



**Diacronie**

Studi di Storia Contemporanea

**36, 4/2018**

Viaggi e turismo nell'Europa del Novecento

---

## Attraverso i territori del Portogallo: il viaggio turistico in treno e la (ri)scoperta dell'identità nazionale (1930-1960)

Carla RIBEIRO

traduzione di Jacopo BASSI

---

Per citare questo articolo:

RIBEIRO, Carla, «Attraverso i territori del Portogallo: il viaggio turistico in treno e la (ri)scoperta dell'identità nazionale (1930-1960)», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea : Viaggi e turismo nell'Europa del Novecento*, 36, 4/2018, 29/12/2018,

URL: < [http://www.studistorici.com/2018/12/29/ribeiro\\_numero\\_36/](http://www.studistorici.com/2018/12/29/ribeiro_numero_36/) >

---

**Diacronie** Studi di Storia Contemporanea → <http://www.diacronie.it>

Rivista storica online. Uscita trimestrale.

[redazione.diacronie@hotmail.it](mailto:redazione.diacronie@hotmail.it)

Comitato di direzione: Naor Ben-Yehoyada – João Fábio Bertonha – Christopher Denis-Delacour – Maximiliano Fuentes Codera – Anders Granås Kjøstvedt – John Paul Newman – Deborah Paci – Niccolò Pianciola – Spyridon Ploumidis – Wilko Graf Von Hardenberg

Comitato di redazione: Jacopo Bassi – Luca Bufarale – Gianluca Canè – Luca G. Manenti – Fausto Pietrancosta – Alessandro Salvador – Matteo Tomasoni – Luca Zuccolo



Diritti: gli articoli di *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea* sono pubblicati sotto licenza Creative Commons 3.0. Possono essere riprodotti e modificati a patto di indicare eventuali modifiche dei contenuti, di riconoscere la paternità dell'opera e di condividerla allo stesso modo. La citazione di estratti è comunque sempre autorizzata, nei limiti previsti dalla legge.

---

## 7/ Attraverso i territori del Portogallo: il viaggio turistico in treno e la (ri)scoperta dell'identità nazionale (1930-1960)

Carla RIBEIRO

traduzione di Jacopo BASSI

---

*Questo articolo analizza i legami tra il turismo e il nazionalismo nel regime autoritario dell'Estado Novo portoghese, durante il periodo 1930-1960. In termini teorici, il turismo – luoghi e narrazioni – viene percepito come uno strumento di cui il potere politico si serve, veicolo di una cultura del consenso e di un discorso identitario che ambisce a rendere naturale il progetto politico ideologico del regime. Facendo ricorso alle pubblicazioni periodiche dell'epoca dedicate al mondo delle ferrovie, si analizzeranno sia le esperienze di turismo interno dell'epoca, soffermandosi sui treni espresso popolari, sia le narrazioni generate intorno a queste iniziative e il loro legame con le pratiche identitarie di nazionalizzazione delle masse, cercando di comprendere quale immagine del Portogallo venisse proposta alla nazione.*

---

### 1. Introduzione

Questo articolo indaga i legami tra turismo e nazionalismo durante il regime autoritario dell'Estado Novo portoghese<sup>1</sup>, nel periodo compreso tra il 1930 e il 1960, soffermandosi in particolare sul turismo interno sviluppato attraverso le ferrovie.

In termini teorici, il turismo è qui considerato come una tipologia particolare di discorso, che offre «modi di guardare, sentire, apprendere e rappresentare i territori»<sup>2</sup> sorretti da un'ideologia.

---

<sup>1</sup> Il XX secolo è stato, in Portogallo, uno di quelli vissuti più intensamente in termini di esperienze politiche, dal momento che è stato attraversato da ben cinque regimi differenti: la monarchia costituzionale (sino al 1910), la Prima Repubblica (1910-1926), la dittatura militare (1926-1933), l'Estado Novo (1933-1974) e, infine, un regime democratico repubblicano (dal 1974). L'Estado Novo, il periodo sul quale si sofferma questo articolo, fu ufficializzato nel 1933, con l'approvazione di una nuova Costituzione. Si trattò di un regime politico autoritario, autocratico e corporativo, che rimase in essere senza interruzioni per 41 anni, sino al suo abbattimento con la Rivoluzione del 25 aprile 1974, e che costituì – per questa ragione – il regime autoritario più longevo dell'Europa occidentale.

<sup>2</sup> VIDAL, Frédéric, AURINDO, Maria José, *Turismo e Identidade Nacional: Uma Nova Imagem para Portugal*, in LOUSADA, Maria Alexandre, PIRES, Ana Paula Pires (eds.), *Viajar. Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 2010,

Inoltre, facendo riferimento alla nozione di Pierre Bourdieu del potere simbolico come qualcosa di trasmutatore, ossia il «potere di costruire un dato attraverso l'enunciazione [...], di confermare o di trasformare la visione del mondo»<sup>3</sup>, si considererà il turismo come una forma di potere simbolico di cui il potere politico si serve come strumento di affermazione e di dominio nella misura in cui questo orienta l'azione e condiziona il pensiero. Le immagini e gli spazi turistici funzionano, in questo modo, come veicoli per i discorsi «through which individuals and groups make claims about reality in order to promote their own meanings and identity conceptualizations as the generally accepted truth»<sup>4</sup>.

Per quel che riguarda il concetto di nazione qui impiegato, si farà riferimento a quello proposto da Benedict Anderson, che la vuole come una «comunità politica immaginata»<sup>5</sup>, cioè una comunità in cui i membri, nella loro maggioranza, non si conoscono tra loro, ma che si immaginano in comunione, stretti in un legame di fraternità. In questo senso, l'identità nazionale viene considerata come una narrazione che «linking territories, habits, language [that] provides people with an image of themselves as an element of a community»<sup>6</sup>.

Condividiamo perciò il punto di vista di Michael Pretes, secondo cui «tourist sights may function [...] as places presenting the defining characteristics of nationhood and displaying historical evidence of its existence»<sup>7</sup>. Bisogna considerare, poi, che le località turistiche rendono possibile la proiezione di un'identità nazionale che è il riflesso «[of] a hegemonic, or official, discourse of nationalism»<sup>8</sup>, un'identità che necessita non solo di essere affermata ma anche celebrata.

In questo senso, la nozione – introdotta da Victoria de Grazia – di cultura del consenso sfruttata dal fascismo italiano come strumento per la creazione «[of] a supraclass national identity», nell'intento di «to make the masses adhere to the state»<sup>9</sup>, è mobilitata analogamente anche nel caso portoghese, così come il concetto coniato da Michael Billig, di nazionalismo banale, quando si considera che «nationhood is near the surface of contemporary life» e che «banal

---

p. 119.

<sup>3</sup> BOURDIEU, Pierre, *O Poder Simbólico*, Lisboa, Difel, 1989, p. 14.

<sup>4</sup> JOKELA, Salla, *Tourism, Geography and Nation-Building. The Identity-Political Role of Finnish Tourism Images*, Helsinki, University of Helsinki, 2014, p. 19.

<sup>5</sup> ANDERSON, Benedict, *Comunidades Imaginadas. Reflexões sobre a Origem e Expansão do Nacionalismo*, Lisboa, Edições 70, 2005, p. 25. [Ila ed. orig.: *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London, Verso, 1991].

<sup>6</sup> GOMES, Sérgio, *Nation, Identity and Ideology: Romanità and Portugalidade under Fascist Dictatorships*, in KOERNER, Stephanie, RUSSEL, Ian (eds.), *Unquiet Past. Risk Society, Lived Cultural Heritage, Redesigning Reflectivity*, Farnham, Ashgate, 2010, pp. 63-80, p. 63.

<sup>7</sup> PRETES, Michael, «Tourism and Nationalism», in *Annals of Tourism Research*, 30, 1/2003, pp. 125-142, p. 125.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 127.

<sup>9</sup> DE GRAZIA, Victoria, *The Culture of Consent: Mass Organization of Leisure in Fascist Italy*, New York, Cambridge University Press, 1981, p. 2.

practices, rather than conscious choice or collective acts of imagination, are required [for] the reproduction of a nation»<sup>10</sup> riconoscendo così il viaggio turistico come una di queste pratiche.

In termini metodologici, si è optato per lo studio di caso, incentrando l'analisi sui "treni espresso popolari", un'iniziativa volta a incentivare il turismo ferroviario popolare in Portogallo.

L'indagine si fonda su studi storiografici specialistici sul turismo ferroviario – che permetteranno la creazione di un quadro di contestualizzazione – così come sulle fonti storiche. In quest'ultimo caso, le attenzioni ricadranno sulla stampa periodica dell'epoca, in particolare sui temi ferroviari e turistici: la «Gazeta dos Caminhos de Ferro»<sup>11</sup> e il «Boletim da C.P. - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia»<sup>12</sup>.

Insieme, le due pubblicazioni costituiscono una prolifica fonte di informazioni, che consente di tracciare nel modo più nitido le pratiche proprie del turismo interno nel periodo analizzato e le narrazioni generate attorno a queste ultime da personalità legate al turismo e al mondo delle ferrovie portoghesi, in particolare le discussioni allora in corso sul ruolo e l'importanza delle strade ferrate per lo sviluppo del turismo, sia a livello nazionale, sia internazionale. Queste risultano rilevanti anche per comprendere il rapporto tra il turismo ferroviario delle classi popolari e le pratiche identitarie di nazionalizzazione delle masse, cioè, per svelare il Portogallo che veniva presentato alla Nazione.

---

<sup>10</sup> BILLIG, Michael, *Banal Nationalism*, London, Sage Publications, 1995, pp. 93-95.

<sup>11</sup> La «Gazeta dos Caminhos de Ferro» iniziò le pubblicazioni nel marzo del 1888, proseguendo la sua attività sino al 1971. Sulle sue pagine troviamo informazioni e documentazione della massima importanza per la storia delle ferrovie nel suo complesso, dal momento che vi vengono affrontati gli aspetti più vari: tariffe di viaggio, informazioni sulle linee presenti in Portogallo, nelle colonie e all'estero, reportage di viaggi, rapporti e contabilità delle diverse compagnie ferroviarie, quotazioni dei titoli ferroviari alle borse di Lisbona e Porto, incassi, spese, quadro legislativo, statistiche, pubblicità, turismo, lavori pubblici, ecc. Nel corso della sua esistenza, la «Gazeta» poté contare sulla collaborazione di un gruppo di uomini pubblici, personalità legate al mondo delle ferrovie, dei trasporti e dei lavori pubblici. CORREIA, Rita, «Gazeta dos Caminhos de Ferro (1888-1971)», in *Hemeroteca Digital*, 2009, URL: < <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/FichasHistoricas/GazetaCF.pdf> > [consultato il 1° maggio 2018].

<sup>12</sup> Pubblicato dal luglio 1929 al marzo 1974, il «Boletim da C.P. Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia» accompagnò e raccontò per più di cinque decenni la vita dei ferrovieri e l'evoluzione delle ferrovie in Portogallo. La pubblicazione, mensile, operata dalla tipografia della Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, prendeva le mosse dal «Boletim de Instrução Profissional» pubblicato dalla *Divisão de Exploração* della compagnia e si occupava esclusivamente di questioni interne a quel settore operativo. Il nuovo «Boletim» aveva lo scopo di ampliare la portata degli articoli pubblicati, affrontando questioni relative all'intera compagnia, i progressi nelle ferrovie nazionali ed estere, così come proponendo articoli di carattere più generico come l'igiene, il giardinaggio, i viaggi di piacere, senza escludere la componente ludica. A chiusura di ogni numero, si trovava il notiziario dell'organizzazione: decessi, pensionamenti, encomi e promozioni. Il «Boletim» poteva contare sulla collaborazione di professionisti di diverse aree della CP, responsabili degli articoli pubblicati, delle fotografie e delle copertine dello stesso. «Boletins da CP», in *CP Comboios de Portugal*, URL: <<https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/boletins>> [consultato il 1° maggio 2018].

## 2. Gli studi sul turismo

Dal punto di vista storiografico la ricerca nel settore del turismo è prolifica e diversificata. Uno dei riferimenti più interessanti è il libro coordinato da John Walton<sup>13</sup>, che riunisce un insieme di studi di casi tematici sulla dimensione storica del turismo, indagando le relazioni tra turismo, rappresentazioni, ambienti e identità, in scenari che spaziano dal globale al locale, in differenti contesti storici.

La letteratura è vasta e ricca, in particolare per ciò che riguarda il periodo in oggetto, la prima metà del XX secolo, e per i regimi autoritari/totalitari europei. Spiccano per la loro importanza nel contesto italiano, le opere di Annunziata Berrino e Andrea Jelardi<sup>14</sup>: costituiscono studi di ampio respiro sull'evoluzione dei viaggi e del turismo in Italia. I gusti dei viaggiatori, le abitudini di viaggio e di soggiorno, lo sviluppo di mezzi di trasporto e di reti autostradali e ferroviarie, la specializzazione delle strutture alberghiere, la nascita di agenzie e la pubblicità turistica, la pubblicazione di guide e libri di viaggio: tutto questo panorama è ricostruito dagli autori, in un viaggio attraverso due secoli di storia nazionale. Lo studio, coordinato da Paola Avallone e Donatella Strangio<sup>15</sup>, è di particolare rilevanza: focalizzando la ricerca sulla prospettiva del turismo come uno dei settori più importanti delle economie moderne, attraverso una serie di saggi viene affrontato il tema in diversi contesti cronologici e storici, con riferimento a diverse aree, centri o regioni italiane.

