

**UNIVERSITÀ DELLA VALLE D'AOSTA
UNIVERSITÉ DE LA VALLÉE D'AOSTE**



DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANE E SOCIALI

CORSO DI LAUREA IN LINGUE E COMUNICAZIONE PER L'IMPRESA E IL TURISMO

ANNO ACCADEMICO 2025 - 2026

TESI DI LAUREA

**BREVE GUIDA AL VIAGGIO IN EUROPA NEL XIX SECOLO
UN PERCORSO TRA STORIA E NARRATIVA**

Relatrice: Prof.ssa Anna Maria Pioletti

Studente: Francesco Ferretto
22 E02 972

INDICE

Introduzione	p. I
PARTE I	p. 1
CAPITOLO 1 IL CONTESTO SOCIOPOLITICO	p. 3
CAPITOLO 2 UN NUOVO PROTAGONISTA NELLA VITA SOCIALE: LA BORGHESIA	p. 15
2.1 In via di premessa	p. 15
2.2 Come quello rimasto della nobiltà ha influenzato la borghesia	p. 17
2.3 Stile di vita e gli ambienti economico-finanziari	p. 20
2.4 La nascita del turismo	p. 22
2.5 Incontri	p. 25
PARTE II	p. 27
CAPITOLO 1 LE FERROVIE IN EUROPA E IN TRANS-EUROPA	p. 29
1.1 La nascita delle ferrovie	p. 30
1.2 La prima linea ferroviaria inglese	p. 30
1.3 Le linee ferroviarie nei paesi europei (Francia) e trans-europei (Impero Russo)	p. 31
1.4 Il ruolo della Gran Bretagna e i primi investimenti	p. 31
1.5 I primi incidenti	p. 33
1.6 La rete ferroviaria italiana	p. 33
1.7 I componenti del treno	p. 35
1.7.1 La locomotiva	p. 35
1.7.2 Le cabine e i vagoni	p. 36
1.8 Le differenze tra prima e seconda classe	p. 38
1.9 Un breve accenno agli alberghi diurni	p. 39
1.10 Le principali reti ferroviarie in Europa	p. 39

CAPITOLO 2 DALLE BARCHE A VELA ALLE NAVI DA CROCIERA p. 43

- 2.1 Le prime imbarcazioni a vapore p. 44
- 2.2 La nave come “albergo galleggiante” p. 45
- 2.3 Le principali linee marittime p. 47
- 2.4 Due tra le navi da crociera più famose: il *Titanic* e il *Principessa Mafalda* p. 48

CAPITOLO 3 LA BICICLETTA p. 51

- 3.1 Le prime gare di bicicletta p. 54
- 3.2 I club p. 54
- 3.3 La bicicletta come simbolo femminile p. 57

CAPITOLO 4 LE PRIME AGENZIE DI VIAGGIO: L'INGLESE THOMAS COOK AND SON E L'ITALIANA CHIARI-SOMMARIVA p. 59

- 4.1 L'Agenzia di Viaggio inglese Thomas Cook & Son p. 59
 - 4.1.1 Il tour italiano dell'Agenzia Thomas Cook & Son p. 59
 - 4.1.2 L'Agenzia Thomas Cook & Son p. 62
 - 4.1.3 Le “recensioni” della Thomas Cook & Son p. 62
- 4.2 La prima agenzia di viaggio italiana: la Chiari-Sommariva p. 62
 - 4.2.1 Altre agenzie di viaggio italiane p. 63
- 4.3 Il successo parziale delle Agenzie di viaggio p. 63

CAPITOLO 5 UNA NUOVA COMPAGNA DI VIAGGIO: LA GUIDA p. 65

- 5.1 Il viaggio per conoscenza p. 65
- 5.2 Il contenuto di una guida p. 66
- 5.3 Le prime guide di viaggio p. 67
- 5.4 La letteratura di viaggio in Italia e un confronto p. 70

CAPITOLO 6 LE ASSOCIAZIONI p. 73

- 6.1 I club alpini europei p. 73
- 6.2 Altre associazioni sportive p. 75
- 6.3 Le colonie p. 76
- 6.4 L'esplorazione della natura p. 76
- 6.5 Le attività delle associazioni p. 77

CAPITOLO 7 GLI HOTEL	p. 79
7.1 Le prime forme di alloggio	p. 79
7.2 Il modello americano	p. 81
7.3 L'ascensore, un pilastro importante nell' <i>hotellerie</i> di lusso	p. 81
7.4 Gli hotel di lusso	p. 83
7.4.1 Gli hotel di lusso in Italia	p. 84

PARTE III	p. 87
------------------------	--------------

CAPITOLO 1 IL MAR MEDITERRANEO	p. 89
1.1 La geografia del Mar Mediterraneo	p. 89
1.2 Un interesse riscoperto	p. 90
1.3 Il bagno	p. 91
1.4 Gli ospizi marittimi	p. 91
1.5 La Costa Azzurra e la Liguria	p. 92
1.5.1 La Costa Azzurra	p. 92
1.5.2 La Liguria	p. 94
1.5.3 Il gioco d'azzardo	p. 95
1.6 La Penisola Italiana	p. 96
1.6.1 Il litorale toscano	p. 97
1.6.2 Il Lido di Venezia	p. 97
1.6.3 La riviera romagnola: Rimini	p. 97
1.6.4 Il Meridione	p. 98
1.6.5 La Sicilia	p. 100
1.7 La Grecia	p. 101
1.8 Una breve parentesi: i giochi olimpici	p. 103

CAPITOLO 2 LE ALPI	p. 105
2.1 La geografia delle Alpi	p. 106
2.2 I primi scalatori	p. 107
2.3 L'età d'oro dell'alpinismo	p. 107
2.4 Il contributo degli scalatori inglesi	p. 109
2.5 I motivi della scalata	p. 110
2.6 Le Alpi Orientali	p. 111

2.7 Il successo della montagna	p. 112
2.8 I servizi	p. 113
2.8.1 Le funivie e i treni	p. 113
2.8.2 I sanatori	p. 114
2.8.3 Gli sport	p. 114
2.9 Una nuova meta turistica	p. 115

CAPITOLO 3 LA FRANCIA p. 117

3.1 Breve storia della Terza Repubblica	p. 117
3.1.1 L'urbanizzazione	p. 118
3.1.2 La Tour Eiffel	p. 118
3.1.3 Le Olimpiadi	p. 120
3.2 La Normandia	p. 120
3.3 I Pirenei	p. 122

CAPITOLO 4 IL REGNO UNITO p. 123

4.1 Il contesto storico	p. 123
4.2 Viaggiare in Regno Unito	p. 123
4.3 La città di Londra e le sue innovazioni	p. 124
4.4 Le Olimpiadi	p. 126
4.5 Le terme	p. 128
4.6 Il mare	p. 128

CAPITOLO 5 L'ITALIA p. 131

5.1 Venezia	p. 132
5.2 Firenze	p. 134
5.3 Roma	p. 136
5.4 Le terme	p. 137

CAPITOLO 6 LA GERMANIA p. 141

6.1 La geografia della Germania	p. 141
6.2 Il contesto storico	p. 142
6.3 La società prussiana	p. 143
6.4 L'economia prussiana	p. 144

6.5 I viaggi del Kaiser p. 145

Conclusioni **p. 147**

Bibliografia **p. 149**

Sitografia **p. 153**

INTRODUZIONE

Questa tesi si propone di analizzare il fenomeno del turismo nell'epoca compresa tra il 1880 e il 1914.

Senza pretese di completezza, muovendo da elementi certi e consolidati per dare un quadro generale del fenomeno del turismo in Europa in un periodo storico in cui i cannoni in Europa avevano smesso di tuonare ed era iniziata un inarrestabile diffusione di mezzi di locomozione di movimento prima sconosciuti abbinati ad una maggiore libertà delle persone, dovuta anche ad un benessere più diffuso nelle varie nazioni del continente Europa.

L'epoca tra il 1880 e il 1914 è stato un periodo affascinante, come caratterizzato da usi e costumi che sebbene siano passati cento anni, risulta essere ancora moderno.

È un'epoca piena di invenzioni come il treno, il telegrafo, il cinema, l'automobile dove non mancano le contraddizioni sociali e politiche.

Quel mondo ci viene raccontato, oltre che da fotografie, illustrazioni, dipinti e i primi video dell'epoca, ma oggi appartiene alla cultura popolare anche grazie agli attuali strumenti di racconto come i libri, i fumetti, la televisione, i videogiochi e il cinema.

In questo elaborato, quel mondo lontano viene rievocato prendendo come elemento narrativo il turismo e di come esso si sviluppato proprio in questo periodo, dando origine a quello che attualmente viviamo.

In via di premessa si ritiene opportuno tenere presente due concetti per proseguire nel racconto.

Il primo è quello della “geografia”.

Per geografia, si intende non solo lo studio della distribuzione e combinazione sulla superficie terrestre e i fenomeni che ne modificano i caratteri fisionomici influenzando la società, ma anche l'insieme di oggetti e fenomeni che costituiscono il paesaggio modificato dalla natura o dagli interventi umani.

Da questa definizione, si comprende che la geografia non studia solo i fenomeni del mondo, ma anche il comportamento dell'essere umano distribuito nei territori, che a loro volta, indicano uno spazio modificato per adattarsi ai bisogni dell'uomo.¹

¹ LORENZO BAGNOLI, *Manuale di geografia del turismo: Dal Grand Tour al Piano Strategico*, UTET Università, Torino, 2018, p. 9

Il secondo concetto è quello di “viaggio”.

Il professor Eric J. Leed nel suo saggio “*La mente del viaggiatore-Dall’Odissea al turismo globale*”, analizza il viaggio come parte del mutamento della storia umana, analizzando come uno spostamento fisico possa avere un impatto sugli individui.

Il concetto di “viaggio” può essere definito come un modello di trasformazione,² visto che quando si viaggia, si analizza soprattutto, l’anima, l’evoluzione e il mutamento di un paese, mettendosi a confronto con una realtà che non è la nostra.³

In questa ricerca, si andranno ad analizzare tre elementi: la geografia dell’Europa, i mutamenti storici e politici, e infine, le forme di turismo in base al territorio.

² LEED ERIC J., *La mente del viaggiatore: dall’Odissea al turismo globale*, E.J. Mannucci (trad.), Società editrice il Mulino, Bologna, 1992, pp. 13-14

³ *Ivi*, p. 25

PARTE 1

CAPITOLO 1

IL CONTESTO SOCIOPOLITICO

Il professor Richard J. Evans definisce l'Ottocento come “un secolo con la schiena spezzata, al centro di due metà nettamente diverse e divise dalle rivoluzioni del 1848”.

Per gran parte del Novecento, gli storici hanno descritto l'ascesa degli Stati uniti nazionali attraverso i loro conflitti reciproci, dove il protagonista è l'insorgere del nazionalismo, utilizzato come una nuova forma di entità politica e culturale e, quindi, ispiratore di insurrezioni contro i grandi Imperi, definiti antiquati. Ciò si è tradotto in ripetute rivolte e sollevazioni contro l'oppressione esercitata da altre nazionalità o contro le ambizioni di esercitare il proprio dominio su popoli diversi.

Questo modello di Stato nazionale venne esportato su scala mondiale, consolidando così la sua affermazione avvenuta nell'Europa dell'Ottocento.

Se in un primo momento, questo processo veniva visto in termini positivi (basti pensare alle narrazioni celebrative delle unificazioni italiane e tedesche o dalla coscienza nazionale dei cechi e dei polacchi), lo stesso nel corso del secolo viene invece ad assumere un significato negativo, come confermato dallo scoppio delle due guerre mondiali dove il nazionalismo ha fatto da padrone fino alle guerre balcaniche degli anni Novanta.¹



Fig. 1 Eugène Delacroix, *Il 28 luglio 1830. La libertà che guida il popolo*, 1830, m. 2,6 x 2,97, olio su tela, Parigi, Musée du Louvre²

¹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, D. Scaffei (trad.), Gius. Laterza e Figli Spa, Bari-Roma, 2016, p. XIII

² <https://collections.louvre.fr/en/ark:/53355/cl010065872>

Molti storici considerano gli anni dal 1815 al 1914 come un periodo specifico e significativo per la storia europea, dove la sua trama è stata elaborata componendo insieme narrazioni distinte di diverse storie nazionali. Un esempio, in merito, è rinvenibile nel saggio “*Europe 1783-1914*” di William Simpson e Martin Jones, al cui interno, si trovano capitoli specifici su Francia, Germania, Italia, Russia e Impero asburgico.

Un altro esempio è rinvenibile nel volume dello storico tedesco Michael Salewski, *Gesichte Europas* (Storia d’Europa, 2000), che reca come sottotitolo *Staaten und Nationen von der Antike bis zur Gegenwart* (Stati e nazioni dall’antichità ad oggi), e presenta una serie di storie dei singoli paesi e delle loro reciproche relazioni. Questo permette al lettore di poter valutare gli elementi comuni dei paesi che legavano l’Europa nel suo complesso, permettendo una chiara esistenza come entità collettiva, come qui si tenterà di dimostrare.

I confini orientali dell’Europa venivano definiti come vaghi e difficilmente individuabili, caratterizzati da realtà geografiche, sociali e culturali ancora non definite e che diventeranno evidenti nella politica coloniale e durante l’emigrazione verso altre parti del mondo.³

Dopo il Congresso di Vienna e la conseguente Restaurazione che aveva ricondotto l’Europa continentale ai confini precedenti alle guerre napoleoniche, in poco più di due decenni, dal 1848 al 1871, l’Europa si era trasformata. Nazioni come l’Italia e la Germania avevano raggiunto l’unità nazionale, sebbene i loro governi si basassero su una monarchia costituzionale di stampo conservatore, piuttosto che su monarchie più libertarie ovvero su modelli ordinamentali repubblicani (come avvenuto in Francia dopo il 1848).

³ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op.cit., p. XVI

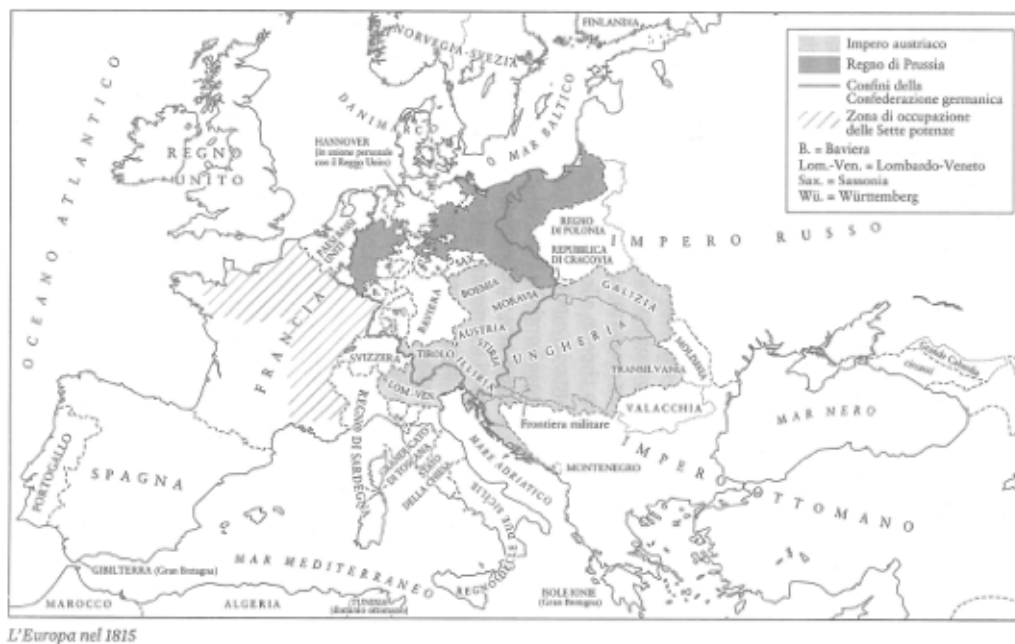


Fig. 2 L'Europa nel 1815⁴

Anche i confini cambiarono, generando nuove entità geopolitiche, anche se Paesi come Gran Bretagna, Francia, Germania, Austria-Ungheria, Russia e Impero ottomano - e molti di quelli minori, nei Balcani, mantennero più o meno stabili i loro confini per oltre quattro decenni dopo il 1870.⁵

Per questo, l'Europa può essere più adeguatamente considerata come una unitaria regione sociale, economica, politica e culturale ed estesa dalla Gran Bretagna e dall'Irlanda ad Ovest fino alla Russia e ai Balcani ad Est.⁶

Tutti i paesi operavano in modo analogo tra loro anche da prima della Restaurazione, come evidenziato dal professor Tim Blanning, secondo il quale i paesi si sarebbero mossi percorrendo due linee immaginarie, ma fattuali, denominate “incessante marcia dello Stato verso la conquista dell'egemonia” e “l'emergere di un nuovo tipo di spazio culturale, la sfera pubblica”, linee che hanno continuato ad operare quindi anche nel corso dell'Ottocento, consentendo ai paesi di raggiungere un'espansione e acquisendo un dominio quasi inimmaginabili nel secolo precedente.

In campo politico la partecipazione popolare era ancora ai minimi termini, nonostante il recente e vivido esempio degli eventi della Rivoluzione francese, mentre la sfera pubblica rimaneva

⁴ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op.cit., p. 34

⁵ *Ivi*, pp. 358-359

⁶ *Ivi*, p. XVII

ancora confinata prevalentemente ad un ridotto ceto di persone istruite e colte e ai contesti e istituzioni in cui essi operavano, dalle pubblicazioni periodiche, ai caffè e ai circoli di lettura.

Dal 1815 al 1914, molti Stati hanno subito una notevole trasformazione aprendo la vita politica ad un numero di persone in costante aumento, giungendo ad affermare il suffragio universale maschile (in alcune zone anche femminile) e la partecipazione popolare diretta alla definizione della politica a livello nazionale, regionale e locale, tramite l'attività di nuove strutture sociali quali erano i partiti politici organizzati.

Dall'altra parte, restava fermo che lo Stato esercitasse una vasta attività di controllo sui propri cittadini in settori della vita che spaziavano dall'istruzione alla salute fino al servizio militare.

Il miglioramento delle comunicazioni e dello sviluppo economico nel corso dell'Ottocento, come delineati da Blanning per il periodo precedente, ebbero un'ulteriore accelerazione.

Se dopo il 1815, invenzioni positive come le ferrovie (Stephenson 1814), il telegrafo, la nave a vapore (Fulton 1807) e la fotografia facevano la loro apparizione, nel 1914 fu il momento dell'avvento di altri e nuovi beni, sempre più diffusi tra le popolazioni, come il telefono, l'automobile, la radio e il cinema.

Assieme a queste novità "positive", ne apparvero certamente anche di negative, come il primo bombardamento aereo nel 1911 (in occasione della invasione italiana della Libia) e i primi campi di concentramento (apparsi nella Guerra Anglo-boera in Sudafrica ad inizio secolo).

Con questi sviluppi, che lasciavano presagire l'enorme carico di violenza e di distruzioni della prima metà del Novecento, le autorevoli opinioni di vari autori, tra cui il Prof. Evans, intendono mettere in guardia dal considerare il diciannovesimo secolo come un'epoca di progresso lineare e di indefinito miglioramento, anche se ciò era tale certamente rispetto alle grandi carestie, alle epidemie e alle guerre affrontate nel passato.⁷

Ciò non ha implicato che qualsiasi tipo di disuguaglianza sociale ed economica fosse scomparsa del tutto.

Se nel corso del secolo, classi sociali come la servitù della gleba erano venute meno, in realtà queste lasciarono il posto a nuove classi sociali, come quella connessa al lavoro salariato in fabbrica, rendendo il diciannovesimo secolo un'epoca eccellente per l'emancipazione, durante la quale milioni di persone videro migliorare il proprio status.

⁷ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., pp. XVIII-XIX

Gli elementi costitutivi di questo fenomeno sono stati individuati nella condizione della popolazione rurale, delle donne e delle minoranze religiose, come gli ebrei. Nonostante questo, l'uguaglianza e l'emancipazione erano sempre parziali e condizionate.

Le discussioni e le dispute sulla disuguaglianza furono al centro della politica europea per l'intero secolo. Influenzati dalla Rivoluzione francese, un ampio gruppo di pensatori e attori politici, cominciò a ideare e a mettere in pratica strumenti in grado di contrastare le disuguaglianze dell'epoca, che spaziavano da un sentimento di paternalismo aristocratico, fino ad arrivare al tentativo anarchico di distruggere lo Stato. Tra le dottrine che avevano l'obiettivo di liberare le persone dall'oppressione e dallo sfruttamento, le più importanti erano il socialismo, il comunismo e il nazionalismo.⁸

Nel frattempo, il territorio era interessato dall'incessante opera di ingegneri che realizzavano e ampliavano le città, incanalavano i fiumi, prosciugavano le paludi, realizzavano industrie, porti, ferrovie e reti fognarie, costruivano navi più grandi e più potenti; scienziati e tecnici concepirono e sfruttarono nuove forme di forza motrice, dal vapore all'elettricità, dal telaio meccanico al motore a combustione interna.

Il potere politico, che fosse formale o informale, veniva sovente esercitato tramite la violenza o la persuasione, in modo consensuale o maggioritario, assumendo forme economiche, sociali, culturali, politiche, religiose diverse tra loro.

Ma con l'avanzare del secolo, la gente antepose sempre più il potere alla gloria, all'onore e ad altri valori analoghi che erano stati dominanti nel corso di molti secoli prima del 1815, come anche dopo. Tanto che alla fine dell'Ottocento, la gente associò sempre più il potere alla gloria, giungendo alla sua rielaborazione anche in termini razziali, nel momento in cui gli europei presero a considerare la loro egemonia su gran parte del resto del mondo come una prova della propria superiorità sui popoli che lo abitavano, imponendo lingua, cultura e religione dell'Europa. In merito, appare sufficiente ricordare quanto avvenne nelle colonie in Africa e in Asia.⁹

In ogni caso restava sempre una barriera alla integrazione europea il fatto che anche all'interno dei singoli Stati erano parlate lingue diverse, come nel caso dell'Impero asburgico dove le varie nazionalità che lo componevano parlavano oltre al tedesco, anche il boemo, il polacco, il magiaro, l'italiano, il croato, oltre alle lingue ulteriori delle varie minoranze incluse nel

⁸ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., p. XX

⁹ *Ivi*, p. XXII

territorio imperiale. Inoltre, esistevano anche notevoli differenze linguistiche all'interno di singoli paesi come il vallone e il fiammingo nel regno del Belgio.

Nonostante questo, la differenza linguistica non era concepita come un vero limite insormontabile nelle relazioni tra le persone di diversi paesi.

Così scriveva Henry James:

“ - Sono certo che voi comprendete tutto e che la differenza di nazionalità non è una barriera per voi - proseguì Ralph.

La signorina Stackpole lo guardò fisso.

- Volete dire le lingue straniere-?

- Le lingue non sono niente. Parlo dello spirito, del talento - .

- Non sono sicura di comprendervi - disse la corrispondente dell'“Interviewer”; - ma mi aspetto di farlo prima di andarmene - .

- È quello che si dice un cosmopolita - suggerì Isabel.

- Il che vuol dire che è un po' di tutto e molto di niente. Devo dire che per me il patriottismo è come la carità: ha inizio in casa propria.”

Henry James, *Ritratto di signora*¹⁰

Elemento strettamente legato alla lingua di ciascuna popolazione era la incessante diffusione del nazionalismo presso le genti, che era dovuta soprattutto ad un'affermazione di identità nazionale basata per lo più su effigi e simboli, e soprattutto sulla lingua scritta.

Senza una lingua nazionale scritta, l'identità delle persone si limitava alla comunità locale.

Basti pensare che all'epoca della Restaurazione, i livelli di alfabetizzazione venivano misurati in base alla capacità di firmare un atto di matrimonio o un modulo per il reclutamento, attraverso il proprio nome o con una croce. Già nella seconda metà dell'800, grandi passi erano stati fatti nella educazione e nella scrittura, tanto che ad esempio in Prussia gli uomini in grado di leggere

¹⁰ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, P. Sergi (trad.), C. Sansoni Editore, Firenze, 1965, p. XIII, p. 79

e scrivere erano circa il 90%, in Scozia oltre l'80%, mentre in Francia e in Inghilterra era solo una lieve maggioranza fra gli uomini adulti.¹¹

Nondimeno, anche all'interno dei singoli paesi rimanevano spiccate le diversità linguistiche anche tra i componenti delle diverse comunità sparse nel territorio nazionale. Un esempio è dato dalla Francia che, nonostante, abbia una unità linguistica e politica consolidata da tempo, comunque evidenziava differenze linguistiche tra i vari territori che, invece di unire, rappresentavano elementi divisivi. Così venne riportato da un economista francese nel 1837, riferendosi alla Regione dei Pirenei:

“Ogni valle è ancora un piccolo mondo diverso da quello vicino come Mercurio da Urano. Ogni villaggio è un clan, una specie di Stato col proprio patriottismo”.

La pronuncia e la lingua parlata da una persona aiutavano di sicuro ad individuare la classe sociale a cui apparteneva. In merito, si può ricordare Sam Weller, personaggio del Circolo Pickwick di Charles Dickens, che è identificabile come un *cockney* londinese di bassa estrazione sociale, per via del fatto che pronuncia la “v” come una “w”.

In Francia, se una persona fosse provenuta da Marsiglia, lo si sarebbe potuto capire grazie al fatto che non aveva la “r” moscia, come la maggior parte dei francesi dell'epoca, e la pronunciava con un suono gutturale.

Anche le stesse parole cambiavano in base alla regione; se si era in Germania e si voleva comprare una patata, bisognava dire *Kartoffel* nella Germania centro-settentrionale, *Grumbeer* nella parte occidentale, *Schucke* nel Nord-est o *Kunulle* in alcune parti della Sassonia e del Brandeburgo.¹²

Così scriveva Jerome K. Jerome:

“Si deve andare ad Hannover, dicono, per imparare il buon tedesco. Ma il guaio è questo: che fuori di Hannover, che è una piccola provincia, nessuno lo comprende più. Così bisogna decidersi fra parlare il buon tedesco, rimanendo ad Hannover, e il cattivo tedesco viaggiando. La Germania, che fu per molti secoli divisa in una dozzina di principati, possiede disgraziatamente una grande varietà di dialetti. I tedeschi di Posen, che desiderano conversare con quelli di Württemberg, devono parlare molto spesso in francese o in inglese; e delle

¹¹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 646

¹² *Ivi*, pp. 647-648

signorine che hanno ricevuta una dispendiosa educazione in Westfalia sorprendono e deludono i loro genitori quando non sono in grado di comprendere una parola che si dica loro nel Meclemburgo. È vero che uno straniero che parli inglese si trova egualmente sconcertato nelle brughiere dello Yorkshire e nei dintorni di Whitechapel; ma i casi non sono perfettamente simili. In tutta la Germania non è solo in campagna o fra le classi umili che si mantengono i dialetti. Ogni provincia ha in realtà la lingua propria a cui tiene che usa. Un bavarese colto ammetterà con voi che accademicamente parlando, il tedesco della Germania settentrionale è più corretto, ma continuerà a parlare tedesco meridionale e insegnarlo ai figli.”

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹³

In molti centri urbani (grandi o piccoli), la gente passava da una lingua all'altra a seconda delle circostanze; per esempio, fino a metà Ottocento, gli abitanti di Praga parlavano nella maggior parte dei casi sia il ceco sia il tedesco, ma dal punto di vista dell'appartenenza comunale e regionale; viceversa, a livello nazionale, si consideravano solo boemi.

Per tale situazione Jerome scriveva questo:

“A Dresda ci avevano avvisato di non parlare tedesco a Praga. Poiché le antiche ostilità di razza fra la minoranza tedesca e la maggioranza ceca hanno infuriato per tutta la Boemia, è imprudente essere scambiato per tedesco in certe vie di Praga. Pure, parlammo tedesco in certe vie: si trattava o di parlare tedesco o nulla. Il dialetto ceco si dice sia molto antico e di alto valore scientifico. Il suo alfabeto contiene quarantadue lettere, e uno straniero pensa al cinese. Non è una lingua che si possa imparare in fretta. Decidemmo che, dopo tutto, sarebbe stato meno rischioso per la nostra salute attenerci al tedesco, e in verità non ce ne venne alcun male. Posso anche trascurare la spiegazione. L'abitante di Praga è di acuta intelligenza; qualche minimo errore di accento, qualche leggera imprecisione grammaticale possono essersi insinuate nel nostro tedesco, rivelando che, nonostante tutte le apparenze, non eravamo nati Deutscher. Non lo affermo, ma avanzo una possibile ipotesi.”

