

FERROCARRILES Y TURISMO EN ITALIA DESDE LOS INICIOS DEL OCHOCIENTOS HASTA LA INTRODUCCIÓN DE LOS «TRENES POPULARES» EN LA ÉPOCA FASCISTA

Andrea Giuntini

Universidad de Módena y Reggio Emilia

1. El turismo ferroviario en Italia

En un país como Italia, con retraso en el desarrollo ferroviario¹, también el concepto de turismo ferroviario tardó en imponerse. Tal noción así formulada no aparece en los textos de la época hasta los años sucesivos a la Unificación en 1860.

Hasta aquel momento, de hecho, se habla de viajes, de salidas de placer, de excursiones, de diversas motivaciones ajenas al trabajo que acaban por confluír conjuntamente en el término, aún genérico, de uso turístico del tren.

En definitiva, es necesario partir, en el caso italiano, de los viajes por diversión, aún no organizados a lo grande, sino sobre la base personal o de pequeños grupos. En efecto, los testimonios no faltan también relativos al periodo precedente al nacimiento del Reino, pero siempre comprendidos en un contexto marcado por un particular comportamiento que podremos definir más artesanal que industrial.

Otro elemento queda en evidencia preliminarmente; es Italia objeto del turismo ferroviario y no los italianos sujetos activos turísticos. Los italianos que se mueven con el tren, además, al menos hasta la institución de

¹ A. GIUNTINI, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano, 2001. Y del mismo autor véase también «Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale», in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999, pp. 551-616.

los «trenes populares» en los años '30 del siglo XX, residen mayoritariamente en el norte de la península, mientras todo el territorio nacional es de interés de los flujos turísticos ferroviarios que provienen del extranjero, que, ciertamente, se concreta en algunas áreas específicas, pero igualmente distribuidas entre el norte y el sur.

El turismo ferroviario en Italia en el periodo indicado difícilmente asume dimensiones particularmente consistentes, sino que más bien está en grado de guiar en los modos puntualmente descritos el desarrollo de la red, de la tecnología ferroviaria, de las relaciones internacionales, de la industria del tiempo libre.

Finalmente una breve consideración concerniente a la historiografía del sector hasta aquí acumulada por los expertos en Italia. En efecto, en los últimos años los temas relativos al tiempo libre y en segundo lugar a la historia del turismo en sí² han tenido una mayor atención. Aún así, demasiado poco se ha hecho sobre el tema específico ferroviario³.

2. El paisaje y los viajes en ferrocarril

El primer turismo ferroviario se nutre desde el inicio del Ochocientos de un renovado interés por el paisaje y el panorama, inspiración típicamente romántica que se encuadra en un retorno a la naturaleza que empujaba, en particular, en dirección de un nuevo comportamiento hacia las bellezas alpinas. Diarios, relatos de viaje, litografías, manifiestos que luego vendrán fijados en el interior de los vagones contribuyen a difundir el gusto del descubrimiento de las montañas desde el punto de vista turístico.

Nacen los clubs alpinos, siendo el primero de ellos el inglés British Alpine Club, fundado en 1857, que fue seguido en pocos años de instituciones análogas en Austria, Suiza, Italia y Francia. El Club Alpino (CAI) fue constituido en Turín en 1863 con el objetivo claro de incentivar

² «Storia in Lombardia», 1995, n. 1-2, con los actos de la conferencia tenida en Sesto San Giovanni el 20-22 de enero 1994, *Tempo libero e società di massa nell'Italia del Novecento*; y F. TAROZZI, *Il tempo libero. Tempo della festa, tempo del gioco, tempo per sé*, Paravia, Torino, 1999.

³ S. MAGGI, *In viaggio per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*, Copinfax, Siena, 1997; y *La ferrovia per la Maremma (1859-1994) con la nuova edizione del Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto di Giovacchino Losi*, Nuova immagine editrice, Siena, 1996.

el conocimiento y el estudio de las montañas y de mejorar su accesibilidad⁴. Y, en efecto, el final del 800 verá la realización en Italia de algunos ferrocarriles de marcada vocación turística, cuando por efecto de la ramificación de las líneas ferroviarias secundarias el tren alcanzará también las montañas.

El tren tiene la capacidad de ofrecer nuevos paisajes, que no pueden, sin embargo, ser disfrutados completamente por el viajero. Por esto, se graban litografías, para mostrar a los viajeros el territorio atravesado. Surgen recopilaciones de imágenes con breves comentarios que explican lo que el tren permite admirar durante el trayecto.

Esto ocurre, sobre todo, con la apertura de líneas paisajísticamente relevantes —como la línea Turín-Génova, durante mucho tiempo la más alta de las líneas construidas—, de las cuales suizos e ingleses estampan vistas que recogen en valiosos carteles. El objetivo del viaje no reside ya sólo en alcanzar un determinado lugar, sino en el desplazamiento. El momento del traslado adquiere un encanto que antes no tenía. Nace el viaje panorámico, el viaje que vale ya de por sí.

3. Los primeros viajes de placer

Los viajes de placer en ferrocarril debutaron sobre la península, prácticamente, con las primeras líneas. La costosa construcción de una red ferroviaria nacional pasa en Italia por la realización de una serie de subsistemas cerrados, que raramente comunican con los otros países. De este modo hay menos posibilidad de hablar de turismo ferroviario. Sin embargo, desde el inicio, también sobre tramos muy breves, se adopta la costumbre de disfrutar de pequeños viajes por diversión. En el Gran Ducado de Toscana, uno de los primeros estados en promover viajes de este tipo, existían los «billetes de día», billetes estudiados para una excursión diaria festiva, que permitían la extensión del disfrute de un trayecto en tren también a las clases menos pudientes. Fueron las compañías ferroviarias las que organizaron los primeros viajes de placer. Luego lentamente y con el tiempo fueron reemplazadas por las

⁴ M. MILA, «Cento anni di alpinismo italiano», apéndice de C.E. ENGEL, *Storia dell'alpinismo*, Einaudi, Torino, 1965; y F. BARTALETTI, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane*, Patron, Bologna, 1994. Sobre los primeros años de vida del CAI, véase F. TAROZZI, ««Far conoscere la montagna». Alle origini del Cai tra escursionismo ed esplorazione scientifica», *Il Risorgimento*, a. XLV(1993), n.º 2, pp. 223-234.

agencias especializadas⁵. Entre los primeros pasajeros de la época preunitaria encontramos a menudo a los enviados de los periódicos locales, que en las ciudades principales y en las pequeñas mandaban a los propios enviados a probar el viaje en ferrocarril, de los cuales quedan numerosos relatos, los cuales representan una gran fuente de interés para los historiadores. Los vagones son llamados «jaulas ambulantes» por el enviado del «Indicatore Senese», periódico local que cuenta las impresiones del primer viaje de Siena a Sinalunga. En el momento de entrar en el túnel la sensación es de perderse en el vacío: «parece casi un descenso al infierno», escribía con dramatismo intencionado Giovacchino Losi en aquellos años⁶.