Per quanto riguarda il caso tedesco – e in particolare il periodo del nazionalsocialismo – il riferimento è alla recente opera di Shelley Baranowski<sup>16</sup>, incentrata sulla Kraft durch Freude (KdF) e sul suo programma di turismo di massa, presentata come una delle forme più efficaci – tra le altre attività – per occupare il tempo libero dei lavoratori tedeschi e per ampliare il consenso popolare nei confronti del regime nazista, sia attraverso il turismo interno, sia attraverso quello all'estero. È ugualmente degno di nota l'articolo di Christopher Kopper<sup>17</sup> sul turismo in Germania nel secondo dopoguerra, che descrive la società dei consumi tedesca analizzando l'evoluzione del mercato di massa degli anni Cinquanta e Sessanta e la funzione preminente degli operatori turistici.

---

<sup>13</sup> WALTON, John K. (ed.), *Histories of Tourism: Representation, Identity and Conflict*, Clevedon, Channel View Publications, 2005.

<sup>14</sup> BERRINO, Annunziata, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011; JELARDI, Andrea, *Storia del viaggio e del turismo in Italia*, Milano, Mursia Editore, 2012.

<sup>15</sup> AVALLONE, Paola, STRANGIO, Donatella (a cura di), *Turismi e turisti. Politica, innovazione, economia in Italia in età contemporanea*, Milano, Franco Angeli, 2016.

<sup>16</sup> BARANOWSKI, Shelley, *Strength through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

<sup>17</sup> KOPPER, Christopher, «The breakthrough of the package tour in Germany after 1945», in *Journal of Tourism History*, 1, 1/2009, pp. 67-92.

Altrettanto rilevante per il caso francese è il libro di Sylvain Pattieu<sup>18</sup>, che raccoglie le storie delle associazioni turistiche, del turismo popolare e del movimento sindacale, a partire dal caso dell'associazione *Tourisme et travail*. Questa attenzione verso il turismo sociale in relazione con il progetto sindacale di educazione popolare, lo mette in luce come un elemento di dignità per i lavoratori.

Quanto al regime franchista, bisogna evidenziare l'opera coordinata da Michael Barke, John Towner e Michael Newton<sup>19</sup>, che fornisce un'utile e completa rassegna e analisi critica del turismo in Spagna. Per la comprensione del turismo nel contesto dei decenni compresi tra gli anni Cinquanta e gli anni Settanta, le opere di Neal Rosendorf, Sasha Pack e Justin Crumbaugh<sup>20</sup> costituiscono letture da prendere in considerazione, dal momento che consentono di stabilire legami tra il boom turistico avvertito in Spagna nel secondo dopoguerra – costituito essenzialmente da turisti provenienti dalle democrazie prospere dell'Europa – e la dittatura autoritaria e moralmente austera del generale Franco, confrontando questo turismo con il rafforzamento del regime, esteriormente a livello politico, interiormente in campo economico.

In Portogallo gli studi storici e sociali sul turismo hanno preso avvio tardivamente, sviluppandosi solamente a partire dalla fine degli anni Novanta. Per quel che concerne l'Estado Novo portoghese, spicca la tesi di laurea di Ema Pires<sup>21</sup>, che analizza, attraverso una trattazione al confine fra storia e antropologia, le narrazioni turistiche e i discorsi di propaganda presenti nella politica statale, nella costruzione – attraverso la propaganda turistica – di un Portogallo per il consumo interno ed esterno, e la tesi di dottorato di Cândida Cadavez<sup>22</sup>, una riflessione sulle rotte turistiche proposte in Portogallo nei primi anni del regime di Salazar, cercando di dimostrare come il turismo fosse inteso all'epoca alla stregua di un veicolo di diffusione e valorizzazione dell'ideologia *estadonovista*. L'articolo di Raphael Costa<sup>23</sup>, a sua volta, cerca di appurare la reazione dei turisti stranieri in Portogallo di fronte alle immagini veicolate dalla propaganda turistica dell'Estado Novo, difendendo la tesi secondo cui il grande obiettivo perseguito – quello di

---

<sup>18</sup> PATTIEU, Sylvain, *Tourisme et travail, De l'éducation populaire au secteur marchand (1945-1985)*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009.

<sup>19</sup> BARKE, Michael, TOWNER, John, NEWTON, Michael (eds.), *Tourism in Spain: Critical Issues*, Wallingford, CAB International, 1996.

<sup>20</sup> Rispettivamente: ROSENDORF, Neal, *Franco Sells Spain to America: Hollywood, Tourism and Public Relations as Postwar Spanish Soft Power*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014; PACK, Sasha, *Tourism and Dictatorship: Europe's Peaceful Invasion of Franco's Spain*, New York, Palgrave Macmillan, 2006; CRUMBAUGH, Justin, *Destination Dictatorship: The Spectacle of Spain's Tourist Boom and the Reinvention of Difference*, Albany, State University of New York Press, 2009.

<sup>21</sup> PIRES, Ema, *O Baile do Turismo: Turismo e Propaganda no Estado Novo*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2003.

<sup>22</sup> CADAVEZ, Maria Cândida, *A Bem da Nação. As Representações Turísticas no Estado Novo entre 1933 e 1940*, Lisboa, Edições 70, 2017.

<sup>23</sup> COSTA, Raphael, «The 'Great Façade of Nationality': Some Considerations on Portuguese Tourism and the Multiple Meanings of Estado Novo Portugal in Travel Literature», in *Journal of Tourism History*, 5, 1/2013, pp. 50-72.

mostrare un paese dove il patriottismo e il paternalismo venivano presentati come la cura ai mali del mondo moderno – sarebbe stato fallito.

Infine – e per quanto riguarda il tema specifico di questo articolo, il turismo ferroviario in Portogallo – la verità è che la ricerca accademica è ancora insufficiente e questo è un argomento poco affrontato, solamente attraverso piccoli studi, di limitata estensione e profondità<sup>24</sup>.

### 3. Viaggi e tempo libero

Nei primi decenni del XX secolo, il viaggio era visto come «il mezzo privilegiato per conferire una nuova qualità al tempo libero»<sup>25</sup> delle classi popolari, inteso come una riconciliazione con la natura e una rigenerazione del corpo, basata su nozioni di tenore igienista, un'esaltazione delle virtù dell'aria pura per il miglioramento della razza e come un modo per ritemperare il lavoratore dal naturale affaticamento generato dal lavoro.

Questo era un genere di discorso che andava affermandosi anche in Portogallo, in particolare sulla «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dove Alfredo Brochado<sup>26</sup> scriveva:

---

<sup>24</sup> Segnaliamo i seguenti articoli: RIBEIRO, Elói, «Gazeta dos Caminhos de Ferro e a promoção do turismo em Portugal (1888-1940)», in *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIV, 837, 2009, URL: < <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-837.htm> > [consultato il 28 novembre 2018]; MATOS, Ana Cardoso, SANTOS, Maria Luísa Santos, «Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)», in *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII, 167, 2004, URL: < <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-167.htm> > [consultato il 28 novembre 2018].

<sup>25</sup> RICHEZ, Jean-Claude, STRAUSS, Léon, *Um Tempo Novo para os Operários: as Férias Pagas (1930-1960)*, in CORBAIN, Alain (Ed.), *História dos Tempos Livres*, Lisboa, Teorema, 2001, p. 474.

<sup>26</sup> Alfredo Brochado (Amarante, 1897-Lisbona, 1949), repubblicano, giornalista e poeta. Laureato in Giurisprudenza nel 1921 all'Università di Coimbra, svolse incarichi professionali presso la Procura della República della comarca di Amarante, presso la Corte d'Appello di Lisbona e fu capo della segreteria della Procura generale della Repubblica, carica che ricoprì sino alla sua morte (avvenuta con un suicidio per impiccagione). Per quel che riguarda la stampa, collaborò come redattore alle riviste «Gazeta dos Caminhos de Ferro», «Semana Portuguesa», «A Águia» e «Seara Nova», e ai giornali «O Primeiro de Janeiro», «Diário de Lisboa», «Diário Popular» e «O Século Ilustrado». Come poeta, spiccano, in una produzione letteraria importante ma parca, l'opera del 1921, *O sangue dos Heróis, uma Ode* e le partecipazioni nell'antologia *Poetas de Coimbra*, nell'opera poetica *Os Cem Melhores Sonetos* e *In Memoriam de Leonardo Coimbra*. Vitorino Nemésio, che lo conobbe nei tempi di Coimbra, disse di lui: «Aveva l'abitudine personale di riesumare i tempi andati [...]. Era accattivante e delicato – buon esemplare, insomma, della tristezza portoghese...». Oltre a questa produzione poetica, pubblicò anche diversi testi di prosa e di politica, questi ultimi soprattutto sul quotidiano «A Tribuna», in particolare tra il 1923 e il 1925, il periodo caldo della Prima repubblica portoghese. Questi testi rivelano il suo repubblicanesimo di tipo nazionalista, sentimentale, financo nostalgico. Non fu un uomo di militanza partitica, tuttavia, per via dei suoi doveri professionali e della censura, a seguito del golpe del 1926 e dall'instaurazione dell'Estado Novo, cessò di far sentire la sua voce di protesta, benché non avesse perduto le proprie convinzioni democratiche e repubblicane. Probabilmente per via di questa situazione si guadagnò l'ingiusto soprannome di “burocrate silenzioso”. QUEIROZ, António José, «Alfredo Brochado: poeta renascentista e (ignorato) combattente repubblicano», in *Revista Palavra Comum*, 2014, URL: <<http://palavracomum.com/alfredo-brochado-poeta-renascentista-e-ignorado-combatente-republicano/>> [consultato il 21 settembre 2018].

Con l'industrializzazione dei grandi centri, con l'urbanizzazione sempre crescente [...], non c'è rimedio se non quello di considerare questo punto cruciale: - Può l'uomo trascorrere la sua intera esistenza in questi agglomerati sociali che sono oggi i grandi centri, senza atrofizzarsi, senza che ciò danneggi e porti all'impoverimento fisico della razza<sup>27</sup>?

E concludeva:

Per coloro che, nel duro lavoro quotidiano, non riescono a risparmiare a sufficienza per trascorrere qualche giorno a contatto con la Natura, questo desiderio di fuggire dalla città, di respirare anche solo per poche ore, l'aria pura delle montagne, diventa un'ossessione costante<sup>28</sup>.

Tuttavia in questo scorcio di secolo, nei paesi industrializzati europei il turismo restava, in linea generale, un privilegio delle élites sociali ed economiche. In Portogallo questa situazione era ancor più evidente data l'arretratezza economica del paese di fronte a diverse realtà europee, al punto che Alfredo Crochado lo descriveva in questi termini:

In realtà sono le classi lavoratrici, quelle che più si danno da fare durante l'anno, lo sciame degli operai, dei funzionari pubblici, quelli che hanno maggiormente bisogno di essere forniti di strutture per respirare l'aria pura e libera dei campi o per ritemperare l'organismo indebolito con la onda blu del mare, che appartiene a tutti noi, in modo che a un intenso anno di lavoro, faccia seguito un periodo di riposo<sup>29</sup>.

Sarà la fine della Prima guerra mondiale a segnare un periodo di sviluppo del turismo, grazie alla creazione, nel 1919, dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) e alla creazione della giornata lavorativa di 8 ore. In questo contesto, la questione del tempo libero dei lavoratori divenne particolarmente importante, così che la richiesta divenne «a conspicuous element of social and political discourse»<sup>30</sup>. Negli anni Trenta, infatti, i vari congressi internazionali organizzati dalla Segreteria permanente dell'OIL<sup>31</sup> si concentrarono sempre più sulla questione del tempo libero dei lavoratori «al fine di coordinare gli sforzi delle organizzazioni internazionali e nazionali esistenti, che mirano a rendere più facile alle masse fruire del loro tempo libero in

---

<sup>27</sup> BROCHADO, Alfredo, «Viajar é uma necessidade contemporânea», in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1093, 1933, p. 404.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 405.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 406.

<sup>30</sup> SNAPE, Robert, PUSSARD, Helen, «Theorisations of Leisure in Inter-War Britain», in *Leisure Studies*, 32, 1/2013, pp. 1-18, p. 8.

<sup>31</sup> A Liegi (1930), Los Angeles (1931), Bruxelles (1935) e Berlino (1936).



modo salutare e libero»<sup>32</sup>. Va sottolineato che parte di questo interesse nei confronti del tempo libero dei lavoratori era legato alla possibilità di ridurre l'orario di lavoro come soluzione per assorbire l'enorme disoccupazione che affliggeva il mondo occidentale.