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹⁴

¹³ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, introduzione di Guido Bulla, S. Spaventa Filippi (trad. riveduta e aggiornata), Tascabili economici Newton, Roma, 1994, p. 186

¹⁴ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 202

Il motivo per cui la maggior parte dei cittadini degli Stati europei non aveva un senso di identità nazionale era dovuto al fatto che per attraversare i confini nazionali non serviva un passaporto: se all'inizio, la pratica di munirsi di un simile documento era molto usata, questa venne del tutto abolita con l'avvento delle ferrovie in molti paesi come Francia e Portogallo, tanto che ad un certo punto, solamente la Bulgaria, la Romania, la Russia e la Turchia continuavano a richiedere passaporti e visti per entrare nei propri territori.¹⁵

Così scriveva Jules Verne sul passaporto:

“«Un ladro non ama lasciare dietro di sé tracce del suo passaggio e d'altronde la formalità della vidimazione del passaporto non è più obbligatoria».

«Signor console,” rispose l'agente, “se è un uomo abile come è lecito supporre, verrà!»

«A fare vidimare il passaporto!»

«Sì. Un passaporto non serve a nient'altro che a dare noie a una persona onesta e a favorire la fuga dei furfanti. Sono certo che quello di quest'uomo sarà in regola, ma mi auguro che non lo visterete...»

«E' perché no? Se questo passaporto è regolare,” rispose il console, “non ho il diritto di rifiutare il visto.»

Jules Verne, *Il giro del mondo in ottanta giorni*¹⁶

Fermo restando che la lingua internazionale e della diplomazia restava il francese, mentre l'inglese e lo spagnolo avevano un largo impiego nel settore dei commerci, l'attraversamento dei confini nazionali fu reso più facile proprio dall'uso del francese che, al tempo, era rimasta la lingua comune europea usata dalle classi più elevate e dalle classi medie.¹⁷

“Io limito le mie osservazioni al francese, perché è la sola lingua che tentiamo d'insegnare ai nostri giovani. Un ragazzo inglese che sapesse parlare tedesco sarebbe giudicato antipatriottico. Perché si perda il tempo nell'insegnare anche il francese con un metodo simile non ho mai

¹⁵ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 649

¹⁶ JULES VERNE, *Il giro del mondo in ottanta giorni*, S. Valenti (traduzione), postfazione di David Bidussa, Gian Giacomo Feltrinelli Editore, Milano, 2014, p. 45

¹⁷ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 649

potuto comprendere. La perfetta ignoranza d'una lingua è rispettabile. Ma, a prescindere dagli scrittori dei periodici umoristici e dalle romanziere, per i quali il francese è una necessità del mestiere, la vernice di francese che siamo così orgogliosi di possedere ci serve soltanto per renderci ridicoli.”

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹⁸

Si poteva usare il latino per cavarsela parlando con un prete in terra straniera, quando non si era in grado di parlare la lingua locale.¹⁹

In questo periodo storico, gli Stati prendono coscienza della necessità di alfabetizzare e istruire i propri cittadini, per cui soprattutto i governi più liberali e i paesi più avanzati, misero un impegno particolare nel promuovere l'istruzione elementare, l'alfabetismo e la capacità di calcolo.

Il primo paese europeo ad impegnarsi per questo fu la Spagna che già nel 1812, venuta meno la occupazione napoleonica, il governo reale aveva proclamato la necessità che ogni paese (comunità) avesse una scuola elementare, un'ambizione sostenuta da una serie di leggi sull'istruzione approvate nel 1821, nel 1836 e nel 1845, fino ad arrivare alla legge Moyano nel 1857, che rese l'istruzione obbligatoria, e gratuita fino a nove anni di età.

Come in altri paesi europei, uno degli scopi principali nello sviluppo dell'istruzione, fu quella di ridurre l'influenza della Chiesa per creare un senso d'identità nazionale mediante l'uso esclusivo della lingua nazionale.²⁰

Per promuovere un'unità linguistica consolidata, i governi ricorsero al patrimonio culturale antico della propria nazione.

Ne è un esempio quello di Elias Lonnrot (1802-1884), poeta nazionalista finlandese e funzionario regionale della sanità, raccolse racconti e canti popolari nei paesi e nelle comunità rurali, per poi elaborare su questa base un'epica nazionale, pubblicando così il Kalevala (1835, poi ripubblicato con aggiunte nel 1849). Lentamente (la maggior parte dei finlandesi colti parlavano lo svedese), il finlandese divenne una lingua colta grazie al suo utilizzo dell'epoca,

¹⁸ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 188

¹⁹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 649

²⁰ *Ivi*, p. 651

usato come elemento centrale per lo sviluppo di un'identità e per sostenere la lotta diretta ad ottenere il riconoscimento di Stato autonomo nel contesto dell'Impero russo.

Anche la storia (reale o immaginata) giocò un ruolo fondamentale nell'elaborazione di un'identità nazionale. In Polonia, la memoria culturale della Confederazione polacco-lituana, aiutò nella ricerca dell'identità nazionale, mentre per sostenere l'indipendenza greca, ci si appoggiò alla civiltà dell'antica Grecia.

Naturalmente, la lingua non è sempre l'elemento fondamentale nella creazione di uno Stato.

Per esempio, la Svizzera era abitata da persone di lingua tedesca, italiana, francese e romancia, dove poi ciascun cantone aveva la propria religione (cattolica, luterana, calvinista o altre fedi riformate), creando un groviglio assai articolato. Esse vivevano in un unico Stato confederale fin dai tempi della Riforma, e le dispute che attraversarono lo Stato nel XIX secolo (culminate con le sollevazioni cantonali del 1847-48, la Guerra del Sonderbund) furono innescate da questioni non connesse alla lingua.

D'altro canto, un paese ibrido dal punto di vista linguistico come il Belgio continuò a mantenere unitario lo Stato istituito nel 1830, e non si dissolse, anche se la sua unità a volte apparve precaria.²¹



Fig. 3 Carta geografica del teatro delle operazioni di guerra, 1914²²

²¹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 656

²² https://www.europeana.eu/it/item/9200231/BibliographicResource_3000060330456

Nonostante le differenze e motivi geopolitici sociali ed economiche e la difficoltà nel comunicare tra le persone e tra i paesi, le persone hanno iniziato a spostarsi nel continente e anche fuori, non solo per ragioni lavorative (migrazioni o attività coloniale o militare) ma un nuovo approccio, dove il movimento da un paese all'altro o da una località all'altra, avveniva semplicemente per ragioni culturali o di mero piacere e divertimento, superando così anche quei viaggi che venivano ricondotti al "Grand Tour" tanto in voga dall'Età medievale (soprattutto come fatto culturale).

E proprio così che nasce il turismo, che si afferma dapprima come attività riservata alle classi più alte delle società dei singoli paesi e che via via vede protagonista anche la classe media che nel corso degli anni è costantemente aumentata di importanza economico-sociale, volgendo l'attenzione a destinazioni come la montagna, il mare, i laghi e gli spazi che le attività alberghiere avevano ricavato nel territorio.

Indubbiamente un fattore importante per lo sviluppo del turismo fu la portata del cambiamento sociale ed economico, dove il settore agricolo perdeva continuamente elementi: per esempio, nel 1850 in Francia il 52% della popolazione attiva era occupata nel settore agricolo; nel 1900 era scesa al 42. In Germania, grazie alla rapida industrializzazione, si passò da 60% al 35%.

Nasceva così, un nuovo mondo dove la campagna venne sostituita dai grandi centri urbani e dalle cittadine dell'età industriale come luogo di riferimento.²³

È proprio qui infatti che nasce quello che sarà la classe sociale che darà fioritura allo sviluppo del turismo: la borghesia.²⁴

²³ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 412

²⁴ *Ivi*, p. 428

CAPITOLO 2

UN NUOVO PROTAGONISTA NELLA VITA SOCIALE: LA BORGHESIA

2.1 In via di premessa

Lo stesso vocabolo “borghesia” individua i propri membri nei *bourgeois*, *Bürger*, borghesi, quali abitanti della città.¹

Vi sono vari elementi e criteri per identificare i membri della borghesia.

Sostanzialmente, la borghesia può essere suddivisa in varie tipologie, a seconda della sua collocazione nella società.

Da un lato vi è una “alta” borghesia, riconducibile a quella “colta” e professionale”, composta da avvocati, notai, professori universitari, medici ed ingegneri, e a quella “economica” o “imprenditoriale”, composta da grandi commercianti, banchieri, industriali.²

Veniva poi la *middle class* propriamente detta - la media borghesia – costituita da artigiani, medi commercianti, operatori delle professioni minori, fino al clero delle Chiese dissidenti.

Infine, c’era la *lower class*, ovvero la piccola borghesia, che prestava la propria attività lavorativa di minore redditività, e si distingueva dalle masse popolari per l’istruzione, la stabilità economica, l’abbigliamento, i gusti e il comportamento.³



Fig. 1 Henri de Toulouse-Lautrec, *La Danza al Moulin Rouge*, 1889-1890, olio su tela, cm. 115,6 x 149,9, Philadelphia, Museum of Art⁴

¹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., p. 428

² *Ivi*, p. 431

³ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, M. Grazia Meriggi (trad.), Rizzoli Libri S.p.A., Milano, 2017, p. 98

⁴ <https://www.philamuseum.org/objects/82776>

I fattori che favorirono la nascita di questa nuova classe sociale furono l'urbanizzazione, lo sviluppo industriale, l'espansione dello Stato, l'aumento demografico, tutti elementi che richiedevano la presenza di figure professionali adeguate nella società come gli esercenti delle professioni liberali o i vari livelli dell'insegnamento.

Per questo, vi fu una costante espansione dei ranghi delle professioni, dovuto anche alla maggiore complessità delle conoscenze, dove la formazione e le certificazioni delle competenze assunsero via via maggiore importanza nel contesto della società dell'Ottocento.

In Inghilterra le persone addette alla categoria «servizi pubblici e settore professionale» erano poco più di 200.000 nel 1851 e sarebbero diventate 560.000 quarant'anni dopo.⁵

Lo sviluppo della borghesia fu garantito dalla “*intelligenza*”, quindi un piccolo e ristretto gruppo di persone, composto da uomini e donne accumulati dalla cultura, molti dei quali docenti universitari e insegnanti, medici e avvocati, che sovente annoverava tra i propri componenti anche alcuni nobili.⁶

La borghesia ha iniziato a divenire protagonista della vita sociale e politica dei vari paesi con l'avvento degli sviluppi commerciali ed industriali, divenendo promotrice delle varie sollevazioni in Europa, successive a quella del 1789 in Francia, come quelle verificatesi nei moti del 1830 e del 1848, e fino a promuovere la identità nazionale che ha condotto alla riunificazione degli Stati (Regno d'Italia e Impero Tedesco in primo luogo).

Nella maggior parte dei paesi europei, la formazione sociale della classe media urbana avvenne prima di tutto mediante lo sviluppo nel primo Ottocento di associazioni quali circoli di lettura, caffè, club e organizzazioni culturali.

Emblematica era la composizione dei predetti circoli, dove ad esempio la partecipazione ai club sociali delle città tedesche, che di solito avevano nomi come “Casino” o “Armonia”, variava a seconda della natura della società nelle quale essi erano sorti: nella cittadina universitaria di Gottinga, il 40% dei membri dei circoli erano professori universitari e insegnanti, mentre a Monaco, capitale della Baviera, il 70% erano nobili, ufficiali dell'esercito e burocrati.⁷

Viceversa, a Francoforte, importante centro finanziario, predominavano banchieri, mercanti e industriali.

⁵ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 432

⁶ *Ivi*, p. 437

⁷ *Ivi*, pp. 429-430



Fig. 2 James Tissot, *Il Circolo della Rue Royale*, 1866, olio su tela, cm. 175 x 281, Parigi, Musée d'Orsay⁸

La proliferazione di queste organizzazioni portò, soprattutto dopo il 1850, a una suddivisione della classe media secondo linee religiose, politiche o professionali, che contribuì anche a rafforzare la coesione di classe: negli anni Settanta, il 38% dei componenti della Società musicale di Mannheim erano iscritti anche al principale club sociale della città, l'Armonia, che aveva fra i suoi membri anche il 44% di quelli dell'Associazione artistica e il 56% di quelli della Società di storia naturale.

2.2 Come quello che rimasto della nobiltà ha influenzato la borghesia

Per gli esponenti della classe media, la partecipazione alla vita culturale urbana era una soluzione “chiave” per accedere al successo sia professionale sia sociale.

Al contrario, per medici, avvocati e altri professionisti un comportamento sociale adeguato nei confronti degli altri borghesi era parte essenziale della loro attività professionale, e appartenere a un club o a una società poteva essere un mezzo per acquisire pazienti o clienti, oltre che per rilassarsi dopo il lavoro.

Le società si differenziano dal salotto per diversi aspetti.⁹

Se i *club* avevano le proprie elaborate regole e norme permanenti, il salotto rimaneva un luogo di riunione informale dedicato alle conversazioni.

⁸ <https://www.musee-orsay.fr/it/opere/le-cercle-de-la-rue-royale-160849>

⁹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 230-231

Nel salotto, si conversava di letteratura e filosofia, mentre nei club si coprivano aree tematiche molto più vaste, fino ad arrivare alla politica (alla cui trattazione, peraltro, la nobiltà si sottraeva).

Sebbene i salotti continuarono ad esistere per tutto l'Ottocento, tuttavia, vennero con il tempo superati dalle nuove istituzioni dell'emergente mondo sociale borghese e i loro valori quali stabilità, solidità, probità, industriosità e l'autocontrollo, tutte qualità che i loro membri non riconoscevano nelle donne.

Secondo una stima, le persone giuridicamente definite di rango nobiliare erano pari a circa 890.000 soggetti (il loro numero era praticamente raddoppiato fra il 1858 e il 1897), in molte parti d'Europa l'aristocrazia che era posta ai vertici del potere non era sempre di antico lignaggio, ma lo era divenuta per riconoscimento successivo. Ad esempio, tra il 1871 e il 1914 in Prussia, ci furono 1.129 procedimenti di nobilitazione, tutti riguardanti persone di origini borghesi; in Francia, al contrario, non furono più creati titoli nobiliari dopo il 1848, e tutti i tentativi di abolirli per legge fallirono, tranne che nel breve intermezzo della rivoluzione del 1848.

Anche una usanza molto comune e destinata a rafforzare il potere era il frequente ricorso a matrimoni tra i membri della nuova nobiltà, come riconosciuta tra gli ex borghesi, con quelli della vecchia, un'operazione che elevava lo status dei primi e accresceva la ricchezza dei secondi.

Sebbene, gli aristocratici continuassero a svolgere il ruolo principale nelle corti, assumendo incarichi e mansioni varie, anche dai nomi bizzarri, come "Lady della Camera da letto" o "Bastone d'argento in servizio", tali attività erano solo limitate a ruoli di tipo cerimoniale e di scarso rilievo politico.¹⁰

In realtà, quello che condusse al declino del potere aristocratico fu la crescente forza dello Stato e dei suoi apparati sempre più estesi, che di fatto abrogò i diritti nobiliari di autogoverno alle corporazioni feudali, sostituendo i vincoli connessi al dominio feudale sui sudditi con le libertà di movimento e di commercio, il diritto di eredità e uguaglianza davanti alla legge, che erano proprio le concrete prospettive della borghesia.

Così, le amministrazioni locali professionalizzate presero il posto dei funzionari e dei tribunali signorili e vicini ai regnanti, come anche i parlamenti elettivi con i consigli cetuali nobiliari.¹¹

Con l'obiettivo di affermare il proprio status, i borghesi iniziarono a mescolarsi con i costumi e le abitudini aristocratiche, subendo così anche influenze nefaste nella sua vicinanza con la

¹⁰ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 377

¹¹ *Ivi*, p. 379

nobiltà e nel tentativo di dividerne lo stile di vita, come avvenuto con il duello, una delle attività più aristocratiche del XIX secolo, alla quale anche i borghesi iniziarono a partecipare. Nel Settecento, per ricercare la gloria o anche a causa di un semplice insulto, si faceva riscontro alla difesa dell'onore tramite una sfida.

Se all'inizio, i potenziali duellanti appartenevano ad un rango sufficientemente onorevole da poter lanciare o ricevere una sfida (i tedeschi gli definivano *satisfaktionsfahing*), verso la fine del Settecento, la definizione coinvolse gradini sempre più bassi della scala sociale.

Secondo le cronache, su 232 duellanti prussiani che si sono battuti fra il 1800 e il 1869, il 44% erano nobili; mentre fra i 303 duellanti che si batterono fra il 1870 e il 1914, la percentuale era scesa al 19%.¹²

Così scriveva Jerome K. Jerome:

“M'hanno detto che lì i duelli si svolgono in belle sale; che dei dottori dai capelli grigi curino i feriti e valletti in livrea provvedano a chi ha appetito, e che la cerimonia si svolga con un certo apparato di pittoresca solennità. Nelle università più tipicamente tedesche, dove gli stranieri sono rari e non molto incoraggianti, si bada soltanto all'essenziale, che non è di natura attraente. E in verità è così poco attraente, che io consiglio vivamente il lettore sensibile a evitare anche la descrizione che qui inserisco. Non è facile abbellire l'argomento, e io non intendo neppure di tentarlo.

La sala è nuda e lurida: le pareti sono imbrattate di macchie di birra, di sangue e di sego di candele; il soffitto è affumicato; il pavimento coperto di segatura. Una folla di studenti che ridono, fumano, chiacchierano seduti sul pavimento, sulle sedie e sulle panche, fa da cornice. Nel bel mezzo, l'uno di fronte all'altro, stanno i combattenti, e assomigliano a due guerrieri giapponesi, come li conosciamo dai vassoi da tè giapponesi. Strani e rigidi, gli occhi coperti da occhialoni, il collo avvolto in grosse sciarpe di lana, il corpo avvoluppato e soffocato da qualcosa che somiglia a sudice coperte da letto, le braccia imbottite tenute alte sopra la testa, hanno tutto l'aspetto di due grottesche figure da orologio pubblico. I secondi, anch'essi più o meno imbottiti – la testa e la faccia coperte da berrettini di grosso cuoio – li conducono nelle rispettive posizioni. Viene quasi fatto di tendere l'orecchio per sentire il rumore del meccanismo. L'arbitro prende posto, viene dato il segnale, e immediatamente seguono cinque rapidi cozzi delle lunghe e diritte spade. Il duello non presenta alcun interesse, perché non v'è ombra di vivacità, di abilità, di grazia.”

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹³

¹² RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 391

¹³ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 241

Se, come prima detto, ci si sfidava per ricercare la gloria o per rispondere ad un insulto, la borghesia cambiò questa prospettiva; i medici si sfidavano a duello per una diagnosi, gli avvocati per un processo i politici per uno scontro in Parlamento, gli ufficiali dell'esercito e della marina, titolati o meno per le tattiche di manovra adottate; in pratica ogni disaccordo era divenuto causa di un duello.

Personaggi famosi che si batterono ai duelli furono gli scrittori Marcel Proust (1871-1922), e Michail Jur'evič Lermontov (1814-1841), politici come Pëtr Arkadevič Stolypin (1862-1911) e Ferdinand Lassalle, e perfino il pittore Édouard Manet (1832-1883).

Dalla metà dell'Ottocento, in Gran Bretagna il duello venne sostituito dalle gare sportive, ma la dinamica e le motivazioni erano le stesse.

Le persone, quindi, decidono di abbandonare la consolidata e datata pratica del duello per cercare un modo diverso per difendere il proprio orgoglio che troveranno negli sport, tanto individuale (boxe) ovvero di squadra (il calcio, il rugby), con una soluzione che sostituirà il duello "divino", mettendo in risalto la forza e la volontà dell'individuo, dando seguito alla diffusione della pratica sportiva nella popolazione culminata con l'inaugurazione della prima olimpiade moderne del 1896.

Dunque, molto prima del 1914 era già chiaro che si era formata nella società una nuova classe superiore di persone ricche ed influenti.¹⁴

2.3 Stile di vita e gli ambiti economico-finanziari

Anche nello stile di vita, la borghesia cercò di avvicinarsi ai caratteri propri della nobiltà, anche se da sempre l'aristocrazia manteneva nei confronti del denaro un atteggiamento sprezzante.

Così scriveva Dostoevskij:

“Il vero gentiluomo, anche se perdesse tutte le sostanze, non dovrebbe agitarsi. I denari devono essere a tal punto più basso della sua qualità di gentiluomo da non metter conto che egli se ne dia pensiero”,

Fëdor Dostoevskij, *Il giocatore*¹⁵

Uno degli elementi tipici della vicinanza alla nobiltà era il personale di servizio adibito alla casa e nelle persone; infatti, in una famiglia borghese, non poteva mancare un domestico in casa; nel

¹⁴ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 391

¹⁵ FËDOR DOSTOEVSKIJ, *Il Giocatore*, E. Mastroicco (trad.), Gruppo Editoriale Fabbri, Bompiani, Sonzogno, Etas S.p.A., I edizione "Tascabili Bompiani", 1987, p. 17, p. 156

sobborgo londinese di Hampstead, abitata dalla classe media, ad esempio, nel 1911 c'erano 737 domestici ogni 1000 abitanti.¹⁶

Pertanto, la borghesia europea tendeva ad esprimere una propria cultura e un proprio stile di vita, ravvisabile nelle manifestazioni esteriori.

L'esempio più calzante è l'abbigliamento: uomini e donne delle classi superiori passavano il loro tempo alla cura e alla rappresentazione, visto che esso era un segno distintivo di una condizione sociale.¹⁷

“A me piace sempre un po' di rosso nei miei indumenti... rosso e nero. Dovete sapere, ho i capelli di un colore castano dorato, una sfumatura molto bella, mi è stato detto, e il rosso scuro si accompagna ad essi alla perfezione. Penso inoltre che una cravatta celeste stia sempre bene con il rosso, e anche un paio di quelle scarpe di cuoio di Russia, e un foulard di seta rossa intorno alla vita... un foulard figura assai meglio di una cintola.

Harris preferisce sempre le sfumature o gli accostamenti di giallo o di arancione, ma non ritengo questa sua scelta molto indovinata. Ha la carnagione troppo scura per le diverse tonalità di giallo. I gialli non gli si addicono; su questo non possono esserci discussioni. A parer mio farebbe meglio a scegliere il blu, come colore base, alleggerito dal bianco o dal color panna; ma, ahimè, quanto meno buon gusto ha una persona nel vestirsi, tanto più, immancabilmente, si dimostra ostinata. È un vero peccato, perché Harris, in questo modo, non riuscirà mai ad avere successo, mentre ci sono uno o due colori con i quali potrebbe fare una discreta figura, se tenesse il cappello in testa.”

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini in barca*¹⁸

Si è verificato che in Francia, in una famiglia alto-borghese, nel bilancio familiare l'abbigliamento costruiva una quota non molto inferiore a quella per l'alimentazione, e pari a quella destinata all'affitto della casa di abitazione. Viceversa, l'alimentazione e affitto assorbivano invece la quasi totalità delle entrate di una famiglia operaia.

Un altro esempio è dato dall'arredamento delle abitazioni. L'abbondanza degli addobbi, dei quadri e dei soprammobili, l'attenzione al particolare e il gusto dell'ornato non solo

¹⁶ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 438

¹⁷ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Storia Contemporanea. L'Ottocento*, GLF Editori Laterza, Roma, 2002, p.171

¹⁸ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini in barca* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, introduzione di Guido Bulla, S. Spaventa Filippi (trad. riveduta e aggiornata), Tascabili economici Newton, Roma, 1994, p. 58

rispecchiavano il successo e la ricchezza della famiglia, ma anche la tendenza imitativa dei modelli aristocratici.¹⁹

Un altro elemento caratteristico dell'essere borghesi era il possesso di un livello d'istruzione superiore a quella di base allestita dallo Stato, preferibilmente un diploma di scuola superiore o un titolo di studio universitario / professionale.

Il borghese partecipa alla vita associativa e pubblica, nonché ad attività di beneficenza, disponendo di un reddito sufficiente, quantomeno nella Europa continentale, per prendere in affitto una casa o un appartamento ben ammobiliati in un sobborgo salubre della città.

Se nella nobiltà, lo status lo si guadagnava con un titolo o per ascendenza, nella borghesia lo si otteneva con l'impegno nel lavoro, la probità, lo stile di vita e mostrando così la propria "rispettabilità".

Nondimeno, la famiglia era da considerarsi il vero cuore della vita borghese.

La moglie o la madre non svolgevano lavori o impieghi retribuiti fuori casa, venendo occupate al massimo in qualche attività benefica o assistenziale. Il ruolo nella moglie era quello di coordinare la servitù, le spese familiari, la fornitura di cibo e il vestiario, fino a tutto ciò che serviva alla vita domestica.²⁰

2.4 La nascita del turismo

L'evoluzione della borghesia quale nuova classe sociale agiata ed economicamente "forte", ha portato non solo ad una trasformazione nel modo di vivere, ma anche di spostarsi nel mondo e nei territori, visto che al pari dell'aristocrazia, anche la borghesia sempre di più si impegna in viaggi per recarsi altrove, facendo nascere il "turismo": dal Grand Tour si passa ad un nuovo tipo di viaggio, quello turistico, che diviene una vera e propria evasione dal mondo ordinario che il sistema sociale consente e approva come compensazione della fatica procurata dal processo di acquisizione della realtà al processo di civilizzazione.

Tutto questo era dovuto all'espansione economica e il progresso industriale che consentivano a sempre più ampi segmenti di popolazione di viaggiare per divertimento. Se, all'inizio, si faceva affidamento a solide reti di relazioni private, per dare seguito ai viaggi e alle ospitalità, con la seconda metà dell'Ottocento vi è una imprenditoria apposita che si perfeziona progressivamente per fornire tutti i servizi e le prestazioni connesse e conseguenti a fronte del relativo pagamento.

¹⁹ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Storia Contemporanea. L'Ottocento*, op. cit., p. 171

²⁰ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 438-439

È proprio in questo periodo che vengono pubblicati ricchi itinerari completi di indicazioni pratiche per visitare paesi e città.²¹

Il viaggio diventa così una sorta di terapia allo “*spleen*”, un vocabolo che indica una sorta di ansia melanconica senza motivo che porta ad una condizione di alienazione. A prima vista, poteva sembrare che colpisse solo i ricchi, ma in paesi come il Regno Unito, sono i “*rentiers*” a sentirsi privati del proprio ruolo nella società di appartenenza.²²

Così scriveva Jerome Klapka Jerome:

“Nessuno di noi riuscì a stabilire con sicurezza da quale malattia fossimo in realtà affetti, ma l’opinione unanime fu che...di qualsiasi cosa potesse trattarsi...ci era stata provocata da un eccesso di lavoro.

“Quello di cui abbiamo bisogno, è il riposo”, dichiarò Harris.

“Il riposo è un radicale cambiamento”, asserì George. “L’assorbitane tensione imposta al nostro cervello ha provocato un general esaurimento di tutto l’organismo. Un cambiamento d’ambiente e l’assenza della necessità di pensare ristabiliranno l’equilibrio mentale”,

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini in barca*²³

A questo punto viene da chiedersi chi sia precisamente un turista.

Secondo la definizione dal dizionario francese Littré «*Touriste* : Se dit des voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et découverte, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes. Se dit des voyageurs anglais en France, en Suisse et en Italie».

Dunque, i turisti erano sostanzialmente degli stranieri che compivano un tour, un giro, attraverso i paesi già frequentati dai viaggiatori compatrioti, ma che lo fanno per curiosità e con un atteggiamento disimpegnato.²⁴

L’Ottocento per il turismo si rivela un’epoca favolosa, quasi una seconda rivoluzione industriale: la domanda dell’evasione e dall’altra gli scambi economici e culturali di livello internazionale operavano da potenti veicoli di diffusione della pratica e della cultura turistica, favoriti dalla diffusione di nuovi e potenti, e più rapidi, mezzi di trasporto.

²¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna, 2011, p. 13

²² *Ivi*, p. 22

²³ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini in barca* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 24

²⁴ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 14

L'immaginario di quest'epoca di grande espansione economica e di straordinario progresso si alimentava di due elementi: il primo è il viaggio di esplorazione in continenti lontani mentre il secondo è costituito da tutto ciò che è simbolo dello sviluppo tecnologico.