4. Horarios y guías

Algunas innovaciones, cuya realización fue permitida gracias a la existencia de los ferrocarriles, contribuyen ya en la primera mitad del Ochocientos a hacer despegar la industria turística. La primera novedad fue representada por la estandarización de las modalidades de viaje, que tuvo inicio con la impresión de los horarios y guías⁷.

Horarios y guías, desde los inicios, aparecen como instrumentos imposibles de eliminar. Los horarios eran regularmente ya usados con las diligencias, pero con los ferrocarriles dejan de ser carteles para convertirse en libretos indispensables para quien viaja. El horario nacía con la misma línea y se refería a los tramos, los precios y las normas de comportamiento a respetar durante el viaje.

Junto a las líneas ferroviarias hicieron aparición también las primeras guías⁸. El objetivo principal de la guía consistía en conducir el flujo de turistas en un cauce predeterminado, con una esencial diferencia respecto a las relaciones de viaje precedentes, dirigidas a transmitir al lector

⁵ El ejemplo francés, para la misma época, está en M.S. VERGEADE, «Un aspect du voyage en chemin de fer: le voyage d'agrément sur le réseau de l'ouest des années 1830 aux années 1880», *Histoire, Economie et Société*, 1990, n. 1, pp. 120-130.

⁶ G. LOSI, *Guida storico-artistica-itineraria della Strada Ferrata Centrale Toscana da Siena ad Empoli*, Onorato Porri, Siena, 1858, pp. 27-28.

⁷ Sobre las guías, véanse G. RICCI, «Gli incunaboli del Baedeker. Siena e le prime guide del viaggio borghese», *Ricerche Storiche*, VII, 2 (luglio-dicembre 1977), pp. 345-381; y L. DI MAURO, «L'Italia e le guide turistiche dall'Unità a oggi», *Storia d'Italia, Storia d'Italia. Annali* 5, Einaudi, Torino, 1985, pp. 369-428.

⁸ L. TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Payot, Lausanne, 2000, pp. 13 y ss.

las impresiones subjetivas del viajero probadas en la visita de determinados lugares. Con la afirmación de la guía viene limitada la libertad individual del viaje, que había sido hasta ahora un supuesto en los desplazamientos turísticos. La velocidad del tren impedía apreciar el panorama exterior y empujaba gradualmente a sumergirse en la lectura, haciendo surgir en las estaciones principales quioscos y librerías, o incluso centros de préstamo de libros. Se realizaron, pues, publicaciones específicas para el viajero ferroviario, como los libros de bolsillo dedicados a las mayores obras literarias. Pero aún más específicas eran las guías del viajero, que buscaban recuperar el interés por el paisaje mediante una descripción del mismo, además de los principales monumentos y eventos históricos de los lugares.

El paso definitivo del género relato de viaje a la moderna guía turística sucede en Italia con «L'itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade piú frequentate alle principali città d'Italia», publicado por la editorial Vallardi al inicio del 800 y que conoció 24 ediciones entre 1810 y 1852. Aproximadamente en la misma época, entre el 1829 y 1857, fueron estampadas 11 ediciones de la «Nuovissima guida dei Viaggiatori in Italia». Murray y Baedeker representaban los modelos para estos primeros intentos, pero quedaban bien lejos en términos de resultado.

En la Toscana las guías se difundieron quizás antes que en los otros estados preunitarios y tuvieron en Carlo Lorenzini el autor más célebre. Con la apertura de la primera línea entre Florencia y Livorno tuvo su debut la primera guía oficial, escrita por Carlo Chirici. La intuición contenida en este primer ejemplo de guía se basaba en destinarla a los turistas que se habían aventurado en el ferrocarril. Así, abundan las descripciones de los lugares, de paisajes, obras de arte, a los cuales se quiere dirigir el lector, tratando las obras de arte de la línea de la misma forma que las obras de arte en sentido tradicional. Giovacchino Losi, ingeniero del Genio Civile, recordado hace poco, escribió una decena de guías y no hubo un autor más prolífico que él. También confeccionaba productos pensados a propósito para los turistas, en los que se mezclaban agradablemente páginas sobre las arcillas sienesas con reseñas artísticas cultas y circunstanciales.

Pero la guía más famosa de la época fue la del padre de Pinocho, Carlo Lorenzini. Publicada en 1856, constituye una página entre las más amenas de la historia de la literatura de evasión del ochocientos italiano⁹.

⁹ *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno. Guida Storico-Umoristica di Carlo Lorenzini*, Tipografia di Giuseppe Mariani, Firenze, 1856.

Calibrada en términos de tiempo de lectura sobre la base de la duración del viaje entre la entonces capital del Gran Ducado de Toscana y su puerto principal —tres horas— representa a la vez el prototipo de guía preunitaria, en la cual aún se siente la fuerte necesidad de explicar a quien pasa las páginas qué son los ferrocarriles, qué tipo de transporte garantizan, cómo está evolucionando la red ferroviaria italiana, todo en una clave simuladamente novelesca, que hace la lectura, presumiblemente al viajero del tren, de esta forma agradable.

Collodi se pone en la piel del viajero con la primera experiencia ferroviaria y lo pone en guardia sobre los nuevos contratiempos y las incomodidades que este nuevo modo de trasladarse conlleva. Al lector falto de noticias de cosas ferroviarias, Lorenzini enseña cómo vivir mejor aquel evento extraordinario, no sin esconderle esfuerzos y desencantos varios. El turismo ferroviario enseñado por Collodi no consiste tanto en alcanzar un lugar prefijado, sino más bien en gozar del mismo medio de comunicación. Es el tren de por sí lo que inspira la máxima curiosidad y no Livorno, ciudad al fin y al cabo familiar para los que viajan en ferrocarril, ya que probablemente la escala tirrénica la habían visitado antes. La guía del creador de las más célebre marioneta del mundo es en el fondo un auténtico vademecum del viajero, un prontuario estudiado para el uso: se debe poner atención, advierte el autor, a los vecinos molestos, así como al riesgo de perder el sombrero a causa del viento, pero una vez que el tren ha hecho su ingreso en la estación de Livorno pone a disposición del extenuado viajero una utilísima «Guida civile e commerciale delle città di Firenze, Pisa e Livorno», una especie de guía Páginas Amarillas *ante litteram*, llena de informaciones sobre negociantes y comerciantes, hoteles y todo aquello que puede resultar útil al turista.