Al cambiamento del panorama turistico europeo di questo periodo – nel senso di un allargamento di questo a gruppi sempre più ampi della popolazione, passando dal turismo individuale, proprio di chi era parte dei gruppi sociali più abbienti, verso l'istituzionalizzazione del turismo collettivo, proprio delle classi popolari – concorsero il riconoscimento del diritto a ferie retribuite<sup>33</sup>, la creazione di società dedite all'incentivo delle pratiche del tempo libero e del turismo e la pubblicazione di guide e itinerari di viaggio<sup>34</sup>.

Tuttavia il fattore più determinante potrebbe essere stato la nascita, nell'Europa del primo dopoguerra, di regimi di tipo autoritario e/o totalitario, i più significativi dei quali erano il fascismo di Mussolini in Italia e il nazionalsocialismo in Germania, senza dimenticare, nella Penisola iberica, il franchismo spagnolo e, ovviamente, il caso qui preso in analisi: l'Estado Novo portoghese. Questi regimi costituivano sistemi di tipo nazionalista e ultranazionalista, che si presentavano come alternativa per il superamento dei sistemi demoliberali e portatori di una visione del mondo totalizzante. Rivendicando un ruolo centralizzatore e interventista per lo Stato, attuarono programmi di azione istituzionale e dottrina di controllo delle classi lavoratrici, in particolare nuove forme di integrazione politica del tempo libero operaio e popolare<sup>35</sup>.

Ciò si giustificava perché questo nuovo tempo libero delle classi popolari portava con sé «un desiderio di appropriazione di un paese, un incontro fisico con la nazione in tutto il suo spazio, imparando la varietà dei suoi paesaggi e della sua storia, incarnati nei monumenti. Anche il tempo di viaggio divenne un momento patriottico e politico»<sup>36</sup>. Ed è questa componente politica del tempo libero e dei viaggi ad aver motivato le azioni intraprese dallo Stato in diversi paesi europei:

---

<sup>32</sup> THIESSE, Anne Marie, *Organização dos Lazeres dos Trabalhadores e Tempos Roubados (1880-1930)*, in CORBAIN, Alain (ed.), *História dos Tempos Livres*, Lisboa, Teorema, 2001, pp. 431-489, p. 473.

<sup>33</sup> Nella maggior parte dei paesi europei, vennero istituite solamente negli anni Trenta. In Portogallo, nel 1935 il diritto alle ferie pagate era fissato in 8 giorni all'anno per i bottai di Lisbona, Setúbal e Porto. I ferrovieri e gli impiegati delle assicurazioni nel 1936 avevano diritto a 20 giorni. Nel 1937 per i bottai di Aveiro, magazzinieri vinicoli di Lisbona, Porto e Setúbal, lavoratori conservieri di Porto, Faro e Setúbal, gli albergatori di Lisbona e il personale del tram di Porto, erano previsti fra 6 e 8 giorni di ferie pagate all'anno. VALENTE, José Carlos, *Para a história dos tempos livres em Portugal: da FNAT à INATEL (1935-2010)*, Lisboa, Edições Colibri - Fundação INATEL, 2010.

<sup>34</sup> In Portogallo la pubblicazione delle prime guide di viaggio fu precoce: la *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal* (1874), la *Novo Guia Luso-Brasileiro do Viajante na Europa* (1876), la *Guia Portátil do Viajante em Portugal e Itinerários descritivos, históricos e artísticos das viagens circulatorias em Espanha e França* (1885) e la *Guia Ilustrado do Viajante em Portugal ou Manual do Viajante* (1907).

<sup>35</sup> Spiccano a questo proposito l'Opera Nazionale Dopolavoro in Italia (1925), la Kraft durch Freude in Germania (1933), la Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho in Portogallo (1935) e l'Obra Sindical de Educación y Descanso in Spagna (1939).

<sup>36</sup> RICHEZ, Jean-Claude, STRAUSS, Léon, *op. cit.*, pp. 475-476.

uno degli obiettivi principali di quello che era considerato come turismo popolare statale sarebbe stato quello di alimentare un'idea di coesione nazionale.

In Portogallo, nel primo decennio del XX secolo, il problema del diritto al riposo come componente dell'orario di lavoro iniziò ad avere un'espressione politica con i repubblicani. Tuttavia a prescindere da questo interesse e dalla sua consacrazione nella legislazione dopo l'instaurazione della Repubblica, nel 1910, la concretizzazione della realizzazione (e della politicizzazione) del tempo libero dei lavoratori e delle loro famiglie fu oggetto dell'intervento dello Stato solamente con il regime dell'Estado Novo, negli anni Trenta, con la creazione, nel giugno 1935, della Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (FNAT), la Fondazione nazionale per l'allegria nel lavoro. Al nuovo organismo venne assegnato il compito di «accarezzare l'esistenza degli strati più modesti della popolazione» all'interno di «un intenso movimento di spiritualizzazione della vita» e «un forte appello ai valori morali», imposti come obiettivi del regime, in modo ottenere «la profonda trasformazione della nostra mentalità, il rinvigorimento di tutti i legami e tutti i sentimenti che conservano la comunità nazionale e la perpetuano attraverso i secoli»; in questo modo, alla FNAT competeva «rafforzare, educare e divertire il corpo e lo spirito di coloro che lavorano»<sup>37</sup>, utilizzando come mezzo d'azione per il raggiungimento di questo obiettivo, tra gli altri, la promozione di passeggiate ed escursioni.

Questo era in linea con l'idea delle élites portoghesi sostenitrici del nuovo regime, per le quali viaggiare all'interno del paese era considerata un «opera educativa, che possiamo definire nazionale, [un'] opera di salutare nazionalismo»<sup>38</sup>.

Per l'attuazione pratica di queste idee, tuttavia, era essenziale lo sviluppo dei trasporti. Fu anzitutto la realizzazione della rete ferroviaria nei principali paesi europei a permettere una maggiore mobilità delle popolazioni, superando distanze maggiori in un tempo più breve. La ferrovia cambiò anche il concetto di viaggio di piacere e di turismo, reso accessibile a un numero maggiore di persone, contribuendo così a cambiare sia la mentalità sia le abitudini commerciali, culturali e di riposo. Come sottolineò Roberto Espregueira Mendes<sup>39</sup> nel 1956: «È il treno che dà avvio [...] all'industria del turismo»<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> Decreto legge n. 25495, 13.6.1935, preambolo.

<sup>38</sup> TRIGUEIROS, Luís Forjaz, «Do gosto das viagens e dos gostos dos viajantes», in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1195, 1937, pp. 470-471.

<sup>39</sup> Roberto de Espregueira Mendes (Viana do Castelo, 1899 -?, 1981), ingegnere, politico e impresario. Laureato in Ingegneria Civile all'Università di Porto (1922), fu professore dell'Accademia Politecnica di Porto e dell'istituzione che le fece seguito, l'Università di Porto. Negli anni Trenta e Quaranta lavorò a servizio della Direzione nazionale degli edifici e dei monumenti e alla costruzione della zecca, la Casa da Moeda (1933-1938), progettata dall'architetto Jorge Segurado. Presiedette la commissione incaricata di progettare ed erigire nuovi edifici per Poste, telegrafi e telefoni (1934). Fu sottosegretario di Stato alle Opere pubbliche e alle Comunicazioni (1938-1944) e fece parte del juri del concorso per il monumento a Enrico il Navigatore. La sua "vita ferroviaria" iniziò dopo il 1925, anno in cui entrò come ingegnere nella divisione del Minho e Douro dos Caminhos de Ferro, passando nel 1927 attraverso la Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Tra il 1947 e 1968, occupò le funzioni di direttore generale, rappresentando

## 4. Turismo e ferrovie: un rapporto simbiotico

In Portogallo, nella seconda metà del XIX secolo, l'idea di progresso passò soprattutto attraverso lo sviluppo della circolazione e dei trasporti, in particolare il trasporto marittimo e quello ferroviario. La costruzione della rete ferroviaria, iniziata nel 1853, ma concretizzatasi soprattutto tra il 1860 e il 1890, rappresentò il tentativo di andare oltre la cronica arretratezza del paese, nonostante le condizioni in cui questa veniva a realizzarsi: in una situazione di carenze finanziarie e fortemente dipendente da capitale straniero ottenuto a tassi di interesse elevati.

Come conseguenza di queste circostanze sfavorevoli, la rete ferroviaria nazionale si concentrò sul collegamento delle linee tra la capitale, Lisbona, e la seconda città del paese, Porto, e tra Lisbona e le città principali del distretto, cercando di realizzare i percorsi meno costosi, il che significava trascurare da un lato i collegamenti tra le città della periferia, dall'altro quelli tra il Nord e il Sud del paese.

La prima fase del piano ferroviario nazionale, in particolare tra il 1850 e il 1860, aveva come grande obiettivo quello di collegare, per via ferroviaria Lisbona a Porto e alla Spagna e (da lì al resto del continente). Questo fu, anzitutto, un periodo di pratica, spese ingenti e poche realizzazioni pratiche. Di fatto né Porto fu collegata a Lisbona, né la capitale fu messa in comunicazione con la Spagna<sup>41</sup>. Solamente nel decennio successivo queste intenzioni si sarebbero concretizzate, grazie alla Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP) del marchese di Salamanca, che costruì i circa 500 chilometri di linee del Nord (Gaia-Lisbona) e dell'Est (Lisbona-Elvas/Badajoz). Contemporaneamente, nel Sud del paese, la Southeastern of Portugal Railway Company portò la ferrovia a Évora (1863) e Beja (1864)<sup>42</sup>. Tuttavia, di fronte alle gravi difficoltà finanziarie che le due compagnie avevano nel frattempo conosciuto, nel 1867 venne approvata una legge che prevedeva la costruzione, direttamente da parte dello Stato, delle linee del Minho e Douro. Gli anni Settanta dell'Ottocento rappresentarono un periodo di realizzazioni su diversi fronti: la realizzazione delle linee del Minho e del Douro ebbe inizio nel

---

l'azienda in congressi ferroviari nazionali e internazionali (nei Paesi Bassi nel 1950, a Sintra nel 1951, a Monaco 1962). Fu autore dell'opera *A evolução histórica dos caminhos-de-ferro portugueses* (1957), venendo insignito con il grado di Grande Ufficiale dell'Ordine Militare di Cristo (1939) e dell'Ordine di Enrico il Navigatore (1969) («Antigos estudantes ilustres da Universidade do Porto: Roberto de Espregueira Mendes», in *Universidade do Porto*, 2016, URL: <[https://sigarra.up.pt/up/pt/web\\_base.gera\\_pagina?p\\_pagina=antigos%20estudantes%20ilustres%20-%20roberto%20de%20espregueira%20mendes](https://sigarra.up.pt/up/pt/web_base.gera_pagina?p_pagina=antigos%20estudantes%20ilustres%20-%20roberto%20de%20espregueira%20mendes)> [consultato il 21 settembre 2018]).

<sup>40</sup> *Apud* PEREIRA, Hugo, «As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896)», in *Cem Cultura, Espaço & Memória*, 1/2010, pp. 25-40, p. 32.

<sup>41</sup> Nel 1856, la Companhia Central Peninsular di Hardy Hislop porta i binari a Carregado, realizzando in questo modo la prima linea ferroviaria nazionale.

<sup>42</sup> Dopo la rescissione del contratto, sarebbe stato lo Stato portare la ferrovia a Estremoz (1873), Pias (1887) e in Algarve, più specificamente a Faro (1889).

1872; un anno dopo, si procedette all'apertura del collegamento da Porto a Régua e Famalicão e, nel 1877, venne conclusa la linea del Nord. Nel centro del paese, il collegamento da Beira Alta fu inaugurato dalla Companhia da Beira Alta nel 1882 e la linea da Beira Baixa dalla CRCFP nel 1893. Collegata alla Linea di Beira Alta troviamo la linea da Lisbona a Torres Vedras e a Figueira da Foz, con una diramazione per Sintra, che vennero completate nella loro interezza dalla CRCFP nel 1890<sup>43</sup>.

In generale si può dire che, per ciò che concerne la costruzione e l'industria ferroviaria in Portogallo, che «the prevailing practice was a mixture of private enterprise and state intervention, the latter often determined by the lack of interest from private investors or from difficulties in raising capital in times of economic crisis»<sup>44</sup>. In effetti, nella storia delle ferrovie portoghesi il ruolo dello Stato è sempre risultato preponderante: tanto attirando o trasferendo investimenti privati, quanto assumendosi la responsabilità del completamento e del prolungamento di alcune linee.

I primi anni del nuovo secolo furono caratterizzati da un aumento del traffico ferroviario effetto di un incremento della domanda: tra il 1895 e il 1913 la distanza annuale percorsa dai treni passò da poco più di 3 milioni di chilometri a circa 7 milioni. Questo aumento portò alcuni miglioramenti: così all'interno delle ferrovie dello Stato i tratti contrassegnati da un traffico più intenso (come Barreiro-Vendas Novas e Porto-Ermesinde) vennero rinnovati e raddoppiati; furono acquistate nuove locomotive e vennero realizzate nuove carrozze e vagoni. La Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP), ex Companhia Real, raddoppiò i binari, installò nuovi sistemi di segnalazione, migliorò le stazioni e acquistò il materiale rotabile a disposizione mentre le altre società private investivano principalmente negli edifici delle stazioni e nella ristrutturazione dei tracciati<sup>45</sup>.