È proprio la borghesia, consapevole del ruolo economico e culturale che ricopre, a sentirsi legittimata a chiedere lunghi e intensi momenti di compensazione del suo impegno nella costruzione e nell'avanzamento del mondo occidentale.

La richiesta di divertimento è formulata dall'evasione dalla quotidianità, manifestata da un bisogno di alterità, di esotismo e di distrazione, che il viaggio, da una parte, e il soggiorno, dall'altra, in questi anni sono ben capaci di offrire.

Non sono il paesaggio romantico, il mare, le montagne, le testimonianze della cultura e dell'antichità ad attirare, ma anche la modernità che investe anche nell'industria del divertimento.

La dimensione internazionale delle comunicazioni consente di poter realizzare il proprio immaginario in qualsiasi parte del mondo la fantasia lo ambì grazie al potenziamento dei mezzi di trasporto e dei servizi resi dalle agenzie è incessante e contribuisce alla percezione di un viaggio che, capace di spiegarsi su una dimensione mondiale, sublima le due componenti fondamentali del turismo.

Un elemento che sviluppa del tutto il turismo nel secondo Ottocento è il progresso tecnologico attraverso treni di lusso e favolose navi da crociera, che consentono di coprire in pieno comfort lunghe distanze, collegando tra loro i continenti e creando una rete lungo la quale si muovono turismo e commercio internazionali.

La dimensione mondiale del commercio e l'apertura a nuovi spazi e nuove risorse ampliano la diffusione della cultura geografica; non si più nell'ambito dei canoni dell'esplorazione, bensì della descrizione e dell'osservazione curiosa e intelligente di popolazioni e di stili di vita, di attrazioni culturali e di risorse naturali collocate nei più lontani angoli della terra e finalmente raggiungibili con i moderni sistemi di trasporto.²⁵

L'abolizione delle frontiere interne, l'unificazione legislativa, monetaria e amministrativa degli Stati unitari, portano ad una semplificazione nella circolazione dei capitali, agevolando così lo sviluppo del viaggio. In questi anni, Francia, Svizzera e Austria, dove vi è una rilevanza delle implicazioni socioeconomiche della progressiva diffusione della pratica del viaggio e dei soggiorni, si inizia a dare vita a interventi pubblici nella formazione di società di promozione.

²⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., pp. 147-148

Al contrario, in Italia, è ancora l'iniziativa privata a creare imprese di servizi, ma solo sulle grandi città.²⁶

2.5 Incontri

La società borghese utilizzerà la forma dell'incontro tra persone di diversa provenienza attraverso la diffusione di Congressi ed Esposizioni, che in questi decenni rispondono all'etimologia delle parole "camminare" e "avanzare insieme". Questi eventi avevano un carattere aristocratico, politico e solenne, e si trasformavano in un'occasione di partecipazione vastissima di migliaia di partecipanti. In tanti casi il nome della località viveva della stessa fortuna delle risultanze del congresso

La società borghese si incontrava e si confrontava nei congressi su temi e questioni sempre nuovi con il progresso e la modernizzazione che si ponevano senza sosta. Si notava pure un avanzamento economico, scientifico e tecnologico inarrestabile.²⁷

Ad esempio, nel 1900, all'esposizione universale di Parigi, le Ferrovie dello stato italiane presentarono la locomotiva a vapore RA 3701²⁸.

I Congressi sancirono la nascita di nuove discipline, di partiti politici e rappresentavano altresì l'occasione per annunciare importanti scoperte scientifiche, ma di contorno, vi era tutta una serie di attività di distrazione e di socialità, come le inaugurazioni di mostre, di banchetti e di ricevimenti e poi di eventi sportivi, come la corsa dei cavalli, il trotto, la scherma e il nuoto.

Nei primi del Novecento il turismo cominciava ad avere grandi addentellati anche con la pratica sportiva.

Oltre al viaggio, la categoria del turismo assimila anche in Italia le diverse pratiche di soggiorno e, mentre lo fa, ne espunge progressivamente la componente curativa e acquisisce l'aspetto ludico ed estraniante, che diviene così l'elemento comune e imprescindibile di ogni vacanza.

Il turismo diventa così non solo una forma di distrazione e di divertimento e non certo impegno e sofferenza, ma anche un modo di avvicinare la modernità che i luoghi di villeggiatura rappresentano nelle forme più anticipate, concentrandosi nello sforzo di soddisfare i desideri di una clientela sempre più vasta e sempre più esigente.²⁹

Al contempo, nuove e complesse trasformazioni investono quei territori, quelle comunità ed economie che incontrano il fenomeno del turismo e lo promuovono. In questi anni in Francia,

²⁶ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op.cit.*, p. 48

²⁷ *Ivi*, p. 154

²⁸ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, Il Mulino, Bologna, 2016, p. 13

²⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op.cit.*, p. 154

in Svizzera e in Austria, la rilevanza delle implicazioni socioeconomiche della progressiva diffusione della pratica del viaggio e dei soggiorni comincia a dar vita a interventi pubblici, per esempio nella istituzione di società di promozione. In Italia, invece, è ancora e solo l'iniziativa privata a creare imprese di servizi, concentrati soprattutto nelle grandi città, dove registriamo le più importanti trasformazioni.

Il carattere internazionale di questo periodo mette a confronto le differenti culture e organizzazioni turistiche dei vari paesi europei; si comincia a valutare il contributo che il turismo apporta all'economia nazionale e da questo prende le mosse l'elaborazione di una coscienza anche politica del turismo.

Nascono così l'associazionismo, ovvero l'opportunità di organizzare istituzioni capaci di incrementarne e sostenerne lo sviluppo.

Ve ne sono in sostanza di due tipi: quelle che riuniscono i turisti attivi e che lavorano all'elaborazione e alla diffusione di una cultura turistica nazionale e quelle che cercano di organizzare e migliorare i servizi al turismo in un ambito locale.

In Svizzera sono attive dal 1885 le *Sociétés de Développement* e i *Syndicats d'iniziativa*, riuniti nel 1893 nell' *Union Suisse de Développement*.

In Francia i *Syndicats d'iniziativa* prendono il via nel 1889, mentre nei territori dell'Impero tedesco troviamo le *Vershonerungsvereine*, letteralmente "Società di abbellimento", e in quelli dell'Impero austro-ungarico le *Kurkommissionen*. Dall'altra parte vediamo sorgere club i cui adepti condividono passioni sportive, come l'alpinismo, lo *yachting*, il ciclismo, poi vere e proprie associazioni di turisti attivi organizzati in Touring Club che assumono la rappresentazione del carattere e dell'identità turistica degli Stati, nelle zone dove mancano istituzioni governative specifiche, ma col tempo, iniziano a diffondere e educare alla cultura del turismo.

A fine secolo i diversi Touring Club arrivano a coordinarsi sul piano internazionale: nel 1898 viene infatti fondata la *Ligue internationale des associations touristes* (Liat), alla quale aderiscono Francia, Belgio, Svizzera, Olanda, Italia, Germania e Austria. Gli scopi sono quelli di sensibilizzare alla pratica e alla cultura del turismo e di rimuovere ogni ostacolo alla sua realizzazione.³⁰

Il turismo arriva ad assumere una dimensione di assoluto rilievo nella economia dei vari paesi.

³⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 149

PARTE 2

CAPITOLO 1

LE FERROVIE IN EUROPA E IN TRANS-EUROPA

«Avviatevi un quarto d'ora prima, e prenderete comodamente il treno». Ma lui [riferito allo Zio Podger] si avviava soltanto cinque minuti prima e si metteva a correre.»

Jerome Klapka Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹

All'inizio dell'Ottocento, in Europa, risultava difficile non solo spostarsi da un paese all'altro, ma anche da una città all'altra. Se si usufruiva di una diligenza, che percorreva una strada ben sistemata come allestita ad una velocità, compresa tra i 29 e i 40 km all'ora, si poteva arrivare a destinazione senza particolari difficoltà.²



Fig. 1 Claude Monet, *La Stazione Saint-Lazare*, 1877, olio su tela, cm. 75 x 105, Parigi, Musée d'Orsay³

Tuttavia, gli ostacoli, quali i percorsi non segnalati e sterrati o i sentieri danneggiati dal maltempo, potevano rendere difficile l'orientamento perfino all'interno del proprio Stato di residenza.⁴

¹ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 171

² RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., p. 202

³ <https://www.musee-orsay.fr/it/opere/la-gare-saint-lazare-10897>

⁴ RICHARD EVANS- *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., p. 203

La maggioranza delle strade interessavano i tragitti dalle abitazioni in città o in campagna verso luoghi comuni e quotidiani, come le fabbriche, il mercato e le miniere, rendendoli così dei collegamenti circoscritti nella realtà contadina e locale.⁵

Bisognerà attendere il XX secolo per assistere ad un progressivo miglioramento della rete dei trasporti, che avrà un impatto fondamentale non solo sull'economia mondiale, ma anche sulla vita della borghesia e dei ceti medi, che cominceranno a spostarsi per commerciare, emigrare e viaggiare.⁶

Verranno introdotti nuovi mezzi di trasporto come la locomotiva, considerata il simbolo per eccellenza della *Belle Époque*, mentre, le varie imbarcazioni e i tram saranno ulteriormente migliorati e potenziati, fino all'avvento dell'aereo nel 1903.⁷

1.1 La nascita delle ferrovie

La rotaia, come la nave, nacque come mezzo da lavoro perché era impiegata nelle miniere per agevolare il trasporto in superficie il materiale estratto, come posti in contenitori trainati da animali, come i cavalli e i muli.

Dopo l'introduzione dei binari in ferro, l'ingegnere britannico Richard Trevithick (1771-1833) creò il primo prototipo di locomotiva, dapprima conosciuta in Regno Unito, e, in seguito, esportata in tutto il mondo.⁸

1.2 La prima linea ferroviaria inglese

L'inaugurazione della prima linea ferroviaria inglese interessò le città di Liverpool e di Manchester e avvenne nel settembre del 1830: fu un evento così sentito da vedere la partecipazione di molte persone, tra cui il Duca di Wellington. Con i suoi 48 km, la linea trasportava sia i passeggeri sia merci e materiali, come il carbone e il cotone grezzo.

Nell'arco di venti anni, sul suolo britannico, vennero realizzati circa 11.265 km di linee ferroviarie. La costruzione delle rotaie risultò essere cruciale per sostenere l'economia inglese, che, nella seconda metà dell'Ottocento, era protagonista della Seconda Rivoluzione Industriale.

⁵ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 203

⁶ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Storia contemporanea, L'Ottocento*, op. cit., p. 177

⁷ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 13

⁸ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 205

1.3 Le linee ferroviarie nei paesi europei (Francia) e trans-europei (Impero Russo)

Anche altri paesi europei e trans-europei rimasero attratti da questo nuovo mezzo di trasporto, sebbene fossero in uso ferrovie non alimentate dal vapore e riservate solamente al trasporto delle merci.

Il primo paese europeo continentale, che aprì una propria linea ferroviaria fu la Francia, con il tratto che collegava Lione e Saint-Étienne, una città della Loira: tuttavia, era solo limitata al trasporto del carbone ed era trainata da animali, sostituiti in seguito dalle locomotive a vapore. In particolare, i vagoni, una volta adibiti al trasporto delle persone, vennero divisi in due piani, dove i più bassi erano più costosi.

Altre linee ferroviarie vennero realizzate in Belgio, in Baviera e in Russia, con breve tratto da San Pietroburgo fino al Palazzo Reale di Carskoe Selo (l'odierna Puškin)⁹.

Nell'Impero Russo, venne costruita dal 1891 al 1904 una delle più grandi linee ferroviarie nel mondo, la Transiberiana, estesa dagli Urali fino alla costa dell'Oceano Pacifico, nella Russia asiatica.

A differenza delle altre linee ferroviarie europee destinate per lo più al traffico civile, essa venne costruita per scopi militari, visto che, grazie al treno, i soldati potevano viaggiare dall'Europa più rapidamente nel vasto territorio dell'Impero Russo.

Nel suo progetto originale, la Transiberiana attraversava una parte della Manciuria, ma, a seguito della sconfitta russa¹⁰ nella guerra russo-giapponese, scoppiata tra il 1903 e il 1905¹¹, per evitare le ingerenze straniere, il suo percorso venne modificato e collocato a nord del fiume Amur.¹²

1.4 Il ruolo della Gran Bretagna e i primi investimenti

La Gran Bretagna divenne il primo paese al mondo ad avere una propria linea ferroviaria grazie al materiale disponibile per le costruzioni delle rotaie, come il ferro, e l'ingente disponibilità di capitali privati per finanziare il sistema ferroviario.

Proprio per questo, i paesi dell'Europa continentale chiesero e ottennero un sostegno economico dagli investitori britannici, come nel caso delle ferrovie francesi:¹³ infatti, in Francia, gli operatori

⁹ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 206

¹⁰ *Ivi*, p. 509

¹¹ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Il mondo contemporaneo*, op. cit., p. 157

¹² RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 509

¹³ *Ivi*, pp. 206-207

ricevettero non solo i capitali iniziali ma anche i materiali per l'edificazione delle linee ferroviarie (attrezzature, locomotive, rotaie e vagoni).

Per esempio, la linea francese Parigi-Rouen erano stata costruita, finanziata e gestita da personale britannico, al pari della linea tedesca Lipsia-Dresda, progettata dall'ingegnere scozzese James Walker, che utilizzò il relativo scartamento (la distanza che separa i due binari) seguendo la misura standard britannica (4 piedi e 8 pollici e mezzo).¹⁴

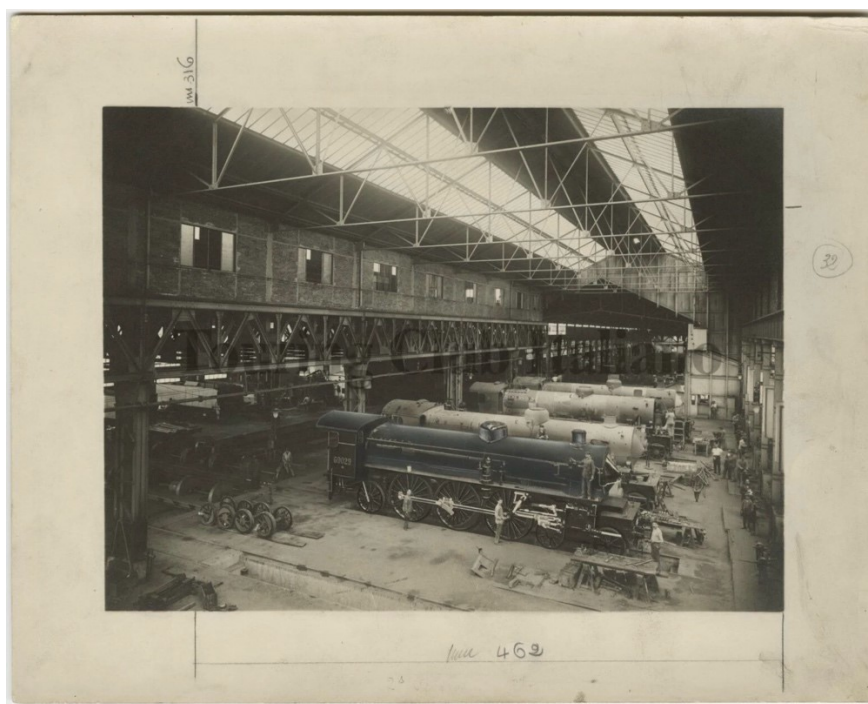


Fig. 2 Locomotive in costruzione nelle officine Ansaldo del quartiere Sampierdarena a Genova, 1900¹⁵

Di fronte allo sviluppo sempre più intenso della rete ferroviaria, che contribuì notevolmente nello slancio dell'economia, i paesi europei decisero di investire le proprie risorse per la costruzione delle proprie reti: in Francia, nel 1842, su 146 locomotive, 88 erano state progettate in Regno Unito; nel 1854, se ne poterono contare 500.¹⁶

¹⁴ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 208-209; il piede è l'unità di lunghezza inglese: 1 piede corrisponde a 12 pollici (equivale a cm. 30,48); un pollice misura cm. 2,54;

¹⁵ <https://www.digitouring.it/it/cerca/30662-locomotive-in-costruzione-nelle-officine-ansaldo-del-quartiere-sampierdarena-a-genova>

¹⁶ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 213-214

In aggiunta, la ferrovia divenne un vero e proprio affare finanziario, che lentamente cominciò a veder coinvolti i capitali internazionali (si pensi alla famiglia tedesca Rothschild, che controllava le ferrovie italiane) e uomini comuni, come il banchiere e industriale italiano Emanuele Fenzi.¹⁷

1.5 I primi incidenti

Se da un lato l'ascesa della ferrovia fu un'invenzione progressista, dall'altro lato, fu anche la causa di svariati incidenti.

Nel settembre 1830, proprio poco dopo l'apertura della linea inglese Liverpool-Manchester, si verificò il primo serio incidente ferroviario, nel quale William Huskisson, già presidente del Board of Trade (il Ministero del Commercio britannico), venne investito dalla locomotiva *Rocket*, rimanendo ucciso.

Il primo incidente, che purtroppo coinvolse i passeggeri, avvenne nel 1842 sulla linea francese Parigi-Saint Germain, causato dal deragliamento di alcune carrozze, trainate da due locomotive: morirono 50 persone e altre 100 vennero ferite.¹⁸

1.6 La rete ferroviaria italiana

A differenza del Regno Unito e degli altri Stati europei, la penisola italiana era frammentata in tanti piccoli Stati, ciascuno dei quali era governato da amministrazioni proprie, come lo Stato della Chiesa o il Regno di Savoia.

La prima linea ferroviaria italiana fu aperta nel 1839 tra le città di Napoli e Portici, all'epoca sotto il Regno delle Due Sicilie, mentre nel 1840 fu il turno del tratto Milano-Monza nel Regno Lombardo-Veneto, allora parte dell'Impero Austro Ungarico.

Al contrario di Milano e Napoli, lo sviluppo delle ferrovie nel centro dell'Italia fu ostacolato dal pontefice Gregorio XVI, conosciuto per la sua avversione verso le tecnologie moderne: si raccontava che avesse addirittura bloccato il sistema di illuminazione a gas della città di Roma.¹⁹

Dopo l'Unità Nazionale nel 1861 e la successiva annessione del Veneto nel 1866²⁰, nell'Italia unitaria vi erano cinque società attive per i trasporti: la Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia per il Nord

¹⁷ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 49

¹⁸ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 212

¹⁹ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 206-207

²⁰ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Il mondo contemporaneo*, op. cit., pp. 95-96

e una parte dell'Italia centrale; la Società delle Strade Ferrate Romane, che oltre alla città di Roma, gestiva gran parte dei territori toscani; la Società delle Strade Ferrate Meridionali per il Sud; la Società Vittorio Emanuele per le ferrovie nel Regno di Savoia; la Compagnia Reale per le ferrovie sarde.²¹



Fig. 3 La Stazione Leopolda di Pisa²²

Tutte queste società saranno unificate nel 1905, quando saranno incorporate in un'unica istituzione, le Ferrovie dello Stato italiano.²³



Fig. 4 Umberto Boccioni, *Gli Stati d'Animo: Gli Addii*, 1911, olio su tela, cm. 70,5 x 96,2, New York, MOMA (Museum of Modern Art)²⁴

²¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 47

²² <https://www.digitouring.it/it/cerca/30664-la-stazione-leopolda-di-pisa>

²³ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 158

²⁴ <https://www.moma.org/collection/works/78648>

La ferrovia giocò un ruolo importantissimo nel progresso industriale di ogni paese²⁵, ma fu cruciale nello sviluppo del turismo.

La Società per le Strade Ferrate della Sicilia diventò famosa in Italia, poiché già dal 1897, pubblicava guide e manifesti, promuovendo tariffe agevolate per le comitive, soprattutto, nel tragitto che collegava la città siciliana di Siracusa (poi mediante un collegamento navale) all'Isola di Malta.

L'Italia era anche il crocevia degli otto Grand Express, che collegavano Roma con la città francese di Cannes o con la città austriaca di Vienna; tra gli altri, si ricordano, l'Orient Express, da Parigi a Costantinopoli, il Simplon Express, il Lloyd Express, il collegamento tra Berlino e Roma, l'Egitto Express, la linea ferroviaria tra Berlino e Palermo e il Riviera Express.²⁶

Oltre il già citato Orient Express, vi era anche il famoso percorso denominato "Valigie delle Indie", che univa il Regno Unito con le sue colonie in Asia, i cui treni passavano per l'Italia, per poi imbarcarsi dal porto pugliese di Brindisi e raggiungere l'Egitto: da qui, proseguivano fino a Bombay (Mumbai) in India.²⁷

1.7. I componenti del treno

Il treno, allora come tutt'oggi, risulta composto da diverse parti, come la locomotiva, le cabine e i vagoni.

Un treno percorreva tra i trenta e trentacinque miglia all'ora con frequenti ritardi. I vagoni cominciarono ad essere chiusi per motivi di sicurezza, poiché la gente saliva durante la partenza e, quindi, venivano aperti solamente alle fermate nelle varie stazioni. Qui, i passeggeri potevano trovare un pasto ai buffet, offerti dalle stazioni di partenza/arrivo, e di cui si ricorda come offrissero cibo di scarsa qualità. Inoltre, i treni non erano dotati di moderne *toilettes*.²⁸

1.7.1 La locomotiva

Un addetto, chiamato "accenditore", preparava la locomotiva, riempiendo il forno per l'accensione con legna e stracci, mentre la caldaia veniva riempita di acqua al punto giusto.

²⁵ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 213-214

²⁶ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 158

²⁷ *Ivi*, p. 49

²⁸ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit., pp. 199-200

Dopo che il fuoco veniva acceso, il carbone veniva aggiunto nella parte anteriore del forno²⁹ e un altro addetto, il fuochista, faceva salire la pressione, posizionando il carbone sui lati del forno. Mentre la locomotiva marciava, il fuochista spalava e bagnava il carbone e controllava il livello di acqua continuamente.

Dopo aver ricevuto il segnale di via libera, il macchinista toglieva il freno e azionava una leva, che trasmetteva il livello di pressione dalla caldaia fino agli stantuffi e alle ruote.

Egli era il responsabile della locomotiva: si occupava di controllare l'intera corsa del treno, come la regolazione della velocità della locomotiva e l'ispezione dei freni e del lubrificante sulle parti meccaniche. Era anche suo compito interpretare i segnali e gli scambi, che si incontravano lungo la rete ferroviaria, prestando attenzione anche ai passaggi a livello.

Il «“comandante” del convoglio³⁰» era il capotreno; i biglietti erano visionati dai ferrovieri, che indossavano una divisa da impiegati.

La locomotiva era anche il riflesso della società dell'epoca: se le prime due classi erano destinate ai ceti più alti, la terza classe era riservata a quelli più bassi. Il professor Enrico Menduni ha definito questo scenario con l'espressione «una plastica rappresentazione ferroviaria della divisione sociale», che traduce molto bene la situazione della società italiana nell'ultimo decennio del XIX secolo. Questo concetto viene tradotto nel paragone tra i capitreno e i ferrovieri, che indossavano delle divise appropriate, mentre l'accenditore, il fuochista e il macchinista rispecchiavano la classe operaia, che vestiva abiti da lavoro.³¹

1.7.2 Le cabine e i vagoni

«Il posto più sicuro in cui un uomo può mettersi è all'interno di una carrozza di prima classe di un treno in pieno movimento.»

Queste sono le parole del politico britannico John Bright (1811-1889), riferite alle carrozze di prima classe, caratterizzata da protezioni, comodi sedili imbottiti e robusti telai, che sostenevano il tetto del vagone.

²⁹ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 15

³⁰ *Ivi*, p. 16- 17

³¹ *Ivi*, pp. 18-19

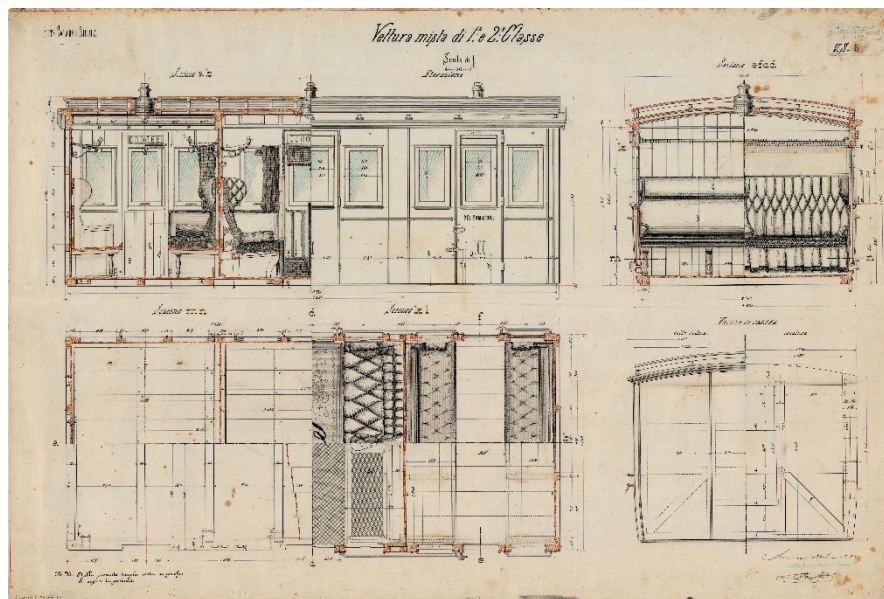


Fig. 5 Vettura mista di prima e di seconda classe³²

In terza classe, invece, i passeggeri viaggiavano in condizioni difficili e scomode³³: i sedili erano realizzati semplicemente in legno³⁴.

In merito è chiara una testimonianza di uno dei primi viaggiatori:

«Ho preso un treno per Rochdale. Ci hanno messo in un vagone peggiore e più scoperto di un carro bestiame. C'erano dei sedili, o panche per sedere, ma tutti allagati dalla pioggia.»

Solamente nel 1844 i vagoni ferroviari di tutte le tipologie vennero dotati di ripari solidi, permettendo a tutte persone appartenenti a diverse classi sociali di viaggiare più comodamente.³⁵

Così scriveva Jerome K. Jerome:

«Per ritornare a George, lui aveva appena il denaro sufficiente per prendere il biglietto di terza classe in un treno omnibus fino a Baden, e questo era tutto. Per sfuggire alle domande del capotreno, aspettò che il treno si muovesse e vi saltò dentro.

Questo fu il suo primo reato.

- a) Salire in un treno in moto.
- b) Dopo esse stato avvertito da un funzionario di non farlo.

³² <https://www.fondazionefs.it/it/libreria-e-archivi/archivio-rotabili.html>

³³ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 212-213

³⁴ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 19

³⁵ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 213

Secondo reato.

- a) Viaggiare in un treno di classe superiore a quello per il quale era stato staccato il biglietto.
- b) Rifiutare di pagare la differenza che gli fu richiesta da un funzionario. (George dice che non rifiutò; disse semplicemente che non aveva denaro.)

Terzo reato.

- a) Viaggiare in una vettura di classe superiore a quella del biglietto.
- b) Rifiutare di pagare la differenza che gli fu richiesta da un funzionario. (Di nuovo George contesta l'esattezza del rapporto. Egli rovesciò le tasche e offerse al funzionario tutto ciò che aveva, che era circa otto pence in moneta tedesca. Egli offerse di andare in terza classe, ma la terza non c'era. Si dichiarò pronto ad andare nel carro-bagagli, ma non vollero saperne.)

Quarto reato.

- a) Occupare un posto, senza averlo pagato.
- b) Aggirarsi per il corridoio. (Siccome non lo lasciavano star seduto senza pagare, e siccome non poteva pagare, era difficile capire che altro potesse fare).»

Jerome K. Jerome, *Tre uomini a zonzo*, 1900³⁶

1.8 Le differenze tra la prima e la seconda classe

Nel corso del tempo nelle carrozze saranno introdotte delle piccole e significative innovazioni, che, ancora oggi, caratterizzano i moderni treni: i finestrini ampliati, i sedili in pelle, l'introduzione delle forniture di bottigliette d'acqua e la toilette, per poi arrivare ai vagoni letto e al ristorante.