5. El turismo ferroviario después de 1860

La Unificación política del país constituye una línea divisoria también para la historia de los ferrocarriles italianos y para la historia del mismo turismo ferroviario. Hasta ahora ninguno de los expertos dedicados a estos temas se ha preguntado en qué medida el fenómeno turístico haya podido influir en el proceso de formación de la red ferroviaria nacional. No se trata de una cuestión de fácil respuesta. De hecho, se debería profundizar con detalle en los simples debates y los itinerarios específicos que conducen a la proyección y construcción de una línea ferroviaria. Se cuelan indudablemente numerosas referencias al turismo

en términos de baños, de montaña y de termas, aunque más en una segunda fase, que se abre hacia los años '80. Las grandes líneas creadas a partir de 1860 son concebidas en términos de necesidad política y económica, mientras una vez llevada a término la estructura principal, comenzando a hablar de ferrocarriles secundarios, entonces efectivamente las motivaciones turísticas asumen una mayor importancia y algunas líneas de marcada vocación turística son realizadas especialmente en la parte septentrional de la península. Los ferrocarriles secundarios, realizados en el último período de veinte años como consecuencia de la promulgación de algunas leyes especiales en los años '80, son las primeras verdaderas líneas turísticas. En el norte se llevan a cabo muchas conexiones, en especial, con lagos y montañas, que la pequeña burguesía descubre como lugar de veraneo. Estaciones termales¹⁰ y centros balnearios crecen en esta época gracias a la instalación de un ferrocarril que permite la afluencia de los turistas.

El otro interrogante que surge espontáneamente concierne al nacimiento de las localidades turísticas más o menos favorecidas por la conexión ferroviaria. También en este caso la cuestión no muestra una solución banal, pero, como antes, no faltan tampoco ejemplos que demuestran cómo la llegada del tren representó efectivamente la clave para el crecimiento turístico de algunos centros. Esto vale, sobre todo, para las localidades marinas. Desde San Remo¹¹ a Rímìni, a Viareggio, si bien en tiempos diversos, la llegada del ferrocarril desarrolla un rol insustituible en el despegue turístico. La finalización de la prolongación de la línea París-Lyon-Mediterráneo hasta los confines italianos, en 1864, y el empalme desde la parte italiana, siete años después, desde Génova hasta tierras francesas, acerca a turistas franceses e ingleses a las localidades de la costa occidental —más allá de San Remo; también Bordighera y Ospedaletti— contribuyendo a su valorización turística. La misma cosa se puede decir de Venecia; la realización del puente ferroviario que conectaba la ciudad a la tierra firme durante los años '40 del 800 determinó el primer desarrollo turístico. Existen ejemplos de localidades termales, como Porretta, que testimonian cuánto ha influido efectivamente la llegada del ferrocarril en su despegue. Por contra, Bagni di Lucca sufrió una fuerte penalización por la falta de conexión ferroviaria.

¹⁰ *La città termale e il suo territorio*, a cura di C.D. Fonseca, Congedo, Galatina, 1986.

¹¹ M. SCATTAREGGIA, *Sanremo 1815-1915. Turismo e trasformazioni territoriali*, Franco Angeli, Milano, 1986.

Es un hecho, de todas formas, que en Italia se viajaba aún poco en tren. En 1866 cada italiano realizaba de media un viaje cada dos años y recorría cerca de 33 kilómetros al año. En 1899 los viajes realizados por los italianos eran 1,82 por habitante, cuando los ingleses alcanzaban la cifra de 27,40 y los alemanes 17,39, teniendo en cuenta además el hecho de que gran parte de los pasajeros que transitaban por las líneas italianas no eran italianos sino turistas extranjeros.

Es verdad que proseguía la costumbre del viaje breve de placer dominical y es igualmente cierto que se estaba convirtiendo en una costumbre para un número creciente de personas, pero en conjunto el fenómeno turístico no estaba aún fijado entre los italianos. Entre las causas determinantes del crecimiento del turismo en la segunda mitad del ochocientos hay que mencionar el urbanismo, que alimentó el deseo de evadirse de las grandes ciudades para saborear el gusto del campo. Así pues, fueron creadas asociaciones para promover paseos «puerta afuera», con el fin de contemplar los hallazgos arqueológicos de la antigüedad o admirar la naturaleza. Aquéllas estuvieron facilitadas por la presencia de los ferrocarriles que permitían grandes reducciones en los tiempos de viaje. Con el tren, además, se desarrollaron las fiestas lugareñas.

Cuando el país creció, después de la Unificación, fue siempre más objeto del turismo ferroviario por parte de los extranjeros, cuya afluencia crece desde el momento en el que una única red nacional facilita los viajes en tren.

El hecho de no tener que mostrar más documentos de reconocimiento frecuentemente venía también resaltado en la guía Baedeker de 1863: «un viaje en Italia ha sido anhelado a menudo por innumerables viajeros aspirantes. Hoy este deseo puede ser satisfecho con relativa facilidad. El norte de Italia está conectado por un ferrocarril directo con la parte meridional de la península hasta Nápoles y Brindisi, y pronto la finalización de la gran red permitirá penetrar en el interior de provincias hasta ahora nunca recorridas por el viajero habitual». Aún más: «La velocidad de locomoción no es la única ventaja obtenida. Un sistema monetario único sucede a las numerosas incomprensibles variaciones de monedas antes en uso: las inseparables molestias de pasaportes y aduanas, en las cuales el viajero era asaltado en cada frontera, incluso en ciudades insignificantes, han sido en su mayoría abolidas y han sido tomadas enérgicas medidas para poner fin a las extorsiones de porteadores, cocheros y otros miembros de esta irritante categoría de personas». No es casualidad que finalmente en 1864, en este contexto de cambio profundo, un viaje organizado por Cook llegara también al norte de Italia.

6. Los viajes organizados por las compañías ferroviarias

Desde los años '60 las sociedades ferroviarias privadas comienzan a organizar viajes en tren. Más allá de los trenes especiales destinados a simples manifestaciones, se piensa por primera vez en los viajes de más de un día —individuales o colectivos— dentro y fuera de Italia. Sólo en un segundo momento aparecieron emprendedores que se especializaron en el sector siguiendo los pasos de lo que estaba haciendo Thomas Cook en Gran Bretaña.

Los itinerarios vienen vendidos como un paquete único. El viaje de aventura se transforma así en un viaje preparado, garantizado de todos los riesgos y reproducido en serie para formar muchos viajes colectivos, completos de un programa impreso que entretenía a los viajeros instruyéndolos sobre los objetivos a alcanzar en tren, o, en caso de trayectos marítimos, en barcos de vapor.

La acción de las grandes compañías ferroviarias italianas fue importante también desde otros puntos de vista. Asistimos, de hecho, en esta época a una progresiva simplificación en favor de los viajeros que toma forma en un siempre más eficiente servicio de maletas seguido de una gran reducción en las formalidades aduaneras, terminando con la apertura de agencias en las capitales europeas más importantes. Gracias a ellas nacieron los primeros hoteles dispuestos en torno a las estaciones ferroviarias; la primera compañía ferroviaria italiana en abrir uno fue la Adriática en 1877 en Belluno.