L'avvento della Repubblica in Portogallo creò alcuni ostacoli. Prima di tutto, all'aumento significativo dell'inflazione corrisposero una serie di richieste da parte dei ferrovieri, «che trovarono nel potere un sostegno su cui mai, prima di allora, avevano potuto contare»<sup>46</sup>, che si manifestò negli scioperi e, conseguentemente, nella paralizzazione della rete ferroviaria.

Ma fu la Prima guerra mondiale a portare la sfida più grande per le ferrovie portoghesi: se la domanda di servizi era salita a un livello mai vista prima, così fecero i prezzi dei combustibili e dei materiali necessari per il funzionamento dell'industria ferroviaria. La crescita dei ricavi non fu in grado di compensare l'aumento delle spese di esercizio, che si tradusse nel dissesto economico per

---

<sup>43</sup> PEREIRA, Hugo, *op. cit.*

<sup>44</sup> SILVEIRA, Luís Espinha, ALVES, Daniel, LIMA, Nuno Miguel, ALCÂNTARA, Ana, PUIG, Josep, «Population and Railways in Portugal, 1801-1930», in *Journal of Interdisciplinary History*, XLII, 1/2011, pp. 29-52, pp. 37-38.

<sup>45</sup> BEIRA, Eduardo, *Da Companhia Nacional à CP*, in SILVEIRA, Hugo (ed.), *A Linha do Tua (1851-2008)*, Vila do Conde, Minerva - Artes Gráficas, 2015, pp. 325-350.

<sup>46</sup> BEIRA, Eduardo, *op. cit.*, p. 328.

molte società ferroviarie. L'aumento (successivo) delle tariffe venne considerato come un modo per ripristinare l'equilibrio economico perduto, ma incoraggiò le proteste della popolazione, che stava pagando di più per un servizio che andava peggiorando. D'altra parte, la rete ferroviaria era cresciuta relativamente poco rispetto al secolo precedente<sup>47</sup>. Ma la fine del conflitto mondiale non portò l'agognata normalità: il deprezzamento dell'escudo si tradusse in un aumento dei costi operativi, mentre gli scioperi dei ferrovieri si succedevano e il servizio peggiorava. I problemi legati alle ferrovie perdurarono sino circa al 1923. Dal 1924 l'andamento della situazione fu invertito, grazie alla ripresa di valore dell'escudo, alla riduzione dei costi operativi, all'aumento del volume di traffico e all'arrivo del nuovo materiale disponibile in circolazione, cosa che migliorò la qualità del servizio fornito.

Con il colpo di Stato del 28 maggio 1926 e l'instaurazione di una dittatura militare, ripresero gli sforzi per riunire le diverse ferrovie in un'unica entità. La grande beneficiata fu la CP: acquisì la Companhia do Mondego e la Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais e, nel 1927, vinse il concorso di locazione per lo sfruttamento dei collegamenti ferroviari statali (Minho, Douro, Sud e Sudest, a scartamento largo, e Tâmega, Sabor e Corgo, a scartamento ridotto), sino ad allora gestita dall'operatrice Caminhos de Ferro do Estado<sup>48</sup>. Grazie a questo cambiamento, il governo riuscì a riunire in un'unica società la rete ferroviaria sotto la responsabilità dello Stato, evitando tecnicamente la sua nazionalizzazione, ma risultandone in pratica il possessore, poiché deteneva una partecipazione di maggioranza nel capitale della CP.

L'inizio degli anni Trenta portò una nuova sfida per le imprese ferroviarie: la crisi successiva al *crash* del 1929 e l'avvento della concorrenza automobilistica, che in Portogallo si tradusse con la creazione, nel 1927, della Junta Autónoma de Estradas (Consiglio di amministrazione autonomo delle strade) e in un impegno per lo sviluppo della rete viaria. In questo modo, tra 1925 e 1950, l'estensione stradale aumentò di più di 3.000 chilometri, dai 13.388 del 1925 ai 16.746 del 1950, il che corrispondeva a un aumento di circa il 25%. Nello stesso periodo la rete ferroviaria crebbe solamente di 200 chilometri.

In considerazione del fatto che la rete ferroviaria rappresentava un investimento enorme, che i ricavi coprivano solamente i costi di esercizio, mentre la remunerazione del capitale si verificava

---

<sup>47</sup> Infatti, durante la Prima Repubblica (1910-1926) alcuni dei piani di espansione elaborati durante l'epoca monarchica vennero fermati e, sino all'inizio della Prima guerra mondiale, non fu fatto altro che terminare i progetti iniziati. Conseguentemente la rete ferroviaria nazionale raggiunse il suo picco nel 1952, con 3.595 chilometri, risultato non particolarmente rilevante dato che nel 1900 erano stati realizzati già 2.356 chilometri. PINHEIRO, Magda, *Cidade e Caminhos de Ferro*, Lisboa, Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008.

<sup>48</sup> Nel 1945, la legge n. 2008, relativa al coordinamento dei trasporti, stabilì che tutte le concessioni per l'esercizio ferroviario sarebbero state concentrate nelle mani di unica concessionaria, la CP. Nel 1947, la compagnia era operativa su tutte le linee in Portogallo, a scartamento largo e ridotto, ad eccezione della Linea di Cascais, che era stata affidata alla Compagnia di Estoril fino al 1976. Nel 1975, in seguito alla Rivoluzione di aprile che depose il regime dell'Estado Novo, la CP venne nazionalizzata. PINHEIRO, Magda, *op. cit.*

raramente – tranne quando era lo Stato a garantirla –, una delle preoccupazioni delle compagnie che investivano su questo mezzo di trasporto era il ritorno del capitale investito. Per questa ragione diveniva necessario un utilizzo più intenso e diversificato di questo mezzo di trasporto. In questo senso, da subito «le stesse imprese ferroviarie intravidero nel turismo un modo per aumentare l'uso del trasporto ferroviario e quindi contribuire al ritorno del capitale investito nella costruzione della rete ferroviaria»<sup>49</sup>.

Tuttavia, il panorama turistico rimase, sino al 1910, solo accennato: la geografia delle aree turistiche era composta da un piccolo insieme di luoghi e stabilimenti termali e balneari – appannaggio soprattutto del turismo interno delle classi più ricche – e da Madeira e Lisbona, luoghi di interesse per il turismo internazionale<sup>50</sup>.

La situazione sembrò cambiare con l'instaurazione della Repubblica, che segnò un nuovo e decisivo momento in Portogallo: i governanti repubblicani sentirono il bisogno di dare un nuovo significato alla vita del Paese, fissando una cultura (e una coscienza) collettiva promossa dallo Stato, che fosse tangibile. Come afferma Rui Ramos, si è cercato «di stabilire un culto peculiare e ufficiale, quello della patria»<sup>51</sup>. In questo senso il turismo venne considerato dai repubblicani, da un lato come un fattore di progresso economico nel paese e, dall'altro, come un mezzo per lo sviluppo dei «sentimenti patriottici, elevando con l'educazione lo spirito delle gente e, con tutto questo, producendo cittadini attivi nel progresso del Paese»<sup>52</sup>.

Queste idee portarono alla creazione, nel 1911, di un'istituzione governativa incaricata di promuovere e organizzare il settore: il Consiglio del Turismo, inserito all'interno del Ministero dello Sviluppo, coadiuvato da un Ufficio del Turismo dotato di autonomia amministrativa e finanziaria<sup>53</sup>. Tutto ciò avrebbe collocato il Portogallo tra i paesi europei che riconobbero precocemente l'importanza del turismo. In secondo luogo portarono alla promozione di tour

---

<sup>49</sup> MATOS, Ana Cardoso, *Turismo, Guias e Roteiros*, in ROLLO, Maria Fernanda (ed.), *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, vol. III, Lisboa, Edição Assembleia da República, 2014, p. 1018.

<sup>50</sup> La Sociedade Propaganda de Portugal, istituzione privata creata nel 1906, era responsabile della promozione del turismo portoghese. Cfr., per informazioni sull'operato della società: MATOS, Ana Cardoso, BERNARDO, Maria Ana, SANTOS, Maria Luísa, *A Sociedade Propaganda de Portugal e o Congresso de Turismo de 1911*, in *Congresso Internacional I República e Republicanismo – Atas*, Lisboa, Assembleia da República, 2013, pp. 393-403; CERDEIRA, Pedro, «A Sociedade Propaganda de Portugal e o Estado: Competências públicas e privadas na construção do turismo português (1906-1911)», in *Tourism and Hospitality International Journal*, 3, 2/2014, pp. 108-125; CERDEIRA, Pedro, *A Sociedade Propaganda de Portugal: Turismo e Modernidade (1906-1911)*, Tesi di Laurea specialistica in Storia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2014.

<sup>51</sup> RAMOS, Rui, *A ciência do povo e as origens do estado cultural*, in CASTELO-BRANCO, Salwa El-Shawan, BRANCO, Jorge de Freitas (org.), *Vozes do Povo: a folclorização em Portugal*, Oeiras, Celta Editores, 2003, p. 32.

<sup>52</sup> HENRIQUES, Eduardo Brito, LOUSADA, Maria Alexandre, *Férias em Portugal no Primeiro Quartel do Século XX. A Arte de Ser Turista*, in LOUSADA, Maria Alexandre Lousada, PIRES, Ana Paula (eds.), *Viajar. Viajantes e Turistas à Descoberta de Portugal no Tempo da I República*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República, 2010, p. 108.

<sup>53</sup> Così come in Austria-Ungheria, nel 1909, e in Francia, nel 1910. Va segnalato che, nel 1920, a causa dei riassetto governativi, il *Conselho de Turismo* venne abolito e il settore turistico venne integrato nel Ministero del Commercio e delle Comunicazioni.

culturali, cioè di un escursionismo indirizzato alla visita dei monumenti e dei luoghi noti della Nazione, con il «proposito patriottico di far conoscere al maggior numero di portoghesi, il loro Paese»<sup>54</sup>.

In questo senso, era noto «il ruolo predominante che svolsero le ferrovie nell'espansione del turismo», al fine di aumentare il numero di passeggeri e, allo stesso tempo, facilitare «i viaggi per le classi economicamente svantaggiate»<sup>55</sup>. Le differenti compagnie private in attività perseguirono infatti una strategia commerciale per incoraggiare i viaggi proponendo un'ampia gamma di tariffe speciali e ridotte: i treni “ricreativi” tra Lisbona e Porto, che offrivano biglietti ridotti nei periodi festivi o di balneazione per gruppi di studenti e per gli insegnanti (fruibili durante le vacanze scolastiche, nei fine settimana e nei giorni festivi) e biglietti chilometrici, che costituivano possibilità di viaggio in cui il prezzo dipendeva dai chilometri di percorrenza e i passeggeri potevano liberamente scegliere tra varie combinazioni di itinerari.

Agli inizi del XX secolo divenne prassi comune quella di organizzare viaggi per eventi particolari, come mostre, congressi e fiere, e per destinazioni e monumenti considerati di interesse turistico: in Algarve, in occasione della fioritura dei mandorli, nella Serra da Estrela, per la pratica degli sport invernali, a Tomar, per assistere alla Festa dos Tabuleiros, ecc. Questi viaggi erano stati spesso organizzati in collaborazione con le *Comissões de Iniciativa e Turismo* locali<sup>56</sup> e con i servizi di autolinee.

Il treno – e il turismo ferroviario – mobilitavano anche artisti portoghesi: questo divenne evidente con la realizzazione da parte della CP di stazioni piacevoli per il turista, per il livello di pulizia, per l'efficienza dei servizi, per l'affabilità dei dipendenti, e per la loro bellezza, architettonica e decorativa, realizzate com'erano in stile “nazionale” – facendo ricorso a pensiline, gelosie, tettoie e *azulejos* che ritraevano paesaggi e monumenti – e per la creazione di giardini negli spazi circostanti.

Come risultato di queste iniziative, il numero di turisti in viaggio con le ferrovie portoghesi crebbe, mentre la rete ferroviaria finì per determinare in misura crescente le destinazioni dei turisti. Questa situazione mutò per effetto della Prima guerra mondiale e delle sue conseguenze e, all'inizio degli anni Trenta, i ricavi del traffico ferroviario erano in calo.