Il primo treno, che presentava tutti questi comfort, era il celebre Orient Express, inaugurato nel 1883: partiva da Parigi e arrivava a Costantinopoli (l'odierna Istanbul) e attraversava gran parte dei Paesi Europei come l'Italia, passando per Traforo del Sempione, e la Romania.³⁷

³⁶ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 210

³⁷ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 509-510

1.9 Un breve accenno agli alberghi diurni

Prendendo spunto da quanto allestito alla Victoria Station di Londra, vennero costruiti gli alberghi diurni all'interno delle stazioni ferroviarie; all'inizio, si trattava semplicemente di luoghi sotterranei, dove i passeggeri potevano lavarsi, per poi divenire locali di riposo dove i viaggiatori potevano trovare ospitalità.³⁸ Tali strutture venivano progettate considerando le tipologie dei viaggiatori: per esempio, per i turisti inglesi, le stanze erano attrezzate con tappeti e tende e venivano serviti cibi che rispecchiavano l'identità inglese.³⁹

In Italia, il più famoso albergo diurno era la Casa del Passeggero, situata vicino alla Stazione Ferroviaria di Termini a Roma.⁴⁰

1.10 Le principali linee ferroviarie in Europa

Tra il 1860 e il 1870, in tutta Europa vennero inaugurati diversi tratti di ferrovie, in seguito, al coinvolgimento del settore amministrativo, edile e turistico, e all'introduzione di servizi come le guide stampate dei viaggi⁴¹, che avranno un ruolo importante nell'organizzazione e nello sviluppo di un viaggio.

La linea Vienna-Trieste fu la prima linea transalpina e venne inaugurata nel 1854, seguita poi dall'apertura del Traforo del Frejus nel 1870, che collegava la Francia con l'Italia⁴²: fu anche citata nel romanzo di "Ritratto di Signora" di Henry James.⁴³

³⁸ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 19

³⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 54

⁴⁰ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 19

⁴¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 15

⁴² GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Storia contemporanea, L'Ottocento*, op. cit., p. 176

⁴³ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 532



Fig. 6 Interno della Stazione di Porta Nuova a Torino, 1900⁴⁴

Nel 1871, grazie al treno, si poteva raggiungere Berlino, Londra, Parigi e San Pietroburgo partendo dalla città ligure di San Remo.⁴⁵

Nel 1880, l'Europa era attraversata da 160.000 km di rotaie, che collegavano tutti gli Stati, nonostante le varie tensioni politiche dell'epoca.⁴⁶

Infine, nel 1906, fu aperto il traforo ferroviario del Sempione che collegava Milano con il Nord Europa, tramite la città di Losanna e che, con la sua lunghezza di 19,8 km, fu per molti anni considerato il più lungo del mondo⁴⁷.

Oltre a velocizzare il trasporto delle merci e delle persone in diverse zone dell'Europa, il treno ebbe anche un ruolo fondamentale nella comunicazione, dato che poteva recapitare documenti e lettere in modo sempre più rapido.⁴⁸

Tra le invenzioni del XX secolo, il treno resta la più affascinante e curiosa visto che oltre ad essere un vero e proprio prodigio tecnologico, divenne un simbolo di identità nazionale, se non cosmopolita

⁴⁴ <https://www.digitouring.it/it/cerca/30665-interno-della-stazione-porta-nuova-di-torino>

⁴⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 66

⁴⁶ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 507

⁴⁷ ENRICO MENDUNI, *Andare per treni e stazioni*, op. cit., p. 50

⁴⁸ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 214

visto che attraversa ogni paese. La costruzione delle linee ebbe anche un impatto ambientale, visto che il paesaggio venne modificato e adattato all'uomo e permettendogli allo stesso tempo di conoscere ciò che lo circonda.

Spesso il viaggio in treno, come nel caso delle “Valigie Orientali”, era combinato anche un piccolo tragitto in nave, che iniziò ad adattarsi all'ospitalità delle carrozze di linea,⁴⁹ dando inizio al moderno concetto di crociera.

⁴⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 151

CAPITOLO 2

DALLA BARCA A VELA ALLA NAVE DA CROCIERA

A differenza del treno, che fu un'invenzione del XIX secolo, le barche esistevano come mezzo di spostamento di persone e merci sin dall'antichità.

Diversamente dal settore dei trasporti ferroviari, l'introduzione del vapore nei trasporti marittimi fu lenta. Infatti, fino al XIX secolo, le navi si muovevano a vela, fruendo della sola forza del vento, raggiungendo il loro massimo perfezionamento tecnico.¹



Fig. 1 In barca a vela presso la spiaggia di Levante ad Anzio, 1890²

Il viaggio con imbarcazioni aveva una serie di inconvenienti e difficoltà legate non solo alle rotte di percorrenza e alla tipologia degli scafi, ma anche ai tempi non sempre brevi di permanenza delle persone all'interno delle navi, con conseguente disagio per coloro che si trovavano a viaggiare sulle lunghe rotte (come quelle transoceaniche) che implicavano un tragitto lungo e pericoloso anche in ragione delle condizioni meteorologiche dei vari luoghi.

¹ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Storia contemporanea, L'Ottocento, op. cit.*, p. 176

² <https://www.digitouring.it/it/cerca/30604-in-barca-a-vela-presso-la-spiaggia-di-levante-ad-anzio>

Così scriveva Jerome K. Jerome:

«Mi opposi con decisione al viaggio per mare. Un viaggio per mare giova quando si hanno a disposizione un paio di mesi per effettuarlo, ma quando si tratta di una sola settimana diventa nocivo.

Parti un lunedì, convinto in cuor tuo che ti divertirai. Rivolgi un noncurante cenno di saluto ai ragazzi che restano a terra, accendi la tua pipa più grossa e ti aggiri spavaldo sul ponte come se fosse il Capitano Cook, Sir Francis Drake e Cristoforo Colombo in una sola persona. Il martedì non vorresti mai esserti imbarcato.

Mercoledì, giovedì e venerdì vorresti essere morto. Sabato sei in grado di inghiottire un po' di brodo di carne, di metterti a sedere sul ponte e di rispondere con un esangue e patetico sorriso quando la gente di buon cuore domanda come ti senti adesso. Domenica ricominci a camminare e a mandar giù qualcosa di solido. E il lunedì mattina, quando con la valigia e l'ombrello in mano aspetti di sbarcare in piedi accanto al parapetto, vil viaggio per mare comincia a piacerti da ogni punto di vista.»

Jerome K. Jerome, *Tre uomini a zonzo*³

2.1 Le prime imbarcazioni a vapore

Le imbarcazioni più famose erano i *clipper*, veloci velieri utilizzati a scopo mercantile che mantenevano il loro gradimento e successo anche superando gli *steamers*, ovvero i primi battelli che oltre alle vele, usavano una propulsione a vapore con una ruota posteriore o laterale.⁴

Gli elementi che distinguevano la navigazione a vapore rispetto ad un veliero erano la velocità del mezzo, oltre alla sua affidabilità e continuità; un piroscafo da Trieste a Costantinopoli richiedeva una percorrenza di due settimane, mentre una barca a vela ne impiegava fino a trenta; tutto cambiò però con l'introduzione dell'elica in sostituzione delle pale, per cui il tempo si accorciò di una settimana, sfruttando la loro indipendenza dai venti contrari e potendo affrontare le rotte principali del Mediterraneo in tutte le stagioni, per cui il tragitto da un punto all'altro era divenuto più diretto ed era anche possibile prevedere con una certa precisione quando una nave sarebbe giunta alla sua destinazione.⁵

³ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo*, op. cit., pp. 24-25

⁴ GIOVANNI SABBATUCCI, VITTORIO VIDOTTO, *Storia contemporanea, L'Ottocento*, op. cit., p. 176

⁵ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea*, Luca Vanni (trad.), Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, 2013, p. 527

Le navi a vapore avevano la stiva piena di carbone, mentre le caldaie e i motori erano posizionati nel centro dello scafo, dove vi erano collocate anche le cabine dei passeggeri e dell'equipaggio.

Il passaggio all'integrazione trazione a vapore fu comunque graduale tanto è vero che molte imbarcazioni a vapore sebbene avessero un motore, molto spesso le stesse avevano anche delle vele, usate per il movimento nei momenti difficili.⁶

Sin dal 1815, sui fiumi Clyde e Tamigi nel Regno Unito, vi erano già battelli a vapore destinati al trasporto di passeggeri.

Il vantaggio della navigazione a vapore era molto evidente nei percorsi fluviali perché tali imbarcazioni avevano la possibilità di risalire la corrente dei fiumi, sfidando così le forze della natura.⁷

Nel 1842, venne inaugurato un servizio a battello che collegava la capitale Londra con Ramsgate.

Dal 1845, in tutti gli angoli del globo le navi a vapore erano riservate al trasporto passeggeri, mentre i velieri rimaneva per la flotta mercantile.

2.2 La nave come “albergo galleggiante”

Con l'andare del tempo, anche gli allestimenti interni delle navi per il trasporto passeggeri divennero più accoglienti e confortevoli, agevolando le lunghe percorrenze che i viaggiatori impegnavano.

Così un giornalista ha scritto con riferimento all'interno di una nave:

«Divani, sofà, belle tavole di mogano massiccio e altri eleganti pezzi di mobilio arredano i suoi spaziosi saloni; la decorazione è insieme abbondante e raffinata, molti specchi ne moltiplicano lo splendore; le cabine sono così pulite, così lucide e confortevoli che sembrerebbe impossibile migliorarle. Quando, dopo averle lasciate, andai a visitare le colossali macchine la mia capacità di ammirazione era esaurita!»⁸

⁶ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea*, op. cit., p. 527

⁷ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 204-205

⁸ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit., pp. 201-202

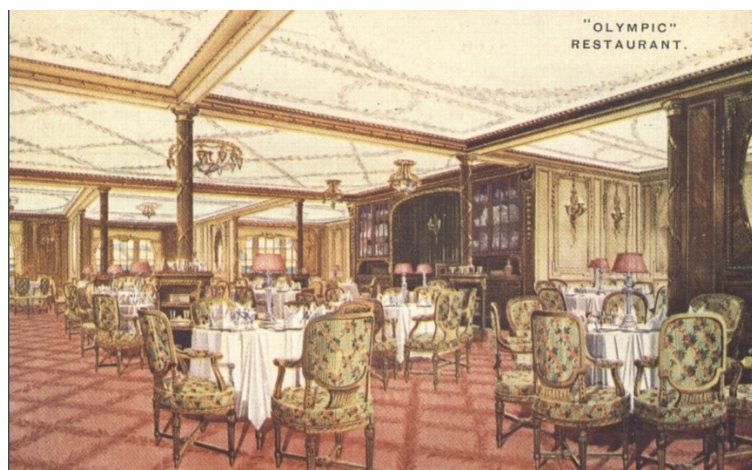


Fig. 2 Cartolina con il Ristorante del Titanic, 1911, Paul Louden-Brown White Star Line Collection⁹

Se il viaggio per mare era considerato un tempo terribile, ora la nave diventa una sorta di albergo galleggiante, dando così inizio al concetto di crociera e transatlantico.¹⁰

Il viaggio in mare anche con le nuove comodità, restava una faccenda avventurosa. Il viaggio in mare presentava diversi ostacoli, sia atmosferici, come le tempeste, oppure fisici, come nel caso del mal di mare o nel restare in equilibrio su una piattaforma galleggiante. Lo scrittore Mark Twain, autore di *“Le avventure di Tom Sawyer”*, dichiarò che quando era a bordo delle barche, sentiva sempre il peso del suo corpo cambiare: per esempio, quando la nave viene sollevata, si ha la sensazione di indossare un’armatura, mentre quando si deposita in acqua, ci si sente leggeri come una piuma.¹¹

⁹ <https://collections.nationalmuseumsni.org/object-omafp-2010-27-340>

¹⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 151

¹¹ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Società editrice il Mulino, Bologna, 2006, p. 137



Fig. 3 William Lionel Wyllie, *Majestic*, 1890, acquerello, mm. 257 x 391, National Maritime Museum, Greenwich, London, Caird Collection¹²

Le rotte delle navigazioni interessavano tutto il pianeta con collegamenti diretti ovvero anche a ricorrendo a soluzioni “intermodali” come si verificò dopo il 1839 con il viaggio per l’India dalla Gran Bretagna dove i passeggeri venivano fatti sbarcare ad Alessandria, e quindi rimbarcati a Suez su un’altra nave.¹³

2.3 Le principali linee marittime

Nel 1831 si aprì una particolare rotta da Marsiglia all’Italia Meridionale che prevedeva un trasporto anche di servizi postali e trasporti bancari. Analogamente, fu fatto nel 1837 dal governo austriaco con la Compagnia del Lloyd Austriaco, con sede nella città di Trieste che prevedeva due viaggi mensili dal capoluogo friulano fino a Costantinopoli (Istanbul) e Alessandria, con fermate a Corfù, Patrasso, Atene, Creta e Smirne, oltre al trasporto dei passeggeri, anche posta e moneta.

L’anno successivo, la compagnia austriaca possedeva dieci piroscafi il più grande dei quali il *Mahmudie*, aveva la caratteristica principale di essere dotato di motori con una potenza di 120 cavalli e un dislocamento di 410 tonnellate.

Indiscusso protagonista dei viaggi per mare fu l’Impero britannico dove si svilupparono e operarono innumerevoli imprese di navigazione che praticamente trasportavano persone e cose in tutto il mondo.

¹² <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-125345>

¹³ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit., p. 202

Un noto esempio è dato dalla *Peninsular and Oriental Company (P&O)* che era principalmente per gli scambi postali tra l'Inghilterra e il Mediterraneo, tramite lo stretto di Gibilterra, impresa che poi raggiunse dimensioni considerevoli.

La rivalità tra le due compagnie Lloyd e P&O portò quasi ad un conflitto; infatti nel 1845, la P&O decise di raggiungere Trebisonda (Turchia) nel mar Nero, non sapendo però che quel mare era già controllato dall'Impero austriaco, causando così un conflitto di interessi tra le due potenze e trasformando il flusso delle navi in una questione geopolitica, a cui non ha fatto seguito un conflitto armato.¹⁴

2.4 Due tra le più famose navi da crociera: il *Titanic* e il *Principessa Mafalda*

Con l'introduzione del vapore nei trasporti marittimi, inizia l'era delle navi colossali.¹⁵

Il mondo, nel frattempo, aveva conosciuto lo sviluppo delle navi che dalle contenute dimensioni erano divenute imbarcazioni molto più grandi che passano alla storia con il nome di transatlantici, navi in grado di sfidare l'oceano senza avere limitazioni nella navigazione e portando un elevato numero di passeggeri tra l'Europa e il Nordamerica, inclusi gli immigrati.

È il momento dei transatlantici i cui nomi hanno fatto la storia della navigazione; tra il 1890 e il 1914, entrano in servizio il "*Mauritania*", il "*Normandie*", la "*Queen Mary*" il "*Titanic*", celebre per il suo naufragio avvenuto nel 1912 che costò la vita alla maggioranza dei passeggeri.

La tragedia del Titanic trasformò il viaggio elitario, senza scopo, in una grottesca caricatura della ricchezza.¹⁶

¹⁴ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea, op. cit.*, pp. 527-528

¹⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, p. 158

¹⁶ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, Silvia Marzocchi (trad.), Universale Electa/Gallimard, Torino, 1997, p. 95



Fig. 4 G. Moffat, *R.M.S. Titanic*, 1913, olio su tavola, National Museum NI¹⁷

Una vicenda particolare è quella che riguarda il piroscafo Principessa Mafalda¹⁸, chiamato così per omaggiare la Principessa Mafalda di Savoia, una delle figlie del Re Vittorio Emanuele III e della Regina Elena del Montenegro¹⁹, che fu costruito nel 1908 dalla società di Navigazione generale italiana.

Si tratta di una nave molto apprezzata e conosciuta per il comfort e l'eleganza, visto che poteva ospitare fino a 1.600 persone nelle diverse classi di passeggeri e 300 membri dell'equipaggio: era considerato il primo esemplare della nave di gran lusso.²⁰

¹⁷ <https://collections.nationalmuseumsni.org/object-belum-p85-1984>

¹⁸ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 158

¹⁹ MARIA GABRIELLA DI SAVOIA, STEFANO PAPI, *Gioielli di Casa Savoia*, prefazione di Michele di Grecia, Mondadori Electa Spa, Milano, 2002, p. 101

²⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 158

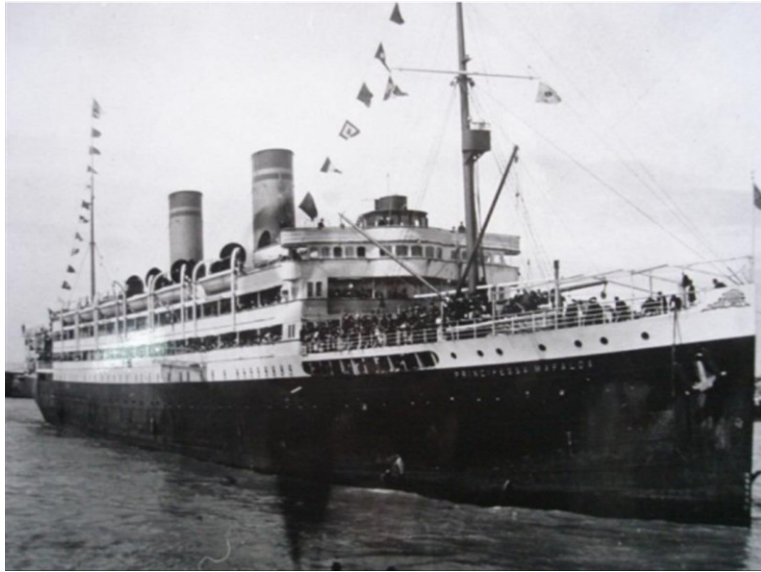


Fig. 5 Una foto del Principessa Mafalda negli anni Venti²¹

L'avvento delle navi e dei treni non solo rafforzò il tempo di percorrenza da una distanza all'altra, come riportato in diversi romanzi come il celebre *"Il giro del mondo in Ottanta giorni"* di Jules Verne, ma divenne uno strumento politico visto che queste tecnologie permisero agli Imperi Europei di dominare i loro territori coloniali, grazie anche ad una rapida comunicazione.²²

Al di là delle linee e delle rotte tracciate, c'è un mezzo che permetteva di muoversi in qualsiasi direzione liberamente e in solitaria e costituita da una semplice: la bicicletta.

²¹ https://it.wikipedia.org/wiki/Principessa_Mafalda_%28piroscafo%29#/media/File:Principessa_Mafalda.jpg

²² RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 510

CAPITOLO 3

LA BICICLETTA

«*Ho trovato!*», esclamò Harris, *“un giro in bicicletta!”*.

George assunse un'aria dubbiosa *“In un giro in bicicletta vi sono un mucchio di salite”*, disse, *“e il vento che ti soffia in faccia”*.

“Ma ci sono anche le discese e il vento che ti soffia dietro”.

“Mai notato”, disse George.

“Non si potrebbe trovar nulla di meglio di un viaggio in biciletta”, insisté Harris.

Ero disposto a dargli ragione.

“E vi dirò dove”, continuò; *“attraverso la Foresta Nera.”*

“Ma se è tutta in salita”, disse George.

“Niente affatto”, ribatté Harris, *“diciamo due terzi. E c'è una cosa che hai dimenticato”*.

Si guardò attorno cauto, e abbassò la voce fino al bisbiglio:

“Vi sono delle piccole ferrovie che salgono su quelle colline, piccole ruote dentate che troverai, quando tornerai a casa”»

Jerome K. Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹

Se nei capitoli precedenti si è parlato di treni e navi, ovvero delle macchine dotate di tecnologie complesse, per trasportare le persone da un luogo all'altro si è nel corso del tempo imposto un altro mezzo che ha aiutato lo sviluppo del turismo, completamente diverso e dalla meccanica molto semplice: la bicicletta.

Il professor Richard Evans definisce la bicicletta come una forma di locomozione democratica², trattandosi di un mezzo di trasporto del quale potevano fruire tutte le persone indipendentemente e a prescindere dal loro rango sociale o dalla loro capacità economica.

¹ JEROME KLAPKA JEROME, Tre uomini in barca in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, op. cit., pp. 154-155

² RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 515

L'origine del mezzo risale al 1817, con l'invenzione della draisina, da parte del tedesco Karl Drais. Questo era un veicolo a due ruote, costituito da un telaio di legno che veniva mosso direttamente dai piedi del conducente. Al fine di agevolare la fruizione del mezzo, nel corso degli anni Sessanta del secolo furono introdotte delle migliorie come fatto il velocipede "scuotiossa" o "*penny-farthing*", soprannome dovuto alle ruote costruite con legno e ferro. Il nuovo ciclo era dotato di una ruota anteriore grande e di una posteriore minuscola che venne poi nel 1885 integrato dall'inventore britannico John Kemp Starley che, basandosi sui progetti di suo zio James, perfezionò il mezzo aggiungendo un differenziale da prima sulla ruota anteriore con i relativi pedali (però le conseguenti difficoltà di salita e discesa dal mezzo) e quindi alla ruota posteriore unite con la catena, creando infine la biciletta "*Rover*" che, a differenza dei precedenti modelli, era più stabile.

Un significativo cambiamento fu determinato dall'avvento delle coperture per le ruote in legno o metallo, come introdotte nel 1887 dallo scozzese John Boyd Dunlop (1840-1921), per cui le ruote della biciletta venivano ricoperte con l'avvento dello pneumatico,³ con un involucro gommoso, proteggendole dalle insidie stradali e dai rotture improvvise, creando così la biciletta nella consistenza definitiva come la conosciamo oggi.

Nel 1901, vennero testati i freni che, poi, verranno perfezionati nel corso del tempo, mentre nel 1913, visto che la biciletta di stava diffondendo anche in territori diversi da quelli originari e pianeggianti, fu presentato un prototipo del cambio⁴, per agevolare la pedalate in presenza di pendenze significative.

La biciletta era che un mezzo tutto sommato economico per spostarsi perché, seppure presentasse certamente un costo iniziale importante per il suo acquisto, questo veniva sostanzialmente compensato nel corso del tempo dalla durata del prodotto e dalla limitata necessità di manutenzioni e sostituzioni del mezzo.

Per tanto, nel corso degli anni, il costo per acquistare una biciletta ha subito importanti variazioni: se nel 1890, il costo di acquisto di una biciletta equivale alla paga annua di un operaio in una fabbrica,⁵ nel 1911, il prezzo venne a diminuire, anche perché le vendite erano aumentate con la grande diffusione, consentendo così anche ai membri delle classi sociali più basse di acquistarne una.⁶

³ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 515

⁴ MICHAEL EMBACHER, *Ciclopedia: icone e design della biciletta*, F. Zucchella (trad.), prefazione di Paul Smith, fotografie di Bernhard Angerer, contributi di Michael Embacher, Michael Zappe e Martin Strubreiter, L'ippocampo, Milano, 2011, p. 11

⁵ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p.56

⁶ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 515



Fig 1. Federico Johnson accanto alla sua bicicletta, 1900-1910⁷

Sebbene oggi la bicicletta sia un mezzo comune, al momento del suo diffondersi trovò subito degli oppositori; tra le definizioni accostatele, vi erano quelle di “mostro meccanico”, “diabolico strumento”.

Anche l’uso del velocipede nelle aree urbane non era sempre agevole e quindi tollerato, tanto che la circolazione del mezzo fu bandita nella città di Milano nel 1869, visto come poteva essere pericolosa per i pedoni.⁸

Questa ordinanza fu abolita nel 1893, ma di nuovo ripristinata dal Generale Bava Beccaris, il regio commissario che represses con l’uso della forza le proteste passate alla storia come il nome dei “Moti di Milano” nel 1898.⁹

⁷ <https://www.digitouring.it/it/cerca/31176-federico-johnson-accanto-alla-sua-bicicletta>

⁸ PAOLO COLOMBO, GIOACHINO LANOTTE, *La corsa del secolo: cent’anni di storia italiana attraverso il Giro*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, 2009, p. 12

⁹ PAOLO COLOMBO, GIOACHINO LANOTTE, *La corsa del secolo: cent’anni di storia italiana attraverso il Giro*, op. cit., p. 13

Se il sindaco Belinzaghi aveva proibito l'utilizzo del velocipede per la sicurezza dei cittadini, al contrario, il generale la bandì perché semplicemente la associava al movimento socialista operaio coinvolto nei moti.¹⁰

3.1 Le prime gare di bicicletta

Proprio l'utilizzo della forza fisica per lo spostamento in bicicletta ha portato gli uomini a usare questo mezzo meccanico quale strumento diretto di competizione tra di loro, con la seguente nascita di competizioni sportive che vedevano i singoli ciclisti confrontarsi l'uno con l'altro su un percorso prefissato, con alla fine un vincitore. Ciò determinò il fiorire di eventi che divennero nel corso degli anni sono divenuti importantissimi eventi sportivi, addirittura influenti sulla vita dei Paesi di riferimento. L'esempio più eclatante è rappresentato dal Tour de France.

La prima competizione ciclistica si svolse nel 31 maggio 1868 a Parigi con una gara di 1200 metri il cui vincitore fu James Moore (1849-1935). Nei giorni del 29 e 30 luglio del 1893, venne organizzata la prima gara denominata "Vienna-Berlino" che copriva la distanza di ben 580 chilometri. L'anno prima questo tratto venne eseguito a cavallo dal Conte Starhemberg, impiegando un tempo di 71 ore e 35 minuti. Questa edizione fu la prova la bicicletta era un mezzo più veloce rispetto ad un cavallo, visto che il vincitore, Joseph Fischer, percorse la tratta in sole 41 ore.¹¹

Nel 1903, venne organizzato il primo Tour de France, un evento che tutt'oggi è seguito a livello mondiale. La prima edizione del Tour fu anche un momento importante a livello politico, perché gli organizzatori francesi decisero di far transitare la corsa nelle regioni dell'Alsazia-Lorena, annesse nel 1871 all'Impero tedesco, con un evento che ebbe una grande affluenza in quelle regioni da sempre oggetto di contesa tra i due paesi.¹²

Soprattutto, fu anche una dimostrazione diretta dei benefici dello sport.¹³

3.2 I club

A differenza del viaggio in treno o con altri mezzi, la bicicletta permette alla persona che la conduce di avere un contatto diretto non solo con il paesaggio attraversato, ma anche con tante persone vicine, tanto è vero che viene simpaticamente ricordato come, in occasione di una pedalata fuori dalle grandi

¹⁰ PAOLO COLOMBO, GIOACHINO LANOTTE, *La corsa del secolo: cent'anni di storia italiana attraverso il Giro*, op. cit., p. 13

¹¹ MICHAEL EMBACHER, *Ciclopedia: icone e design della bicicletta*, op. cit., p. 11

¹² RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 515-516

¹³ AA.VV., *Le grandi montagne del ciclismo*, Libreria dello Sport, Milano e Issy-Les-Moulineaux, L'Équipe, 2006, p.

città, fosse possibile trovare facilmente personaggi come il “campagnolo” o il “frate cercatore”, mettendo al contempo in evidenza la forza e la tenacia del conduttore¹⁴, chiamato a superare ostacoli e dislivelli oltre a difficoltà di altri generi dato dallo stato delle strade non asfaltate da percorrere.

Fin dalla sua prima apparizione, la bicicletta si consolida come un simbolo di libertà individuale e del progresso della civiltà, dato che permette alla persona di esplorare gli spazi e ambienti con la velocità, dando così a chi la pedala la possibilità di ampliare l’esperienza del movimento, aprendo così a nuove frontiere emotive e alla nascita di gruppi composti da individui con esperienze e passioni in comune.

Sono due i valori che “compongono” la bicicletta: il desiderio di fuga e libertà e il vivere l’acquisizione del mondo con il progresso tecnologico che bilancia la forza fisica con quella intellettuale.

La bicicletta diventa un’occasione di incontro, riunione e associazione tra le persone, permettendo di esplorare luoghi non ancora collegati dalle ferrovie.

Anche in Italia, ispirandosi a quanto avvenuto nel Regno Unito (1878), in Belgio (1882), in Olanda (1883), in Germania (1884) e in Francia (1890), nascono le associazioni ciclistiche.

In particolare, muovendo da ideali risorgimentali, un gruppo di ciclisti milanesi decideva di creare il Touring club ciclistico italiano nel 1894, con l’obiettivo di promuovere il cicloturismo, una pratica in cui si combinano il gusto dell'avventura, della scoperta, della forza individuale e della velocità inebriante.¹⁵

¹⁴ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., pp. 143-144

¹⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, op. cit., pp. 159-160



Fig. 2 Il Socio fondatore Alberto Riva, 1890¹⁶

Dal punto di vista organizzativo, vi furono anche importanti elementi di risalto per la circolazione delle biciclette, la promozione delle attività sportive (al pari di quelle alpinistiche e sciistiche) con la diffusione di annuari turistici e la promozione di eventi sportivi.