Compañías y agencias publicaban también periódicos especializados —el más conocido fue «Il Viaggiatore», propiedad de la empresa Gondrand— con el objetivo de garantizar una información completa sobre los horarios y las modalidades de viaje de los principales trenes.

7. De las reducciones a una auténtica política tarifaria

En los años sucesivos a la Unificación se verifica la definitiva transformación de una costumbre extendida de aplicar reducciones ferroviarias —debido también a la particular subida de las tarifas aplicadas por las compañías operantes en Italia— a una auténtica y propia política tarifaria a favor del desarrollo del turismo ferroviario. De todas formas, en definitiva, el número de pasajeros que pueden ser considerados turistas no fue en esta época elevado.

Las compañías ferroviarias introdujeron facilidades para itinerarios turísticos diversificando los billetes. La adopción de billetes de ida y vuelta y circulares —válidos normalmente para 60 días y emitidos a menudo de acuerdo con las compañías ferroviarias de los países limítrofes— es considerada, de hecho, una auténtica promoción turística. En una fase posterior aparecen los billetes de itinerario combinable, cuyo itinerario era establecido libremente por los viajeros. Todavía más tarde, en 1889, fueron introducidos los billetes en serie que consentían a su poseedor realizar un cierto número de viajes a placer en un tiempo determinado.

La introducción en 1906 de las tarifas diferenciales —con incrementos decrecientes con el aumento de las distancias en sustitución de aquellas de base constante, que resultaban absolutamente prohibitivas para largos trayectos— aumentó considerablemente el turismo de larga distancia, hasta realizar un auténtico circuito entero por Italia a través de líneas pertenecientes a más sociedades ferroviarias.

Desde 1897 la Sociedad de Ferrocarriles de Sicilia había instituido tarifas especiales para comitivas en vagones completos, dirigiendo el tráfico de viajeros entre Malta e Inglaterra. Fue la misma sociedad la que publicó por primera vez los carteles de publicidad ferroviaria, dando así inicio a la propaganda turística ferroviaria¹².

8. Las lecturas del viajero moderno

También las guías y los horarios cambiaron de apariencia y de funciones al día siguiente de la Unificación. Mientras tanto se multiplicaron las ediciones y se difundieron con mayor convicción de lo que habían sido difundidas hasta aquel momento en las librerías de las estaciones. Ahora las guías son necesarias y se convierten en un negocio para quien las escribe y publica.

Nacen nuevos libros de bolsillo y viene a ser una actitud consolidada el renunciar a la conversación en el compartimento para informarse sobre el viaje que se está realizando. En las guías modernas las grandes disgresiones concernientes al paisaje dejan lugar a la concreción de las indicaciones comerciales. Una vez disminuidos los tiempos de trayecto de los viajes en ferrocarril, las largas lecturas ceden el paso al rápido hojear de obras concebidas en términos cada vez más útiles. Así, las

¹² G. MARIOTTI, *Il turismo fra due guerre*, Edizioni Mercurio, Roma, 1941, p. 13.

guías y horarios tienden a unificarse en un único libro, vendido en librerías, más apreciado cuanto más aumenta la propia exhaustividad y densidad de información. No se puede olvidar, de hecho, que la red italiana era gestionada por más compañías ferroviarias privadas, obligadas a acordar los propios horarios y las propias tarifas.

El primer horario que contenía indicaciones de todas las líneas nacionales era una revista, el «Giornale delle strade ferrate», que en mayo de 1859 publicó por primera vez todos los horarios de los trenes en circulación en Italia. Al año siguiente salía la primera guía-horario, la «Guida-Orario indispensabile al viaggiatore in Italia», que tenía todos los horarios de las líneas italianas e incluso las combinaciones con las diligencias y barcos a vapor. En 1863 salía el «Indicatore Ufficiale», quincenal, el primer instrumento de horario ferroviario moderno en Italia, con horarios, tarifas y también condiciones de la navegación a vapor y de los telégrafos. En 1867 fue editada en Turín la «Guida-Orario del viaggiatore per le cento città italiane. Orario generale delle strade Ferrate e della Navigazione in Italia. Rivista mensile delle ferrovie», siendo también ésta una revista dotada de indicaciones precisas sobre horarios y condiciones, constantemente actualizados y con continuos cambios.

Pero las guías más utilizadas fueron aquellas redactadas en los años '80 por Luigi Filippo Bolaffio publicadas por la Treves, las únicas que fueron consideradas alternativas a las de Baedeker.

La primera tentativa, en cambio, de una guía ferroviaria nacional fue la de Melchiorre Ricchiardi, publicada en 1890. Riquísima en detalles, se interesaba también por los horarios de tranvías y barcos a vapor¹³. Cuando en 1902 será dado a las imprentas el «Giornale-Orario» se tendrá entonces un salto de calidad. Publicado en dos ediciones, una para Italia del norte y otra para el centro y el sur, tenía la intención de ser algo más que un simple horario. Éste, con los horarios de navegación a vapor y las conexiones tranviarias, contenía además una utilísima lista de hoteles con sus respectivas tarifas. Terminaba con una serie de «lecturas divertidas para hacer el viaje más agradable», las cuales tenían por objeto el aligerar la lectura. No menos adecuado para afrontar un viaje era el «Manuale per il trasporto delle persone per ferrovia», en el cual el viajero encontraba los consejos para afrontar cada

¹³ *L'Italia percorsa in ferrovia e sui laghi. Cenni storici, amministrativi ed economici di tutte le località italiane che sono stazioni di strade ferrate, delle tramvie e delle navigazioni a vapore*, Cortellezzi, Mortara, 1890.

situación unida al viaje en ferrocarril, desde la llegada a la estación hasta cómo comportarse en caso de trasbordo de tren¹⁴.

Tres años después salía el «Vademecum del viaggiatore in ferrovia», publicado por la primera revista italiana dedicada exclusivamente a los viajeros en ferrocarril, «El viajero en Italia y extranjero. Ferrocarriles y Navegación». Así empezaba en enero de 1887: «El viajero, que se encomienda en el compartimento de un vagón ferroviario, no está en la pluralidad de los casos en aquellas condiciones normales de su vida [...] y cree estar en un mundo aparte [...] y no quiere quebraderos de cabeza»¹⁵.

En términos de exhaustividad, por último, cabe recordar también el «Testo-Atlante delle ferrovie e tramvie italiane e di quelle estere in contatto Francia, Svizzera ed Austria-Ungheria con un indice-prontuario di tutte le linee, stazioni, fermate, scali, ecc. delle ferrovie, tramvie e laghi italiani», al cuidado de Leonida Leoni, en 1913, publicado por el Istituto Geográfico De Agostini de Novara.