Nel frattempo la situazione politica era cambiata a seguito dell'instaurazione della dittatura militare (nel 1926) e dell'avvento del regime dell'Estado Novo (a partire dal 1933). L'Ufficio del Turismo divenne allora dipendente – e lo sarebbe rimasto, tra il 1926 e il 1940 – dal Ministero

---

<sup>54</sup> ALBUQUERQUE, Carlos, «O Caminho de Ferro na Expansão do Turismo», in *Boletim da CP - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 343, 1958, p. 5.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

<sup>56</sup> Create durante la Prima Repubblica, le *Comissões de Iniciativa e Turismo* erano organizzazioni turistiche locali che sovrintendevano questa materia e si occupavano della promozione turistica del territorio in cui operavano, godendo dell'autonomia per realizzare i necessari miglioramenti.

dell'Interno. Questa tutela, tuttavia, comprometteva l'efficacia dell'attività turistica nazionale dal momento che il Ministero dell'Interno era più votato al mantenimento dell'ordine pubblico. Un altro fattore condizionante nell'evoluzione del turismo in Portogallo in questo periodo fu il fatto che l'Ufficio del Turismo del Ministero dell'Interno si vide insidiato e addirittura soppiantato nel suo operato da altri enti, come il Ministero degli Affari Esteri (attraverso la Commissione di Propaganda del Turismo all'estero, istituita nel 1935, e l'azione delle sue Casas de Portugal a Parigi, Londra e Anversa) o la già citata FNAT, ma anche da istituzioni private come l'Automobile Club del Portogallo (ACP), che nel 1934 creò un Centro turistico portoghese e divenne rappresentante del paese all'interno della prestigiosa Alliance Internationale de Tourisme.

Nonostante questa molteplicità di interventi (e la loro azione competitiva e non collaborativa) e il fatto che il turismo fosse stato oggetto di accesi dibattiti, si conveniva sull'importanza ad esso attribuita: quella di un'attività economica che mirava a raggiungere una porzione sempre crescente della società e da cui ci si attendevano profitti consistenti. Personalità come Joaquim Roque da Fonseca, direttore dell'Associazione dei commercianti di Lisbona e membro delle commissioni turistiche dell'ACP e del Ministero degli Affari esteri, sostennero che «il turismo può e dovrebbe essere per noi ciò che è per la Francia, l'Italia e la Svizzera – la maggiore tra le grandi industrie nazionali»<sup>57</sup>.

Diveniva quindi necessario che il settore del turismo fosse sotto il controllo di un organo statale più appropriato del Ministero dell'Interno. Così il decreto 30.251 del 30 dicembre, prevedeva il passaggio, dal 1° gennaio 1940, delle competenze in materia di turismo dal Ministero dell'Interno al Segretariato della Propaganda Nazionale, un organismo direttamente dipendente dal Presidenza del Consiglio<sup>58</sup>.

Sotto la supervisione del Segretariato, il turismo divenne uno strumento privilegiato per promuovere il regime: «Se il turismo è una questione seria, e non un semplice passatempo, è perché [rappresenta] un mezzo molto sicuro non solamente per realizzare una propaganda nazionale d'alto livello ma anche per la semplice propaganda politica»<sup>59</sup>. Ma anche (o soprattutto?) come strumento per il mantenimento dell'ordine interno, del consenso in ambito nazionale:

---

<sup>57</sup> FONSECA, Joaquim, «Portugal, País de Turismo», in A.C.P., *Revista Ilustrada de Automobilismo e Turismo*, 19 aprile 1932, p. 39.

<sup>58</sup> Creato nel settembre del 1933, il Segretariato diresse e supervisionò la propaganda nazionalista, interna ed esterna. Nel 1944 divenne Segretariato nazionale per l'informazione, la cultura popolare e il turismo e, nel 1968, Segretariato di Stato per l'informazione e il Turismo. Organismo multifacettato, provvedeva alla centralizzazione delle informazioni relative all'operato dei diversi servizi pubblici, organizzava manifestazioni nazionali e feste pubbliche con finalità educative e di propaganda e per fare ciò impiegava differenti forme artistiche – trasmissioni, cinema e teatro – come strumento per il perseguimento della sua missione.

<sup>59</sup> FERRO, António, *Turismo. Fonte de Riqueza e de Poesia*, Lisboa, SNI, 1949, p. 34.



Il turismo ha sempre costituito ovunque [...] un'eccezionale terapia morale, [dal momento che] i grandi paesi visitati che rendono l'industria dell'ospitalità una fonte di ricchezza e di rinnovamento nazionale sono paesi caratterizzati da un ordine e una convivenza esemplari<sup>60</sup>.

## 5. I treni espresso popolari

### 5.1. L'iniziativa

Come abbiamo visto, a partire dal 1915 si verificò una riduzione considerevole delle iniziative di promozione dei viaggi ferroviari, giustificata dal conflitto militare in atto, che condizionava oltre ogni modo il trasporto ferroviario nel suo complesso. Per questa ragione solamente nel 1933 vide la luce un'iniziativa degna d'attenzione: i treni espresso popolari.

Si trattava di un modello di viaggi ferroviari destinati alle classi popolari di Lisbona e Porto, effettuate in carrozze di terza classe, «moderne, pulite, confortevoli» dove, per una tariffa di soli 20 escudos per persona, ai meno abbienti veniva reso possibile «provare il piacere della velocità e della rapidità del servizio»<sup>61</sup>. I viaggi – che prevedevano andata e ritorno in giornata – solitamente si svolgevano la domenica e ogni escursionista poteva portare con sé sino a dieci chili di provviste per il viaggio.

Il primo espresso popolare percorse la tratta tra Lisbona e Tomar il 6 agosto del 1933, rendendo possibile «visitare il Convento di Cristo, fare una nuotata a Nabão, riposarsi tutto il giorno, e passare la notte dormendo nel proprio letto»<sup>62</sup>, trasportando 358 passeggeri. Questo primo viaggio venne riproposto 20 anni dopo, il 9 agosto 1953, dalla CP, che organizzò un espresso popolare per Tomar alla stessa tariffa del 1933, riempiendo così 12 vagoni e finendo per trasportare a Tomar 1.117 passeggeri, come riportato nel «Boletim da C.P.» del settembre di quello stesso anno.

L'iniziativa ricevette l'approvazione immediata e unanime del mondo del turismo portoghese, tra cui la «Gazeta dos Caminhos de Ferro», su cui l'ingegnere Armando Ferreira individuava nell'idea «la conferma del sintomo di una *nuova vita*», la rottura del «narcisismo dei potentati ferroviari», costretti a «svegliarsi e a scendere qui, a contatto con il popolino, con il signor passeggero, ad adularlo, ad alletterarlo e proporgli la sua merce, [in] cerca di maggiori entrate»<sup>63</sup>. Nello stesso numero della rivista, Melo e Niza metteva in evidenza i prezzi popolari praticati, con riduzioni dal 50% al 60% alla domenica e nei giorni festivi.

Dietro l'iniziativa c'era un ferroviere della CP: António Montês.

---

<sup>60</sup> ID., «Turismo como Factor Político», in *Diário de Notícias*, 22 novembre 1939, p. 1.

<sup>61</sup> MAIA, Samuel, «Os Expressos Populares», in *O Século*, 27 luglio 1933, p. 1.

<sup>62</sup> *Ibidem*.

<sup>63</sup> FERREIRA, Armando, «Os Expressos Populares», in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1095, 1933, p. 442.

Nato a Caldas da Rainha nel 1896 e morto a Lisbona nel settembre del 1967, rappresentò un importante animatore della vita culturale nella sua città natale, responsabile di diversi progetti di promozione della stessa come centro termale, fu membro delle Comissões de Iniciativa (1927-1929) e delle Comissões de Turismo (1932)<sup>64</sup>. Fu anche uno dei promotori della realizzazione dei monumenti in onore di Rafael Bordallo Pinheiro (1927), di José Malhoa (1928-1955) e della regina Eleonora di Viseu (1935), e uno dei fondatori (nonché primo direttore) del Museo Provinciale José Malhoa (1940). Si distinse come studioso e critico d'arte, tenendo conferenze su questi temi alla radio di Stato – la Emissora Nacional – e collaborando con vari giornali e riviste, in particolare come redattore per «Viagem. Revista de Turismo, Divulgação e Cultura», per la «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e per lo stesso «Boletim da C.P.», che guidò come direttore per otto anni, tra il 1948 e il 1955.

Nel 1926 entrò a far parte delle ferrovie portoghesi come praticante vicecapo del Settore viabilità e lavori; nel corso dei suoi 37 anni di servizio, collaborò attivamente alla realizzazione di iniziative culturali e turistiche: fu responsabile delle esposizioni ferroviarie organizzate nella stazione ferroviaria di Lisbona Rossio, nel Museo Provinciale José Malhoa e presso l'Accademia delle Belle Arti di Lisbona, del padiglione delle ferrovie in occasione Esposizione del Mondo portoghese del 1940 (per il quale ricevette le lodi della Commissione esecutiva della CP), dell'organizzazione, nel 1949, del Congresso Internazionale delle Ferrovie e, nel 1956, delle cerimonie commemorative del Centenario delle Ferrovie<sup>65</sup>. Come direttore del «Boletim da C.P.», promosse concorsi, organizzò viaggi oltreconfine per gli abbonati, rese possibile i viaggi di ferrovieri stranieri in Portogallo e fu autore di numerosi articoli di carattere turistico e culturale.

«Dinamico per natura, audace per indole»<sup>66</sup>, a lui si dovevano molti dei risultati turistici più interessanti per la CP, vale a dire la creazione dei “treni misteriosi”<sup>67</sup>. Rimase nella storia, come già detto, la sua idea dei treni espresso popolari, che rivoluzionò il turismo sociale, «in un momento in cui il Portogallo non parlava di turismo e ancor meno di turismo per le classi meno

---

<sup>64</sup> Montês frequentò la scuola secondaria a Leiria (1909-1914) e le scuole preparatorie per ingegneria a Coimbra (1914-1916), concludendo il corso di fanteria presso l'Accademia militare (1916-1918). Fu amministratore nei comuni di Caldas da Rainha e di Óbidos e tesoriere, capo della cancelleria e responsabile della filiale di Caldas del Banco Industrial Português più o meno sino al 1925.

<sup>65</sup> Il suo percorso professionale all'interno della CP fu in costante ascesa: nel 1928 venne promosso a capo del Settore viabilità e lavori; nel 1942 venne collocato nel Servizio di manutenzione, transitando, nel 1946, dalla Segreteria Generale. L'anno successivo, fu nominato vice capo della nuova Divisione commerciale e nel 1948, capo del Servizio Turismo e Pubblicità, dove rimase fino al 1963, data del suo ritiro, dovuto a motivi di salute.

<sup>66</sup> «António Montez», in *Boletim da CP - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 413, 1963, p. 5.

<sup>67</sup> Iniziativa della CP del 1932, che rimase in vigore solamente per quell'anno, che aveva la particolarità di non rivelare la destinazione e il percorso di viaggio – che avrebbero dovuto costituire una sorpresa per i viaggiatori – oltre ai prezzi modici praticati. L'analisi della «Gazeta dos Caminhos de Ferro» ci permette di conoscere le nove edizioni realizzate nell'estate del 1932.

abbienti»<sup>68</sup>. Si deve a lui l'espressione «il treno scoprì il paesaggio», rivelatrice del «fermo proposito» che dimostrò quando ricoprì il ruolo di capo del Servizio Turismo e Propaganda nel «far conoscere i più bei tesori turistici della nostra patria a tutti i portoghesi»<sup>69</sup>.

È molto probabile che Antonio Montês si sia ispirato ai Treni Speciali Celeri per Servizi Festivi Popolari, un'iniziativa delle Ferrovie dello Stato italiane per i cittadini della classe media e per gli operai, iniziata nell'estate del 1931 dal regime fascista e che si protrasse sino al settembre 1939. Si trattava di convogli speciali, in partenza dalle grandi città, di domenica o nei giorni festivi, che ritornavano in giornata, con soli vagoni di terza classe e che praticavano sconti fino all'80% rispetto alla tariffa normale ed erano diretti verso destinazioni turistiche rilevanti dal punto di vista storico, etnografico, artistico, senza fermate intermedie. L'iniziativa permise a centinaia di italiani di viaggiare in treno per la prima volta, dando avvio al turismo di massa in Italia, sebbene l'iniziativa toccasse solo una piccola parte della classe media italiana, quella che viveva nelle grandi città e lavorava in fabbriche e uffici<sup>70</sup>.

Nel primo anno di attività – il 1933 – dei treni espresso popolari, sarebbero partiti da Lisbona, secondo un articolo del «Boletim da C.P.» del 1964 (dove veniva fatto un bilancio dell'iniziativa), 12 treni espresso popolari, con 7.493 passeggeri. Nei primi tre anni di vita, vi avrebbero viaggiato 29.000 persone, mentre un articolo della rivista «Viagem» del giugno del 1941 fissava a quasi 100.000 i viaggiatori nel periodo compreso tra il 1933 e il 1939-1940. Dopo una sospensione durante la Seconda guerra mondiale, dovuta alla mancanza di materiale rotabile e di carburante, i treni espresso popolari fecero il loro ritorno intorno al 1947, reintrodotti grazie alla creazione del Servizio Turismo e Propaganda della CP e nel 1952 il «Boletim» affermava che a quel mese (maggio) vi avevano già viaggiato circa 10.000 passeggeri<sup>71</sup>.

In questa riproposizione dei treni espresso popolari nel dopoguerra è da sottolineare la presenza di un servizio di ristorazione, curato dalla Compagnie Internationale des Wagons-Lits e, su alcune percorrenze, la collaborazione con imprese di autotrasporti per visitare luoghi lontani dalla rete ferroviaria. Si può considerare un'innovazione anche il pieghevole distribuito ai passeggeri, che includeva gli orari di viaggio, la descrizione delle regioni da visitare e una

<sup>68</sup> «António Montez», *op. cit.*, p. 5.