Prendendo esempio dagli altri club esteri, il Touring italiano decise di creare un proprio organo di stampa, denominato “*Rivista Mensile*”, al cui interno vi erano dibattiti relativi al turismo, alle sue istituzioni e alla politica nazionale sia nazionale, che internazionale, in materia.

Ben presto, la pubblicazione diventò uno strumento di informazione per i lettori contenendo sia informazioni tecniche che riflessioni sugli eventi e accadimenti in Italia e all'estero.

La Guida-itinerario dell'Italia e di parte dei paesi limitrofi (1896) fu la prima guida pubblicata dal club, al cui interno, vi erano informazioni importanti come quelle riguardanti lo stato delle strade, gli eventuali supporti logistici e tecnici, e nella quale venivano fornite informazioni sulla popolazione interessata, la presenza di eventuali ferrovie, oltre a varie notizie di utilità, fino a varie curiosità dei luoghi citati.

¹⁶ <https://www.digitouring.it/it/cerca/28202-il-socio-fondatore-alberto-riva>

Il club organizzava anche incontri sportivi, turistici e culturali come avvenuto con l'allestimento della "carovana" del 1895 con partenza da Milano e arrivo a Roma.¹⁷

Nel 1895, Luigi Vittorio Bertarelli (il fondatore del club) decise di misurare le pendenze, i dislivelli e la percorribilità delle strade in occasione di un viaggio che aveva interessato le regioni della Calabria, della Basilicata, della Sicilia e della Sardegna, dove i suoi resoconti erano stati pubblicati sul periodico "*La bicicletta*" tra il 1897 e il 1898, raccontando non solo un'avventura, ma anche un'esperienza educativa e civile.¹⁸

Organizzato dal quotidiano la "*Gazzetta dello Sport*", il 13 Maggio 1909, da Piazzale Loreto a Milano, alle ore 2:30, partì il primo giro d'Italia, così denominato anche se la corsa non copriva tutta la Penisola, venendo escluse le montagne, grande parte del meridione e le provincie, ad eccezione di Chieti (Pescara).¹⁹

3.3 La bicicletta come simbolo femminile

La bicicletta fu anche un importante strumento di emancipazione femminile.

La femminista austriaca Rosa Mayreder (1858-1938) affermava che il mezzo poteva permettere alle donne di non farsi accompagnare quando uscivano, soprattutto consentendo di non usare le gonne, dando così un'immagine attiva e sportiva alla donna, riconducibile alla parità di genere.

Così riporta una rivista berlinese nel 1901:

*«Era inevitabile, troppo bella, troppo nuova, troppo chic, troppo pratica, troppo salutare. E così un giorno la figlia del sindaco salì in bicicletta, e qualche anno dopo perfino sua madre si comprò un piccolo cavallo di ferro».*²⁰

¹⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, op. cit., p. 161

¹⁸ Ivi, p. 163

¹⁹ PAOLO COLOMBO, GIOACHINO LANOTTE, *La corsa del secolo: cent'anni di storia italiana attraverso il Giro*, op. cit., pp. 30-31

²⁰ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 516



Fig. 3 *Manifesto Paris-Bruxelles. Course d'amateurs*, stampato da Paul Dupont, Parigi, 1898, cm. 150 x 110, Parigi, Bibliothèque Nationale de France²¹

Peraltro, il fatto che anche le donne potessero muoversi e fruire della bicicletta, non fu un avvenimento accettato dalla mentalità all'epoca diffusa tanto che, nel 1897, alcuni studenti di Cambridge, per mostrare la loro avversione all'ammissione delle donne all'università, crearono un fantoccio di una donna impiccata seduta sulla sella di una bicicletta.²²

La bicicletta, al pari dell'alpinismo, fu un elemento di ispirazione per due componenti importanti della storia del turismo quali l'associazionismo (il Touring Club per tutti) e le guide di viaggio, di cui si parlerà di seguito.

²¹ <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90164299/f1.item>

²² RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 516

CAPITOLO 4

LE PRIME AGENZIE DI VIAGGIO: L'INGLESE THOMAS COOK AND SON E L'ITALIANA CHIARI-SOMMARIVA

4.1 L'Agenzia di Viaggio inglese Thomas Cook & Son

Quando si parla della organizzazione di un viaggio, non si può non pensare all'inglese Thomas Cook (1808-1892), che inizialmente era un pastore protestante attivo nella lotta contro l'alcolismo.¹

Nel 1841, proprio allo scopo di allontanare le persone dal vizio, organizzò un piccolo viaggio di andata e ritorno in treno tra le città inglesi di Leicester e Loughborough. In occasione della organizzazione e promozione della iniziativa, Cook si dimostrò estremamente attento ai minimi dettagli del viaggio, come l'accoglienza dei visitatori con una banda e l'allestimento del servizio di ristoro²: quella piccola gita avrebbe cambiato per sempre il modo di viaggiare in tutto il mondo.

Visto il successo dell'escursione, nel 1845, Cook fondò la agenzia omonima, quindi una attività di impresa, che inizialmente proponeva tour nel Regno Unito, con la relativa visita dei paesaggi romantici: tuttavia, tale progetto ebbe vita breve poiché le ferrovie scozzesi interruppero gli accordi con l'agenzia inglese. Ma il sig. Cook non si perse d'animo e trovò un'alternativa per cui, sfruttando l'accordo tra le ferrovie britanniche e quelle francesi, nel 1862 organizzò un viaggio a Parigi, mentre l'anno seguente, cominciò ad interessarsi della Svizzera. Ancora una volta il presbitero inglese decise di introdurre una novità nella visita alla Repubblica Elvetica, ovvero la visita delle principali città, scartando l'opzione a suo dire obsoleta delle scalate alpine.³

4.1.1 Il tour italiano dell'Agenzia Thomas Cook & Son

I viaggi organizzati dalla Thomas Cook & Son ebbero un forte impatto sul nostro Paese.

Al contrario della Francia e della Svizzera, pianificare un viaggio in Italia non era affatto semplice a causa della mancata continuità e connessione tra le linee ferroviarie, divise dalla situazione politica della penisola.⁴

¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 42

² ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 72

³ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 42

⁴ *Ivi*, pp. 46-47

Venivano così resi disponibili viaggi organizzati con prezzi adeguati e, per la prima volta, il Paese poteva essere visitabile da tutte le persone provenienti da vari ceti sociali: l'Italia cominciava così ad abbandonare quello status di paese riservato solo alle persone di alto rango.



Fig. 1 L. Schiaparelli e C. & E. Nayr, *Carta murale d'Italia*, pubblicata da Giusto Perthes a Gotha e da Ermanno Loescher a Torino, 1871, cromolitografia, scala 1.920.000, cm. 147,5 x 138, Padova, Museo di Geografia, Università degli Studi di Padova⁵

Il primo tour italiano proposto dall'Agenzia in Italia risale al 1864 ed era previsto come un prolungamento dei viaggi a Parigi e in Svizzera.⁶

Di seguito, si riporta la breve descrizione del viaggio:

Il 30 giugno 1864 un gruppo di duecento persone partirono da Londra per recarsi a Parigi e dopo quattro giorni, raggiunsero la cittadina elvetica di Neuchâtel: qui, trascorsero una

⁵ <https://phaidra.unipd.it/detail/o:472105>

⁶ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 45

settimana a visitare le città di Losanna, Martigny, Chamonix-Monte Bianco, Ginevra, Ouchy, Lucerna e Berna. In seguito, attraversarono il Passo San Gottardo tramite una diligenza.

Dopo una notte a Como, il gruppo passò Milano e Bologna, per poi fermarsi definitivamente a Firenze (il capoluogo toscano sarebbe stato collegato a Roma, non ancora capitale del Regno d'Italia, solamente nel 1866).

Il gruppo tornò in treno, soggiornando a Livorno e Pisa, e raggiunse Genova con un vapore: da qui, si recarono a Torino e a Chambery, per poi viaggiare verso Parigi e Londra.

Vale la pena di ricordare come il numero dei componenti del gruppo, partito dal Regno Unito, diminuirono nel corso del viaggio; inizialmente, il viaggio aveva visto coinvolte circa 200 persone, in seguito, il loro numero scese a 100 durante la tappa svizzera, rimaste a 50 per la tappa italiana.

Solo nel 1868 sarebbe stata poi introdotta una linea ferroviaria che collegava le due città toscane di Firenze e di Pistoia con altre due città emiliane (Bologna e Ferrara) attraversando gli Appennini. Grazie a questi due nuovi collegamenti, il tour italiano dell'Agenzia Cook vide anche Venezia tra le città proposte come destinazione del viaggio. Dalla città di Bologna, i viaggiatori potevano quindi raggiungere le città di Ancona e di Brindisi. Sempre nel 1868, vennero aggiunte Napoli e la Sicilia, con le relative escursioni e visite nel sito dell'Etna e della Valle dei Templi, ad Agrigento.⁷



Fig. 2 Thomas Cook e parte delle rovine di Pompei, 1868⁸

⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, pp. 46-47

⁸ <https://www.cntraveller.in/story/thomas-cook-tried-fix-britains-drinking-problem-ended-changing-travel/>

Nonostante questo successo, i servizi, elargiti sul suolo italiano per gli stranieri, non erano dei migliori, dovendo contrattare di volta in volta le prestazioni e la ospitalità: sovente non venivano rispettate le prenotazioni, i prezzi subivano aumenti, le camere non potevano essere scelte e i facchini spesso disturbavano i viaggiatori durante le loro soste.

Così, per tutelare i propri clienti, l'Agenzia inglese adottò la formula "*All Inclusive*", ovvero "tutto incluso", con la quale i viaggiatori potevano pagare in anticipo l'intero viaggio e gli itinerari organizzati: in questo modo, l'Agenzia poté stringere degli accordi con gli albergatori, che non solo garantivano preventivamente la fornitura di un alloggio, la registrazione dei bagagli e delle vetture, ma fornivano anche informazioni della località.⁹

4.1.2 L'Agenzia Thomas Cook & Son

L'Agenzia Cook cambiò il proprio nome in Agenzia Thomas Cook & Son, in quanto, il progetto vide coinvolto anche il figlio del Sig. Cook.

Oltre all'ampliamento della ragione sociale, l'Agenzia non conobbe più confini alla propria attività e alle proposte di viaggio tanto che, nel 1872 propose il primo giro del mondo, attraversando i possedimenti della corona britannica.¹⁰ Curiosamente, nello stesso anno, Jules Verne pubblicò "*Il giro del mondo in ottanta giorni*", dove il protagonista Phileas Fogg eseguiva il giro del globo passando per l'Europa, l'India, la Cina e, attraverso l'Oceano Pacifico, raggiungeva gli Stati Uniti e, quindi ritornava nel Regno Unito.

4.1.3 Le "recensioni" della Thomas Cook & Son

Sebbene Cook avesse creato un'attività di successo, la sua attività fu oggetto di critiche sarcastiche e ironiche, come nel caso dello scrittore irlandese Charles James Lever, che definì i gruppi organizzati dal predicatore battista come greggi e mandrie diretti in posti sconosciuti che nessuno di loro ha mai desiderato visitare.

D'altro canto, questa attività accolse anche sostegni e valutazioni positive, come connessa all'utilizzo dei nuovi mezzi ferroviari, come affermò il Barone Thomas Babington Macaulay.¹¹

4.2 La prima agenzia di viaggio italiana: la Chiari-Sommariva

A seguito all'alta domanda della clientela straniera, i servizi di ospitalità e di trasporto vennero perfezionati gradualmente dagli italiani. Alcuni imprenditori, come Massimiliano Chiari,

⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 48

¹⁰ *Ivi*, p. 50

¹¹ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p.73

seppero investire nel turismo, ormai divenuto una risorsa preziosa per l'economia locale e nazionale.

Massimiliano Chiari (1841-1902) fondò nel 1878 l'Agenzia Chiari, con sede a Milano. Il capoluogo lombardo era il punto di incontro delle principali rotte turistiche, visto che si trovava a metà strada tra la Riviera italiana e francese, le città termali tedesche e la Svizzera.

All'inizio, l'Agenzia Chiari propose un tour di visita alle Esposizioni Universali di Parigi e al Giubileo del 1888.¹²

Sempre nel 1888, l'Agenzia Chiari riuscì a condurre un gruppo di turisti a Capo Nord, in Norvegia, considerato il punto più settentrionale, dell'Europa, mentre nel 1892, esattamente dopo vent'anni da quello di Cook, organizzò il suo primo giro del mondo.

Nel 1900, Chiari cedette l'impresa a Giuseppe Sommariva, che rilanciò l'Agenzia con il nome di Agenzia Chiari-Sommariva.

In occasione dell'Esposizione Universale di Parigi del 1900, l'Agenzia riuscì a condurre a Parigi ben 7000 visitatori, che alloggiarono all'Hotel Milan et Italie. Riscosse un grande successo anche il viaggio organizzato a Roma in occasione del Giubileo del 1900.

Si trattò di una vera e propria iniziativa completamente nuova in Italia, poiché, a differenza degli altri paesi europei, gli italiani vedevano la vacanza come un semplice soggiorno.

4.2.1 Altre agenzie di viaggio italiane

Accanto alla Agenzia Chari, apparvero altri operatori economici in Italia, con la apertura di altre agenzie di viaggio tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, che almeno inizialmente svolgevano un'attività modesta. Si ricorda come nel 1897 a Roma, venne fondata la "Piana Perruca"; nel 1910, nacque a Torino la Agenzia "Alessandro Perlo", che avrebbe cambiato il nome nel 1912 divenendo "Società nazionale grandi viaggi", poi trasformatasi infine nella "Alleanza turistica internazionale-ATI" con sedi inizialmente a Torino, Genova, Milano e Domodossola.¹³

4.3 Il successo parziale delle Agenzie di viaggio

Come emerge dalla lettura del presente capitolo, gli inglesi ebbero un ruolo chiave nella creazione del turismo moderno, visto che era già diffusa nel XVIII secolo la moda del "Grand Tour". I giovani dell'*upper class* inglese dovevano intraprendere viaggi culturali con lo scopo

¹² ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, p. 55

¹³ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, pp. 155-156

di apprendere il ruolo delle civiltà antiche e classiche, visitando in Europa e soprattutto in Italia, chiese, musei e siti archeologici. Questa moda sarebbe stata poi continuata solamente dall'aristocrazia francese e tedesca.

Ma nel corso della seconda metà dell'Ottocento, gli inglesi cominciarono a cambiare le finalità e il loro modo di viaggiare, passando dalla voglia di conoscere e di muoversi alla ricerca dell'ozio e dello svago nei loro viaggi, elaborando così itinerari alternativi alle solite visite culturali¹⁴, con una conseguente minore diffusione delle attività di promozione delle agenzie di viaggio come sino a quel momento attuate.

La presenza dell'aristocrazia e della borghesia in località turistiche, come l'Italia, fece incrementare notevolmente la domanda turistica¹⁵, ma la passione del viaggio portò diverse persone ad auto organizzarsi il proprio, mettendo al primo una passione: nacquero così le associazioni.

¹⁴ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, Società editrice il Mulino, Bologna, 2001, pp. 104-105

¹⁵ *Ivi*, p. 106

CAPITOLO 5

UNA NUOVA COMPAGNA DI VIAGGIO: LA GUIDA

Grazie alla diffusione del turismo e al lavoro delle agenzie di viaggio (si pensi che l'Agenzia inglese Thomas Cook and Son era così conosciuta da aver organizzato il viaggio del Kaiser tedesco Guglielmo II in Palestina nel 1908),¹ si cercarono svariate soluzioni e strumenti per spingere le nuove classi sociali a viaggiare. Tra questi, si cita la guida di viaggio, un comodo libro da consultare e da portare con sé agevolmente consultabile e al contempo ricco di informazioni e nozioni.

5.1 Il viaggio per conoscenza

Alla base di qualsiasi avventura o viaggio vi sono la sete di conoscenza e la curiosità di esplorare e scoprire culture e posti sconosciuti.

L'Ottocento è l'epoca per eccellenza caratterizzata da grandi esplorazioni ed imprese, dalle Alpi fino nel cuore dell'Africa e dell'Asia. Tra gli avventurieri e gli esploratori più importanti dell'epoca, si citano lo scozzese David Livingstone (1813-1873), il britannico Henry Morton Stanley (1841-1904), l'italo-francese Pietro Paolo di Brazzà (1852-1890), e tra gli archeologi spiccano il tedesco Heinrich Schliemann (1822-1890) e la francese Jane Henriette Magre Dieulafoy (1851-1916).

Avventurieri ed esploratori affrontarono ostacoli di tutti i tipi, tanto che alcuni di loro morirono senza neppure raggiungere il loro obiettivo che si erano prefissi. Nonostante ciò, le loro gesta, raccolte in libri o in piccole pubblicazioni, divennero testimonianze “chiave” di mondi e civiltà fino ad allora sconosciuti, alimentando un importante interesse nei lettori per viaggiare in questi posti.

I libri che raccontavano le loro imprese e resoconti dei loro viaggi, riscossero ben presto un grande successo tra tutte le classi sociali, tanto che, dal 1899, la Società editrice Sonzogno di Milano iniziò a pubblicare a cadenza settimanale una apposita collana di libri dedicata ai resoconti di viaggio corredati da illustrazioni e fotografie all'interno.²

¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, op. cit., p. 150

² *Ivi*, pp. 152-153

5.2 Il contenuto di una guida

Nel corso della seconda metà dell'Ottocento, il viaggiatore viene ad essere agevolato nelle sue scelte e ricerche proprio grazie alle pubblicazioni di varie guide specifiche che si presentavano come piccoli libri o tomi facilmente consultabili e trasportabili. Infatti, prima di dare seguito ad un viaggio in un paese sconosciuto e mai visitato, il turista acquisiva importanti informazioni sul paese interessato.

Le guide a livello strutturale erano impostate perlopiù un'elencazione dei luoghi più interessati da vedere con annesse osservazioni e riflessioni.³

I paesi e località trattati nelle guide venivano descritti con criteri specifici. Si consideravano infatti vari aspetti ritenuti rilevanti per il viaggiatore a seconda dei suoi interessi, come la cultura, l'economia, le istituzioni, la politica, la religione e la storia dai primi insediamenti; una particolare sezione era dedicata poi alle modernità, come le attrazioni turistiche proposte, le comunicazioni e i servizi offerti.⁴

Così scriveva Jerome K. Jerome:

«Alla fine del libro c'era un'appendice, che istruiva il viaggiatore tedesco sul modo di conservarsi in salute e di procacciarsi delle comodità durante il suo soggiorno in Inghilterra. Per prima cosa lo consigliava di viaggiare sempre con una provvista di polvere disinfettante, di chiudere sempre a chiave la camera da letto la sera, e di contare sempre attentamente gli spiccioli.

«Non è una brillante pubblicazione», osservai, restituendo il libro a George; «non è un libro che personalmente raccomanderei ai tedeschi che visitano l'Inghilterra; credo che farebbe loro passare la voglia di viaggiare. Ma ho letto libri pubblicati a Londra per uso dei viaggiatori inglesi all'estero altrettanto sciocchi. Alcuni idioti istruiti, che capiscono male sette lingue, pare vadano scrivendo questi libri per dare a bere delle corbellerie e fornire una falsa guida dell'Europa moderna.»

«Non puoi negare», disse George, «che questi libri hanno un grande smercio. So che si vendono a migliaia. In ogni città d'Europa ci dev'essere gente che gira parlando a questo modo.»

³ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 77

⁴ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 153

«Può darsi», risposi, «ma fortunatamente nessuno li capisce. Anch'io ho visto delle persone sulle piattaforme dei tram e sull'angolo della strada occupate a leggere ad alta voce simili libri. Nessuno sa che lingua parlino, nessuno ha la minima idea di ciò che dicono. Forse è un bene: se fossero compresi, chi sa i pericoli ai quali sarebbero esposti.»

Jerome K. Jerome, *Tre uomini a zonzo*⁵

5.3 Le prime guide di viaggio

La guida di viaggio è in realtà un libro che affonda la sua storia già nel Cinquecento dove, questo genere di letteratura già all'epoca informava il viaggiatore, non tanto per raccontare la conformazione e la situazione dei luoghi dove queste avrebbe potuto recarsi quanto a chiarire eventuali dubbi prima della partenza.⁶

Si trattava quindi più che di un racconto di cosa si poteva vedere o visitare di un testo destinato a togliere incertezze e dare conseguenti sicurezze sul territorio e la situazione che si andava a visitare dando al viaggiatore un senso di tranquillità.

Nel 1836, pubblicata dall'editore londinese John Murray, il libro *Handbook of Holland* è considerato il primo saggio sul viaggio, inteso come descrizione dei luoghi contenente da un lato l'esperienza soggettiva di chi esponeva il testo e dall'altro un'elencazione più obiettiva di istruzioni e informazioni attinenti a percorsi, alberghi, locande, musei e cose notevoli, elementi che sono rinvenibili anche in una guida moderna.⁷

A questa guida sarebbe poi seguita la francese *Joanne* e la tedesca *Baedeker*: entrambe erano colorate in modo diverso, una di colore originalmente di colore poi divenuto blu e l'altra, la tedesca di colore rosso per distinguersi tra loro ed eventuali libri; le guide avevano poi delle dimensioni ridotte rispetto ad un ordinario volume stampato presentandosi in un formato tascabile.⁸

⁵JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 166

⁶ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 77

⁷ *Ivi*, p. 92

⁸ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p. 54

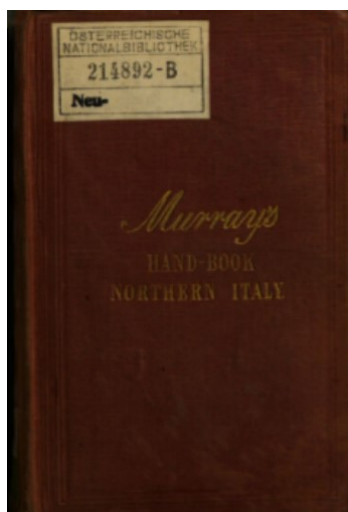


Fig.1 Handbook for travellers in Northern Italy. Comprising Piedmont, Liguria, Lombardy, 1860⁹

Il colore dei volumi era quindi un elemento caratteristico della guida turistica e tale da renderlo diverso da tutti gli altri e identificabile dagli interessati, come avviene anche oggi.

Così scriveva Bram Stoker a proposito della colorazione vivace e dei relativi contenuti.

«Quanto ai libri, del genere più vario-storia, geografia, politica, economia politica, botanica, geologia, giurisprudenza-, tutti, attinenti all’Inghilterra e alla vita, costumi e usanze inglese. Ve n’erano persino di consultazione, quali la Guida di Londra, i libri “Rossi” e “Azzurri”, l’Almanacco Whitaker, gli annuari dell’esercito e della marina e - il cuore mi si è aperto – l’Annuario di Giurisprudenza.»

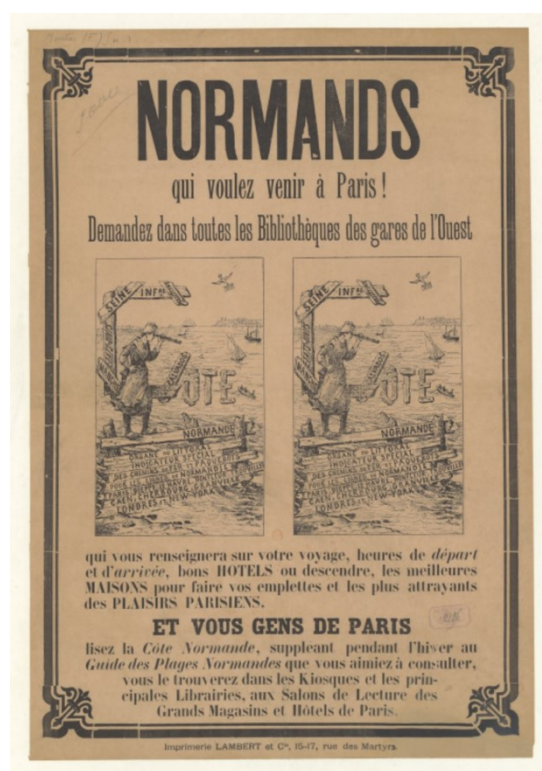
Bram Stoker, *Dracula*¹⁰

All’interno delle guide le informazioni erano accurate e si leggevano notizie e riferimenti su una città o una provincia, e già comparivano al suo interno una particolare indicazione dell’autore che a suo giudizio suddivideva le località o le cose da visitare in due diverse tipologie: “Se merita di essere visitata” o “Se merita di essere deviata”. In questo modo, purtroppo, molti paesaggi e località furono dimenticati.¹¹

⁹https://www.europeana.eu/it/item/1321/https___id_kulturpool_at_4ada4965_a9f5_4849_a232_e0da306d9f3d_c ho#annotations

¹⁰ BRAM STOKER, *Dracula*, a cura di A. Interno, revisione di Antonio Balducci, Crescere Edizioni, Libreria Editrice, Veduggio (VA), 2022, p. 25

¹¹ MARC BOYER, *L’invention du tourisme*, op. cit., p. 55-56



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fig. 2 Moutier T., Normands qui voulez venir à Paris demandez dans toutes les bibliothèques des gares de l'Ouest, Côte normande, organe du littoral... qui vous renseignera sur votre voyage... et vous gens de Paris lisez la Côte normande, suppléant pendant l'hiver au Guide des plages... , Imprimerie Lambert et Cie, 15-17 rue des Martyrs (Paris), 1892, Paris, Bibliothèque Nationale de France¹²

Un importante sviluppo della diffusione delle guide fu rappresentato dalla loro vendita non solo nelle librerie ma anche in appositi punti venduti delle stazioni ferroviarie o marittime, tanto che a fine Ottocento vi fu una importante contenzioso tra la casa editrice Hachette e la casa editrice Napoleon Chaix che voleva appropriarsi dei punti vendita nelle stazioni ferroviarie.

Per completare e rendere più presente le informazioni sui luoghi da visitare e sui viaggi da intraprendere, nascono anche una serie di pubblicazioni edita dal British Cycle Touring Club e il Touring Club de France nel 1890 e nel 1895 l'Automobile Club che forniscono adeguate notizie in merito. A tali iniziative editoriali fecero seguito analoghe pubblicazioni da parte delle grandi marche di pneumatici che a loro volta lanciarono le proprie collane di guide nelle quali

¹² <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53015704p.r=guide%20du%20voyage?rk=965670;0>

vengono fornite preziose indicazioni dalle strade asfaltate fino a buoni alberghi, ristoranti di qualità e officine di riparazione di veicoli come velocipedi e autoveicoli.¹³

Il mondo editoriale cominciò ad essere interessato ancora di più a questo filone, tanto che queste guide venivano citate anche in diversi romanzi di narrativa, come *Dracula* o *Ritratto di signora*, dove viene nominata la guida Murray.¹⁴

5.4 La letteratura di viaggio in Italia e un confronto

Per quanto riguarda l'Italia, la letteratura di viaggio si allineava alle pubblicazioni già reperibili in Europa, ma fu caratterizzata da un peculiare aspetto per cui la guida divenne anche uno strumento per sensibilizzare i lettori (perlopiù il ceto borghese) nei confronti delle realtà povere.¹⁵



Fig. 3 Italien. Handbuch für Reisende. von K. Baedeker. 2. Mittel-Italien und Rom / von K. Baedeker, 1874¹⁶

Il Touring Club utilizzò la sua Rivista per raccontare la realtà del Mezzogiorno, prendendo come esempio l'Abruzzo, descritto come una regione con un alto potenziale turistico per il suo patrimonio naturale; come in molte altre regioni, a causa della mancanza di servizi e di trasporti, il territorio poteva non suscitare particolare interesse per i viaggiatori per un eventuale soggiorno.¹⁷

¹³ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., pp. 56-57

¹⁴ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 278

¹⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 164

¹⁶https://www.europeana.eu/it/item/1321/https___id_kulturpool_at_e3e0e9ae_3a2f_4c0d_9561_089ba255f797_c_ho#annotations

¹⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 164

Le guide non avevano quindi lo scopo di far scoprire al lettore un determinato luogo, ma, al contrario, si soffermavano su località di maggiore interesse, riportando anche i servizi e gli svaghi disponibili.

