de expansión económica posbélica dejaron huellas duraderas en el tejido socio-territorial de Italia y España.

Keywords: Ferrocarriles secundarios, política de cierre, política de transportes, comparación, modernización selectiva

INTRODUCCIÓN

El periodo comprendido entre 1945 y 1970 representó una fase crucial para la redefinición de los sistemas de transporte europeos. Tras la Segunda Guerra Mundial, Italia y España se encontraron con redes ferroviarias devastadas por los conflictos o deterioradas por décadas de

escaso mantenimiento. Sin embargo, el proceso de reconstrucción no consistió en una simple restauración de lo existente, sino en una selección que condujo a la progresiva marginación de la red secundaria¹ en favor de los grandes corredores nacionales y la motorización por carretera. Tras las crisis y las políticas aplicadas durante el periodo entre las dos guerras mundiales, fueron la Guerra Civil (1936-1939) y la Guerra Mundial las que dieron el golpe de gracia a los ferrocarriles secundarios. La primera infligió daños devastadores al material rodante y a las infraestructuras de la península ibérica². En Italia, en cambio, los daños se debieron a los bombardeos aliados y al sabotaje de las fuerzas alemanas en retirada, que provocaron la destrucción de unos 7 000 km de vías férreas, 4 500 puentes y 64 km de túneles³. Estos problemas, naturalmente, también agravaron sus ya existentes déficits presupuestarios y dejaron a las empresas operativas en condiciones desastrosas⁴. En los años siguientes, el número de automóviles y de transportes por carretera aumentó considerablemente, superando definitivamente al ferrocarril y dando lugar, a mediados de los años 50, a lo que se denominó «motorización masiva». Al mismo tiempo, se aplicaron diversas políticas con respecto a las líneas secundarias en toda Europa. En el contexto británico, por ejemplo, la creación de la Comisión Británica de Transportes en 1949 trazó una orientación política precisa destinada a racionalizar la red. Este organismo recibió el mandato explícito de proceder al desmantelamiento de las «ramas secas», lo que supuso la supresión de unos 5340 km de líneas ferroviarias antes de que terminara la década. A pesar de la aprobación del Plan de Modernización de 1955, la sostenibilidad de las líneas secundarias siguió siendo objeto de un riguroso escrutinio técnico-económico. Esta tendencia culminó, a principios de los años sesenta, en la formulación de un plan orgánico de reestructuración de *British Railways*. El proyecto proponía una reducción radical de la

¹ En este artículo, el término «ferrocarril secundario» hace referencia a todas aquellas líneas ferroviarias complementarias a la red principal cuyo objetivo principal era conectar zonas interiores, instalaciones industriales y centros turísticos con las ciudades más importantes o con las líneas principales. Sin embargo, esta categoría no tiene una definición legislativa fija y unívoca, sino que evoluciona a través de normativas cambiantes y, en ocasiones, tardías. Sobre estos temas: Crispo (1940); Taczanowski (2012), 125-138.

² Sobre las destrucciones y sus efectos, véase: Cayón García(2008), 601-652; García Lozano (2019), 50-80.

³ Maggi (2012), 162-163.

⁴ Archivos Centrales del Estado (en adelante ACS), IRI 1933-2002, STU 1933-1997, carpeta 15, FENIT, octubre de 1946.

infraestructura, con el recorte de otros 9 700 km de vías, principalmente en las redes locales y con poco tráfico⁵. En Francia, por el contrario, el sistema ferroviario secundario fue objeto de una reducción progresiva, continuando una tendencia de desmantelamiento ya ampliamente iniciada en el período de entreguerras. El principal factor crítico para la supervivencia de estas líneas fue la competencia intermodal ejercida por el transporte por carretera, además de por la red ferroviaria principal; el desarrollo del sector del automóvil se benefició sistemáticamente de una orientación preferencial en las decisiones estratégicas y en los programas de inversión estatales. En 1952 se produjo un momento de ruptura paradigmática, cuando el transporte ferroviario fue oficialmente degradado a medio de transporte obsoleto, lo que determinó la decisión de canalizar los flujos de capital prioritariamente hacia la industria automovilística. A pesar de una expansión parcial de la red debido a la reconstrucción de la posguerra, se produjo una drástica racionalización de las líneas secundarias. Este proceso de «poda» infraestructural provocó una reducción global de la red de unos 30 000 km entre 1930 y 1970⁶. Dada esta situación en Inglaterra y Francia, ¿qué ocurría al mismo tiempo con las líneas secundarias italianas y españolas? En estos dos países también comenzaron a cerrarse por las mismas razones: déficits presupuestarios constantes y falta de consideración política. De hecho, mientras los esfuerzos políticos no lograban establecer una política de transporte equilibrada y el número de automóviles y kilómetros de carreteras aumentaba, la red ferroviaria secundaria seguía reduciéndose, lo que contribuía a crear consecuencias en los territorios y sus poblaciones, como el aislamiento y problemas económicos, sociales y medioambientales. Este artículo pretende examinar, de forma comparativa y utilizando fuentes institucionales, estadísticas y empresariales, las políticas adoptadas en el periodo 1945-1970 en Italia y España y sus efectos sobre los ferrocarriles secundarios, investigados no solo como infraestructuras técnicas, sino como indicadores de la capacidad del Estado para gobernar la periferia e integrar —o excluir— a las comunidades locales del proceso de modernización nacional. Además, una parte del análisis se dedica a las consecuencias derivadas de su supresión en las

⁵ British Railways Board (1963); Crompton (2007), 57-71; Irving (1993), 27-45; White (1986).

⁶ Beyer (2021); Caron (2007), 45-53; Wolkowitsch (2002), 9-21.

zonas interiores, ya frágiles desde el punto de vista económico y estructural, desde el punto de vista de los procesos de aislamiento, despoblación y declive de las economías locales.

1. LA RECONSTRUCCIÓN TRAS LA GUERRA: UNA MODERNIZACIÓN FALLIDA (1945-1950)

En Italia, la reconstrucción ferroviaria entre 1945 y 1949 se llevó a cabo siguiendo un enfoque conservador que privilegiaba la restauración material de lo existente frente a una reforma orgánica del sistema. A pesar de la creación de una Comisión para el Plan Regulador Ferroviario⁷, la precariedad económica llevó al Estado a adoptar un principio definido como «como estaba y donde estaba», limitando al mínimo las innovaciones tecnológicas⁸. Los debates de la época revelan una importante divergencia entre la realidad operativa y la percepción política, que descuidó varios factores cruciales:

- **Capacidad de carga y ocupación:** en 1940, las líneas secundarias (concesionadas y tranvías) transportaban alrededor de dos mil millones de pasajeros y 14,5 millones de toneladas de mercancías, volúmenes comparables a los de los Ferrocarriles del Estado. Además, sus empresas daban trabajo a un total de unos 70 000 empleados⁹.
- **Competencia:** mientras que la Comisión no publicó sus estudios hasta 1953, el transporte por carretera —liberalizado y subvencionado— ya había erosionado la centralidad del ferrocarril¹⁰. Entre 1939 y 1949, el tráfico de pasajeros en autobús se multiplicó por catorce (de 472 a 6 500 millones de pasajeros-km), frente al estancamiento de los ferrocarriles concesionados.