9. Las instituciones turísticas: el CAI y el TCI

Faltando un auténtico estímulo unificado proveniente del centro, dos instituciones contribuyeron de manera significativa en Italia al desarrollo del turismo ferroviario desde su nacimiento. Primero, el Club Alpino Italiano (CAI), constituido en Turín en 1863, el cual ha sido ya aludido. El órgano del CAI, la «Rivista mensile», que contiene regularmente numerosas indicaciones sobre el turismo ferroviario, representa una fuente de gran importancia para estos estudios.

No menos relevante fue el Touring Club Ciclístico Italiano (TCCI), fundado en Milán en 1894 según el modelo del Cyclist's Touring Club, ideado para promover el turismo en bicicleta, y transformado seis años después en el Touring Club Italiano (TCI), con la ampliación de la actividad al turismo en automóvil y en tren¹⁶. El Touring Club en 1903

¹⁴ C. CADEO, *Manuale per il trasporto delle persone per Ferrovia (Come si viaggia. Perché si viaggia. Dove si viaggia. Notizie statistiche sulle ferrovie italiane. Norme giuridiche sui viaggiatori in ferrovia. Il viaggiatore alla partenza. Il viaggiatore durante il viaggio. Il viaggiatore alla stazione d'arrivo. Interruzione e prosecuzione del viaggio. Concessioni speciali. Trasporto dei bagagli. Politica ferroviaria. Norme del codice ferroviario)*, Sonzogno, Milano, 1897.

¹⁵ *Il viaggiatore in Italia e all'Estero. Ferrovie e Navigazione*, n.º 1, gennaio 1887.

¹⁶ *I sessant'anni del Touring Club Italiano*, a cura di G. Vota, Milano, 1954; y *90 anni di turismo in Italia 1894-1984*, TCI, Milano, 1984.

puso en marcha la impresión de una serie de «Guide di linee ferroviarie», a cargo de Ottone Brentari, que quería ser «no una guía de las ciudades y de los países por los que pasa», sino simplemente «la guida della linea ferroviaria», e indicar e ilustrar, por eso, de manera normal, sólo lo que se puede ver desde el tren, de tal forma detallada que llegan incluso a aconsejar al viajero cómo posicionarse en el compartimento según el interés panorámico de la línea atravesada¹⁷. Como consecuencia de la colaboración en los mismos años entre el Touring y los Ferrocarriles del Estado, entre 1907 y 1921 fueron publicadas algunas monografías regionales turístico-ferroviarias dedicadas a Puglia, Umbría, Abruzzo, Sicilia, Piamonte, Lazio y finalmente a Emilia, con una tirada de 600.000 copias¹⁸. Además, a los ferrocarriles fue reservado un espacio particular en la primera Guida d'Italia, editada por el Touring Club entre 1914 y 1929¹⁹.

10. Turismo, tecnología y confort

El turismo influyó positivamente sobre la calidad global del servicio ferroviario. La adopción de material móvil hace siempre más confortable el viaje, así como la iluminación, calefacción, asientos acolchados, la mejora en los servicios higiénicos a bordo y de los buffets y la mayor atención dedicada al diseño de los vagones y a los equipamientos internos. En definitiva, proporcionar un ambiente cómodo se muestra como un elemento indispensable para quien pretende unas vacaciones en tren. Pero en el caso italiano los resultados no fueron logrados con facilidad. Al contrario, muchas veces y desde muchas partes se lee la falta de confort y la obsolescencia del material utilizado, que se encontraba en todos los sitios en pésimas condiciones de mantenimiento.

Tanto el vagón cama como el vagón restaurante —los vagones restaurante aparecieron por primera vez con el Orient Express— elevaron de manera relevante la calidad del viaje en tren. Dormir en el tren como en la propia casa costó siempre mucho y fue, pues, un lujo reservado a pocos. Las compañías italianas estudiaron un standard propio de vagón cama; ya que la formación del territorio, por un lado, y los muchos

¹⁷ TOURING CLUB ITALIANO, *Guide di linee ferroviarie. Milano-Genova*, Milano, 1905, p. 2.

¹⁸ *Il lungo viaggio del treno dal vapore all'alta velocità*, Touring Club Italiano, Milano, 1992, pp. 178-180.

¹⁹ *I sessant'anni del Touring Club Italiano*, a cura di G. Vota, Milano, 1954, p. 149.

trenes internacionales que atravesaban la península, por otro, lo hicieron necesario. El vagón restaurante evitó a los viajeros la incomodidad de bajar a la estación para tomar la comida.

No se debe descuidar, en fin, la cuestión de la seguridad. Garantizarla significaba atraer una clientela más amplia. Un paso adelante se da con la introducción en 1879 de los pasajes intercomunicados entre vagones, debido fundamentalmente al aumento en la longitud de los viajes. Hasta entonces los compartimentos aislados, separados entre sí y accesibles sólo desde el exterior, con puertas independientes, presentaban no pocos riesgos.

11. Grandes itinerarios y grandes trenes

El turismo ferroviario que lleva a los extranjeros a Italia representa uno de los vehículos privilegiados para la inserción de este país en la red ferroviaria europea. Si se excluye el tren la Maleta de las Indias, con el que los ingleses comenzaron a descubrir los ferrocarriles italianos, para el resto, los trenes de lujo internacionales que transitaban por Italia tenían como fin explícito el permitir la afluencia a los principales lugares de veraneo. Y, en efecto, las metas turísticas que gozaban de las mayores atenciones de los pasajeros de estos célebres trenes crecieron de forma relevante: se piensa en la valorización de la ribera ligurina, Venecia y naturalmente Roma, que permaneció siempre como uno de los objetivos preferidos del turismo internacional.

La época de oro de los trenes de lujo se abre aproximadamente a comienzos de los años '80. El Orient Express entró en servicio en 1883 conectando París con Constantinopla. Siete años después llegó el Peninsular Express y a la vez entraba en funcionamiento el Roma Express que unía Roma y Londres vía París-Turín-Génova. Hacía muchas paradas en Italia, sobre todo en la ribera ligurina; también el tren entre San Petersburgo y Cannes. Las mismas paradas las hacía el Norte-Sur Brenner Express que viajaba entre Berlín y Milán y entre Milán y Cannes. La apertura del túnel del Sempione en 1906 permite la activación del Simplon Express, de París a Constantinopla, con un recorrido más meridional respecto al del Orient Express. En la víspera de la Gran Guerra ocho grandes trenes internacionales entraban en Italia: Roma-Cannes, Simplon Express, Lloyd Express, Berlín-Roma, Berlín-Palermo, Egipto Express y Viena-Roma.

En general, estos trenes circulaban sólo en invierno, cuando las clases ricas del norte buscaban climas más templados y se desplazaban a

países como Italia. Es posible afirmar, pues, que en el momento de la explosión del primer gran conflicto mundial estaba claramente insertada en los principales circuitos turísticos ferroviarios europeos. De la ribera ligurina a las ciudades del arte, de los lagos del norte a Nápoles y sus islas hasta Sicilia, en particular Taormina, los lugares turísticos italianos crecían gracias a las conexiones ferroviarias.