<sup>69</sup> «António Montez», in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1823, 1963, p. 341.

<sup>70</sup> Per maggiori informazioni sul caso italiano, cfr.: GIUNTINI, Andrea, «Ferrocarri e Turismo in Italia. Desde los Inicios del Ochocientos hasta la Introducción de los 'Trenes Populares' en la Época Fascista», in *Historia Contemporánea*, 25, 2002, pp. 101-123; CECINI, Stefano, «Il treno per tutti. Gli italiani in gita con i treni popolari. 1931-1939», in *Dimensioni e Problemi della Ricerca Storica*, 2/2014, pp. 113-137; MAGGI, Stefano, *A new role for an old railway: tourism*, in MCCANTS, Anne, BEIRA, Eduardo, CORDEIRO, José Lopes, LOURENÇO, Paulo (Eds.), *Railroads in historical context: construction, cost and consequences*, vol. I, Vila Nova de Gaia, Inovatec, 2012, pp. 427-443.

<sup>71</sup> Per quanto degne di nota, le cifre portoghesi rimasero sempre molto al di sotto di quelle italiane. Come fattore di comparazione, si consideri come nel primo anno di vita dei treni espresso popolari italiani, tra agosto e settembre 1931, questi registrarono una media di 58 viaggi al giorno, trasportando 459.887 passeggeri. GIUNTINI, Andrea, *op. cit.*

cartolina, affinché i viaggiatori potessero successivamente inviare alla compagnia i loro suggerimenti.

La fine dei treni espresso popolari in Portogallo è oscura: a prestar fede a un articolo del «Boletim da C.P.» del giugno del 1962, l'iniziativa si sarebbe protratta sino alla metà o alla fine degli anni Cinquanta, mentre la sua conclusione sarebbe stata legata all'impossibilità da parte della compagnia di «aumentare il proprio parco macchine al ritmo della crescita della popolazione e dell'incremento dell'utilizzo della ferrovia», scegliendo di «organizzare solamente piccoli viaggi con treni ordinari o su vagoni ferroviari speciali»<sup>72</sup>. Questi viaggi, individuali o collettivi, sempre a prezzi economici, fornivano «a tutti i portoghesi, anche quelli dotati di disponibilità più modeste, la loro opportunità di conoscere il Portogallo»<sup>73</sup>. Perdurava poi l'idea, già soggiacente ai treni espresso popolari: la necessità di far conoscere la nazione a tutti i portoghesi, poiché questi viaggi si prospettavano come “lezioni di portoghesismo”.

Questi biglietti turistici – così come venivano definiti – avevano fatto la loro comparsa all'inizio degli anni Sessanta e venivano pubblicizzati nel «Boletim da C.P.»: nel 1961 il biglietto turistico “Un giorno nel Ribatejo”, mentre nel 1962 fu la volta del biglietto turistico “Ferie Solneve”, indirizzato al turismo montano nella Serra da Estrela, frutto della collaborazione tra la CP, le Organizzazioni Solneve e la Empresa Geral de Transportes, con il patrocinio della Commissione Regionale Turismo della Serra da Estrela. Questi biglietti solitamente comprendevano, oltre ai viaggi in treno di andata e ritorno tra Lisbona e la destinazione, il trasporto in bus verso i luoghi più distanti dalla linea ferroviaria e il vitto (cena, colazione e pranzo al sacco per il viaggio di ritorno)<sup>74</sup>.

Molto probabilmente questo era il risultato dell'ingresso in una nuova era del settore turistico nazionale, incentrato soprattutto sui turisti stranieri, ma che offriva ad una neonata classe media, nuove destinazioni e nuove forme di turismo, come quello montano.

Infatti nel secondo dopoguerra il turismo iniziò a essere considerato dal regime estadonovista come un modo per riequilibrare la bilancia dei pagamenti: «Il turismo, dal punto di vista economico e finanziario, rappresenta effettivamente una grande fonte di ricchezza pubblica e un'importante fonte di valuta, che infatti in alcune nazioni ha ridotto in percentuale molto apprezzabile il deficit nella bilancia dei pagamenti»<sup>75</sup>. Così il 4 giugno 1956 venne promulgata la legge n. 2.082, che stabiliva i fondamenti strutturali del turismo portoghese partendo dal presupposto che competesse allo Stato «promuovere l'espansione del turismo nazionale, al fine di

---

<sup>72</sup> SILVA, Jaime, «Bilhete turístico Férias Solneve», in *Boletim da CP - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 396, 1962, p. 17.

<sup>73</sup> SILVA, Jaime, *op. cit.*, p. 17.

<sup>74</sup> Il primo viaggio venne realizzato l' 8 aprile del 1962, con 60 invitati, tra cui giornalisti e rappresentanti della televisione e della radio, dirigenti e soci dello Ski Clube de Portugal e altre personalità. SILVA, Jaime, *op. cit.*

<sup>75</sup> *Diário das Sessões da Assembleia Nacional*, V legislatura, sessão n. 27, 8.3.1950, p. 414.

valorizzare il paese nello sfruttamento delle sue risorse turistiche»<sup>76</sup>. Il dopoguerra segna la nascita, in Europa, del turismo di massa e il Portogallo non fa eccezione: infatti tra il 1938 e il 1955 si era passati dai 27.204 visitatori stranieri a 202.190, cioè più di sette volte di più<sup>77</sup>. Ma la vera crescita si verificò a partire dagli anni Cinquanta: il numero degli stranieri che fecero il loro ingresso in Portogallo passò dai 55.000 del 1950 ai 352.000 del 1960, salendo a 2.500.000 di visitatori nel 1968, per effetto della diffusione del trasporto aereo<sup>78</sup>. Come risultato dell'incremento esponenziale dei turisti stranieri che entravano nel territorio nazionale in cerca di sole mare e spiagge, ma anche delle difficoltà economiche provocate dalla Guerra coloniale<sup>79</sup>, che compromettevano il precario equilibrio dei conti con l'estero, il turismo venne incluso per la prima volta in un piano di sviluppo (il che palesava la necessità di una pianificazione economica statale), il Piano Intercalar (1965-1967). Al settore vennero destinati circa 1.500.000 escudos. Questa rivalutazione del settore turistico divenne ancora più chiara con il III Piano di sviluppo (1968-1973), in cui questo veniva considerato un settore strategico per la crescita economica.

## 5.2. Le destinazioni e il pubblico

Tornando ai treni espresso popolari, una questione si impone: quali erano le mete privilegiate di questi viaggi ferroviari?

Innanzitutto la capitale del paese, Lisbona. Si può così evidenziare il viaggio lì realizzato dagli abitanti di Porto nel 1952, che permise loro, da un lato il contatto con gli spazi e i monumenti iconici della storia nazionale – ad esempio il Monastero dei Gerolamini di Belém, l'Acquedotto delle Acque Libere e il Castello di San Giorgio – e, dall'altro, per la gloria dell'Estado Novo, di verificare «la trasformazione della capitale dell'Impero», evidente nello Stadio nazionale, «opera di rilievo»<sup>80</sup>, nel nuovo quartiere degli affari, nell'Accademia dell'Esercito o nell'aeroporto di Portela.

Ma l'interesse turistico del paese non si limitava alla capitale. Da questa partivano treni espresso popolari diretti a Estremoz (dove la visita includeva, tra gli altri, il Dongione, il municipio, la Chiesa della Misericordia, il Museo rurale e Palazzo Tocha), a Vila Viçosa (con il Palazzo Ducale, il Convento das Chagas e la Chiesa madre), Aveiro (con la foce e i canali, il mercato, i monumenti come quelli dedicati ai morti della Grande Guerra, il municipio, la Chiesa delle

---

<sup>76</sup> Legge n. 2.082, 4.6.1956, p. 662.

<sup>77</sup> ANDRADE, Estevão, «Turismo 57», in *Rumo, Revista de Problemas Actuais*, I, 6/1957.

<sup>78</sup> BRITO, Sérgio Palma, *Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo*, Lisboa, Medialivros, 2003.

<sup>79</sup> Il riferimento è alla guerra tra il Portogallo e le forze dei movimenti di liberazione delle sue colonie africane in Angola, Guinea-Bissau e Mozambico, nel periodo 1961-1974.

<sup>80</sup> «Expressos-Populares», in *Boletim da CP - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 276, 1952, p. 3.

Carmelitane, la Cattedrale, il Monastero del buon Gesù e il Museo rurale, etc.), Luso (con le terme, il casinò, il Palácio Hotel do Buçaco, la foresta del Buçaco), Porto (in occasione del Campionato del mondo di hockey su pista, realizzato nella città *nortenha* nel 1952), Coimbra (durante le feste della Regina Santa), in Alentejo e Algarve (in località come Portimão, Lagos, Tavira, Vila Real de Santo António, Santarém, Tomar, Évora) e ancora in luoghi del Centro e del Nord del Portogallo, come Figueira da Foz, Viana do Castelo, Barca d'Alva e Moncorvo (in quest'ultimo caso in occasione della fioritura dei mandorli, partendo da Porto).

Di questo tipo di viaggi beneficiarono in modo evidente le località di destinazione di questi treni, che ricevettero un'affluenza di turisti senza precedenti, con conseguenze evidenti e fruttuose per le economie locali, come lo stesso «Boletim da C.P.» sottolineava nel numero dell'agosto del 1952, riportando che: «non traggono profitto, spiritualmente, solamente le persone che viaggiano, ma anche, economicamente, le regioni che vengono attraversate, che, in quei giorni, vengono animate dalla presenza di molte centinaia di turisti»<sup>81</sup>. L'iniziativa favorì inoltre la crescita dei servizi di trasporto terrestre, che svolgevano un ruolo complementare in determinate fasi di questi viaggi ferroviari, nonché il flusso di ospiti provenienti dalle organizzazioni alberghiere regionali, anche stagionali.

È chiaro che, per l'iniziativa dei treni espresso popolari, si cercò di percorrere tutto il paese, da nord a sud, dal litorale all'interno. Tuttavia bisogna sottolineare che questi treni espresso partivano sempre da Lisbona e da Porto per le destinazioni sopra menzionate, attraversando il territorio nazionale a partire dalle due maggiori città portoghesi. Questo permette di comprendere come il pubblico a cui erano rivolte queste iniziative – e a cui gli articoli della «Gazeta» e del «Boletim da C.P.» facevano spesso riferimento parlando di “classi popolari” – fossero in effetti i lavoratori urbani e delle fabbriche di Lisbona e di Porto, cioè gli operai; possibilmente una piccola porzione di questi proveniva dalla cosiddetta classe media (in particolare erano funzionari pubblici di rango inferiore). Sarà proprio a partire dall'inquadramento sociale dei destinatari dei treni espresso popolari che si potrà meglio comprendere i numeri estremamente bassi riferiti in precedenza.

### 5.3. La narrazione (o le narrazioni) dietro all'iniziativa

Soggiacente a questa iniziativa era il presupposto per cui i portoghesi non conoscevano il Portogallo, anche quelli che viaggiavano, idea che si ripercuoteva in vari articoli del «Diário de Lisboa» degli inizi del 1933, attraverso il suo direttore, Joaquim Manso, che lamentava: «Non

---

<sup>81</sup> «As excursões à capital do Norte, Coimbra, Tomar, Santarém e Algarve», in *Boletim da CP - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 278, 1952, p. 11.

sempre sappiamo apprezzare ciò che è nostro, perché camminiamo sempre con gli occhi rivolti all'estero [...] per prostrarci davanti alle loro bellezze, alle loro ricchezze, ai loro progressi, disprezzando la terra che ci ha dato i natali»<sup>82</sup>.

Il viaggio turistico all'interno del paese era così presentato come un'opera patriottica, parte integrante del concetto *estadonovista* di ciò che significava "essere portoghese":

Non è solamente la terra dove si nasce che dà la nazionalità. Per essere portoghesi non basta essere nati nel Minho o nelle Azzorre, nella Beira o in Angola, nel Ribatejo o a Timor, in Algarve o in Mozambico<sup>83</sup>. Per essere portoghesi è necessario l'amore per la nostra terra, lodandola sempre quando è opportuno e difendendola [...]. Per essere portoghesi è necessario conoscere la storia patria e onorare le virtù dei nostri antenati. Per essere portoghesi è indispensabile provare orgoglio per essere nati nella terra che è stata la culla di eroi e santi, di artisti e cavalieri, di poeti e navigatori! [Era necessario conoscere] le grazie che Dio ha dato

---

<sup>82</sup> MANSO, Joaquim, «Portugal para os portugueses», in *Diário de Lisboa*, 18 janeiro 1933, p. 1.