⁷ Esta comisión concluyó su trabajo en 1953, considerando que el transporte ferroviario representaba el principal medio de transporte interno para Italia. Ministerio de Obras Públicas (1953).

⁸ ACS, IRI, STU 1933-1997, carpeta 623, Ferrocarriles Estatales, 20. Sobre este tema, véase también: Maggi (2020), 191 y siguientes.

⁹ ACS, IRI, STU 1933-1997, carpeta 15, FENIT 1946, 5-6 y 9.

¹⁰ El coste estimado para la reconstrucción de las vías férreas privadas (13 000 millones de liras) se consideró insostenible, lo que llevó a la decisión política de no restaurar las líneas consideradas «de escaso tráfico».

- **Desmantelamientos:** Ya en 1948, muchos ferrocarriles, como el Adria-Ariano Polesine, el Follonica-Massa Marittima, el Orbetello-Porto Santo Stefano, la Chieti-Chieti estación o la Pescolanciano-Agnone permanecieron cerradas sin ser reconstruidas, a pesar de las protestas de la población y las autoridades locales, lo que generó numerosas consecuencias en los territorios tanto desde el punto de vista social como económico, como el cese de algunas actividades económicas y el consiguiente aumento del desempleo o el aislamiento de la zona y su población con respecto a las vías de transporte¹¹.

En 1948 se intentó, con la ley 1449, conceder subvenciones suplementarias a las empresas de transporte público¹², pero sin un plan orgánico:

«[...] era previsible una competencia ruinosa entre el transporte por carretera y el ferroviario. En ocasiones, esta competencia se ha abordado mediante la imposición de impuestos. Sin embargo, estas medidas, lejos de resolver los problemas, simplemente han desplazado el tráfico hacia métodos de transporte menos económicos. Esto ha acabado perjudicando a la economía en su conjunto»¹³.

La política italiana en materia de transportes de este periodo se desarrolló sin una planificación concreta. Las diferentes redes evolucionaron de forma independiente, sin ninguna interacción, incluso dentro de los mismos territorios. Esto se debió también a la convicción, muy extendida en el mundo político, de que las infraestructuras no influían en el desarrollo económico¹⁴. Otra prueba de ello fue la fragmentación entre el Ministerio de Obras Públicas (carreteras) y el recién creado Ministerio de Transportes (ferrocarriles y sector aéreo), que favoreció una competencia intermodal destructiva y relegó a las líneas secundarias a un papel de déficit crónico, preludio de la definitiva temporada que se denominó «ramas secas».

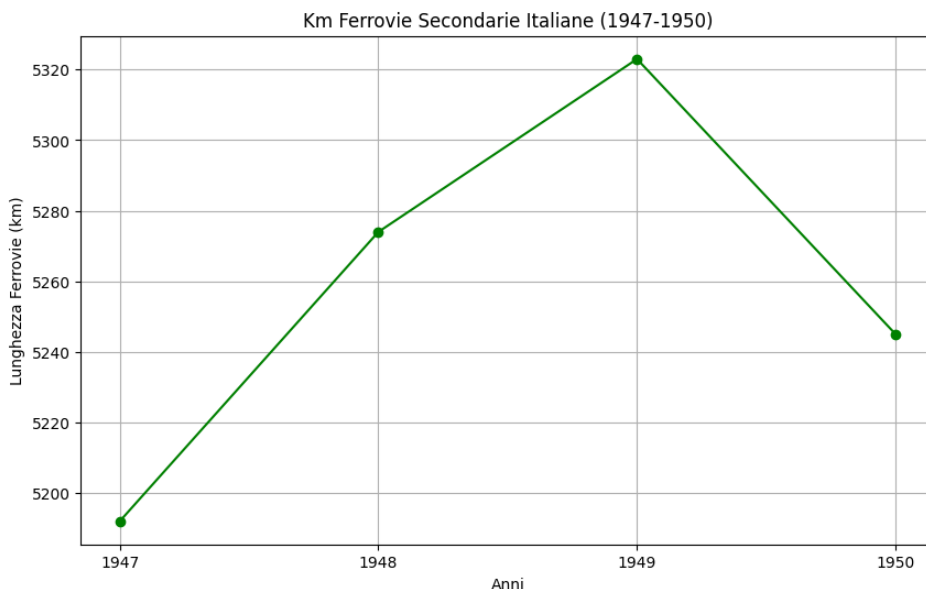
¹¹ Sobre este tema: Stacchini (2024), 485-500; Stacchini (2025), 1-21.

¹² Senado de la República, Actas Parlamentarias, II Legislatura, n. 20-A, *Informe de la Séptima Comisión Permanente sobre el proyecto de ley presentado por el ministro de Hacienda de acuerdo con el ministro de Presupuesto en la sesión del 19 de agosto de 1953*, Tip. del Senado, Roma, 1953, 9.

¹³ Traducción del autor. ACS, IRI, STU 1933-1997, carpeta 15, Carta n.º 1874.

¹⁴ Paolini (2007), 43

Figura 1: Kilómetros totales de ferrocarriles secundarios en Italia, 1947-1950



Fuente: Elaboración del autor: ISTAT (1968), 89.

La figura 1 refleja la competencia favorecida por la fragmentación ministerial. Si en 1947 la red secundaria contaba con 5192 km, el esfuerzo de reconstrucción tras la guerra elevó la cifra a 5323 km en 1949. Sin embargo, este aumento no fue señal de una modernización orgánica, sino el último suspiro del modelo del siglo XIX. Dadas las ineficiencias y las decisiones tomadas en esos años, ya en 1950 la red se redujo a 5245 km, lo que supuso un descenso que demuestra cómo la reconstrucción material se vio frustrada por la erosión del tráfico. Mientras el Estado gastaba en la reconstrucción de estas vías férreas, el transporte por carretera, libre de las limitaciones del trazado, hacía que las nuevas-vejas vías quedaran obsoletas. El paso de 5323 km a 5245 km en un solo año fue un indicador de la política de transportes que se estaba aplicando, que se inclinaba hacia el cierre de tramos como el Adria-Ariano Polesine o el Pescolanciano-Agnone. En lo que respecta a España, durante la Segunda Guerra Mundial, el sistema ferroviario se encontraba en una situación especialmente compleja, tanto a nivel económico como organizativo, debido a los daños

causados por la Guerra Civil y a las políticas adoptadas a partir de 1929¹⁵. La reconstrucción posbélica se gestionó mediante una organización autárquica del sistema de transportes, caracterizada por una estructura piramidal rígida pero burocráticamente fragmentada. En la cúspide, la Presidencia del Gobierno coordinaba una pluralidad de organismos (Delegación para la Organización del Transporte, Comisaría para el Material Ferroviario y Consejo Superior de Ferrocarriles - JSF) con el objetivo declarado de eliminar la competencia y la tarea de regular el transporte, sobre todo mediante el control de la distribución de las materias primas¹⁶. Sin embargo, esta intención política generó un profundo dualismo infraestructural. Mientras que la red de vía ancha fue nacionalizada en 1941 con la creación de la RENFE, la red secundaria, que representaba alrededor del 29,1 % de la extensión total, quedó en un limbo administrativo¹⁷. El Estado intervino a través del organismo Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) solo de forma subsidiaria, absorbiendo las líneas al vencimiento de las concesiones o en caso de abandono por parte de los privados. Entre 1941 y 1942, EFE llegó a gestionar 19 líneas por unos 850 km.