12. La actuación del Estado en 1905 y el debate sobre el Movimiento de los extranjeros

Si en el curso del 800, el Estado, según los hechos, se muestra rebelde en el tema de la promoción turística ferroviaria, en 1905, año de la nacionalización de los ferrocarriles en Italia, la cosa cambia completamente de aspecto. El nacimiento de la entidad ferroviaria traslada considerablemente la atención de los gobernantes ferroviarios hacia el fenómeno del turismo y se intensifica así el debate sobre las tarifas. En 1905 se abre camino la idea de confiar la gestión de coordinación y apoyo al turismo a los Ferrocarriles del Estado. El Estado era llamado a intervenir en un sector que tenía urgente necesidad de reglamentación, de impulso y de programación y cuya dimensión estaba evolucionando rápidamente. Se comienza a pensar por primera vez en un proyecto orgánico de programación del turismo, dentro del cual la mejora de la oferta de la infraestructura —también hotelera— alcanza una importancia central.

En este cuadro que va cambiando debe ser introducido el debate sobre la constitución del Movimiento de los Extranjeros («Movimento forestieri»), propuesto inicialmente por Maggiorino Ferraris —parlamentario, ministro durante algunos años y director de la revista «Nuova Antologia»— que lanzó, por primera vez, la idea de una institución específica para la disciplina del turismo²⁰. Su idea consistía en confiar en la entidad ferroviaria, que de ahí a poco tiempo habría formado gran parte de las responsabilidades turísticas nacionales²¹.

Por primera vez, pues, a los ferrocarriles les era asignado un papel de absoluta importancia en el ámbito turístico. La creación de la Asociación

²⁰ *Nuova Antologia*, vol. 163 (1899), pp. 674 ss.; vol. 171 (1900), pp. 349 y ss.; vol. 193 (1904), pp. 336 y ss.

²¹ A. TREVES, «Anni di guerra, anni di svolta. Il turismo italiano durante la prima guerra mondiale», *Studi geografici sul paesaggio*, a cura di G. Botta, Cisalpino-Goliardica, Milano 1989, pp. 249-299.

Nacional Italiana para el movimiento de los extranjeros es de 1902. Los inicios no fueron fáciles para el nuevo sujeto turístico por la escasez de recursos disponibles y Ferraris luchó con fuerza por su promoción: «su actividad —escribía— debería explicarse de dos modos: acción en el extranjero; acción interior». En el extranjero, la oficina debería actuar especialmente mediante una densa red de agencias ferroviarias y marítimas, la Asociación Nacional Italiana para el Movimiento de los Extranjeros. Estas agencias, a su vez, se ayudarían esencialmente de tres medios para explicar su acción: la publicidad, las informaciones gratuitas y la venta de billetes. En el interior, la oficina ferroviaria de los turistas debería convertirse en el centro de todos los factores que contribuyen a promover, acrecentar y facilitar el movimiento de los extranjeros y de los viajeros en general, a saber: servicios ferroviarios y postales, hoteles, museos, seguridad pública. Es por ello que, junto a la Dirección General de los ferrocarriles del Estado, abogaría por otra institución, el Consejo General del Tráfico de los Turistas, en el cual estarían representados los ministerios gobernantes, las grandes asociaciones nacionales, las cámaras de comercio, las sociedades en activo, los municipios que eran objeto de un gran movimiento turístico y, en general, las fuerzas económicas organizadas del país. Sólo los ferrocarriles tenían o podían tener esta gran red de órganos ejecutivos en el exterior y en el interior, que era indispensablemente un trabajo práctico y provechoso²².

La propuesta de Ferraris da lugar a un fuerte debate en el cual intervinieron voces cualificadas, como la de Luigi Vittorio Bertarelli, el mayor exponente del Touring Club Italiano. Este se expresaba así: «El proyecto del Senador Maggiorino Ferraris parte del supuesto de que la nueva oficina debe estar conectada a los Ferrocarriles del Estado que tanta influencia pueden ejercitar sobre el Movimiento de los extranjeros y que de tantos medios disponen para promoverlo y secundarlo [...] ¿Por qué se debe todavía hoy, de quién con tanto amor y capacidad se ocupó del movimiento de los extranjeros, proponer la institución de una oficina ferroviaria para el desarrollo de este movimiento? ¿No es una maravilla tal petición en un país eminentemente adecuado al turismo extranjero como Italia, que más que ningún otro debería aprovecharse?»²³.

²² M. FERRARIS, «Di un ufficio di Stato per il movimento dei forestieri», *Nuova Antologia*, 1.º gennaio 1913, pp. 149-150.

²³ L.V. BERTARELLI, «Un Ufficio Nazionale del Turismo in Italia?», *Le Vie d'Italia*, 1917, p. 68.

También uno de los más notorios estudiosos de los ferrocarriles, Filippo Tajani, docente en el Politécnico de Milán, hacía notar que era oportuno confiar una oficina nacional turística a los ferrocarriles, los cuales, escribía, «tienen en la mano el medio principal para favorecer el turismo. Un viaje trae siempre consigo, junto a las grandes atracciones que lo rodean, una suma de disgustos: reducirlos al mínimo es lo que deben hacer los ferrocarriles». Para obtener tal resultado era necesario que en las estaciones de mayor importancia se encontrase siempre un intérprete dispuesto a proporcionar a los viajeros informaciones en varias lenguas extranjeras; que el personal viajero fuera «provisto de un uniforme serio, limpio y siempre en orden y estuviera educado para tratar al viajero con la cortesía con la que el dependiente de una tienda trata al buen cliente»; que la revisión de los billetes fuera hecha con severidad contra los estafadores, pero con generosidad hacia el ignorante de las complicadísimas reglamentaciones. Y concluía: «Hoy la publicidad ferroviaria se entiende como publicidad de las bellezas de nuestro país. Y esto, ciertamente, se hace en base a un razonamiento que a primera vista es bastante persuasivo. Difundiendo el conocimiento de los tesoros culturales y artísticos de Italia, se incita a los extranjeros a venir donde nosotros: así crecen los viajeros en ferrocarril y el objetivo de la publicidad es alcanzado [...]. Como, sin embargo, un viaje es siempre un viaje, es necesario hacer saber que esas bellezas tan alabadas se pueden ver sin gran gasto y principalmente sin gran molestia. Es necesario hacer saber que quien viene a Italia encontrará no la diligencia de Stendhal, sino riqueza de trenes cómodos y veloces con vagón recorrido, vagón cama, vagón restaurante, con iluminación eléctrica y precios razonables»²⁴.