Le guide per altro, in questa fase iniziale si presentavano parziali e carenti; infatti, altri elementi che avrebbero potuto essere oggetto di un interesse come alcuni momenti, le pianure e i quartieri periferici non erano quasi mai citati tanto che il Manifesto Dada, pubblicato nel 1917, criticò proprio questo aspetto, sostenendo che i monumenti non visitati non dovrebbero esistere.¹⁸

Brevemente, la letteratura di viaggio proponeva solamente osservazioni e informazioni su attrazioni, accompagnate da alcune riflessioni al riguardo da parte dell'autore.¹⁹

Non di meno, si può concludere che proprio grazie alle guide e ai racconti degli scrittori come Henry James, Bram Stoker e Jerome K. Jerome, i lettori moderni hanno la possibilità di immedesimarsi nelle storie dell'epoca e ambientate al di fuori del proprio Paese e, allo stesso tempo, conoscere lo stile di vita e le usanze straniere. Va considerato come la letteratura di viaggio proponeva anche delle riflessioni e sugli usi dei luoghi in modo ironico.²⁰

¹⁸MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p.57

¹⁹ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p.77

²⁰ *Ivi*, p. 371

CAPITOLO 6

LE ASSOCIAZIONI

Quando si viaggia, è normale confrontare i vari luoghi tra loro, e quindi in prima battuta valutare le differenze tra i paesi europei tra loro, e con quelli extraeuropei, analizzando non solo le loro rispettive culture, ma anche alcuni aspetti legati al viaggio, in occasione del quale vengono in rilievo anche le organizzazioni turistiche presenti ed operanti in ciascun paese. Il turismo, infatti, è un pilastro significativo dell'economia di ciascun paese, e la sua promozione e slancio è strettamente connesso anche all'attività e al ruolo delle associazioni turistiche, composte da soggetti riuniti ed affiliati con finalità e mezzi condivisi

Come Eric J. Leed scrisse nel suo libro *“La mente del viaggiatore”*, il viaggio non solo trasforma l'individuo, ma anche le identità collettive. Con questa definizione, il gruppo di viaggio viene visto come una società al cui interno vengono stabilite il rango e la posizione di ogni membro.¹

Il fenomeno dell'associazionismo, sommariamente, si suddivide in due diverse tipologie: da un lato, vi sono quelle che riuniscono i turisti attivi, dediti all'elaborazione, alla promozione e alla diffusione di una cultura turistica nazionale o in altri paesi, come rivolta ai propri iscritti; dall'altro, operavano invece le associazioni, che si propongono di organizzare e di migliorare i servizi offerti ai viaggiatori dal sistema turistico locale.

L'Europa è il luogo della nascita e della diffusione delle associazioni turistiche, come testimoniano i *Syndicats d'Initiative* francesi o le *Vershonerungsvereine* dell'Impero tedesco: tali associazioni riunivano turisti, che condividevano passioni sportive in comune, come l'alpinismo e il ciclismo, portando così alla nascita dei primi Touring Club.²

6.1 I club alpini europei

Il 22 dicembre 1857 a Londra, presso l'Astley's Hotel di Covent Garden, venne inaugurato il primo club alpino in Europa, con il proposito di *«promuovere lo spirito cameratesco tra gli alpinisti, le scalate e l'esplorazione delle montagne in tutto il mondo, nonché l'incremento della conoscenza delle montagne attraverso letteratura, scienza e arte»*.

¹ ERIC J. LEED, *La mente del viaggiatore: dall'Odissea al turismo globale*, op. cit., p.259

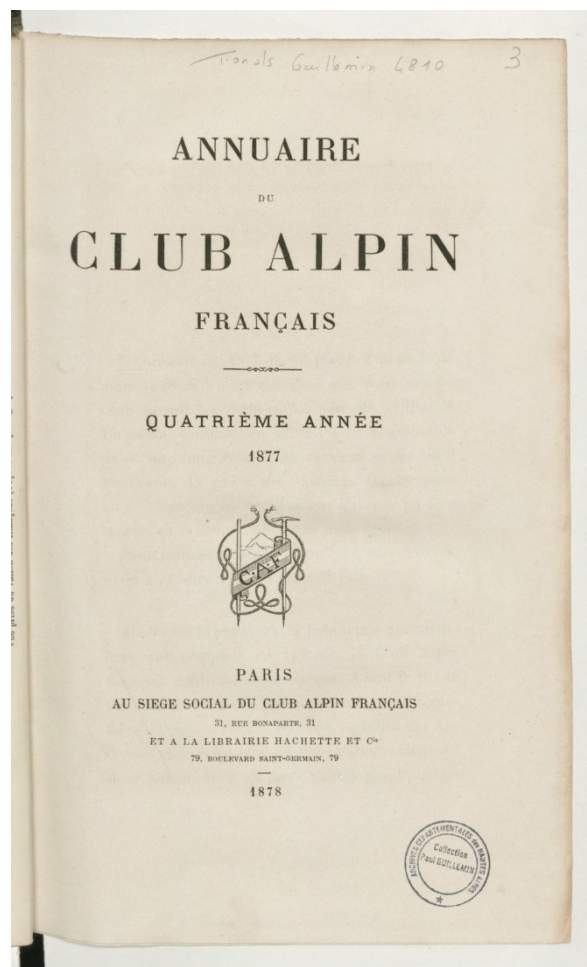
² ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 149

Nel primo anno di vita del club, per conseguire l'iscrizione era richiesto un particolare requisito: l'aspirante aderente doveva compiuto una ascensione di almeno 13.000 piedi (circa 3.962 metri), oltre a dimostrare di avere un interesse concreto ed effettivo per la montagna. Successivamente, il predetto criterio ascensionale venne modificato e adattato, al ribasso, per favorire l'inclusione di nuovi soci. Nel primo anno, erano iscritte solo 80 persone, mentre nel 1861 il numero aumentò a 158 membri e, già nel 1863, il club alpino inglese raggiunse ben 281 partecipanti.

Nel 1863, il registro dei soci contava 57 avvocati patrocinanti, 34 ecclesiastici, 23 procuratori legali, 19 gentiluomini proprietari terrieri e 15 professori universitari, mentre i restanti 133 membri erano iscritti che, nonostante non godessero degli stessi privilegi di classe sociale, dedicavano il loro tempo libero all'interesse per le Alpi e le montagne.³

Ispirandosi al mondo inglese, nacquero diversi club alpini nel resto del continente, tra i quali i più importanti furono: *l'Osterreichischer Alpenverein* (Austria, 1862), il *Club Alpino Italiano* (Italia, 1863), il *Deutscher Alpenverein* (Germania, 1869) e il *Club Alpin Francais* (Francia, 1874).

³ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, D. Francesconi (trad.), Elliot s.r.l., Roma, 2012, pp. 172-173



Source gallica.bnf.fr / Archives départementales des Hautes-Alpes

Fig.1 Annuaire du Club alpin français, 1877⁴

6.2 Altre associazioni sportive

Accanto alle associazioni alpinistiche, nei primi anni Novanta dell'Ottocento nacquero anche altre associazioni, fondamentali per lo sviluppo del turismo locale, come direttamente connessi alla diffusione della pratica sportiva a vari livelli, che portò alla nascita di proprie associazioni sportive, che inizialmente interessarono il mondo delle imbarcazioni, quindi la bicicletta e anche la automobile.

In particolare, le associazioni sportive del mondo ciclistico erano caratterizzate da uno spirito condiviso per l'avventura e la scoperta.

Stranamente, all'epoca, nel contesto sportivo erano ricompresi anche le competizioni automobilistiche, per cui analogamente a quanto avvenuto per il Touring Club, venne promossa la istituzione dell'Automobile Club d'Italia (ACI), i cui membri del 1899 avrebbero fondato in seguito

⁴ <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9709791j?rk=85837;2>

la FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino), destinata a divenire una delle industrie automobilistiche più importanti sul suolo italiano.⁵

Non mancarono anche altre associazioni, come quelle che interessarono la realtà acquatica, come avvenuto per il canottaggio (che in Italia era particolarmente diffusa sia nella località ligure di Genova e sia in Toscana a Livorno) e quindi per le barche a vela, da cui si originò la pratica sportiva nota come il fenomeno dello *yachting*.⁶

6.3 Le “Colonie”

Nel XIX secolo, nasceva una particolare forma di attività turistica, destinata all'accoglienza dei bambini nelle “Colonie”.

La prima colonia venne fondata nel 1875 dal pastore protestante svizzero Walter Bion a Zurigo, per poi diffondersi in tutta Europa, soprattutto, in Francia.

Le colonie erano strutture che ospitavano i ragazzi in località turistiche in montagna e al mare: erano destinate ad accogliere anche i fanciulli gracili e di salute malferma, per brevi periodi, in località climatiche favorevoli, auspicando che la loro permanenza avrebbe portato grande beneficio per la loro salute.

Le colonie erano promosse e gestite a vari livelli, sia da istituti religiosi, come da altre associazioni, ed erano sostenute da donazioni volontarie, con il proposito di consentire ai piccoli ospiti un soggiorno di durata variabile da tre settimane a un mese.

6.4 L'esplorazione della natura

I club alpini, a loro volta, furono protagonisti nella promozione dell'attività giovanile, organizzando apposite escursioni nelle località montane per i ragazzi e bambini, lontano dalle città.

In tale contesto, nel Regno Unito ebbe una diffusione una particolare associazione, quale era la Y.M.C.A, *Young Men's Christian Association*, tradotta come Giovani Uomini dell'Associazione

⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., pp. 159-160

⁶ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 185; lo *yachting* è lo sport o pratica della navigazione da diporto;

Cristiana che, oltre a offrire aiuto, supporto e alloggio ai giovani di sesso maschile, aveva tra i propri scopi anche quello di far esplorare la natura, attraverso marce sulle colline e foreste.⁷

Accanto a queste iniziative giovanili, la accoglienza turistica vedeva operare anche i campeggi, che cominciavano ad affermarsi come alternative importanti, rispetto alla tradizionale ospitalità in case private o strutture alberghiere classiche, dove con i ricoveri predisposti con tende o piccole costruzioni, si permetteva al turista di permanere nella natura, e più a contatto con essa.

Una particolare iniziativa per i giovani merita di essere ricordata quando, nel 1908, Lord Baden-Powell fondò lo Scoutismo, ispirato al corpo militare degli esploratori operante nel corso della guerra anglo-boera (1899-1902): i ragazzi erano inquadrati in una pattuglia che, inserita nell'ambiente naturale, doveva adattarsi e convivere senza beneficiare delle comodità della vita civile.⁸

6.5 Le attività delle associazioni

Le diverse associazioni, oltre a raggruppare un gruppo di persone con interessi in comune, avevano lo scopo di promuovere il territorio circostante, come nel caso del Club Alpino Italiano, che venne fondato con lo scopo di «far conoscere le montagne, specialmente le italiane, e di agevolarvi le salite e le esplorazioni scientifiche.»

In Austria l'Alpenverein venne creato con lo scopo non solo di diffondere la conoscenza della cultura alpina in tutti gli angoli dell'Impero, dal mare, fino a raggiungere il Reno e l'Elba, ma anche per diffondere il turismo in una prospettiva politico-economica.

In occasione di una conferenza dell'organizzazione a Vienna nel 1876, il barone Wilhelm Schwarz-Senborn (1816-1903), conosciuto per aver diretto l'organizzazione dell'Esposizione Internazionale nella capitale austriaca nel 1873, spiegò la differenza tra il turismo alpino austriaco con quello svizzero, analizzando i flussi economici che risultavano nella Confederazione elvetica venti volte superiori rispetto all'Austria. Come individuato, la ragione della grande differenza era da individuarsi nella scarsità delle infrastrutture austriache e nella bassa imprenditorialità.

Per far fronte a questa situazione sfavorevole, il club austro-tedesco decise di impegnare le proprie risorse, promuovendo la diffusione dell'associazione, aprendo così diverse sedi nelle città di Monaco, Berlino e Lipsia, avviando raccolte di fondi per la costruzione di infrastrutture turistiche, come i rifugi

⁷MARC BOYER, *L'invention du tourisme, op. cit.*, pp.102-103

⁸MARC BOYER, *L'invention du tourisme, op. cit.*, p.103

alpini, provvedendo quindi alla marcatura di sentieri, alla posizione delle vie ferrate e al coordinamento delle guide alpine.⁹

Le associazioni turistiche pubblicavano i resoconti delle varie attività ed escursioni nelle guide di viaggio, che ebbero un ruolo importante nella creazione della moderna industria del turismo.

⁹ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 57

CAPITOLO 7

GLI HOTEL

«Era piacevole svegliarsi a Firenze, aprire gli occhi su una camera nuda e luminosa, con il pavimento di piastrelle rosse che parevano pulite e non lo erano, con il soffitto dipinto, dove grifoni rosa e amorini azzurri si svagavano in una foresta di violini e fagotti gialli. Era piacevole anche spalancare le finestre, ferendosi le dita con chiavistelli non familiari, affacciarsi nel sole con le colline, gli alberi e le chiese id marmo di fronte, e sotto, non lontano, l'Arno, che gorgogliava contro il terrapieno della strada.»,

Edward Morgan Forster, *Camera con vista*¹

Gli hotel sono considerati i simboli per eccellenza dell'industria del turismo nell'epoca della Belle Époque. Si tratta di strutture che dispongono i servizi per i turisti, dall'alloggio a vari comfort.²

7.1 Le prime forme di alloggio

Fin dai tempi antichi, era conosciuta la tradizione dell'ospitalità, come accomodamento per una persona in viaggio che veniva accolta in modo cordiale e rispettoso in un luogo.

L'ospitalità era diffusa presso civiltà egiziana, greca e romana, secondo le quali uno straniero era da considerarsi come un emissario divino poiché poteva essere una divinità sotto spoglie umane o, semplicemente, un portatore di notizie.

La prima forma di ospitalità a pagamento si diffuse nell'Antica Grecia, quando vennero costruite le prime locande:³ in seguito, nell'età medievale, l'attività del locandiere sarebbe diventata una vera e propria economia, come favorita dai numerosi pellegrinaggi all'epoca interessavano l'Europa e la Terra Santa.⁴

¹ EDWARD MORGAN FORSTER, *Camera con vista*, M. Caramella (trad.), Mondadori Libri S.p.A., Milano, 2018, p. 19

² ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 150

³ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., pp. 311-312

⁴ *Ivi*, p. 134

E' nell'età medievale che furono introdotte le prime regole dell'accoglienza turistica, come la stipulazione del contratto tra l'ospite e il proprietario o il conduttore della struttura, con il pagamento di una somma di denaro per il pernottamento.⁵

La locanda si prospettava come l'esercizio ricettivo per eccellenza e, sebbene a prima vista in Europa potessero apparire tutte uguali⁶, ciascuna di esse aveva una caratteristica che la rendeva diversa rispetto a quelle di altri paesi: per esempio, le locande tedesche erano apprezzate per la pulizia delle camere, quelle inglesi erano fornite di ogni servizio come biancheria e tovaglie, mentre quelle francesi erano conosciute per la cucina.⁷

Nonostante questo, la persona stancata da un lungo viaggio, si aspettava sempre di ricevere una calorosa accoglienza dall'edificio, che fosse un hotel, una locanda o un'osteria.⁸

Così scriveva Jerome K. Jerome:

«I proprietari della birreria furono villani. Si limitarono a ridere di noi. Disponevano soltanto di tre letti e vi stavano già dormendo sette gentiluomini scapoli e due coppie sposate. Un barcaiolo di buon cuore, comunque, che si trovava per caso nel bar, ci consigliò di fare un tentativo dal droghiere, subito dopo il Cervo, per cui tornammo indietro. Il droghiere non aveva posti disponibili. Una vecchia incontrata nel negozio, ci accompagnò cortesemente per quattrocento metri, da una sua amica, che a volte affittava camere ai gentiluomini di passaggio. Questa vecchia signora camminava molto adagio, di conseguenza impiegammo venti minuti per arrivare dalla sua amica. Comunque animò il tragitto mentre procedevamo come lumache, con la descrizione dei vari dolori di cui soffriva alla schiena.

L'amica della vecchietta aveva già affittato le stanze. Ci raccomandò in ogni caso il numero 27. Al numero 27 non c'era posto; di là ci indirizzarono al numero 32. Al numero 32 tutti i letti erano già occupati.

Tornammo allora sulla strada maestra e Harris, dopo essersi messo a sedere sulla cesta dichiarò che non avrebbe fatto un passo di più. La strada, disse, gli sembrava un posto tranquillo e voleva morire lì. Pregò allora George e me di baciare per lui la sua povera madre e di dire a tutti i suoi parenti che li perdonava e moriva serenamente.»

⁵ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 316

⁶ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p.163

⁷ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., pp. 318-319

⁸ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 163

7.2 Il modello americano

La struttura dell'accoglienza alberghiera rimase pressochè uniforme sino alla metà dell'Ottocento, quando in Europa fece ingresso un modello di struttura edilizia diverso, come rinvenibile nella realtà statunitense, dove gli alberghi erano sostanzialmente costruzioni autonome rispetto ai fabbricati circostanti e non legati ad essi. Si impose quindi il modello progettuale americano, molto moderno dal punto di vista architettonico ed edilizio. Inoltre, l'hotel "americano" era dotato di numerose *facilities* avanzate e moderne come l'acqua corrente, l'illuminazione e la lavanderia; accanto a tali significative novità e agevolazioni, fu però introdotto il pagamento, oltre al corrispettivo verso l'albergatore, di un particolare canone, legato all'attività di soggiorno dell'ospite, che corrisponde alla nostra moderna tassa di soggiorno.

In molti paesi si incominciò a perfezionare gli hotel, come nel caso della Francia, che introdusse la ristorazione interna assieme ad un apparato di attrazioni, divertimenti e giochi.

Sul continente europeo, il paese leader nel settore dell' *hotellerie* era considerato la Svizzera¹⁰, ciò grazie alla sua capacità di sfruttare, già dalla prima metà Ottocento, il potenziale umano, rappresentato dai viaggiatori che attraversavano il paese, attività grazie alla quale seguì la nascita di importanti aziende, come la impresa italo-svizzera Talienisch-Schweizerische Hôtelgesellschaft, con sede a Lucerna, la Geiger&Muri, specializzata nelle installazioni sanitarie e la Schindler & Co per gli ascensori.¹¹

7.3 L'ascensore, un pilastro importante nell'*hotellerie* di lusso

L'ascensore moderno venne progettato dall'imprenditore americano Elisha Graves Otis (1811-1861): a lui si deve l'invenzione, nel 1854, di un freno di sicurezza che impediva alla cabina di cadere qualora il cavo di trazione si fosse spezzato. In seguito, vennero introdotti i primi regolamenti di sicurezza da parte delle autorità di polizia e municipali, che prevedevano la presenza di personale appositamente istruito e qualificato per far funzionare l'ascensore.¹²

⁹ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zozzo* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zozzo*, op. cit., p. 95

¹⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 150

¹¹ *Ivi*, pp. 156-157

¹² RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power, Europe 1815-1914*, op. cit., p. 517

Nonostante ciò, si dovrà attendere vent'anni perché gli ascensori diventino una parte fissa degli hotel di lusso.

Metaforicamente, la introduzione dell'ascensore nella struttura alberghiera capovolse la gerarchia del valore e della appetibilità dei locali posti nei piani alti degli edifici. Infatti, inizialmente, le stanze più economiche erano quelle che si trovavano ai piani superiori, raggiungibili dopo un'elevata rampa di scale¹³, situazione che venne appunto modificata dove le stanze e i locali più ambiti (e quindi più costosi) divennero proprio i piani superiori degli hotel



Fig.1 Carl Spitzweg *Il povero poeta*, 1837 olio su tela, cm. 11,43 x 4,5, Milwaukee (Wisconsin), Museo Grohmann¹⁴

Le stanze più alte vennero ampliate e sistemate tanto da diventare le più care poiché da esse gli ospiti godevano di una vista migliore, essendo anche più distanti dai rumori della strada.

In alcuni edifici lussuosi, esisteva anche un ascensore separato sul retro per la servitù.

¹³ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power, Europe 1815-1914*, op. cit., p. 518

¹⁴ <https://artsandculture.google.com/asset/the-poor-poet/vwFhNoT3TtohTw>

Una significativa innovazione per l'uso degli ascensori fu l'introduzione dei pulsanti elettrici nel 1903, grazie ai quali erano gli stessi ospiti, che azionavano autonomamente l'ascensore, garantendo così fermate automatiche ad ogni piano.¹⁵

7.4 Gli hotel di lusso

L'hotel di lusso nacque ufficialmente intorno al 1850 con la costruzione dei Grand Hotel e dei Palace Hotel. Questi edifici, costruiti per lo più in stile inglese, erano muniti anche di 200 camere e di saloni immensi, come le hall.¹⁶

Tra gli hotel di lusso, sinonimo ancora oggi di prestigio e notorietà, si ricordano l'Hotel Savoy a Londra costruito nel 1889¹⁷, quindi l'Hotel Ritz a Parigi nel 1898¹⁸, oltre all'Hotel Carlton a Cannes nel 1913.¹⁹



Fig. 2 I bagni sul Promenade de la Croisette e l'Hôtel Carlton a Cannes²⁰

¹⁵ RICHARD EVANS, *The Pursuit of Power, Europe 1815-1914*, op. cit., p. 519

¹⁶ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 323

¹⁷ <https://www.thesavoylondon.com/history-heritage>

¹⁸ <https://www.ritzparis.com/about-ritz>

¹⁹ <https://carltoncannes.com/it/discover-experience/carlton-story/>

²⁰ <https://carltoncannes.com/it/discover-experience/carlton-story/>

7.4.1 *Gli hotel di lusso in Italia*

Nella penisola italiana, gli hotel ebbero una grande diffusione, anche grazie ad imprenditori stranieri; tra questi si ricorda anche l'attività dell'imprenditore Jean Kraft, esponente dell'omonima famiglia di albergatori di Berna che nel 1878 lavorò al Grand Hotel di Torino per poi trasferirsi a Roma nel 1880, dove diresse l'Hotel Quirinale. Nel 1883, tornò a Firenze dove acquistò prima l'Hotel Italia in piazza Ognissanti e poi nel 1897 l'Hotel Royal de la Paix che ampliò e si chiamerà poi Grand Hotel.

A Milano, le migliori strutture erano l'Hotel Riechmann che dal 1909 diventò italiano a tutti gli effetti e il Grand Hotel et de Milan, nel quale il compositore Giuseppe Verdi (1813-1901) visse fino alla morte.

La più importante impresa in Italia nel campo dell'*hotellerie* di lusso era all'epoca la Bucher & Durrer che, nel 1883, acquistò il Grand Hôtel Méditerranée nel quartiere Pegli a Genova, un edificio circondato da un vasto giardino nel quale venne subito costruito uno chalet su modello svizzero, pensato per gli ospiti ammalati di tisi per evitare avessero contatti con gli altri avventori. Successivamente, l'impresa affittò l'Hotel Minerva e acquistò l'Hotel Quirinale a Roma, e nel 1902 ristrutturò il Palace Hôtel di Milano.

Nonostante la divisione della società nel 1895, la direzione degli hotel rimase unitaria, dove i soci investirono anche in impianti elettrici e infrastrutture urbane, come ascensori, funicolari, linee tramviarie, giungendo persino a finanziare la realizzazione di trafori, come avvenuto a Genova.²¹

Vennero aperti hotel anche in località caratterizzate da una alta frequenza alberghiera, quali i centri termali, che attiravano milioni di turisti da tutto il mondo, come avvenuto per la stazione termale di Salsomaggiore (Parma), dove venne aperto nel 1901 il Grand Hotel des Thermes, una struttura realizzata con ben sette piani, munita di servizi peculiari, come un ufficio postale, una banca e una agenzia di viaggi.²²

Gli hotel di lusso possono essere considerati dei veri e propri motori di progresso. Ancora oggi questa tipologia di hotel è considerata il simbolo per eccellenza dell'accoglienza e del riposo: il loro compito è quello di far sentire l'ospite a casa e soddisfatto in tutte le sue necessità.

²¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, p. 157

²² *Ivi*, p. 187



Fig. 3 Georges Braque, *La Terrazza all'Hôtel Mistral*, 1907, olio su tela, cm. 81,3 x 61,3, New York, The Metropolitan Museum of Art²³

²³ <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/500389>

PARTE 3

CAPITOLO 1

IL MAR MEDITERRANEO

«Chiara marine di settembre! – Il mare, calmo e innocente come un fanciullo addormentato, si distendeva sotto un cielo angelico di perla. Talvolta appariva tutto verde, del fino e prezioso verde d'una malachite; e, sopra, le piccole vele rosse somigliavano fiammelle erranti. Talvolta appariva tutto azzurro, d'un azzurro intenso, quasi direi araldico, solcato di vene d'oro, come un lapislazzuli: e, sopra, le vele istoriate somigliavano una processione di stendardi e di gonfaloni e di pavesi cattolici.»

Gabriele D'Annunzio, *Il piacere*¹

1.1 La geografia del Mar Mediterraneo

Creatosi milioni di anni prima della nascita dell'uomo² e conosciuto con diversi nomi tra cui “Mare interno” o “Mare di mezzo”,³ il Mar Mediterraneo è stato la culla dove sono sorte e sviluppate le più antiche civiltà, come quella fenicia, greca e romana, per poi diventare teatro di conquista, guerre, soprattutto con il mondo arabo e musulmano, e di scambi commerciali delle repubbliche marittime⁴.

Nei secoli successivi, il Mediterraneo ha rivestito un ruolo cruciale e strategico nel mosaico degli scambi commerciali internazionali⁵, perdendo però tale dimensione a seguito della scoperta delle Americhe e quindi la nuova direzione del traffico marittimo commerciale, anche con l'Estremo Oriente,⁶ come ricorda Carlo Cipolla nel proprio testo “Vele e cannoni”.⁷

Ancora oggi, il Mar Mediterraneo rappresenta un punto di riferimento per tutti gli Stati dell'Europa.⁸

Dal punto di vista geografico, il Mar Mediterraneo si estende dallo Stretto di Gibilterra fino a Istanbul, l'antica Costantinopoli, in Turchia, dove si collega con il Mar Nero verso est. Le sue acque interessano le coste del Marocco, dell'Algeria, della Libia, della Tunisia e dell'Egitto per poi proseguire in Israele,

¹ GABRIELE D'ANNUNZIO, *Il piacere*, postfazione di Simona Micali, Giangiacomo Feltrinelli Editore, Milano, 2025, p. 139

² DAVID ABULAFIA, *The Great Sea*, op. cit., p. 21

³ *Ivi*, p. 9

⁴ *Ivi*, p. 4

⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 52

⁶ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea*, op. cit., p. 4

⁷ CARLO M. CIPOLLA, *Vele e cannoni*, Il mulino Editore, Bologna, 2016

⁸ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea*, op. cit., p. 4

Libano e Siria⁹, mentre nel lato nord si affacciano la Turchia, la Grecia, l'Albania, la Croazia, La Slovenia, l'Italia, la Francia e la Spagna, accogliendo Cipro e Malta.