¹⁵ Muñoz Rubio (2012), 122.

¹⁶ Muñoz Rubio (1999), 751-752.

¹⁷ Muñoz Rubio (2013), 321.

Tabla 1: Ferrocarriles gestionados por EFE desde 1941-42

Ferrocarriles	Km
Vasco-Navarro	139
Castro Urdiales-Traslaviña	33
Madrid-Almorox	74
Cartagena-Los Blancos	35
Amorabieta-Guernica-Pedernales	25
Granada a Sierra Nevada	18
Málaga-Fuengirola	21
Onda-Grao de Castellón	39
Valdepeñas-Puertollano	76
Tranvías de Linares	19
Ferrocarril de La Loma	29
Calahorra-Arnedillo	32
Madrid-Colmenar Viejo	23
Flassá-Gerona-Bañolas	64
Buitrón-San Juan Del Puerto	78
Carcagente-Denia	66
Tudela-Tarazona	22
Matadero-Leganés	10
Manresa-Berga	47
Total	850

Fuente: Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memorias 1939-1964*, Biblioteca Museo del Ferrocarril de Madrid, ubicación I18.

La ubicación de estas vías férreas se vio condicionada por una doble disfunción estructural: por un lado, la ineficiencia sistémica del sector ferroviario nacional y, por otro, la fragilidad gestional de las empresas individuales. Estas dificultades se cristalizaron en barreras casi insuperables para el desarrollo de las líneas secundarias, junto con las frágiles bases económicas del Estado, penalizadas por una escasez crónica de capital interno, la ausencia de flujos financieros extranjeros y una marcada debilidad del ahorro nacional¹⁸. A diferencia de Italia, en España se intentó proteger el transporte ferroviario introduciendo algunos instrumentos fiscales y normativos que, sin embargo, resultaron ineficaces:

- **Las Leyes de Coordinación (1947)**: introdujeron un canon pagado por los servicios de automovilismo para compensar a los ferrocarriles por la competencia sufrida, junto con una preferencia a favor del medio ferroviario para el ejercicio de las concesiones¹⁹. A pesar de las más de 5300 solicitudes presentadas, el impacto económico fue insignificante.
- **La Ley de 21 de abril de 1949**: Representó el intento más orgánico de apoyar la vía estrecha mediante subvenciones y prórrogas de las concesiones²⁰. Sin embargo, la falta de procedimientos estandarizados y la escasez de fondos asignados frustraron la intervención.

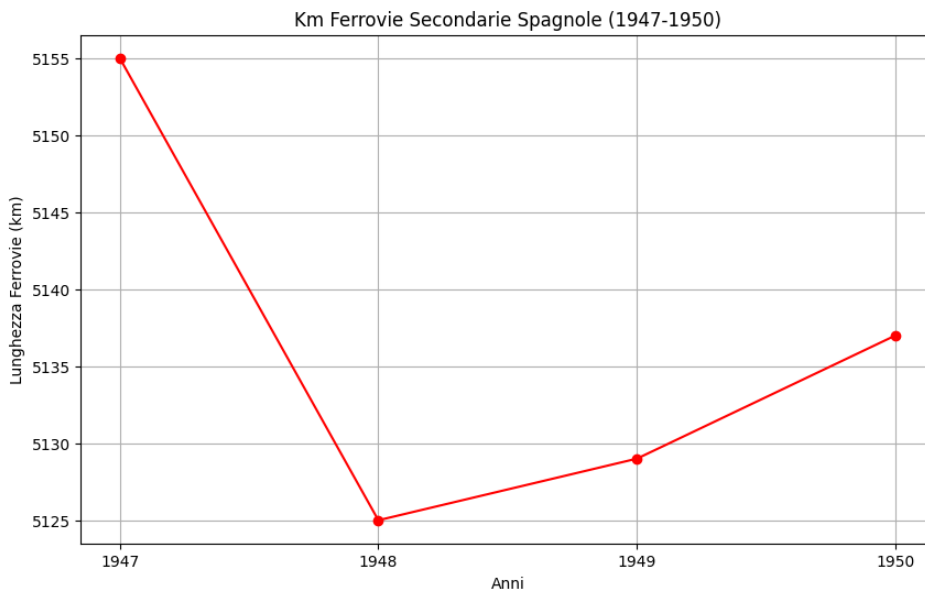
La ineficacia de las estrategias legislativas y las estructuras organizativas descritas anteriormente se ve confirmada por el análisis cuantitativo de la red en funcionamiento. Aunque las medidas adoptadas en este periodo intentaban apuntalar un sistema en crisis, las curvas kilométricas de los dos países revelaron trayectorias divergentes que anticiparon lo que se define como la temporada de las «ramas secas».

¹⁸ Muñoz Rubio (1999), p. 313.

¹⁹ Ministerio de Obras Públicas (1948).

²⁰ *Fomento de las ampliaciones y mejoras de los ferrocarriles de vía estrecha y ordenación de los auxilios a los de explotación deficitaria*, Diario de las Sesiones de Cortes, Congreso de los Diputados, n. 296, 7 de abril de 1949, Imprenta del Congreso de los Diputados, Madrid, 1949, 5307.

Figura 2: Kilómetros totales de ferrocarriles secundarios en España, 1947-1950



Fuente: Elaboración del autor: Carreras y Tafunell (2005), 533 y 553.

En la península ibérica se produjo un aumento del kilometraje de las líneas secundarias a partir de 1948, pero fue casi insignificante y consecuencia del drástico descenso de los años anteriores. La situación de la vía estrecha se mantuvo prácticamente inmóvil, oscilando entre los 5155 km de 1947 y los 5137 km de 1950. Este ligero incremento no debe interpretarse como una señal de buena salud o de una mejor planificación que en Italia, sino como una hibernación infraestructural. Como se ha señalado, la fragilidad de la gestión y la escasez crónica de capital interno impedían cualquier expansión, pero la falta de alternativas sólidas por carretera obligó al Estado a mantener en funcionamiento líneas deficitarias, como la de Villaodrid-Ribadeo. La Ley de 1949 heredó un sistema bloqueado: los 5137 km de 1950 eran el retrato de una España que conservaba estas líneas no por elección estratégica, sino por las dificultades de la transición. En conclusión, Italia, integrada en el bloque occidental y encaminada hacia una economía de mercado, vio cómo su red secundaria fluctuaba bajo el impulso de la motorización, perdiendo kilómetros valiosos por la incapacidad de los nuevos ministerios para coordinar el ferrocarril y el transporte por carretera²¹. España, por su parte, intentó preservar la