<sup>83</sup> Si ricorda che il Portogallo fu un paese colonialista sino al 1974 e alla Rivoluzione dei Garofani. In questa chiave la nozione di un impero pluricontinentale, unico e indivisibile, «dal Minho a Timor», fu uno dei grandi pilastri dei regimi politici portoghesi, attraversando diversi secoli della storia nazionale. Ora, per ciò che riguarda i riferimenti a questo Impero e al turismo interno coloniale, bisogna segnalare le crociere di vacanza nelle colonie, che funzionavano come strumenti di controllo da parte del potere politico del tempo libero e della gioventù portoghese, nella convinzione che fosse necessaria una «dilatazione ultramarina della coscienza nazionale», aprendo «nuove prospettive allo spirito e all'azione» degli studenti, che da queste sarebbero tornati «più uomini e più portoghesi». SILVA, Maria Cardeira, OLIVEIRA, Sandra, *Paquetes do Império: O 'Primeiro Cruzeiro de Férias às Colónias'*, in SILVA, Maria Cardeira (ed.), *Castelos a Bombordo: Etnografias de Patrimónios Africanos e Memórias Portuguesas*, Lisboa, CRIA, 2013, URL: <<https://books.openedition.org/etnograficapress/347> > [consultato il 13 ottobre 2018]. Tra questi viaggi, il *Primeiro Cruzeiro de Férias às Colónias* promossa nel 1935 e realizzata dal piroscafo *Moçambique*, con destinazione nelle Colonie occidentali (S. Vicente, Praia, Bissau, Bolama, Príncipe, S. Tomé, Cabinda, Sazaire, Luanda, Pôrto Aboim, Novo Redondo, Lobito, Mossâmedes, S. Tomé e Funchal), si trasformò in un esempio paradigmatico, imbarcando 250 viaggiatori: professori, studenti, aristocratici, commercianti, «ebberi di fede patriottica», pronti a «conoscere la grandezza del nostro Oltremare». SILVA, Maria Cardeira, OLIVEIRA, Sandra, *op. cit.* Divenne in questa forma il modello a partire dal quale questi viaggi potessero essere considerati come paradigma «della sovranità e della sua esposizione [delle colonie] in ambito nazionale e internazionale con le finalità politiche della subordinazione culturale e dell'impossessamento economico». SILVA, Maria Cardeira, OLIVEIRA, Sandra, *op. cit.* Il rapporto tra il turismo coloniale e questi viaggi sembra quindi replicare il rapporto tra turismo metropolitano e propaganda nell'Estado Novo, rispondendo al bisogno di affermazione in ambito internazionale del territorio d'oltremare da un lato e, dall'altro, di rafforzamento del carattere nazionalista di questi viaggi, nel solco di un principio di dilatazione della nazione vista come una «famiglia allargata». Si possono segnalare anche altri viaggi di questo tipo: il *Primeiro Cruzeiro de Férias dos Estudantes das Colónias à Metrópole*, che trasportava studenti di liceo dell'Angola e del Mozambico verso il Portogallo europeo, seguito da un altro, che portò gli studenti del Mozambico in Angola, e successivamente, alcune crociere che portarono i vecchi coloni nella madrepatria, oltre alle crociere della Mocidade Portuguesa (Gioventù portoghese) e, successivamente, della Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho. Questi viaggi erano considerati, come veniva scritto nel «Jornal de Notícias» nel 1935, come «un bagno di portoghesismo per tutti», a partire dal concetto espresso nell'editoriale del «Diário de Notícias» di quello stesso anno, secondo cui «è necessario, se desideriamo tornare a essere un grande popolo, che ogni portoghese, abbia dentro di sé [...] il panorama esatto dei suoi possedimenti». SILVA, Maria Cardeira, OLIVEIRA, Sandra, *op. cit.*

alla terra dove siamo nati [...]: l'azzurro del cielo, la bellezza del mare, la poesia dei fiumi, l'altezza delle montagne, il contorno della costa<sup>84</sup>.

Sebbene la misconoscenza del proprio paese da parte del portoghese fosse considerata un problema nazionale, questa veniva vista come una questione che toccava in particolare quelli privi delle risorse finanziarie necessarie per viaggiare:

Chi ha i soldi fa le valigie e parte – per Curia, Praia da Rocha, Vichy o Aix-les-Bains. Ma i poveri, quelli che conoscono il piacere per sentito dire e la sventura per esperienza diretta? Questi rimangono legati alla loro tortura. Ma non ci sarà modo di liberarli indirizzandoli verso l'oceano, la montagna, i boschi, il frutteto o la piana umida, con i forti odori, quelli della frutta matura, dei campi di miglio imbandierati e delle resine distillate<sup>85</sup>?

In questo senso, l'iniziativa dei treni espresso popolari era, nelle parole di Samuel Maia – un noto medico e igienista, uno degli intellettuali portoghesi più interessati al tempo libero dei lavoratori e difensore dei vantaggi della centralizzazione statale – «per chi lavora, con ardore, tutta la settimana» un'«opera meritoria»<sup>86</sup>, un «modo per contribuire all'educazione del popolo»<sup>87</sup>, nelle parole di Melo e Niza, uno dei redattori della «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Possiamo, quindi, considerare queste iniziative di turismo interno, venute da un tono nazionalista, come uno strumento impiegato dallo Stato per nazionalizzare le masse?

La natura politica dell'Estado Novo portoghese continua a essere oggetto di dibattito e discussione nella comunità accademica. Lo storico Fernando Rosas non esita a individuare nel regime salazarista la fonte di «un apparato di persuasione ideologico, autoritario, statalista, immerso nella vita quotidiana delle persone (a livello familiare, scolastico, lavorativo, del tempo libero)», con lo scopo di creare «una nuova tipologia di portoghese [...] pronto a servire la patria e l'impero, ad adempiere ai suoi doveri in famiglia e al lavoro»<sup>88</sup>. In questo senso, l'Estado Novo riteneva di avere il compito di spiegare al popolo la propria identità, nell'ambito di un lavoro educativo che ambiva a elevare «lo spirito della gente portoghese nella conoscenza di ciò che realmente è e ciò che vale, come gruppo etnico, come strumento culturale [...], come capacità civilizzatrice»<sup>89</sup>. Così il nazionalismo di Salazar identificava la linea di intervento della sua azione nell'«amare e conoscere il Portogallo nel suo passato di grandezza eroica, nel suo presente di

---

<sup>84</sup> MONTÊS, António, «Ser português», in *Boletim da CP - Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 164, 1943, p. 46.

<sup>85</sup> MANSO, Joaquim, «Ar Livre. O Amor das Viagens», in *Diário de Lisboa*, 8 agosto 1933, p. 1.

<sup>86</sup> MAIA, Samuel, *op. cit.*, p. 1.

<sup>87</sup> NIZA, Artur Melo, «Comboios Populares», in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1083, 1933, p. 72.

<sup>88</sup> ROSAS, Fernando, «O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo», in *Análise Social*, XXXV, 157, 2001, pp. 1031-1032, 1037.

<sup>89</sup> SNI, *Catorze Anos de Política do Espírito*, Lisboa, SNI, 1948, p. 15.



possibilità materiali e morali, per divinizzarlo nel suo futuro di progresso, di bellezza, di armonia», poiché «si ama solamente ciò che si conosce»<sup>90</sup>. Questo era un discorso intrinsecamente politico ed è considerando la volontà di realizzare questo desiderio che si può meglio comprendere l'esistenza di questo turismo popolare.

Tuttavia, si ritiene che la principale preoccupazione dello Stato nella promozione di questo turismo fosse giustificata dalla necessità di controllare queste masse, le cui principali forme di occupazione del tempo libero venivano quindi ridotte a seguire il calcio e ad andare nelle taverne, o ad attività incentivate dalle associazioni ricreative, e questo tipo di concentrazione, comune soprattutto negli ambienti urbani, portava, con una certa regolarità, ad attriti, sommosse e agitazioni che non erano gradite al regime. Questa preoccupazione era condivisa da elementi vicini al mondo delle ferrovie, che sostenevano come i viaggi in treno per le classi lavoratrici fossero uno strumento per promuovere «una sana distrazione che distoglierebbe gran parte del pubblico dalle radicate cattive abitudini»<sup>91</sup>. Diveniva quindi necessario controllare il tempo libero dei gruppi socioeconomici più svantaggiati della società portoghese.

In questo senso – e dal punto di vista del regime – il turismo interno rivolto a questi gruppi sociali avrebbe assunto un carattere politico e ideologico, lungi dal costituirsi come un semplice (e innocente) momento di svago. Ma ciò non spiega il fatto che lo Stato abbia avuto nel migliore dei casi un ruolo indiretto nella promozione dei treni espresso popolari. Infatti, le iniziative turistiche interne in ambito ferroviario rivolte alle classi lavoratrici non furono direttamente incoraggiate dall'Estado Novo, ma furono guidate principalmente da enti non governativi, come la «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o da compagnie private, come la CP (nonostante il fatto, rilevante, che la maggior parte del capitale di questa società fosse statale). Al contrario, in Italia – il paese che fungeva da modello a questa iniziativa – la centralizzazione dell'impresa era nota ed esisteva l'obbligo per cui ogni itinerario pensato dalle Ferrovie dello Stato doveva essere preventivamente approvato in Consiglio dei Ministri da Mussolini. Il cinegiornale dell'Istituto LUCE si occupava della promozione dei viaggi, mostrando scene di passeggeri sorridenti nelle stazioni centrali di Milano e Roma, sulle gondole a Venezia o tra le rovine archeologiche di Pompei, intervallate da diciture eloquenti che illustravano il successo dell'iniziativa attraverso il numero di partecipanti<sup>92</sup>. Lì, i treni popolari si rivelarono un'eccellente forma di propaganda politica da

---

<sup>90</sup> FERRO, António, *Entrevistas a Salazar*, Lisboa, Parceria A. M. Pereira, 2007 [ed. Orig.: 1933], pp. XXXV-XXXVI.

<sup>91</sup> NIZA, Artur Melo, *op. cit.*, p. 72.

<sup>92</sup> Si noti che, nel contesto portoghese, il Segretariato della Propaganda Nazionale, l'organo responsabile della propaganda a livello nazionale, produsse numerosi notiziari e documentari, mostrati prima dei lungometraggi nei cinema di tutto il paese, che lasciavano trasparire chiaramente la preoccupazione di come il Portogallo fosse visto internamente (e all'estero). In molti di questi film, il viaggio e l'interpretazione ideologica del regime relativamente alla storia e alla geografia della nazione erano indissolubilmente legati. Ogni regione era rappresentata con le sue peculiarità, in una combinazione di

parte del governo, con la macchina amministrativa dello Stato, attraverso le commissioni fasciste e turistiche locali, impegnata ad assicurare soggiorni piacevoli ai turisti italiani fornendo un complesso strutturato di esperienze culturali.

Ma Salazar, a differenza di Mussolini, non intendeva «rendere le masse o l'opinione pubblica un soggetto politico attivo [...] ma farle solamente oggetto di un indottrinamento che rendesse passivi e portasse alla riduzione dei conflitti sociali»<sup>93</sup>; perciò la presenza degli organismi statali nella vita quotidiana delle popolazioni fu sempre più debole per intensità e intenzioni rispetto all'Italia.

Il compito era perciò affidato ai sostenitori di questo turismo popolare, gli uomini legati alle pubblicazioni periodiche che sono state impiegate come fonti per questo articolo, sia coloro che li dirigevano, sia i loro redattori. Personalità come Carlos d' Ornellas (1897-1963), giornalista che lavorò presso diversi quotidiani di Lisbona, fondatore di «Viagem», «Revista de Turismo», «Divulgação e Cultura» e direttore-amministratore, a partire dal 1923, della «Gazeta dos Caminhos de Ferro», monarchico e sostenitore del golpe del 28 maggio del 1926 che istituì la dittatura militare in Portogallo, António Montês, a cui si fa riferimento in questo articolo, José da Guerra Maio (?-1967), giornalista del «Comércio do Porto» e del «Diário de Lisboa», che rinunciò al ruolo di redattore della «Gazeta dos Caminhos de Ferro» per dirigere l'agenzia turistica della Sociedade Propaganda de Portugal (il Touring Club portoghese), andando a occupare, dopo il 1950, la carica di segretario nella delegazione di Parigi della Camera di commercio portoghese, Luís Forjaz Trigueiros (1915-2000), giornalista, saggista, critico letterario e romanziere, tra il 1941 e il 1946 parte dei quadri dell'allora sezione brasiliana del Segretariato nazionale per l'informazione, e con una formazione culturale marcatamente cattolica e integralista<sup>94</sup>; insomma, intellettuali e figure di spicco nei loro campi di attività, che avevano in comune il fatto di essere, in qualche misura, *opinion-makers*, uomini che, grazie facendo parte della stampa, informavano e formavano l'opinione pubblica. Legati in modi diversi al mondo delle ferrovie e attenti alla questione del

---

monumenti, folklore e paesaggi pittoreschi. Le voci dei narratori coglievano l'occasione per dare riconoscimento ai notabili locali e lodare le opere pubbliche dell'Estado Novo, adottando un tono didattico e una retorica che subordinavano le immagini e i suoni al discorso (politicizzato) del film. Per maggiori informazioni su questo rapporto tra propaganda, turismo e cinema, cfr.: SAMPAIO, Sofia, «Tourism, gender and consumer culture in late and post-authoritarian Portugal», in *Tourist Studies*, 17, 2/2017, pp. 200-217.