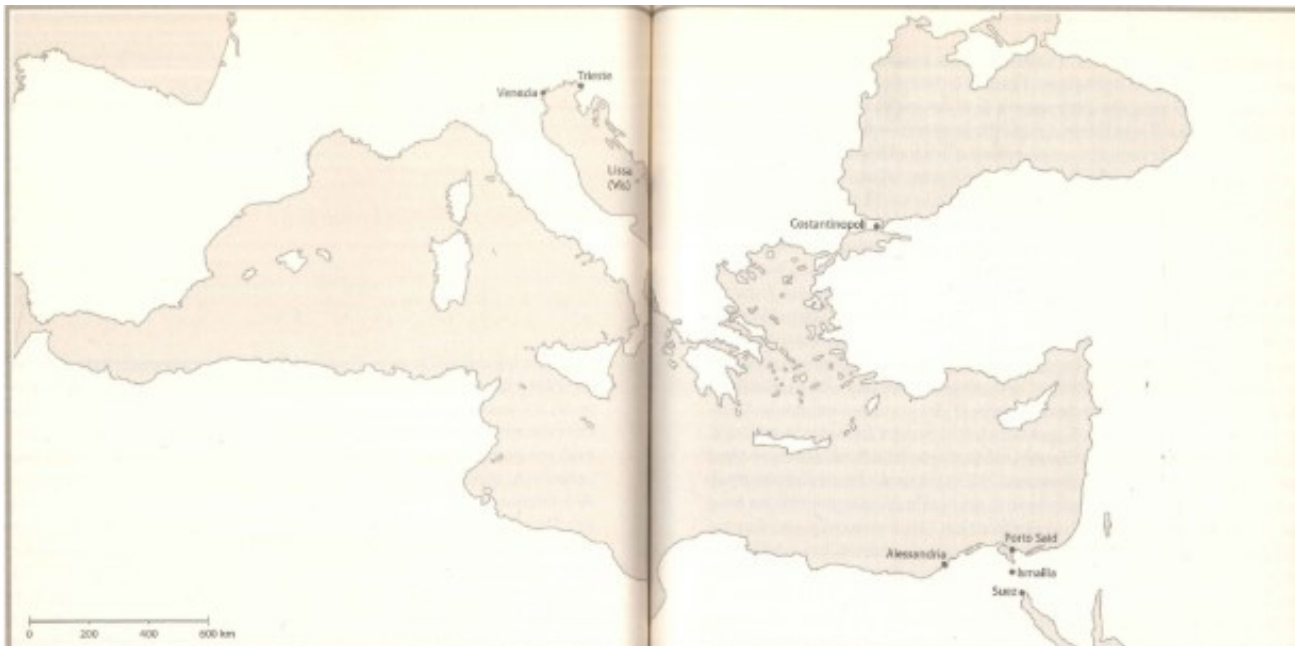


Fig. 1 Mappa del Mar Mediterraneo ¹⁰

1.2 Un interesse riscoperto

A seguito della riscoperta delle antiche civiltà egiziana e greca classica nel corso dell'Ottocento, i luoghi archeologici divennero oggetto di particolare interesse, per cui diversi operatori, come l'agenzia Cook, iniziarono a proporre pacchetti di viaggio con destinazione verso i diversi paesi, che si affacciano sul Mediterraneo, tra i quali, la Grecia e l'Italia, avviando così la moda della “passione del Sud” nella società inglese.¹¹

Sebbene il Mar Mediterraneo avesse visto una frequentazione più attiva nel XIX secolo, già dal secolo precedente il mare aveva stimolato l'interesse di pittori e scrittori del periodo romano, che, durante i loro soggiorni, ritraevano i suoi litorali e mostravano la bellezza dei luoghi mediterranei più caratteristici.¹²

⁹ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea*, op. cit., p. 9

¹⁰ Ivi, pp. 518-519

¹¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 52

¹² PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 114

1.3 Il bagno

All'inizio del Novecento, il bagno al mare era una delle attività preferite e alla moda dalla società. Uomini e donne si bagnavano insieme, indossando un apposito abito per coprirsi e proteggersi dal sole, oltre che per nuotare meglio: il costume da bagno.

Il turismo nella zona del Mediterraneo ha riscosso un grande successo perché i viaggiatori potevano divertirsi, riposarsi e anche curarsi. La salute è rimasta il motivo principale per il quale le persone soggiornavano lungo le coste mediterranee: si immergevano nelle calde acque per alleviare i dolori, dando così inizio alla “cultura del sole”, una cura che sfruttava i raggi del sole e la sabbia riscaldata.¹³

Anche gli stabilimenti balneari divennero così luoghi di attrazione, divertimento e sport.¹⁴

1.4 Gli ospizi marittimi

Se da un lato, oggi il mare viene associato a qualcosa di ludico e divertente, le località marittime iniziarono ad avere un ruolo importante anche nell'ambito della medicina, visto che furono aperti diversi ospizi marittimi, come ampliati nel corso del tempo grazie soprattutto alle attività di beneficenza.

I “clienti” di queste particolari strutture erano i bambini, affetti da malattie come la scrofola, il rachitismo e la tubercolosi, molto comuni e diffuse all'epoca.¹⁵ Gli ospizi (detti anche colonie, al pari di quelle montane) avevano anche uno scopo didattico ed educativo, oltre che curare e far divertire i bambini.

Con il tempo e la diffusione del turismo familiare, tali strutture e le connesse attività vennero meno, ma merita ricordare il Palazzo delle Muse a Viareggio (Lucca), originariamente aperto come un ospizio nel 1911, nel 1913 venne trasformato a tutti gli effetti in una colonia estiva per bambini malati, e che ancora oggi è una struttura operativa.

Sebbene si trattasse di una grande innovazione, soprattutto sul piano pedagogico, al tempo si diffuse uno strano sentimento di avversione verso questi edifici, poiché si cominciò ad associare le località balneari alle malattie, tanto che il comune di Viareggio proibì persino la presenza di bambini malati per le strade.¹⁶

¹³ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 115

¹⁴ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 172

¹⁵ *Ivi*, p. 180

¹⁶ *Ivi*, pp. 181-184

1.5 La Costa Azzurra e la Liguria

Alla fine del XX secolo, la Riviera francese e ligure divennero tra le destinazioni più frequentate in Europa, specie Ospedaletto, Bordighera e Sanremo in Italia e Nizza e Cannes in Francia¹⁷, rendendo famose queste località sul Mar Mediterraneo.

1.5.1 La Costa Azzurra

Il successo del Mediterraneo come meta turistica è dovuto a quella porzione di territorio, conosciuta con il nome di Riviera, chiamata così dagli inglesi, o Costa Azzurra, come viene indicata nella toponomastica dai francesi.¹⁸ Tra le città più famose della costa meridionale francese vicina all'Italia, si citano, partendo da Ovest, le località di Tolone, Hyères, Cannes, Antibes, Nizza, Monaco e Menton.

La Costa Azzurra dovette il suo successo, oltre che per la bellezza delle località, al fatto che si collocava nelle immediate vicinanze di città francesi già molto note, come Cannes e Monaco, che nella seconda metà dell'Ottocento erano facilmente raggiungibili grazie alla ferrovia Paris-Lyon-Méditerranée, prolungata fino al confine italiano.¹⁹

¹⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 177

¹⁸ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p. 73

¹⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 65



Fig. 2 Carta geografica della Costa Azzurra²⁰

Il clima confortevole e mite della zona attirò diverse personalità provenienti da tutto il mondo, dando così ulteriore prestigio alle località rivierasche; erano ospiti della *Cote d'Azur* alcuni regnanti europei, come il Re del Belgio Leopoldo II, che frequentava Saint-Jean-Cap-Ferrat, oltre a personaggi famosi, come lo scrittore Jules Verne, che costruì la propria villa a Cap d'Antibes. In seguito, anche alcuni artisti e scrittori, come Pablo Picasso e Pierre-Auguste Renoir, decisero di stabilirsi per un periodo in due località dell'immediato entroterra della Costa Azzurra, ovvero Cagnes e Vence.²¹

²⁰ https://it.wikipedia.org/wiki/File:C%C3%B4te_d'Azur_map.png

²¹ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., pp. 73-74



Fig. 3 Charles Conder, *Una vacanza a Mentone*, 1888, olio su tela, cm. 46.2 x 60.8, Adelaide, Art Gallery of South Australia²²

1.5.2 La Liguria

Al pari dello sviluppo turistico nella *Cote d'Azur*, anche la vicina Liguria fu interessata da un analogo fenomeno, coinvolgendo turisti da tutta Europa, come raccontato nel romanzo *Doctor Antonio*, scritto dal patriota ed esule italiano in Francia, Giovanni Ruffini (1807-1881), nel quale viene descritto per la prima volta il clima favorevole nel periodo invernale della Riviera Ligure.²³

Diversamente dalla Riviera Francese, la porzione della Liguria occidentale non prevedeva inizialmente strutture ospitali adeguate, presentando edifici dalle condizioni igieniche precarie. Non solo, la regione ligure era per lo più frequentata prevalentemente da persone ammalate, che cercavano la propria guarigione in un clima favorevole e tranquillo. Con il tempo, le cose e le persone interessate al turismo cambiarono.

Un ruolo notevole va riconosciuto agli *hivernants*, ovvero a coloro avevano scelto di trascorrere la stagione estiva in un posto diverso da quella invernale e che, nel corso degli anni, cominciarono a

²² <https://www.agsa.sa.gov.au/collection-publications/collection/works/a-holiday-at-mentone/23882/>

²³ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 65

trasformare i centri cittadini della Liguria in *Salons d'Europe*, ovvero in stazioni turistiche mondane con divertimenti e svaghi.

Di seguito, una tabella che riporta la crescita del numero di hotel e le ville private affittate a forestieri:

Anno	Quantità Hotel	Anno	Quantità Ville
1864	4	1855	1
1874	12	1864	20
1882	20	1874	44
1902	34	1882	160
		1902	234
		1911	361

Dal 1870, piccoli gruppi di residenti delle città di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera, tutte e tre località ubicate nella provincia di Imperia, decisero di creare apposite infrastrutture, come acquedotti e impianti fognari nuovi, garantendo così i servizi igienici, di spazzatura e di disinfezione delle strade.

Anche in Liguria vi fu un consistente turismo di origine britannica, per cui in breve tempo nacquero alberghi con denominazione all'inglese (come Hotel Bristol) e, addirittura, vennero istituite comunità di fede anglicana, dotate di chiese, con propri cimiteri e farmacie.

1.5.3 Il gioco d'azzardo

Un reale elemento di attrazione era anche rappresentato dagli eventi locali come feste, manifestazioni e attrazioni organizzate per attirare sempre nuovi turisti²⁴; accanto a tali iniziative, le località turistiche della Riviera presentano anche particolari locali, appositamente allestiti, nei quali veniva praticato il gioco d'azzardo²⁵ in deroga alle rigide normative vigenti che lo vietavano e sanzionavano: anche se considerato una vera e propria calamità per l'epoca, diverse case da gioco vennero aperte nelle località balneari, termali o di montagna in tutta la Liguria al pari di quanto era accaduto nella vicina Costa Azzurra.

Così scriveva Luigi Pirandello al riguardo:

²⁴ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 177

²⁵ *Ivi*, pp. 66-67

«Ora, sceso a Nizza, non ben risoluto ancora di ritornare a casa, girando per la città, m'era avvenuto di fermarmi innanzi a una grande bottega su l'Avenue de la Gare, che recava questa insegna a grosse lettere dorate: DEPOT DE ROULETTES DE PRECISION.

Ve n'erano esposte d'ogni dimensione, con altri attrezzi del giuoco e vari opuscoli che avevano sulla copertina il disegno della roulette.

Si sa che gl'infelici facilmente diventano superstiziosi, per quanto poi deridano l'altrui credulità e le speranze che a loro stessi la superstizione certe volte fa d'improvviso concepire e che non vengono mai a effetto, s'intende.»

Luigi Pirandello, *Il fu Mattia Pascal* ²⁶

1.6 La Penisola Italiana

Nel resto d'Italia, la cultura turistica si diffuse ampiamente, e fu considerata un simbolo virtuoso tra il passato e il presente, un'identità culturale convertita in modernità.²⁷

Il fenomeno interessò praticamente l'intero territorio nazionale, anche se l'unificazione del paese sotto la monarchia sabauda non era ancora compiuta, e quindi il turismo si diffuse in luoghi e città allora appartenenti ad altri Stati o diverse entità politiche autonome, interessando le zone più vicine al mare.

Le coste subirono importanti trasformazioni, venendo edificate con la realizzazione sovente di costruzioni spontanee e, talvolta, con la esecuzione di operazioni speculative, comportanti lottizzazioni con molteplici edifici e la erezione di villini lungo le zone costiere.

Nella seconda metà dell'Ottocento, alcune città costiere, come Livorno e Napoli, cominciarono a perdere interesse, mentre altre zone marittime come il Lido di Venezia, l'isola di Capri e Mondello (Palermo) iniziarono a farsi conoscere e avere un importante incremento del flusso turistico.²⁸

Un altro fattore che aiutò il turismo balneare in Italia era rappresentato dal miglioramento dei trasporti marittimi, come nel caso dell'Isola di Capri, resa facilmente raggiungibile.²⁹

²⁶ LUIGI PIRANDELLO, *Il fu Mattia Pascal*, introduzione di Matteo Veronesi, Foschi Editore, Forlì, 2018, p. 53

²⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, p. 162

²⁸ *Ivi*, p. 173

²⁹ *Ivi*, p. 178

1.6.1 Il litorale toscano

Di particolare intesse era il litorale Toscano che, peraltro, era da sempre stato un luogo frequentato, dove spiccava in primo luogo la cittadina di Viareggio, famosa per il clima festoso e ludico della località e per gli stabilimenti balneari di legno in palafitte sul mare. Erano anche diffuse sale per il ballo, il biliardo o per il caffè, che resero la città un simbolo dello stile liberty.³⁰

1.6.2 Il Lido di Venezia

Anche il lato della penisola che si affaccia sul mare Adriatico, è protagonista di importanti sviluppi nel settore turistico, divenendo attrattivo per i viaggiatori, potendo presentare una realtà impareggiabile quale era da sempre la città di Venezia.

Per ampliare la capacità alberghiera e superare le ristrettezze urbanistiche, nel 1906 il banchiere italo-polacco Giuseppe Toeplitz e l'imprenditore italiano Giuseppe Volpi fondarono la Compagnia Italiana Grandi Alberghi (CIGA) con lo scopo di finanziare gli hotel a Venezia per promuovere la città come meta turistica. La Compagnia costruì anche il famoso Excelsior Palace Hotel al Lido di Venezia, famoso per il suo stile ispirato al Medio Oriente. In poco tempo, grazie ad una clientela d'élite, diventò uno degli edifici più conosciuti in tutto il mondo. Grazie all'impegno della CIGA, il Lido divenne una meta elegante con gli alberghi e gli stabilimenti balneari a loro associati, famosi per le capanne in legno colorato a strisce bianche e azzurre.

Al veneziano Niccolò Spada si deve la costruzione di un giardino balneare, ossia un terreno, dove vennero piantati alberi e aiuole e quindi appositi spazi per permettere agli yacht e alle varie imbarcazioni di attraccare vicino a ville e alberghi sul Lido.³¹

1.6.3 La riviera romagnola: Rimini

Un modello alternativo e diverso rispetto a quello veneziano, dove operava un gruppo privato, è rappresentato da Rimini che dapprima era interessato da un turismo locale per poi divenire solo in un secondo momento una meta del turismo internazionale e di lusso.³² Infatti, all'inizio del Novecento, il cuore pulsante della città romagnola era rappresentato dall'agricoltura, anche se, talvolta, alcuni viaggiatori da Roma soggiornavano in questa città durante i loro pellegrinaggi e trasferimenti.

³⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., pp. 177-178

³¹ *Ivi*, pp. 174-175

³² PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 262

Così scriveva il filosofo francese Montesquieu riguardo la città:

«Rimini, bella città: vie larghe e ben tracciate; due belle piazze, molto grandi e alcuni monumenti antichi. La Chiesa di San Francesco è bellissima, magnifica.»

Sebbene fossero stati inaugurati lo Stabilimento Privilegiato di Bagni Marittimi a Rimini nel 1843 e un collegamento ferroviario con Milano nel 1861, Rimini non riuscì a promuovere il turismo marittimo al pari di Viareggio e Venezia, rimanendo caratterizzata da un turismo di massa, dato dalla tenuità dei costi dei servizi.³³

Inoltre, un altro elemento ostativo allo sviluppo alberghiero era rappresentato dall'elevato numero di villini, che figuravano essere una trentina nel 1882³⁴ per poi salire a 200 nel Novecento. Sarà solamente nel 1908, quando venne inaugurato il Grand Hotel, che cominciarono a soggiornare clienti internazionali, appartenenti ad un alto *status* sociale.³⁵

Rimini attraversò un periodo di rinascita durante la dittatura fascista in quanto sia lo stesso Benito Mussolini sia i gerarchi fascisti la scelsero come meta di vacanza, “aiutando” così la promozione della località.³⁶

1.6.4 Il Meridione

Così scriveva il filosofo francese Stendhal riguardo alla partenza per Napoli:

«Napoli: il primo giorno si va a dormire a Velletri, si attraversa il più bel bosco presso Ariccia. Da Roma si sarà andati a Castel Gandolfo, a Frascati e a Tivoli. Il secondo giorno si va a dormire a Terracina, dopo aver attraversato le paludi pontine. Il terzo giorno a Capua e a mezzogiorno del quarto si arriva a Napoli»³⁷

³³ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., pp. 262-263

³⁴ *Ivi*, p. 264

³⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 177

³⁶ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 267

³⁷ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 195



Fig. 4 Alfred William Hunt, *Baia di Napoli - Terra di fuoco ardente*, 1871, acquerello con tocchi di tempera su grafite, cm. 49.5 x 75.3, New York, The Metropolitan Museum of Art³⁸

A Napoli, la scelta degli alberghi era abbastanza difficile: tra gli hotel più ambiti, vi erano l'albergo dell'Universo, situato sopra il Caffè Italia e l'Hotel Santa Lucia. Tutti si affacciavano sul Vesuvio.

La costa napoletana offriva peraltro una località del tutto peculiare: i turisti erano infatti attratti dall'Isola di Ischia, la cui visita prevedeva un lungo e articolato viaggio: l'itinerario iniziava alle sette della mattina, arrivando a Casamicciola Terme, per poi alloggiare da un contadino in loco; poi si attraversava l'intera isola cavalcando un asino, per raggiungere la città di Forio ed alloggiare in una villa. Assieme a Ischia anche le altre isole di Capri e Procida conobbero un grande interesse turistico.

La città di Napoli nella tradizione rappresentava una sorta di capolinea del viaggio in Italia. Come scriveva il letterato francese Augustin-François Creuzé de Lesser: «L'Europa finisce a Napoli e vi finisce piuttosto male. La Calabria, la Sicilia e tutto il resto è Africa», definendo quelle regioni come delle «terre incognite».³⁹

³⁸ <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/341667>

³⁹ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., pp. 197-198

Il Meridione d'Italia comunque era oggetto di interesse degli intellettuali, tanto che lo stesso fu studiato per apprendere e conoscere le condizioni e la vita dell'intero paese.⁴⁰

Il Sud, ancora distante e difficile da raggiungere dalle altre parti d'Italia, era peraltro stato descritto nelle *Guide regionali illustrate* (le odierne "Guide verdi") stampate a partire dalla fine Ottocento dal Touring Club con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato. Gli articoli riportati avevano una funzione di "inchiesta", dove oltre ad analizzare le condizioni economiche e sociali e le infrastrutture presenti nel territorio, si raccontavano le potenzialità turistiche delle regioni meridionali.

Ad esempio, nella guida sulla Puglia nel 1900, la regione veniva descritta con paesaggi monotoni e piatti, povera di giacimenti minerari, oltre alle condizioni di vita difficili. La guida sollecitava comunque gli italiani a visitare la regione, per costruirsi una coscienza sullo Stato italiano.⁴¹

1.6.5 La Sicilia

La Sicilia è l'isola più grande del Mediterraneo, nonché terra di incontro di diverse civiltà, come, la greca, l'araba la normanna, ma, sebbene fosse già stata visitata dai tempi del Grand Tour, era ancora difficile da raggiungere. Era possibile solamente muoversi percorrendo le strade costiere, compiendo così il periplo dell'isola, per poi soffermarsi all'interno nei siti archeologici.

L'isola era anche conosciuta per le diverse contraddizioni che presentava: era descritta come un territorio chiuso e inospitale già dall'epoca dell'Illuminismo, tranne la città di Palermo, e che versava in difficoltà economiche, specie dopo l'Unità d'Italia.⁴²

Così scriveva il filosofo tedesco Johann Wolfgang von Goethe su Palermo:

«Nostra prima cura fu quella di studiare bene la città, assai facile da osservare superficialmente, ma difficile da conoscere; facile perché una strada lunga alcune miglia l'attraversa dalla parte inferiore a quella superiore, ossia dalla marina sino al monte, ed è a sua volta incrociata da un'altra pressappoco a metà, di modo che ciò che si trova su queste due linee è comodamente visibile; la città interna, al contrario, disorienta lo straniero che può dirigersi in tale labirinto solo con l'aiuto di una guida.»⁴³

⁴⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 162

⁴¹ *Ivi*, p. 163

⁴² ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., pp. 199-200

⁴³ *Ivi*, p. 201

1.7 La Grecia

Un elemento chiave del successo del Mar Mediterraneo non riguardava solamente il bagno, il clima o il gioco d'azzardo, ma anche la riscoperta culturale del mondo antico. Erano frequenti le visite da parte dei giovani del Grand Tour alle rovine di città come Roma, ai siti archeologici di Ercolano e Pompei o in Sicilia. In seguito, si poteva proseguire in Grecia.

Agli inizi dell'Ottocento, il popolo greco si trovava in conflitto con l'Impero Ottomano che al tempo dominava il suo territorio. Da questa situazione di oppressione nacque un'idea di una Grecia romantica ed eroica, soprattutto dovuta all'esperienza di Lord Byron, il poeta inglese che morì nel 1824 nella penisola greca.⁴⁴

La riscoperta delle culture antiche del Mar Egeo fu dovuta all'archeologo tedesco Heinrich Schliemann, che, ossessionato dalla ricerca della leggendaria città di Troia, decise di cercare il luogo della presunta città: lo trovò nel 1868.

Nel 1876, l'archeologo britannico Arthur Evans scoprì i resti antichi della città di Micene, resa famosa dalla "porta dei leoni" e dalla presunta tomba di Agamennone.⁴⁵ Nel 1898, sempre lo stesso archeologo inglese, riportò alla luce l'antico palazzo di Cnosso sull'isola di Creta: la Grecia poté diventare una vera e propria attrazione turistica, esibendo il proprio passato.⁴⁶

⁴⁴ DAVID ABULAFIA, *The Great Sea, op. cit.*, pp. 532-533

⁴⁵ *Ivi*, p. 534

⁴⁶ *Ivi*, p. 536



Fig. 5 Eleonora Duse e Giuseppe Primoli ad Atene, 1900⁴⁷

Così scriveva E.M. Forster:

«Le signorine Alan ci andarono, in Grecia, ma ci andarono sole. Loro soltanto, tra i personaggi di questo racconto, doppiarono il promontorio di Malea e solcheranno le acque del golfo di Egina. Loro soltanto visiteranno Atene e Delfi, ed entrambi i santuari del canto intellettuale-quello sull'Acropoli, circondato da mari azzurri, e quello sotto il Parnaso, dove nidificano le aquile e dove il cocchiere di ronzo conduce intrepido il suo cocchio verso l'infinito. Tremanti, ansiose, cariche di pane digestivo, le due signorine proseguirono poi per Costantinopoli, e finirono col fare davvero il giro del mondo.»

E.M. Forster, *Camera con vista*⁴⁸

⁴⁷ <https://www.digitouring.it/it/cerca/30688-eleonora-duse-e-giuseppe-primoli-ad-atene>

⁴⁸ EDWARD MORGAN FORSTER, *Camera con vista*, op. cit., p. 257

1.8. Una breve parentesi: i giochi olimpici

L'amore per la cultura e la storia greca influenzò e appassionò diversi intellettuali, tra cui il Barone Pierre de Coubertin, che, nel 1896 promosse la prima Olimpiade moderna, come omaggio alle Olimpiadi del passato, che si tenevano presso la città di Olimpia, il cui stadio era stato riportato alla luce dagli scavi archeologici.

L'idea di creare dei moderni giochi olimpici venne in mente al Barone quando stava presentando una conferenza sull'educazione fisica all'Università Sorbonne di Parigi nel 1892, dove pronunciò le esatte parole: «Bisogna internazionalizzare lo sport, bisogna organizzare dei nuovi Giochi Olimpici».

L'anno dopo, De Coubertin iniziò a cercare finanziamenti in tutto il mondo, creando così il Congresso del Ristabilimento dei giochi olimpici,⁴⁹ che fungerà da base di quello che diverrà il Comitato Olimpico organizzatore delle successive manifestazioni.

La primissima edizione delle olimpiadi moderne si tenne ad Atene nel 1896⁵⁰ e vi parteciparono in totale 13 Stati, di cui 10 europei (Austria, Bulgaria, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Ungheria, Svezia, Svizzera, Grecia e Germania), con l'aggiunta di Australia, Stati Uniti e Cile.⁵¹

Quella semplice competizione creata per omaggiare il passato divenne ben presto un fenomeno mondiale sia dal punto di vista sportivo, come turistico e attrattivo, e che influenzerà il XX secolo.

⁴⁹ STEFANO JACOMUZZI, GIORGIO VIBERTI, PAOLO VIBERTI, *Storia delle Olimpiadi: gli ultimi immortali*, Società Editrice Internazionale, Torino, 2012, pp. 7-8

⁵⁰ *Ivi*, p. 9

⁵¹ *Ivi*, p. 11

CAPITOLO 2

LE ALPI

«- Sono le Alpi Venete, uno dei vostri schizzi dell'anno scorso? –

-Sì...ma come fate ad indovinare tutto?-

Ella guardò ancora un poco il quadretto e poi si volse.

-Sapete che non ho una passione per i vostri quadri.-

-Lo so, e tuttavia la cosa mi sorprende sempre. In verità sono molto migliori di quelli di tanti altri.»

Henry James, *Ritratto di Signora*¹

Nell'Ottocento europeo, la natura era percepita sovente come un ostacolo, visto che le grandi catene montuose separavano gli stati gli uni dagli altri. Francia e Spagna erano divise dai Pirenei, mentre Austria, Francia, Germania, Italia e Svizzera erano separate dalle Alpi, mentre i Carpazi erano estesi per circa 1.500 km lungo la Polonia, la Romania, la Slovacchia, l'Ucraina e l'Ungheria.

Tra le montagne più alte, si ricordano: il *Pico de Aneto* nei Pirenei (3.404 m)², il Monte Bianco nelle Alpi (4.810 m)³ e il Gerlachovský štít (2.655 m) nei Carpazi.⁴

Le regioni montuose erano percepite ed intese come luoghi dalla natura incontaminata, dove in estate i pastori pascolavano le greggi mentre in inverno erano «esiliati» dal resto del mondo a causa della neve. Sebbene le cime delle montagne non superassero i 3.000 metri, anche gli Appennini che si sondano lungo la Penisola italiana erano considerati un ostacolo alle comunicazioni.⁵

¹ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 234

² https://it.wikipedia.org/wiki/Picco_d%27Aneto

³ <https://www.lovevda.it/it/scoprire/grandi-montagne>

⁴ [https://www.treccani.it/enciclopedia/carpazi_\(Enciclopedia-dei-ragazzi\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carpazi_(Enciclopedia-dei-ragazzi)/)

⁵ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 491

2.1 La geografia delle Alpi

Le Alpi rappresentano la catena montuosa più importante dell'Europa, dato che interessano un'area geografica che si estende per 1.100 chilometri, partendo dal Passo Tenda, vicino a Nizza, fino a raggiungere i sobborghi a sud-ovest di Vienna, attraversando le regioni della Savoia, del Piemonte, della Lombardia, del Triveneto, dell'Austria e della Svizzera.⁶

Il vocabolo «Alpi» ha un'origine impropria, sembra sia stato usato ricollegandosi al fatto che, allorquando i primi geografi avevano chiesto ai residenti i nomi delle varie vette, costoro avrebbero risposto semplicemente proferendo la parola «alpes», riferendosi quindi ai pascoli d'altura.