²¹ En la península italiana, el número de automóviles presentes en el territorio pasó de 149 649 en 1946 a 425 283 en 1951. *Series históricas sobre el desarrollo de la motorización*

extensión de la red de vía estrecha, pero a costa de una parálisis tecnológica y del aumento, también aquí importante, del transporte por carretera²². Si en Italia la «modernización fallida» se manifestó con una reconstrucción frenética e inestable, en España se tradujo en una supervivencia estática en la que las vías permanecieron en su sitio, pero el servicio decayó progresivamente por la falta de inversiones extranjeras y de ahorro nacional. El quinquenio 1945-1950 se cerró, por tanto, con una paradoja geográfica. Sin embargo, ambos sistemas estaban acumulando una «deuda» que estallaría en los años sesenta: en Italia, con la masacre de las «ramas secas», y en España, con el paso de la EFE a la FEVE, que descubriría que la estabilidad kilométrica de los años cuarenta no había sido más que el preludio de un desmantelamiento aún más radical y traumático para los territorios.

2. LA BRECHA INFRAESTRUCTURAL: COMPETENCIA ENTRE CARRETERA Y FERROCARRIL EN LAS DOS PENÍNSULAS (1950-1960)

La década de 1950-1960 representó un momento de transformación radical para el sistema de transporte en las dos penínsulas mediterráneas, marcado por una «brecha infraestructural»: un período en el que, mientras la red viaria recibía inversiones masivas, los ferrocarriles secundarios sufrían un inexorable declive²³. Este fenómeno no fue casual, sino el resultado de decisiones políticas, legislativas y sociales precisas que privilegiaron la motorización privada en detrimento del transporte público ferroviario. En Italia, el final de la reconstrucción posbélica, alrededor de 1952, marcó el paso de una política de restauración de las infraestructuras a otra de expansión de la movilidad individual²⁴. El eje legislativo de este periodo fue la Ley 1221 de 1952, que, aunque nació con la intención de modernizar las líneas concesionadas a la industria privada, introdujo criterios de

y la siniestralidad vial en Italia en los años 1921-2011, ACI, <https://www.aci.it/laci/studio-ricerche/dati-e-statistiche/veicoli-e-mobilita.html>.

²² En la península ibérica, el número total de automóviles pasó de 127 061 en 1946 a 193 927 en 1950. De Arespacochaga (1960), 138.

²³ La red ferroviaria secundaria italiana alcanzó su máxima extensión en los años cincuenta, pero a partir de ese momento se empezaron a eliminar las que se denominaban «ramas secas». Se fueron retirando progresivamente 2100 km de líneas, sobre todo entre las concesionadas. Maggi (2002), 8.

²⁴ Sobre el tema: Maggi (2021).

«rentabilidad» que facilitaron la política de cierres²⁵. Muchas líneas fueron consideradas antieconómicas y sustituidas por servicios de automóvil, considerados más ágiles y menos costosos para el erario²⁶. Esta visión se vio alimentada por el éxito de la motorización masiva, simbolizada por el lanzamiento del Fiat 600 en 1955, que convirtió al automóvil en el principal vector de la modernidad. El desequilibrio en las inversiones se hizo evidente: los fondos destinados a las carreteras fueron, en promedio, cinco veces superiores a los reservados para los ferrocarriles²⁷. En consecuencia, entre 1955 y 1972, la red ferroviaria secundaria se redujo drásticamente, pasando de unos 5323 km a 3937 km. Incluso las líneas que presentaban un volumen de tráfico de pasajeros en aumento, como la Pisa-Tirrenia-Livorno, fueron sacrificadas en nombre de una modernización que identificaba el progreso únicamente con la carretera²⁸. La coordinación entre el ferrocarril y el transporte por carretera siguió siendo un objetivo meramente teórico, mientras que, en la práctica, el transporte por carretera captaba la mayor parte de los nuevos flujos de tráfico generados por el desarrollo económico.

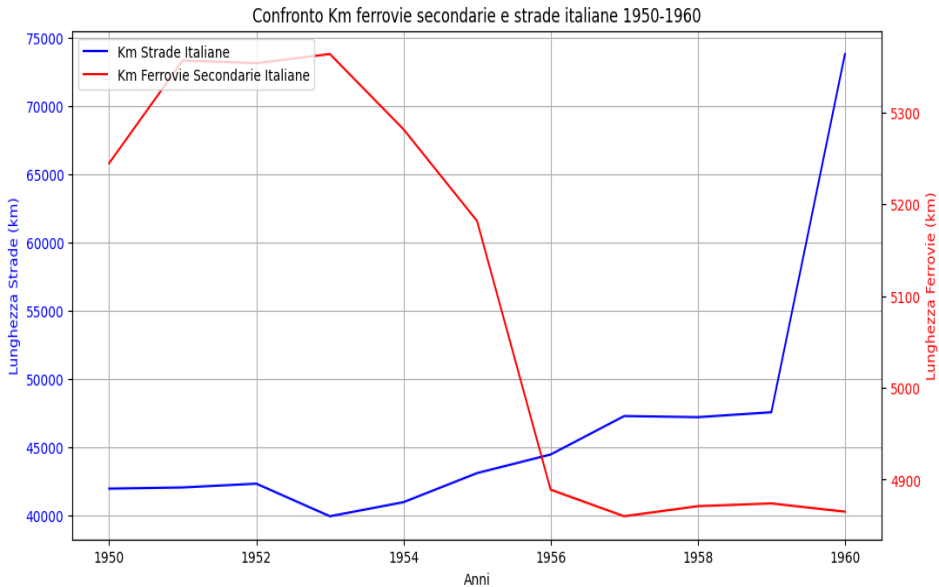
²⁵ Guazzanti (1951), 6.

²⁶ Stacchini (2025), 12.

²⁷ Dal Zotto y Nannei (1967), 13-14.

²⁸ De hecho, entre 1950 y 1971, la red viaria pasó de 168 000 km a unos 286 500 km. Leuzzi (1974), 95-96

Figura 3: Comparación entre kilómetros de ferrocarriles secundarios y carreteras provinciales en Italia, 1950-1960.