13. De las leyes sobre la tasa de permanencia al nacimiento del ENIT

La discusión sobre la exigencia de una oficina nacional para el movimiento turístico y sobre la oportunidad de confiarlo a los ferrocarriles del Estado estimuló algunas importantes intervenciones normativas. La primera ley en proyecto fue promulgada en diciembre de 1910; con ella se concedía a los Ayuntamientos dotados de establecimientos hidroterapéuticos o estaciones consideradas climático-balnearias aplicar una

²⁴ F. TAJANI, «Le ferrovie dello Stato e il movimento dei forestieri», *Le Vie d'Italia*, 1917, p. 153.

tasa de permanencia a cargo de los visitantes. Esa tasa debía ser exclusivamente utilizada para la financiación de obras necesarias para mejorar el acogimiento turístico²⁵.

El sector tenía indudablemente urgente necesidad de control, estudio y programación. Como escribía la revista mensual del Touring Club, «mucho se habla en Italia de la potencia de nuestra industria turística, pero, por desgracia, en las estadísticas y cifras, todo se reduce a repetir la famosa cifra de quinientos millones al año, calculada ya desde algún lustro como importe del movimiento de los extranjeros unido a las remesas de los inmigrantes. El turismo exige, en cambio, delicados estudios y por ello una recogida copiosa de datos para obtener elementos de juicio y norma. Estas iniciativas tienen un enorme valor; permiten la valoración exacta de lo que de otra forma sería abstracto, son la clave para todas las medidas preventivas a adoptar»²⁶.

Otra cosa significativa, pero no suficientemente avanzada, se obtiene con la decisión tomada en 1914 por los Ferrocarriles del Estado de abrir dos oficinas propias en París y en Londres.

La maduración definitiva en la comprensión de la importancia económica del turismo se produce al término de la Gran Guerra. En este punto el Estado lleva a cabo finalmente una política más activa e instituye una primera comisión de estudio con el deber de elaborar propuestas sobre el desarrollo de la industria hotelera y del movimiento turístico, así como sobre la posibilidad de instituir una organización pública del turismo. Los trabajos de aquella comisión condujeron a la institución de una Entidad Nacional para la Industria Turística (ENIT), dotada de personalidad jurídica y bajo la supervisión del Ministerio de Industria, Comercio y Trabajo. Los deberes principales del ENIT eran los de integrar las iniciativas privadas en materia de promoción cultural y publicitaria en Italia y el extranjero, coordinar la actividad hotelera, recoger y elaborar datos de tipo estadístico-económico de acuerdo con los Ferrocarriles del Estado y con el Touring Club Italiano²⁷.

La nueva entidad encarnaba la primera tentativa estatal en materia de disposición turística, de manera que se puede decir que con ella se pone la piedra miliar del turismo en Italia. Es significativo cómo en el Comité ejecutivo de la nueva entidad figurase también un representante

²⁵ «La tassa di soggiorno», *Le Vie d'Italia*, 1921, p. 513.

²⁶ «Il nostro movimento turistico», *Le Vie d'Italia*, 1921, pp. 290-291.

²⁷ «Il trinomio "ENIT-FF.SS.-TCI" alle fiere ed esposizioni», *Le Vie d'Italia*, 1921, pp. 1333-1334; y A. TROVA, «Alle origini dell'Ente nazionale industrie turistiche e alberghiere (1939-1941)», *Il Risorgimento*, a. XLV (1993), n. 2, pp. 265-277.

de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado. Fue particularmente estrecha la colaboración con los Ferrocarriles; ya en 1920 viene estipulada una convención entre los dos sujetos, después de la cual las oficinas ya existentes en Londres, París y Nueva York eran atribuidas al consorcio formado por la misma ENIT junto a numerosas otras entidades, entre las cuales estaban evidentemente los Ferrocarriles del Estado, proyectando abrir otras oficinas análogas en Italia y en el extranjero.

La decisión, pues, hacía pasar la gestión de las ventanillas ferroviarias al ENIT. Además, desde 1921 fueron organizados conjuntamente trenes dominicales a precios reducidos. De ahí a pocos años la formación de la Compañía Italiana para el Turismo (CIT), en la cual mantuvieron la mayoría accionarial, ratificó el nuevo curso del turismo ferroviario en Italia. A la ENIT se le concede el control de las oficinas de viajes y turismo, de las oficinas de información en puertos y estaciones y de las oficinas automovilísticas²⁸, mientras a los Ferrocarriles les fueron asignadas la organización y gestión, tanto en Italia como en el extranjero, de oficinas para el desarrollo de los viajes, para la información al público y para la venta de billetes. Además, fue asignada a la CIT la difusión del gran material publicitario editado en común entre ENIT y F.S. y los folletos en dивesos idiomas y la «Revista Mensual de Propaganda», con una tirada de 30.000 copias (luego llegaron a 50.000) en las tres ediciones inglesa, alemana y francesa, cuyo primer número salió en enero de 1933²⁹. En 1937, de las 211 agencias de viajeros autorizadas para la venta de los billetes ferroviarios, 82 eran oficinas de viaje y turismo de la CIT. La concesión de venta de billetes de viaje de los Ferrocarriles del Estado al extranjero, además de las tres compañías Thomas Cook and Son, Wagons Lits y American Express Company que tenían la concesión directa, había sido acordada exclusivamente con la CIT, que en el extranjero tenía 44 oficinas propias de viajes y turismo y 689 agencias correspondientes proveedoras de billetes de viaje de ferrocarril.

Las nuevas instituciones turísticas, pues, ocuparon inmediatamente un campo que hasta aquel momento había estado desguarnecido. Como

²⁸ FERROVIE DELLO STATO. COMPAGNIA ITALIANA PEL TURISMO, *Convenzione per la organizzazione e gestione in Italia ed all'Estero di Uffici per la propaganda, per il servizio di informazioni al pubblico, per la vendita dei biglietti di viaggio e per i servizi turistici in genere*, s. l., s. d., pp. 1-2.

²⁹ MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI. AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO, *Relazioni per gli anni finanziari, anni 1927-28, 1932-33, 1933-34 e 1934-35*.

aparece claramente en las tablas aludidas, se registra un claro incremento de la cantidad de billetes ferroviarios vendidos al extranjero a partir de la entrada en escena del ENIT. En 1924 fue también constituido en Florencia una Oficina Central de billetes. La ENIT, además, se hace protagonista de una intensa actividad de publicaciones turísticas, mejora la calidad de los horarios ferroviarios, influye notablemente en la coordinación con los servicios automovilísticos y naturalmente desempeña un papel importante en la preparación de la llegada de los trenes populares, empujando constantemente hacia la adopción de tarifas reducidas. Su obra fue también encomiable desde el punto de vista de la preparación de una serie de servicios indispensables para el acogimiento turístico. De ahí su interés por mejorar la calidad del material móvil, letrinas y buffet, servicio de los porteadores y de reserva³⁰.