<sup>93</sup> CRUZ, Manuel Braga, «Notas para uma caracterização política do salazarismo», in *Análise Social*, XVIII, 72-73-74, 1982, p. 792.

<sup>94</sup> L'Integralismo Lusitano (1914-1932) fu un movimento intellettuale e politico nato negli ambienti accademici più reazionari dell'Università di Coimbra: i suoi membri (Alfredo Pimenta, Alberto de Monsaraz, José Hipólito Raposo, António Sardinha, João do Amaral, José Adriano Pequito Rebelo, Rui Enes Ulrich, Xavier Cordeiro, Luís de Almeida Braga e Francisco Rolão Preto) interpretavano il neonato regime repubblicano come una nuova tappa nel processo di decadenza. Nel 1914 lanciarono il primo numero della rivista «A Nação Portuguesa», sulle cui pagine era presentato il programma integralista: la difesa di una monarchia organica, antiparlamentare, decentralizzata, tradizionalista e cattolica. Il movimento era figlio dell'influenza diretta e decisa dell'Action Française e del pensiero di Charles Maurras e avrebbe avuto una filiazione ideologica nel regime politico dell'Estado Novo di Oliveira de Salazar.

turismo in Portogallo, erano anche – implicitamente o esplicitamente – sostenitori del regime di Estado Novo.

Per questi intellettuali il turismo popolare interno mirava ad «alimentare un'idea di coesione nazionale e valorizzazione sociale»<sup>95</sup>, permettendo che i portoghesi, specialmente quelli delle classi sfavorite, potessero viaggiare e conoscere il territorio. Ciò è chiaramente visibile, ad esempio, sul «Boletim da C.P.» dal modo in cui veniva presentata l'iniziativa:

Ogni viaggio dei “treni espresso popolari” rappresenta [...] una bella lezione culturale che permette a centinaia di persone, felici di ciò, di imparare ad amare i paesaggi di questa parte del continente iberico [dalle] immagini della bellezza naturale [alla conoscenza] di quali siano le città, i paesi e i villaggi del proprio paese belli [in termini di] patrimonio monumentale e archeologico, per la storia di libertà, per l'importanza commerciale e industriale, per il carattere civile ed economico<sup>96</sup>.

Si può anche dire che per questi uomini, che rappresentavano in qualche modo l'ideologia dell'Estado Novo, il turismo interno fosse essenziale per la costruzione e la diffusione di una certa immagine della nazione intesa come “naturale”, ossia come risultato diretto (non mediato) della realtà e della cultura nazionali, percepite come una stessa identica cosa.

Da un altro punto di vista, quello delle compagnie ferroviarie, questi viaggi turistici promossi in favore delle classi popolari si rivelavano un modo per contrastare – come abbiamo visto – le ricorrenti difficoltà finanziarie con cui queste si misuravano. A tal fine si faceva ricorso – in particolare la CP – al discorso propagandistico, basato in gran parte sull'impiego di manifesti pubblicitari, i cui slogan presentavano anch'essi un'immagine della Nazione in accordo con l'ideologia del regime, quella di un paese focalizzato sulla sua storia e sulla sua ricchezza etnografica: “Coimbra, fonte di arte e poesia”, “Porto, la famosa regione del vino”, “Évora, città degli antichi monumenti”.

È guardando all'interrelazione fra questi tre tipi di motivazioni che si può meglio comprendere il fenomeno del turismo popolare e di iniziative come quella dei treni espresso popolari, che resero possibile la nascita di un discorso egemonico su ciò che era la patria e sui sentimenti che questa avrebbe dovuto suscitare nei suoi cittadini più umili<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> VALENTE, José Carlos, *Para a história dos tempos livres em Portugal: da FNAT à INATEL (1935-2010)*, Lisboa, Edições Colibri/Fundação Inatel, 2010, p. 22.

<sup>96</sup> «Expressos-Populares», cit., p.3.

<sup>97</sup> Nel secondo dopoguerra, l'idea dei treni espresso popolari venne accompagnata da altre con questi stessi intenti, come l'iniziativa “Conosci la tua terra”, presentata nel «Boletim da C.P.» e che aveva come obiettivo «far conoscere la nostra terra ai portoghesi, attraverso viaggi per tutti i gusti e per tutte le borse», a partire dai «castelli, panorami, costumi, canzoni, pellegrinaggi» fino alle «realizzazioni degli ultimi anni, come le dighe, aziende agricole – tutto ciò che è stato fatto per questo paese e che, così spesso, sembra sconosciuto ai portoghesi». «Conheça a sua terra. O Circuito Turístico Guarda-Serra da Estrela», in *Boletim da CP - Órgão*

## 6. Considerazioni finali

In Portogallo la questione dell'identità, ossia sapere “chi siamo” in quanto nazione, rappresentò una costante durante tutto il XIX e gran parte del XX secolo.

Per i repubblicani il culto della patria era essenziale, così come la nazionalizzazione delle masse. La campagna di “riportoghesisizzazione del Portogallo” venne vista come un modo per recuperare, restituire e reintegrare la cultura portoghese, lottando contro il “grande male” (d)enunciato da António Sardinha: «Oggi non conosciamo noi stessi»<sup>98</sup>. Questo culto delle cose portoghesi toccava vari elementi della cultura nazionale. Ad esempio, l'arte – un campo che non è stato indagato, benché meritevole, in questo testo – e che ha avuto i suoi riflessi nei dipinti di José Malhoa, nelle fotografie di Emilio Biel, nei romanzi di Aquilino Ribeiro, nell'opera musicale di Rui Coelho, ma anche la stampa, con giornali come «O Século» e «Diário de Notícias», che lanciarono concorsi come “Figure nazionali” o “Terre del Portogallo”. Improvvisamente, «il territorio all'interno delle frontiere della Repubblica portoghese acquisì così valore simbolico, profondità storica ed emotiva, un carattere portoghese»<sup>99</sup>.

Se in termini strettamente politici il regime che fece seguito alla Repubblica, l'Estado Novo, fu il suo opposto – poiché costituì un regime autoritario, autocratico e monopartitico – a livello culturale è riscontrabile una continuità, dal momento che l'Estado Novo si pose come già era aveva fatto la Prima repubblica: come il rifondatore della Nazione e il protagonista della rigenerazione della vita morale e spirituale del paese, in quello che Fernando Rosas definisce come «mito palingenetico»<sup>100</sup>, il mito del nuovo inizio. Ma questa idealizzazione del regime venne adottata anche da elementi esterni ad esso. Sulla «Gazeta dos Caminhos de Ferro» del 1933, in un articolo intitolato «Propaganda Nacional», un anonimo, faceva eco al discorso ufficiale:

L'Estado Novo è stato il prodotto delle virtù ancestrali della razza, in reazione a ciò che era stato introdotto nella vita nazionale in termini di elementi esotici, di fermenti dissolutivi contenuti nelle dottrine importate dall'estero, quasi che potessero vivere in climi diversi, a diverse latitudini, le stesse piante e le stesse usanze<sup>101</sup>.

---

da *Instrução Profissional do Pessoal da Companhia*, 277, 1948, p. 24.

<sup>98</sup> RAMOS, Rui, *A Segunda Fundação (1890-1926)*, in MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, vol. 6., Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, p. 570.

<sup>99</sup> RAMOS, Rui, *op. cit.*, p. 585.

<sup>100</sup> ROSAS, Fernando, *op. cit.*, p. 1054.

<sup>101</sup> «Propaganda Nacional», in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1101, 1933, p. 581.

Insomma il regime dell'Estado Novo, sfruttando e riciclando discorsi preesistenti prodotti sia nel periodo romantico-liberale del XIX secolo, sia durante la Prima repubblica, cercò di presentare una versione della “verità nazionale” che servisse i propri interessi. Per questa ragione in questo articolo siamo partiti dal presupposto per cui il turismo sarebbe un «instrument de construction du consensus interne [...] qui veut augmenter l'adhésion au regime»<sup>102</sup> dell'Estado Novo, veicolando «a hegemonic discourse of nationalism [...] encouraging tourists to embrace national goals»<sup>103</sup>. Si cercò quindi di far sì che le narrazioni proposte dagli agenti turistici agissero come fattore catalizzatore della coesione sociale e della costruzione «of guiding fictions», cioè, «commonly held beliefs that shape people's attachment to the nation [and] provide a sense of self, purpose, and community»<sup>104</sup>. Queste narrazioni ufficiali vengono normalmente proposte «in schools, textbooks, public statements, monuments, festivals, and official documents»<sup>105</sup>: in questo caso si ritiene che anche le narrazioni turistiche possano essere elementi propagandistici delle stesse.

Quali furono, quindi, le «guiding fictions» della nazione portoghese rappresentate nei viaggi del turismo interno analizzate in precedenza? Si tratta di una singolare commistione di riaffermazione della tradizione e celebrazione della modernità: da un lato una nazione tradizionale, di indole rurale, con un passato storico glorioso, arricchito da fatti eroici, da azioni generose, da personaggi quasi mitici, una serie di eventi unici, speciali, possibili perché portoghesi; dall'altro un presente di rinnovamento, di nuovo inizio grazie all'Estado Novo, responsabile di una nuova gloriosa epoca della storia nazionale.

In questo senso ai turisti di questi viaggi in treno venivano offerti i luoghi in cui queste narrazioni identitarie potessero offrirsi ai viaggiatori. Così ad esempio era possibile allo stesso tempo scoprire il convento di Cristo, a Tomar – la cui costruzione risaliva alla metà del XII secolo, intimamente legato ai primordi del Regno di Portogallo – o l'Estádio Nacional, a Lisbona – inaugurato il 10 giugno 1944, in un clima di festa – opera emblematica del Portogallo moderno come veniva visto dal Presidente del Consiglio, Oliveira Salazar, dal momento che, oltre a costruire un grande complesso sportivo, lo collegava alla litoranea e alla nuova autostrada, la prima del paese e della Penisola iberica. Ma questi viaggi permettevano di conoscere anche le feste della Regina Santa a Coimbra o i paesaggi con i mandorli in fiore a Moncorvo o in Algarve. Questi erano gli aspetti che si legavano con il popolare, un popolare ridotto al rurale, eleggendo la

---

<sup>102</sup> TIZZONI, Elisa, «Les politiques touristiques du fascisme et les relations internationales de l'Italie, entre diplomatie publique et création d'une marque de destination-Italie», in *Cahiers de La Méditerranée*, 88, 2014, pp.85-98, p. 86.

<sup>103</sup> PRETES, Michael, *op. cit.*, p. 126.

<sup>104</sup> *Ibidem*, p. 128.

<sup>105</sup> *Ibidem*.

concezione dello spazio rurale a luogo per eccellenza della patria eterna e del suo popolo, dove era possibile trovare l'essenza della Nazione.

Il pubblico di riferimento per queste offerte turistiche era, come abbiamo visto, costituito dalle classi popolari, dai mezzi modesti – ma più specificamente il mondo operaio di Lisbona e Porto – che c'era interesse a “catechizzare” politicamente con l'ideologia del nuovo regime inculcando attraverso questi viaggi un'«essenzialità portoghese»<sup>106</sup>, cioè un sistema simbolico di regime, assente nella ruralità, vista come una virtù specifica della razza, la culla dei caratteri nazionali, dove si temprava il proprio essere parte della nazione, e nel passato del paese, eroicizzato, paradigma di valori considerati eterni ed essenziali e quadro di riferimento che permetteva di affermare un'identità nazionale comune.

Il modello adottato per il turismo ferroviario interno, quello dei treni espresso popolari, comportava una dimensione educativa – offrendo visite a località pittoresche e di importanza storica e culturale –, ma legata a considerazioni politico-ideologiche, sia mettendo in atto il monitoraggio e il controllo delle attività ricreative e di svago dei lavoratori, sia agendo come strumento di costruzione di «una rappresentazione idealizzata della Nazione»<sup>107</sup>.

---

<sup>106</sup> ROSAS, Fernando, *op. cit.*, p. 1034.

<sup>107</sup> VIDAL, Frédéric, AURINDO, Maria José, *op. cit.*, p. 121.

## L'AUTORE

**Carla RIBEIRO**, si è addottorata in Storia presso la facoltà di lettere dell'Università di Porto (2010), con la tesi *Imagens e representações de Portugal. António Ferro e a elaboração identitária da Nação* dopo essersi laureata in Storia contemporanea presso lo stesso ateneo (2010), con la tesi *O 'alquimista de sínteses': António Ferro e o cinema português*. È Professoressa associata presso la Escola Superior de Educação del Politecnico di Porto, ricercatrice integrata del CITCEM (Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória») e collaboratrice del InEd (Centro de Investigação e Inovação em Educação). I suoi ambiti di studio si situano nell'ambito della Storia culturale contemporanea, affrontando tematiche come le politiche e gli organismi culturali dei regimi autoritari europei del XX secolo, il cinema e il turismo nell'Estado Novo e gli studi sul folclore portoghese nei secoli XIX e XX. È autrice di vari articoli e saggi.

URL: < <http://www.studistorici.com/progett/autori/#Ribeiro> >