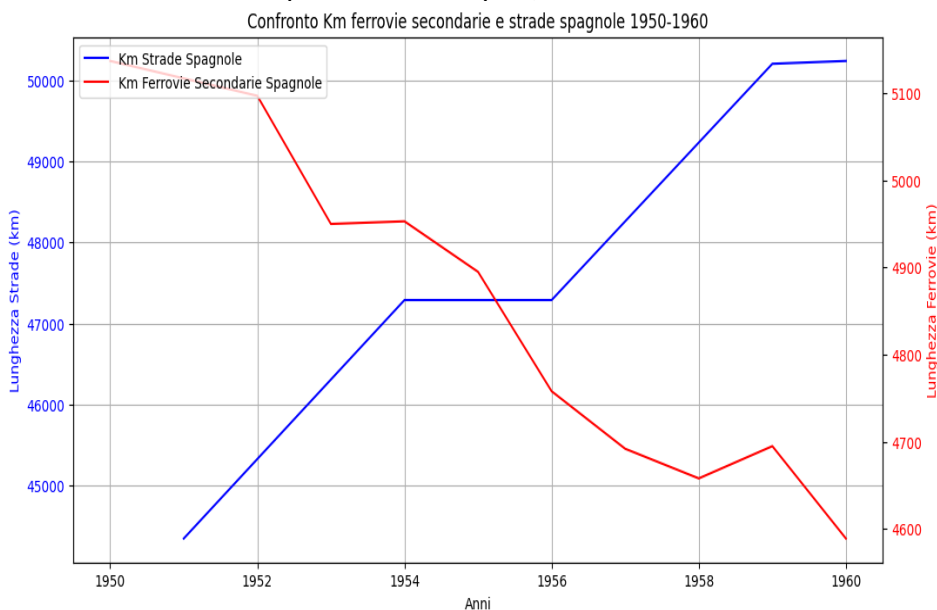
Fuente: Elaboración del autor: ISTAT (1968), 89.

Este cambio de tendencia se ve confirmado por la evolución de las infraestructuras entre 1950 y 1960 que se muestra en la figura 3. Al observar los datos estadísticos del período, se aprecia que la red viaria italiana experimentó un crecimiento exponencial, pasando de unos 42 000 km en 1950 a un máximo de casi 74 000 km en 1960, con una importante aceleración precisamente en el último año de la década. Por el contrario, la parábola de las vías férreas secundarias describe el declive de un modelo: tras un ligero aumento inicial, en 1953 la red comienza una contracción vertical. El colapso más notable se produjo entre 1955 y 1957, coincidiendo con la aplicación más severa de la política de «ramas secas», lo que llevó la extensión de las vías secundarias por debajo del umbral de los 4900 km en 1956. Este cruce de líneas —una en ascenso vertical, la otra en constante retroceso— sintetiza visualmente el paso del testigo entre el tren y el automóvil como motor de la nación. En España, el sistema ferroviario experimentó una dinámica similar, aunque influida por el paso de la autarquía al periodo del desarrollismo²⁹. La Ley de 1953 intentó

²⁹ Tortella y Nunez (2011), 463.

financiar el sector, pero resultó insuficiente: alrededor del 95 % de los fondos se destinó al material rodante, descuidando la modernización de trazados a menudo lentos y tortuosos³⁰. La competencia con la carretera se volvió insostenible; el automóvil se consideró el verdadero motor del desarrollo económico³¹. La Ley de modernización de las carreteras de esos años aceleró la mejora de la red viaria, lo que hizo que los ferrocarriles secundarios fueran cada vez menos competitivos³². Ante los déficits crónicos, la entidad estatal EFE (FEVE desde 1965) acabó actuando como un contenedor de líneas destinadas al cierre. En regiones como Galicia, por ejemplo, este proceso condujo a una marginación persistente y al despoblamiento de las zonas interiores. En general, la ausencia de una verdadera coordinación intermodal permitió una superposición antieconómica de los servicios que decretó el fin de la capilaridad ferroviaria del siglo XIX.

Figura 4: Comparación entre kilómetros de ferrocarriles secundarios y carreteras provinciales en España, 1950-1960



³⁰ *Ferrocarriles de vía estrecha. Ley de 17 de julio de 1953*, Archivo Histórico Ferroviario Fundación de los Ferrocarriles Españoles (en adelante AHFFFE), Expediente G-0127-0001.

³¹ Luis García Ruiz (2001), 138.

³² Luis Escario (1953), 86.

Fonte: Elaboración del autor: Carreras y Tafunell (2005), 533 e 553.

También en la península ibérica, los datos estadísticos de 1950-1960 confirman una dinámica de divergencia infraestructural totalmente análoga a la italiana, aunque con ritmos y fluctuaciones propios. La figura 4 muestra cómo la red viaria experimentó un crecimiento constante, superando los 50 000 km en 1959. Es especialmente relevante la aceleración entre 1956 y 1959, que coincidió con el abandono progresivo de las políticas autárquicas en favor de una mayor apertura económica. Por el contrario, la red ferroviaria secundaria española sufrió una contracción significativa y fragmentada. Inicialmente, la red contaba con una extensión de más de 5100 km, pero ya entre 1952 y 1953 se registró un brusco descenso que la llevó por debajo de los 4950 km. El declive se reanudó a partir de 1954: la «brecha» se amplió drásticamente y la red ferroviaria descendió hasta alcanzar su mínimo histórico de la década en 1960, situándose en 4600 km. Esta tendencia demuestra la ineficacia de los planes de los años cincuenta, que no lograron frenar el desmantelamiento de las vías ante un sistema viario que, año tras año, ganaba terreno y kilómetros.

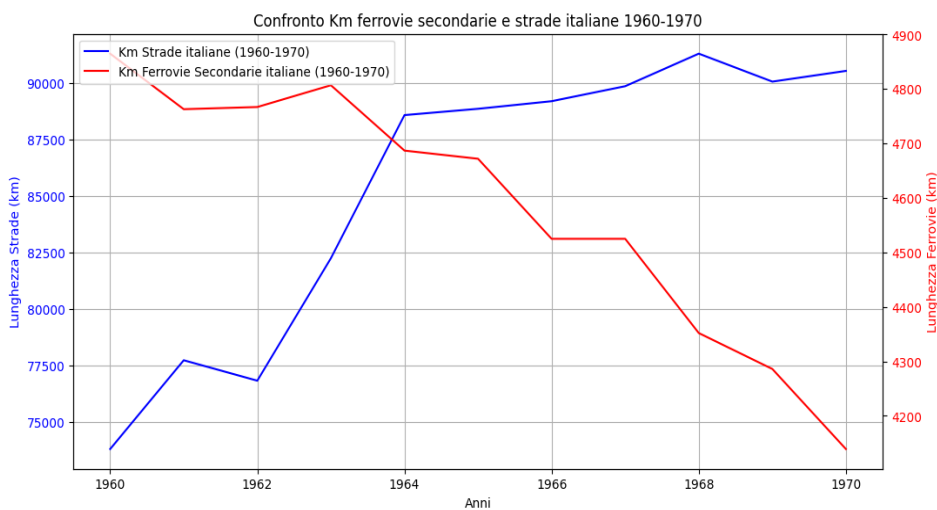
3. EL TRIUNFO DEL CAUCHO: LA AMPLIACIÓN DEFINITIVA DE LA BRECHA (1960-1970)

La década de 1960-1970 supuso la consolidación definitiva de la motorización masiva, lo que llevó a una divergencia extrema en la «brecha infraestructural» que condenó a gran parte de las redes secundarias de ambas penínsulas a la marginalidad o al abandono. En Italia, los años sesenta consolidaron el primado del transporte por carretera. Si observamos la figura 5, vemos cómo la red provincial de carreteras experimentó una expansión vertiginosa, pasando de unos 74 000 km en 1960 a más de 90 000 km en 1970. Por el contrario, las vías férreas secundarias sufrieron una nueva y drástica reducción: su extensión pasó de unos 4860 km a poco más de 4100 km en el mismo periodo. Este declive se vio alimentado por la continuación de la «política de ramas secas», que llevó a la supresión de unos 2100 km de líneas concesionadas frente a solo 600 km de la red FS³³. A pesar de los intentos de saneamiento financiero

³³ Maggi (2012), 175.

promovidos por la «Comisión Longo» en 1960³⁴ y la posterior Ley 211 de 1962, el enfoque siguió orientado al recorte de los tramos antieconómicos en lugar de a su modernización tecnológica³⁵. Solo a finales de los años sesenta, con la inminente creación de las regiones, comenzó a surgir un debate crítico que reconocía el valor social y territorial de estas líneas, sentando las bases para los primeros y difíciles intentos de recuperación de los años setenta.