Afrontada la cuestión de las instituciones turísticas nacionales a nivel periférico, después de un largo periodo en el cual la función de promover y tutelar el patrimonio artístico y paisajístico fue dejada exclusivamente a la iniciativa individual, en 1926 fueron establecidas las normas para declarar de particular interés turístico algunos centros, bien por sus fuentes termales, bien por sus bellezas naturales. Junto a tales centros había sido constituida una empresa autónoma del turismo dotada de personalidad turística distinta del Ayuntamiento que habría debido estudiar, valorar y realizar obras turísticas. Cinco años más tarde fue también constituido un órgano central de la administración directa del Estado, la llamada Comisaría Central de Turismo, con deberes de dirección, coordinación, prevención y vigilancia de la actividad. Como subordinados suyos en el julio siguiente se formaron los Comités Provinciales para el turismo, transformados en seguida en Entidades Provinciales del Turismo. Otras intervenciones en el sector fueron realizadas por el régimen fascista incentivando los viajes de italianos y extranjeros mediante la concesión de tarifas favorables destinadas a los turistas.

Se asiste, en definitiva, en estos años a la formación de una auténtica y propia red de entidades turísticas que finalmente sucede gracias a un nuevo comportamiento por parte del Estado. El resultado es la transformación tanto en términos cualitativos como cuantitativos del fenómeno del turismo ferroviario, que encontrará el momento de su consagración en el período después de la guerra.

³⁰ A. Mariotti, *L'industria del forestiero in Italia*, Nicola Zanichelli, Bologna, 1923, pp.113-116.

14. Los trenes populares

La institución de los «trenes populares» regresa a la política de búsqueda de consenso perseguida por el fascismo en el curso de los años '30. Fueron, en efecto, un medio muy eficaz para difundir costumbres nuevas y hacer accesible también a las clases menos pudientes la satisfacción de necesidades que de otra forma nunca hubieran sido satisfechas.

Al inicio de los años '30, sea por efecto de la crisis económica mundial, sea por la creciente competencia de los automóviles, los Ferrocarriles del Estado registraron una fuerte caída en el tráfico de viajeros, a la vez que se constató otra intensa caída en las llegadas de turistas extranjeros. Para obviar el problema fueron decisivas numerosas iniciativas comerciales, pero se buscó también configurar el turismo de los italianos dentro de una operación político-social de gran calado que el régimen realizó mediante una red capilar y articulada, sostenida por las secciones organizadas para el tiempo libre de los trabajadores y por la prensa del sector, a través de la cual la política cultural fascista consiguió alcanzar un inmenso público de clase baja. El régimen organizó las diversiones en masa con gran éxito concentrándolas los domingos y los días festivos, mediante la Opera Nazionale Dopolavoro, que acogía exponentes de cada clase. La tarjeta de *después del trabajo* daba derecho a descuentos en los viajes, en los abonos de los periódicos, en las entradas del cine, del teatro, en los bailes y en los partidos de fútbol³¹.

Fue en este contexto cuando en la primavera del 1931 el Ministerio de las Comunicaciones emprende una política dirigida a la concesión de descuentos especiales para destinos particulares. La reducción afectaba a las familias que se trasladaban a las localidades balnearias o termales, a saber: los viajeros provenientes del extranjero que iban a las playas adriáticas desde Fiume a Falconara o a algunas estaciones termales y los italianos que se desplazaban por vacaciones al Alto Adige o al Cadore³². Siempre en el mismo año fueron emitidos billetes circulares para turistas extranjeros válidos para diversos itinerarios de la red y entraron además en vigor los billetes de ida y vuelta dominicales y festivos con tarifa reducida del 40% para algunos centros de importancia

³¹ G.F. VENÉ, *Mille lire al mese. Vita quotidiana della famiglia nell'Italia fascista*, Mondadori, Milano, 1988, pp. 221-223. Sobre la Opera Nazionale Dopolavoro, véase V. DE GRAZIA, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista. L'organizzazione del Dopolavoro*, Laterza, Roma-Bari, 1981.

³² «Facilitazioni di viaggio per le stazioni balneari e termali, e per l'Alto Adige e il Cadore - I viaggi delle famiglie», in *Le Vie d'Italia*, Notizie ed Echi, 1932, p. 274.

turística e histórica³³. Fue la propia orientación del rígido régimen de hacer divertirse a la gente el modo de garantizarse el consenso que dio lugar a la creación de convoyes «a precio reducidísimo». En agosto de 1931 fueron así inaugurados los primeros «trenes populares», extraordinarios de sólo tercera clase, con descuentos que llegaban hasta del 80% sobre la tarifa ordinaria, destinados a alcanzar localidades climáticas, balnearios o de interés turístico, histórico o artístico. Solos o en comitiva, a veces organizados por la propia empresa, entre el 2 de agosto y el 20 de septiembre de 1931 casi medio millón de viajeros se aprovechó de los descuentos³⁴. Al año siguiente, la temporada de los «trenes populares» comenzó el 5 de junio y terminó el 28 de septiembre con 17 días de excursiones y con una media de cerca de 58 viajes por día. En relación con el año precedente, se dio un mayor desarrollo a los trenes de largo recorrido y se instituyó el servicio de segunda clase para los trenes nocturnos. Casi todos los trenes partían con los vagones al completo. En total fueron efectuados 948 parejas de trenes extraordinarios, transportando 834.000 viajeros con un recorrido medio de 485 kilómetros entre ida y vuelta. En 1938 los Ferrocarriles del Estado transportaron el 80% de los viajeros con tarifa reducida. El porcentaje de los viajes hechos con reducciones diversas creció del 39 % en 1933 al 74% en el ejercicio 1937-38. El éxito de los «trenes populares» continuó también en los años siguientes con grandes aumentos del tráfico hasta la guerra.

Viajeros transportados con los trenes populares

1931	459.887
1932	833.943
1933	864.297
1934	1.030.388
1935	1.064.262
1936	1.195.571
1937	1.261.267
1938	1.226.261
1939	838.575

Fuente: Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario*, varios años

³³ «Nuovi biglietti circolari turistici», *Le Vie d'Italia*, Notizie ed Echi, 1931, p. 342; y «Biglietti di andata-ritorno domenicali e festivi», *Le Vie d'Italia*, Notizie ed Echi, 1931, p. 342.

³⁴ MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI. AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO, *Relazione per l'anno finanziario 1931-32*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1932, p. 123.

Los convoyes populares fueron importantes, ya que consistieron en Italia la primera afirmación del turismo en masa, permitiendo a millares de personas alcanzar las localidades de veraneo y coger el tren por primera vez. Afectaron, sin embargo, a una parte limitada de la población, la que vivía en las grandes ciudades y trabajaba en las fábricas y oficinas, mientras que los que habitaban en el campo y en lugares pequeños debieron esperar a después de la guerra para conquistar el derecho a las vacaciones³⁵.

³⁵ M. DEGL'INNOCENTI, «La villeggiatura: un diritto per tutti», *Il Risorgimento*, a. XLV (1993), n. 2, p. 214.