Figura 5: Comparación entre kilómetros de ferrocarriles secundarios y carreteras provinciales en Italia, 1960-1970.



Fuente: Elaboración del autor: ISTAT (1968), 89.

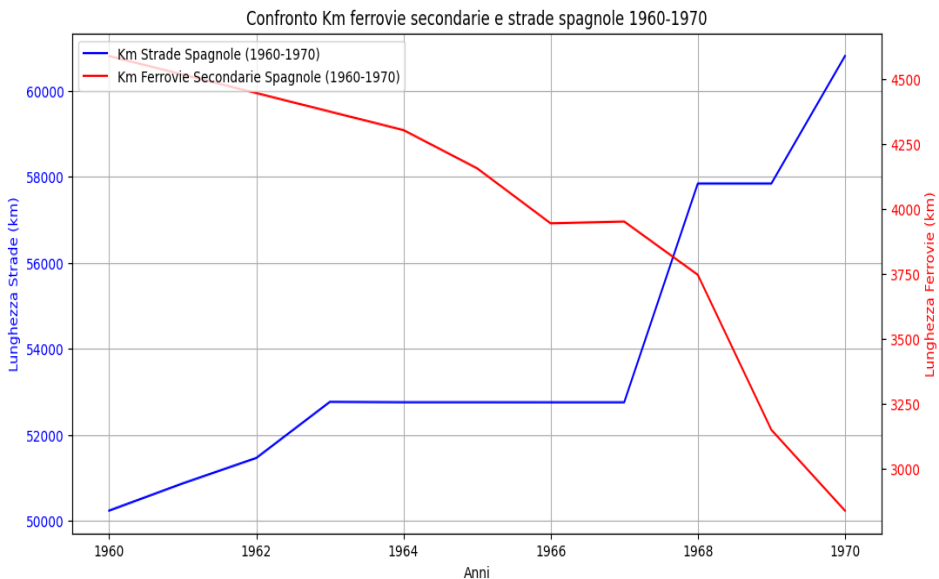
En España, la década estuvo marcada por el paso a la política del desarrollismo, que aceleró el desmantelamiento sistemático de las líneas. Los datos gráficos muestran un crecimiento de la red viaria de 50 200 km en 1960 a unos 61 000 km en 1970, con un salto especialmente notable entre 1967 y 1968. Por el contrario, la red secundaria sufrió un auténtico

³⁴ *Ajuste presupuestario de F.S.*, en «Il Sole 24 Ore», 1 de diciembre de 1960.

³⁵ *Redimensionamiento de la red*, ACS, IRI, numeración negra, serie 7, STU, Carpeta 622; *Informe de la X Comisión Permanente, Renovación, reclasificación, modernización y potenciación de los ferrocarriles del Estado*, Actas Parlamentarias, Cámara de Diputados, III Legislatura, Tipografía de la Cámara de Diputados, Roma, 1962; *Ferrocarriles en concesión 1962*, ACS, IRI, numeración negra, serie 7, STU, Carpeta 621.

colapso, pasando de 4600 km a solo 2800 km³⁶. El eje central de esta transformación fue la creación, en 1965, del organismo público FEVE³⁷. Sin embargo, su misión no era relanzar el ferrocarril, sino alcanzar la rentabilidad económica: entre 1958 y 1975 se suprimieron nada menos que 28 líneas de vía estrecha, ya que el Estado consideraba que el ferrocarril era obsoleto en comparación con la «flexibilidad» de los autobuses y camiones³⁸. La cuota de mercado de los ferrocarriles secundarios se desplomó vertiginosamente, pasando del 25 % en 1960 a apenas el 1 % en 1975³⁹. En este contexto, las pocas líneas que sobrevivieron fueron aquellas que pudieron reconvertirse en servicios metropolitanos o turísticos. La década terminó con un sistema ferroviario menor diezmado y agotado por los déficits, a la espera de que la Constitución de 1978 abriera el camino a la transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas.

Figura 6: Comparación entre kilómetros de ferrocarriles secundarios y carreteras provinciales en España, 1960-1970.



³⁶ Torné (2014), 467.

³⁷ Munoz Rubio (2000), 44.

³⁸ Ya en 1963 solo se aceptaron 13 de los 40 planes de modernización de líneas individuales presentados. Sobre este tema: Muñoz Rubio (2006).

³⁹ Munoz Rubio (2013), 339-342.

Fuente: Elaboración del autor: Carreras y Tafunell (2005), 533 y 553.

4. DEL FERROCARRIL AL ASFALTO: EL DESTINO DE LAS ZONAS INTERIORES EN LA CRISIS DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

Tabla 2: Años de apertura y cierre de algunas líneas ferroviarias secundarias en Italia

Ferrocarriles Secundarios	Longitud (Km)	Año de apertura	Año de cierre
Chieti-Chieti Stazione	9	1905	1948
Pescolanciano-Agnone	37	1915	1948
Adria-Ariano Polesine	15	1933	1948
Follonica-Massa Marittima	26	1902	1948
Orbetello-Porto Santo Stefano	13	1913	1948
Ellera-Tavernelle	21	1953	1960
Pisa-Tirrenia-Livorno	33	1932	1960
Spoletto-Norcia	51	1926	1968
Lagonegro-Castrovillari-Spezzano	105	1931	1979

Fuente: Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memorias 1939-1964*, Biblioteca Museo del Ferrocarril de Madrid, ubicación I18.

Tabla 3: Años de apertura y cierre de algunas líneas ferroviarias secundarias en España

Ferrocarriles Secundarios	Longitud (Km)	Año de apertura	Año de cierre
Tudela-Tarazona	22	1885	1952
Palamós-Gerona-Bañolas	64	1887	1956
Onda al Grao de Castellón	39	1888	1963
Villaodrid-Ribadeo	34	1903	1964
Reus-Salou	9	1887	1966
Calahorra-Arnedillo	32	1923	1966
Tortosa-La Cava	27	1926	1967
Vigo-La Ramallosa	20	1926	1968
Villena-Alcoy-Yecla	102	1884	1969
Madrid-Almorox	74	1891	1970

Fuente: Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memorias 1939-1964, Biblioteca Museo del Ferrocarril de Madrid, ubicación I18.

El desmantelamiento de las líneas ferroviarias secundarias entre los años cincuenta y setenta no solo supuso una reducción de la red de infraestructuras, sino que también desencadenó un profundo proceso de marginación socioeconómica de las zonas del interior, transformando radicalmente la relación entre la población y el territorio⁴⁰. El fin del servicio ferroviario supuso la ruptura de los vínculos territoriales y sociales consolidados durante décadas, ya que el tren no era solo un medio de

⁴⁰ Sobre el tema: Cerasoli y Mattarocci (2019), 8746.

transporte, sino la columna vertebral de una movilidad cotidiana que unía pequeños pueblos rurales y centros productivos⁴¹. La desaparición de las vías férreas contribuyó en gran medida al proceso de contracción demográfica que se estaba produciendo en los territorios, alimentado por la emigración hacia las grandes ciudades y la transformación de animados centros agrícolas en potenciales «ciudades fantasma»⁴². Ejemplos como Massa Marittima y Volterra en Italia, o pequeños pueblos de Galicia y Cataluña, dan testimonio de cómo la ausencia del ferrocarril redujo la población local en pocas décadas, agravando el aislamiento con respecto a los grandes mercados y a servicios esenciales como escuelas y hospitales⁴³. Este declive estuvo estrechamente relacionado con la crisis de los sistemas productivos locales, en particular los relacionados con la minería y la industria textil, que habían encontrado en los ferrocarriles secundarios su principal salida logística. La supresión de los enlaces ferroviarios hizo insostenibles los costes de transporte para muchas industrias, obligándolas a cerrar o a una costosa reconversión al transporte por carretera, que a menudo resultó menos eficiente para las grandes masas de materiales pobres como el carbón y las piritas. En consecuencia, las llamadas «ciudades de escala», que surgieron y crecieron alrededor de las estaciones como centros de clasificación y procesamiento de mercancías, perdieron su función de centro neurálgico territorial y sufrieron un deterioro que dejó un legado de arqueología industrial abandonada⁴⁴. En muchos casos, la sustitución del tren por el autobús no logró compensar la pérdida, ya que las rutas por carretera resultaban a menudo más largas, tortuosas y costosas. En el plano social, el desmantelamiento impuso un modelo de movilidad forzada por carretera que afectó duramente a los sectores de la población con menores ingresos, a las personas mayores y a los estudiantes, acentuando las desigualdades en el acceso al territorio⁴⁵. La motorización masiva, si bien por un lado ofreció una nueva libertad individual, por otro generó un círculo vicioso: la disminución de los usuarios del ferrocarril justificó nuevos cierres de «ramas secas», que a su vez saturaron la red viaria aumentando la contaminación, la congestión y la siniestralidad en las zonas montañosas e interiores⁴⁶. Esta

⁴¹ Teruel García (2008), 225-226.

⁴² Bonfatti et al. (2021), 38-39.

⁴³ Sobre el tema: Stacchini (2024); Stacchini (2023).

⁴⁴ Sobre el tema: Maggi (2019), 63-96; Maggi (1999), 278-279.

⁴⁵ Giuntini (2017), 699; Ponti (2007), 22 y ss.

⁴⁶ Cerasoli y Biere Arenas (2016), 297-312.

«modernización selectiva» favoreció los grandes corredores de tráfico y las zonas urbanas, dejando el interior en una situación de dependencia del automóvil y de marginalidad funcional. Solo en las últimas décadas, la memoria colectiva y una nueva sensibilidad medioambiental han impulsado la recuperación de estas vías interrumpidas como «vías verdes» o ferrocarriles turísticos, en un intento de reactivar aquellas economías locales que el desmantelamiento había condenado al letargo⁴⁷.

CONCLUSIONES

En conclusión, la parábola de los ferrocarriles secundarios entre 1945 y 1970 en las dos penínsulas no puede interpretarse como el resultado de una simple obsolescencia técnica, sino como el resultado de una modernización selectiva fruto de decisiones legislativas y financieras precisas. Si bien en la inmediata posguerra se produjo un intento de reconstrucción para responder a la urgente necesidad de movilidad colectiva, ya en los años cincuenta se asistió a un cambio radical de paradigma: el Estado, tanto en Italia como en España, desplazó el centro de gravedad de sus intereses hacia la motorización privada y la gran red viaria. Este cambio encontró sus instrumentos operativos en las leyes de los años cincuenta. Los resultados de esta política fueron extraordinariamente similares en ambos contextos: la creación de una brecha infraestructural que condenó a las zonas interiores y periféricas a un aislamiento creciente. Mientras se modernizaban las principales rutas nacionales para dar cabida al tráfico de larga distancia, la red de ferrocarriles más pequeños se desmantelaba, contribuyendo al círculo vicioso de la despoblación y el declive de los sistemas de producción locales. En España, la creación de FEVE en 1965 no hizo más que acelerar este proceso, transformando el servicio público en una búsqueda de rentabilidad corporativa que condujo al cierre de muchas líneas. También en Italia, el triunfo del automóvil y la autopista relegó a los trenes de cercanías a la insignificancia, obligando a las regiones a depender del transporte privado. Esta investigación abre nuevas vías de investigación que merecen mayor exploración para comprender plenamente el legado de este declive. Una de ellas se centra en la historia ambiental, concretamente en la cuantificación del impacto ecológico a largo plazo de la transición forzada del ferrocarril al caucho, reconsiderando las políticas de

⁴⁷ Sobre el tema: Ravagnan y Amato (2020).

desmantelamiento a la luz de la actual crisis climática. Una segunda área es el análisis espaciotemporal mediante SIG, que permitiría cartografiar con precisión la correlación entre la desaparición de estaciones y la aparición de «pueblos fantasma» en zonas del interior. El valor del patrimonio industrial y la memoria colectiva asociados a estas líneas también queda por explorar: la reutilización turística de estas vías interrumpidas como «vías verdes» no es solo una estrategia de conservación, sino también un potencial impulsor para revitalizar las economías locales condenadas a la marginación durante décadas. En definitiva, la historia de los ferrocarriles secundarios aún nos plantea hoy el reto de la capacidad de la gobernanza de las infraestructuras para fomentar la cohesión o, por el contrario, para cristalizar las desigualdades territoriales persistentes.

BIBLIOGRAFÍA

- Beyer Antoine (2021), “Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français”, en *Geoconfluences*, noviembre, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/reseau-ferroviaire-secondaire-france> (04-03-2026).
- Bonfatti Roberto et al. (2021), “Pork, Infrastructure and Growth: Evidence from the Italian Railway Expansion”, en *CESifo Working Paper*, 9228.
- British Railways Board (1963), *The Reshaping of British Railways*, Londres, Her Majesty’s Stationery Office.
- Caron François (2007), “La politique ferroviaire de l’état français au XXe siècle”, en *Revista de Historia Actual*, 5:5, 45-53.
- Carreras I Odriozola Albert y Tafunell Xavier (2005), *Estadísticas históricas de España Siglos XIX-XX*, Bilbao, Fundación BBVA.
- Cayón García Francisco (2008), “La fractura ferroviaria de la guerra civil”, Fuentes Quintana Enrique, Francisco Comín Comín (eds.), *Economía*

y economistas españoles en la guerra civil, vol. I, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 601-652.

Cerasoli Mario y Biere Arenas Rolando (2016), “The sustainable future of the smaller historical centers, between “modulation of the protection” and new technologies”, en *Virtual City and territory “Back to the Sense of the City: International Monograph Book*, Barcelona, Centre de Política de Sol i Valoracions, 297-312.

Cerasoli Mario y Mattarocci Gianluca (2019), “Secondary railways and inner areas in Italy: urban planning and economic opportunities”, en *XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: “Challenges and paradigms of the contemporary city”*, Barcelona, UPC, CPSV.

Crispo Antonio (1940), *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milán, Giuffrè Editore.

Crompton Gerald (2007), “Railways and the State in the UK”, en *Revista de Historia Actual*, 5:5, 57-71.

Dal Zotto Dario y Nannei Alessandra (1967), *Le infrastrutture di trasporto nel quinquennio 1966-1970*, en *Strade e Traffico*, XIV, 156.

De Arespacochaga Juan (1960), *La situación del transporte terrestre en España*, 2ª ed., Madrid, Ministerio de Obras Públicas.

García Lozano Vanesa (2019), “Visión sintética de la evolución y construcción de los ferrocarriles durante la Guerra Civil española (1936-1939)”, en *TST*, n.º 39, 50-80.

Giuntini Andrea (2017), “Un paradigma per la storia della mobilità. La difficile transizione della storiografía económica italiana”, en *Storia Economica*, 2.

Guzzanti Corrado (1951), “Il Senato e la legge per l’ammodernamento”, en *Politica dei Trasporti*, 1.

- Irving RJ. (1993), “The branch line problem in British railway history. The financial evidence from northeast England”, en *Journal of Transport History*, 14:1, 27–45.
- ISTAT (1968), *Riassunto delle statistiche storiche italiane (1861-1965)*, Roma, Instituto Poligráfico IEM.
- Luis García Ruiz José (2001), “La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada”, *Revista de Historia Industrial*, 19-20, 133-164.
- Luis José y Escario Núñez del Pino (1953), “Las carreteras en España”, en *Revista de Obras Públicas*, I, 101, 81-88.
- Maggi Stefano (1999), “Conservación y valorización del patrimonio ferroviario a través del turismo: el ejemplo del «Train Nature», tren turístico Asciano-Monte Antico (Toscana)”, en *Revue d’Histoire des chemins de fer*, 20-21.
- Maggi Stefano (2002), “Il ruolo economico e sociale delle ferrovie secondarie in Italia”, en *Revue d’histoire des chemins de fer*, 24-25.
- Maggi Stefano (2012), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino.
- Maggi Stefano (2019), “Ferrocarriles y desarrollo urbanístico en Italia. Las localidades entre Siena y Follonica en la Toscana 1859-1961”, en *TST*, 38.
- Maggi Stefano (2020), *The Italian Railways 1839–2019*, Bolonia, Il Mulino.
- Maggi Stefano (2021), “La mobilità da collettiva a individuale e le origini dello squilibrio a favore del motore (1946-1970)”, en *Italia Contemporanea*, 295.
- Ministerio de Obras Públicas (1948), *Reglamentos de ordenación de los transportes mecánicos por carretera y de coordinación de los transportes mecánicos terrestres*, Madrid, Imprenta del Boletín Oficial del Estado.

Ministerio de Obras Públicas (1953), *Informe de la Comisión para el Estudio del Plan Maestro Ferroviario*, Roma, Consejo Superior, Instituto Estatal de Imprenta.

Morillas Torné Mateu (2014), “El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual”, en *Scripta Nova*, 18.

Munoz Rubio Miguel (2000), “La organización del ferrocarril público de vía estrecha entre 1941-1998”, en *Estudis d'història econòmica*, 16, 33-50.

Muñoz Rubio Miguel (1999), “El Estado como empresario ferroviario”, en Vidal Olivares Javier, Muñoz Rubio Miguel, Sanz Fernández Jesús (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 751-752.

Muñoz Rubio Miguel (2006), “FEVE. La empresa pública de los ferrocarriles de vía estrecha”, en Muñoz Rubio Miguel(ed.), *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, II, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Muñoz Rubio Miguel (2012), “La electrificación de ferrocarriles en España durante la etapa de explotación pública”, en Cuellar Domingo y Sánchez Picón Andrés (eds.), *Catenaria. La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Muñoz Rubio Miguel (2013), “El ferrocarril español durante la segunda mitad del siglo XX”, en Carlos Barciela López, Antonio Di Vittorio, Giulio Fenicia, Nicola Ostuni (Eds.), *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Paolini Federico (2007), *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma, Carocci.

Ponti Mario (2007), *Una politica per i trasporti italiani*, Roma, Laterza.

- Ravagnan Chiara y Amato Chiara (2020), *Percorsi di resilienza. Rilancio e riuso delle Ferrovie in dismissione nei territorio fragili tra Italia e Spagna*, Canterano, Gioacchino Onorati Editore.
- Stacchini Leandro (2023), “Le ferrovie secondarie Follonica Porto – Massa Marittima e Villaodrid – Ribadeo: una prospettiva comparata”, en *Proposte e Ricerche*, 91, 127-148.
- Stacchini Leandro (2024), “Costruzione e chiusura delle ferrovie secondarie: il caso della Follonica Porto-Massa Marittima”, en Stefano Maggi (ed.), *La rotaia e il treno. Due secoli di sviluppo*, Pisa, Pacini, 485-500.
- Stacchini Leandro (2025), “The crisis of the secondary railways: The deadwood policy in Italian transport after World War II (1945–1960)”, en *The Journal of Transport History*, 46, 1-21.
- Taczanowski Jakub (2012), “A comparative study of local railway networks in Poland and the Czech Republic”, en *Bulletin of Geography. Socio-economic series*, n.º 18, 125-138.
- Teruel García Antonio Juan (2008), “Efectos sociales del cierre de ferrocarriles secundarios en la Comunidad Valenciana 1963-1974”, en Navajas Zubeldía Carlos y Iturriaga Barco Diego (eds.), *Crisis, dictaduras, democracia. Actas del I Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo*. Logroño, Universidad de La Rioja.
- Tortella Gabriel y Eugenia Nunez Clara (2011), *El desarrollo de la España contemporánea: historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza Editorial.
- White Henry Patrick (1986), *Forgotten Railways*, Trowbridge: David & Charles Ltd.
- Wolkowitsch Maurice (2002), “La evolución de las redes ferroviarias de interés local y de los tranvías de pasajeros y mercancías desde su nacimiento hasta su declive, 1865-1951”, en *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25, 9-21.