Le Alpi erano definite un luogo peculiare, dato che vi abitava una fauna e vi cresceva una flora uniche nel loro genere: per esempio, il camoscio e il gipeto, ancora oggi, popolano solamente questo territorio.⁷

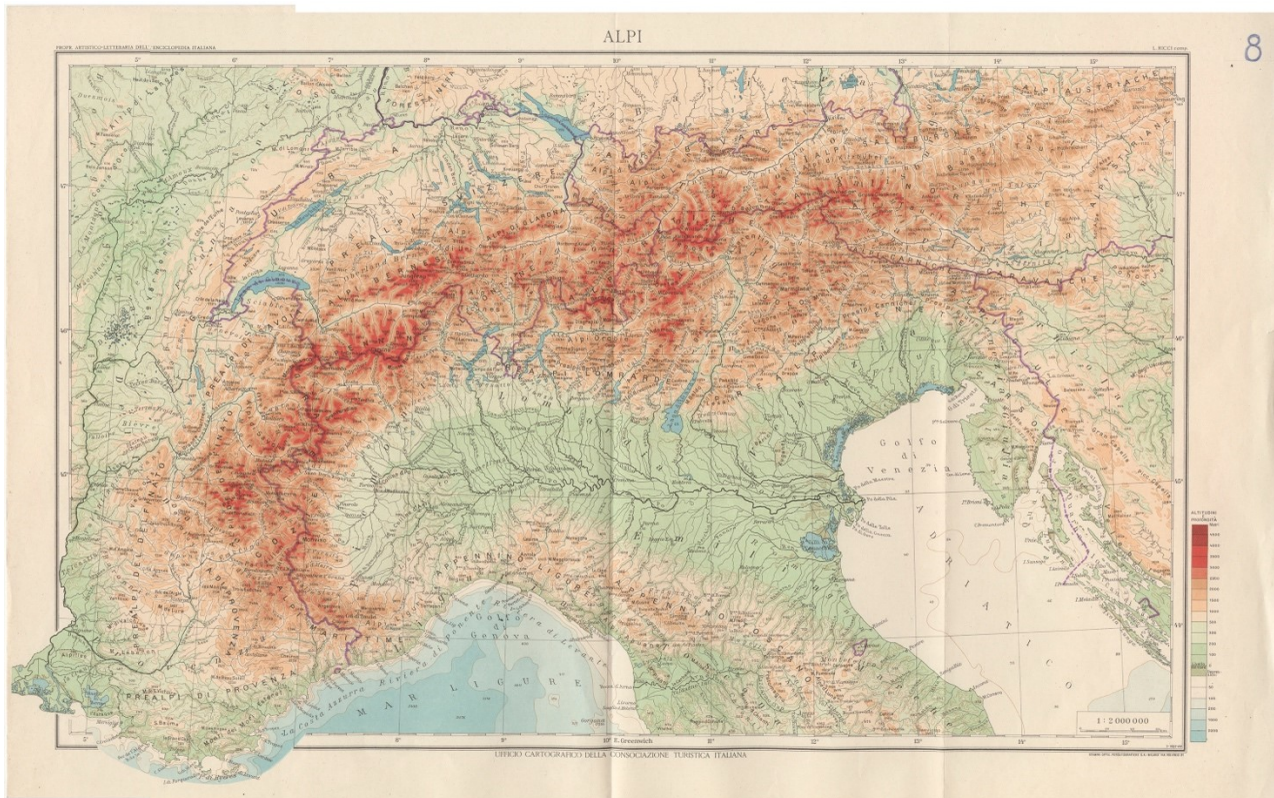


Fig. 1 Carta geografica delle Alpi, 1937, Milano, Touring Club Italiano⁸

⁶ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p. 9

⁷ *Ivi*, pp. 11-12

⁸ https://it.wikipedia.org/wiki/File:Map_Alpi_1937_-_Touring_Club_Italiano_CART-TRC-04.jpg

2.2 I primi scalatori

Essendo un crocevia della cultura francese, italiana e tedesca, le Alpi, specie quelle occidentali, possono essere definite come un'area cosmopolita, dato che già dal VI secolo a.C., vi era nata la cultura celtica di LaTène, il sito archeologico, collocato nell'omonimo villaggio sul Lago di Neuchâtel in Svizzera, scoperto nel 1857.⁹¹⁰

Dopo la firma del trattato di Utrecht nel 1713, le Alpi divennero una linea di confine fra stati diversi e per tale ragione vennero esplorate dai cartografi per motivi militari, in modo da poter tracciare materialmente i confini e apporre le frontiere. Nondimeno, per anni, i risultati di queste esplorazioni sarebbero rimasti nascosti negli Archivi di Stato.

I primi resoconti pubblici provenivano da naturalisti e scienziati, che esploravano le zone montuose per classificare i minerali e le piante¹¹, soffermandosi anche sui pericoli e le condizioni climatiche, che si potevano incontrare durante una spedizione.¹²

Con l'avvento delle guerre napoleoniche (1799-1815), la possibilità di visitare le Alpi fu interrotta¹³. Ciononostante, fu lo stesso Napoleone a costruire le strade per attraversare i principali passi alpini per migliorare il movimento delle merci e dei soldati.¹⁴

Le montagne e le valli iniziavano ad essere frequentate e percorse con obiettivi e scopi differenti, dall'esplorazione naturalistica allo stupore fino alla scalata delle vette, riservata ai turisti più audaci, che avevano un corpo allenato ed erano attrezzati con mappe e strumenti di arrampicata.

In questo modo, la montagna iniziava lentamente a forgiare una propria identità e personalità.¹⁵

2.3 L'età d'oro dell'alpinismo

La conquista delle Alpi iniziò ufficialmente nel 1787, con la prima scalata del Monte Bianco, al confine tra le Alpi francesi ed italiane. In seguito al successo dell'impresa, venne organizzata una volta all'anno una cordata.¹⁶

⁹ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., pp. 9-10

¹⁰ https://it.wikipedia.org/wiki/Cultura_di_La_T%C3%A8ne

¹¹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 20

¹² FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p. 92

¹³ *Ivi*, p. 80

¹⁴ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op.cit., p. 491

¹⁵ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 43

¹⁶ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p. 66

I primi visitatori delle Alpi erano sia scalatori esperti sia persone attratte dal paesaggio, rappresentando infatti l'ambiente di montagna una fuga dalle città industriali. Tuttavia, la conquista delle vette era anche considerata al contempo come una prova per mostrare il proprio coraggio ed impegno in questa sfida competitiva, volta alla conquista delle vette.¹⁷

L'età d'oro dell'alpinismo si colloca tra il 1854 e il 1865,¹⁸ con la conquista del Monte Wetterhorn in Svizzera da parte di Sir Alfred Wills (1828-1912) poi proprio nel 1854, giudice dell'Alta Corte di Giustizia inglese.¹⁹

Nessuno aveva mai osato di scalare il Monte Cervino, tra l'Italia e la Svizzera, poiché era considerato la più grande roccia del mondo, caduta in declino a causa dell'erosione nel corso dei secoli.²⁰

Trovandosi al confine tra la Svizzera e l'Italia, il Cervino poteva essere affrontato da entrambi direzioni: a nord, si poteva salire dal comune svizzero di Zermatt (una vera e propria sfida poiché il Monte Cervino, dal lato svizzero, non presentava nessun appiglio sulla parete), mentre la località turistica di Breuil-Cervinia offriva aveva maggiori possibilità di raggiungere la vetta dalla parte sud.²¹

¹⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., pp.40-41

¹⁸ ELENA DELL'AGNESE, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, UTET Università, Torino, 2018, p. 43

¹⁹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, op.cit., p. 491

²⁰ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p.192

²¹ *Ivi*, p.195



Fig. 2 Albert Bierstadt, *Alba sul Monte Cervino*, Dopo il 1875, olio su tela, cm. 148.6 x 108.3, New York, The Metropolitan Museum of Art²²

L'alpinista inglese Edward Whymper (1840-1911) guidò la prima scalata al Cervino: l'impresa riuscì, ma nell'impresa morirono quattro persone.²³

Nel 1885, con la scalata de La Meije, una montagna nel Massiccio des Écrins in Francia, finì la conquista delle alpi.²⁴

2.4 Il contributo degli scalatori inglesi

In seguito al Congresso di Vienna, furono proprio gli inglesi i primi protagonisti delle scalate delle Alpi, spinti dall'ambizione di dimostrare la propria superiorità, sia sui loro connazionali, sia sugli altri europei. Peraltro, i resoconti locali riportavano che i britannici avevano dei comportamenti strani.

²² <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/10158>

²³ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 491

²⁴ <https://it.wikipedia.org/wiki/Meije>

Così scrisse un visitatore di Chamonix nel 1825:

«Ci è stata fatta la descrizione di un animale piuttosto diffuso in queste regioni montuose, non un camoscio o un gipeto, ma un dandy delle Alpi. Esso è terribilmente ben equipaggiato per imprese audaci e disperate, con cintura, piccozza e farsetto finemente ricamato, costume questo ammirevolmente adatto a suscitare terrore nelle signore e giustificato dalla ragionevole preoccupazione di dover affrontare durante la giornata qualche formidabile mucchietto di terra o rivolo d'acqua, prima di tornare a sedere a capotavola tra panini e burro per il tè della sera».

Gli inglesi, soprattutto quelli di alta estrazione sociale, venivano considerati gli unici che potevano apprezzare le Alpi. Il pittore inglese William Brockedon raccontò che, quando sentì, vicino al suo tavolo, una famiglia parlare con l'accento *cockney*, non credeva che una "volgarità" del genere fosse arrivata sul Gran San Bernardo.

Dall'altro canto, tutti gli europei vedevano gli inglesi come altezzosi e maleducati, soprattutto i *dandy* e i *milord*. Per questo, erano conosciuti come "turisti del sì e del no".²⁵

Come indicato sopra, furono comunque gli inglesi i primi conquistatori delle più alte vette alpine.

2.5 I motivi della scalata

Per distinguersi dalla clientela *middle class* di Thomas Cook e per cercare di elevarsi a un modello fatto di raffinatezza aristocratica e di mascolinità, gli inglesi cominciano a cercare destinazioni diverse, che offrivano nuove attrazioni turistiche.

Secondo lo storico francese Jules Michelet, la passione per la montagna era legata all'apprezzamento del sublime e alla sua potenza suggestiva, che rispondeva alle emozioni e stimoli del cervello umano: tale teoria si collegava perfettamente al romanticismo, che elogiava l'uso delle proprie abilità e coraggio, soprattutto durante una scalata, divenuta un'esperienza tra l'esplorazione e il turismo.

La pratica dello scalare divenne così una metafora della mascolinità, pressata soprattutto dalla competizione internazionale e nel dimostrare la propria superiorità, specie quella britannica che trasforma pratiche come la caccia grossa, la conquista coloniale e l'alpinismo quasi come un mezzo per esaltare il massimo, raggiungendo livelli quasi religiosi.²⁶

²⁵ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., pp. 102-103

²⁶ ELENA DELL'AGNESE, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, op. cit., p. 43

D'altro lato, la “scalatura” attirò anche l'attenzione di alcuni intellettuali, come il celebre geografo inglese Halford Mackinder, il futuro rettore della London School of Economics, che, nel 1899 avrebbe compiuto la salita del Monte Kenya, allora considerata come una macchia bianca sulla cartina.²⁷

Così scriveva un uomo che era salito da Zermatt alla Stazione di Riffelberg:

«Non so descrivere bene ciò che ho provato, ma so di averlo provato in modo vivido e intenso. Seduti lì, praticamente in mezzo al cielo, sulla cornice liscia e calda della nostra roccia [...], sotto a un cielo del blu più intenso, senza nuvole o punteggiato qua e là da quelle nuvole aeree e trasparenti che non fanno altro che aumentarne la profondità [...], ci sembrava che non esistesse altro umore mentale che una serenità squisita eppure allegra, una specie di deliziosa astrazione ovvero assorbimento delle nostre facoltà in una grandiosa, vaga eppure lussureggiante percezione della Bellezza e dell'Amore. In un altro momento – anzi, sembrava quasi nello stesso momento, tanto rapido era l'alternarsi degli stati d'animo – l'immensa vastità dello scenario [...], il silenzio assoluto e l'assenza di qualsiasi indicazione di vita e di esseri animati [...] suscitavano un atteggiamento mentale completamente diverso: solenne, timorato, malinconico.

Quando permise alla sua mente di abbandonarsi all'immaginazione, le cime divennero «un terribile cerchio di sfingi titaniche».

Al contrario degli inglesi, non tutti apprezzavano il fascino delle Alpi. È il caso del famoso scrittore francese Alexandre Dumas, che decise di soggiornare a Balmat nel 1832. Il suo soggiorno si rivelò essere surreale: raccontò di aver mangiato una marmotta arrostita, fuggì da un albergo allagato e si ritrovò coinvolto in un incendio in un altro albergo. Partecipò persino ad un processo dove gli imputati furono degli orsi e fece da testimone ad un duello tra un inglese e un francese.²⁸

2.6 Le Alpi Orientali

Solitamente, quando pensiamo alla parola “Italia”, la nostra mente ci riconduce subito all'arte in generale (pittura e scultura), alla storia e alle coste, ma raramente alle montagne, visto che l'alpinismo viene associato alle montagne savoiarde, svizzere, tirolesi e valdostane. Infatti, la prima regione italiana ad aver registrato una grande affluenza nell'escursionismo fu il territorio della Val d'Aosta, agevole un collegamento con la Francia e la Svizzera.²⁹

²⁷ ELENA DELL'AGNESE, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, op. cit., p. 43

²⁸ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., pp. 112-113

²⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 56

Invero, la parte orientale delle Alpi della penisola italiana non era stata ancora oggetto di grandi imprese. Si dovranno aspettare gli anni Sessanta dell'Ottocento per le esplorazioni dell'*Österreichischer Alpenverein* (Associazione Alpinistica Austriaca) e dal *Deutscher Alpenverein* (Associazione Alpinistica Tedesca): nonostante fossero esplorazioni di carattere scientifico, offrono comunque una serie di consigli e servizi riconducibili, utili per la pianificazione di un soggiorno.

Prima della sua annessione all'Italia nel 1918, il Trentino-Alto Adige era considerato una terra di transito, ricca di locande per i viaggiatori.³⁰ I fattori più importanti, che promossero lo sviluppo turistico nelle Alpi Orientali furono: la letteratura medica, che promosse le località termali della regione come Merano, Arco e Levico, oggi in Trentino- Alto Adige e Ischl, oggi in Austria; i frequenti soggiorni dell'Imperatrice Elisabetta di Baviera a Merano; l'investimento di capitali stranieri nell'imprenditoria locale; la consapevolezza delle crescenti opportunità ricavate dal turismo.³¹

Tra le cittadine più importanti nelle Alpi Orientali, spicca Cortina d'Ampezzo, in Veneto.

Originalmente una città di confine, nel corso degli anni, grazie alla costruzione della strada "Alemagna", inizierà ad essere spesso citata dagli alpinisti e viaggiatori inglesi,³² in seguito alla scalata del Monte Pelmo da parte del fondatore del Club Alpino inglese, John Ball.

Nel 1878, venne costruito il primo albergo per i turisti d'élite. Nel 1900, vennero edificati 15 alberghi, che sarebbero arrivati a 27 nel 1914.

Al 1886, venne fatto risalire la fondazione del primo rifugio alpino sulla Tofana.

A differenza delle altre località, Cortina era frequentata solamente nella stagione estiva. Solamente nel corso degli anni divenne anche una meta per lo sport invernale, visto nel 1900 si tenne la prima gara di scii italiana.³³

2.7 Il successo della montagna

Dopo il 1827, le Alpi divennero una meta turistica in seguito al miglioramento delle strade e delle infrastrutture come le ferrovie. Grazie ad esse, migliaia di britannici iniziarono a viaggiare per ammirare non solo la Svizzera, ma anche le zone della Francia, del Piemonte e della Savoia, dove ammiravano la bellezza delle montagne, i ghiacciai e i panorami: inoltre, cercavano anche la firma di

³⁰ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., pp. 287-288

³¹ *Ivi*, p. 290

³² *Ivi*, p. 257

³³ *Ivi*, pp. 258-259

Lord Byron sulle pareti delle montagne oppure tentavano di rubare una autografia di personaggi famosi dai registri degli alberghi.

Le Alpi vennero trasformate in una colonia inglese d'oltremare perché il viaggio aveva anche uno scopo termale: per questa ragione, a Ginevra, gli alberghi più lussuosi proponevano un menu alla carta all'una e altri due alle cinque alle otto per gli inglesi.

L'attività di cui andavano più fieri i britannici era l'escursione. Come venne riportato, avevano l'abitudine di portare uno zaino leggero, al cui interno vi era un cambio di vestiti leggeri e pacchi di saponette Windsor.³⁴

Esponenti della classe borghese, come avvocati, ecclesiastici e medici iniziarono a spendere somme importanti per fare una vacanza di sei settimane presso le Alpi e compiere allo stesso tempo delle esplorazioni. Essi raggiungevano il Monte Bianco da Parigi tramite la ferrovia in 24 ore e poi la Svizzera in meno di 56 ore.

Si racconta che era un evento ricorrente, alla stazione di London Bridge a Londra, avvistare gruppi di viaggiatori di ritorno dalle Alpi, che discutevano su svariati argomenti, come le scalate e i servizi francesi.³⁵

2.8 I servizi

2.8.1 Le funivie e i treni

Negli anni Settanta dell'Ottocento, le località alpine divennero una destinazione affollatissima e quasi obbligata, essendo una tappa di sosta per le persone, che si dirigevano in Italia.³⁶

In quegli anni si fece avanti l'idea di accedere alle quote più elevate ricorrendo a mezzi di trasporto meccanici, in grado di portare in alto non solo alpinisti e scalatori, ma anche chi volesse avvicinarsi allo spettacolo alpino.

Negli anni Novanta, cominciarono i lavori per la realizzazione di una funivia che collegava Grindelwad con Jungfrauoch, due località svizzere, a loro volta inserite nel sistema ferroviario svizzero. Successivamente, questi progetti vennero attivati anche per altre località alpine, ai quali susseguirono polemiche e proteste.

³⁴ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., pp. 111-112

³⁵ *Ivi*, p. 164

³⁶ *Ivi*, p. 293

2.8.2 I sanatori

Le ferrovie non solo erano piene di turisti avventurosi, ma anche di “morti viventi”. In quegli anni in Europa, era particolarmente diffusa la malattia della tubercolosi e, per curarsi, la maggior parte degli ammalati andava in Egitto, per via dell’effetto salutare dell’aria secca nordafricana.

Il medico svizzero Alexander Spengler, dopo essersi trasferito a Davos, un villaggio svizzero, scoprì che, in quel luogo, la tubercolosi era un fenomeno assai raro, in ragione della bassa pressione atmosferica.³⁷

Le Alpi si riempirono così di sanatori e ospizi di cura, non molto diversi dagli alberghi, che proponevano ottima cucina, concerti, rappresentazioni teatrali e anche procedure chirurgiche come lo pneumotorace artificiale (processo in cui i polmoni vengono collassati per farli riposare).³⁸

I migliori sanatori d’Europa si trovavano nelle località di Château d’Oex, Leysin, Montana e Sierre.

Seguendo il modello svizzero, anche l’Italia promosse la costruzione di propri sanatori ma, a differenza di quelli della Confederazione Elvetica, la fruizione di tali strutture era aperta anche alle classi sociali medie e meno abbienti. Il primo sanatorio venne aperto a Sondalo, in provincia di Sondrio, nel 1902, con il nome di «La Pineta di Sortenna», seguito da Prasomaso e Ornago in Lombardia e Geribido in Piemonte.³⁹

Per distinguere gli hotel destinati agli ammalati e quelli «sani», le guide tedesche, come la Baedeker, cominciarono a segnarli come *Keine Lungenkranken*.⁴⁰

2.8.3 Gli sport

Durante la fase di trasformazione dello spazio alpino a fini turistici, si diffuse anche la pratica dello scii, usato nell’Europa Settentrionale, come mezzo di locomozione, per poi divenire oggetto di pratica sportiva in Norvegia e Svezia.⁴¹ Infatti, furono gli studenti di quei paesi a presentare lo scii nelle

³⁷ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., pp. 320-321

³⁸ *Ivi*, p. 322

³⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., pp. 192-193

⁴⁰ *Ivi*, p. 194

⁴¹ ELENA DELL’AGNESE, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, op. cit., p. 74

università tedesche⁴² e all'agente di viaggio britannico Henry Lunn (sopranominato come «Cook dei climi freddi»)⁴³.

Se in questi paesi, lo scii si sviluppò già dall'inizio dell'Ottocento, sulle Alpi arrivò in ritardo. Fu il viaggiatore Edoardo Martinori che, nel 1886, portò un paio di scii al CAI come souvenir da un viaggio in Lapponia. Anni dopo, nel 1901, venne fondato lo Ski Club Torino, rendendo così lo sci a tutti gli effetti uno sport invernale.⁴⁴

Lo scii era uno sport riservato all'élite ed aveva delle regole ferree, come la frequentazione dell'università.⁴⁵

La pratica dello sci venne utilizzata dalle riviste di marketing per promuovere i territori alpini, richiamando i valori di bellezza, coraggio, immensità e impegno fisico.⁴⁶

Altri sport invernali introdotti furono il *curling*, l'hockey sul ghiaccio e il tennis sul ghiaccio.⁴⁷

Se in Austria e Svizzera, la moda dello scii si diffuse subito, in Francia e in Italia l'iniziativa fu più lenta, poiché non era ancora considerata una grande attività sportiva.⁴⁸

2.9 Una nuova meta turistica

Con la seguente “turistificazione” della montagna, scomparì per sempre l'immagine della sua natura pericolosa e selvaggia, assumendo così un ruolo ludico e di riposo, come già avvenuto nel caso del Mar Mediterraneo e diventando una vera e propria fonte economica e finanziaria dei territori alpini.

Nel 1912, in Svizzera vi erano 12.640 alberghi, locande e pensioni, con 384.744 posti letto, nei quali lavorano 43.136 persone.

Ciò nonostante, molti vedevano il turismo come un'influenza negativa a causa di un probabile danno nei valori tradizionali.⁴⁹

⁴² RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 493

⁴³ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p.324

⁴⁴ ELENA DELL'AGNESE, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, op. cit., p. 74

⁴⁵ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p.324

⁴⁶ ELENA DELL'AGNESE, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, op. cit., p. 74

⁴⁷ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p.324

⁴⁸ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 194

⁴⁹ FERGUS FLEMING, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, op. cit., p. 325

Per effetto della Prima Guerra Mondiale, il turismo alpino diminuirà drasticamente, tanto che svariati hotel sulle Alpi vennero distrutti o riconvertiti come strutture o basi militari.⁵⁰

Se le Alpi sono descritte come un ambiente principalmente indirizzato verso lo sport e la cura, le città, invece, rimanevano un punto di riferimento per lo svago e la cultura.

⁵⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia, op. cit.*, p. 195

CAPITOLO 3

LA FRANCIA

Il XIX secolo è ricordato per la trasformazione della città grazie all'industrializzazione, che riuscì a prevalere sul settore della produzione agricola, apportando nuova ricchezza. Questi cambiamenti portarono al rinnovo delle città, partendo dagli edifici e dalle strade, per cui vennero introdotte misure apposite per prevenire i pericoli in città, come il rafforzamento degli argini per proteggersi dalle alluvioni,¹ gli idranti, come seguiti dai primi collegamenti telefonici per facilitare i lavori dei vigili del fuoco.²

Le città di Parigi e di Londra furono le città emblematiche che per prime attuarono questo cambiamento.

Parigi era non solo la capitale e il centro amministrativo di un paese molto esteso, ma era anche una delle principali mete turistiche francesi.

3.1 Breve storia della Terza Repubblica

Parigi era quindi la capitale della Francia, la sede dei governi reali e repubblicani che si erano succeduti dalla fine del Settecento in avanti, ma è con la seconda metà dell'Ottocento che Parigi ha assunto una dimensione ed una importanza tale, dal punto di vista turistico, da poterla considerare come una capitale del Mondo.

Fu un periodo molto particolare quello dal 1850 in avanti, che vide il governo dell'imperatore Napoleone III. Invero, a seguito della sconfitta delle armate francesi, battute a Sedan nel luglio del 1870 dall'esercito prussiano, l'imperatore fu catturato, con la contestuale caduta dell'Impero, evento che determinò la coeva nascita della «Terza Repubblica».

Nella capitale francese, a seguito della sconfitta, i cittadini istituirono una forma repubblicana provvisoria (la *Commune de Paris*), che riuscì a resistere all'esercito prussiano,³ ma si trattò di un esperimento che durò poco perché, a causa della fame e dei continui bombardamenti, poco dopo la neo-repubblica dovette arrendersi, firmando così il 28 gennaio 1871 l'armistizio con l'Impero tedesco a seguito del quale furono concessi ai tedeschi i territori dell'Alsazia e Lorena.

¹ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., p. 497

² *Ivi*, p. 503

³ VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica*, Neri Pozza Editore, Vicenza, 2022, p. 212

Quel giorno segnò l'inizio della Terza Repubblica,⁴ un importante periodo per la Francia, definito da molti storici come *Belle Époque*, descritta come un'epoca ricca di innovazioni, dove tra questi, assunsero un rilievo primario il cinema e i trasporti. La *Ville Lumière*, come era definita Parigi, divenne anche un punto di riferimento per tutti gli intellettuali del mondo⁵, tra questi, si ricordano i pittori Claude Monet, Paul Gauguin, Pablo Picasso, Paul Signac e Vincent Van Gogh.⁶

3.1.1 L'urbanizzazione

I lavori di urbanizzazione, eseguiti tra il 1850 e il 1870 per volere di Napoleone III,⁷ ridisegnarono completamente la planimetria della città, aggiungendo nuove vie, ampie e larghe, come i boulevard Hausmann e Saint-Germain⁸ e quindi importanti edifici come la Basilica del Sacro Cuore.⁹

Così scriveva Bram Stoker:

«La Parigi del 1850 non era per niente uguale alla Parigi odierna, e chi oggi ammira la metropoli di Napoleone e del barone Haussmann fatica a rendersi conto di come stavano le cose quarantacinque anni fa.

Tuttavia, tra le cose che non sono cambiate ci sono le aree in cui vengono accumulati il rifiuto. Il pattume è pattume in tutto il mondo e in ogni epoca, le somiglianze delle famiglie tra le varie discariche sono notevoli. Pertanto, il viaggiatore e che visiti paraggi di Montrouge può tornare con la fantasia senza la minima difficoltà all'anno 1850.»

Bram Stoker, *Il funerale dei ratti* ¹⁰

3.1.2 La Tour Eiffel

La Tour Eiffel diventò il simbolo indiscusso della città, essendo costruita nel 1889, in occasione dell'Esposizione Universale e a cento anni dalla Rivoluzione Francese.¹¹

Per realizzare l'opera, che avrebbe dovuto avere una permanenza limitata, il governo si servì dell'aiuto dell'ingegnere e imprenditore francese Gustave Eiffel e della sua ditta, la *Compagnie des*

⁴ VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica*, op. cit., pp. 212-213

⁵ MAX HASTINGS, *Catastrofe 1914: l'Europa in guerra*, R. Serrai (trad.), Neri Pozza Editore, Vicenza, 2014, p. 60

⁶ VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica*, op. cit., p. 63

⁷ *Ivi*, p. 244

⁸ *Ivi*, p. 254

⁹ *Ivi*, p. 55

¹⁰ BRAM STOKER, *Il funerale dei ratti* in *Il Creatore delle Ombre e altri racconti macabri*, G. Carlotti (trad.), Feltrinelli, Milano, 2024, p. 108

¹¹ VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica*, op. cit., p. 307

*Etablissements Eiffel*¹², che aveva già contribuito alla costruzione della Statua della Libertà a New York nel 1879.¹³



Fig. 1 Claude Monet, *La Rue Montorgueil, a Parigi. Festa del 20 giugno 1878*, 1878, olio su tela, cm. 81 x 50, Parigi, Musée d'Orsay¹⁴

Lo scrittore Edmond De Goncourt descrisse la Tour Eiffel come «un faro abbandonato sulla terra da una generazione scomparsa, da una generazione di giganti»¹⁵, mentre al contrario lo scrittore Guy de Maupassant, essendo praticamente visibile da ogni parte città, la detestò talmente, tanto da lasciare Parigi.¹⁶

¹² VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica, op. cit.*, p. 307

¹³ *Ivi*, p. 312

¹⁴ <https://www.musee-orsay.fr/it/opere/la-rue-montorgueil-paris-fete-du-30-juin-1878-10896>

¹⁵ VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica, op. cit.*, p. 307

¹⁶ *Ivi*, p. 317

Con la sua altezza di 300 metri, la Tour Eiffel fu per anni l'edificio più alto del mondo, fino alla costruzione dell'Empire State Building, a New York, nel 1930¹⁷, divenendo una delle principali attrazioni della Francia.

3.1.3 Le Olimpiadi

Nonostante il successo della prima Olimpiade, nessun membro del neo-comitato olimpico decise di organizzare un'altra edizione dei giochi in Grecia, in quanto il paese era al tempo in guerra contro la Turchia.

Fu lo stesso Barone De Coubertin a scegliere la capitale della Francia come sede della seconda Olimpiade, coincidente con l'anno 1900, l'inizio del nuovo secolo.

Se le prime Olimpiadi ebbero una durata di pochi giorni, quelle parigine ebbero una durata notevole; infatti, iniziarono il 28 maggio e terminarono il 28 ottobre. L'organizzazione incontrò particolari difficoltà nella scelta degli sport da includere nel tabellone, per cui vennero introdotti nuovi sport come il canottaggio e l'equitazione, venendo scartati alcuni sport di squadra, come il calcio. In questa edizione, non furono distribuite le medaglie che, infatti furono consegnate solo due anni dopo e, per la prima volta, parteciparono atleti professionisti.¹⁸

Nonostante il successo dell'edizione, De Coubertin non fu soddisfatto dell'evento, tanto da commentare: «Molta buona volontà, risultati interessanti, ma niente assolutamente di olimpico».¹⁹

3.2 La Normandia

I turisti certamente visitarono la Francia soffermandosi sulla Costa Azzurra, ma non disdegnarono anche il Nord della Francia, facilmente raggiungibile da Parigi.

Ispirandosi al modello inglese di Brighton e allo stile parigino, la costa della Normandia rivolta verso la costa britannica e che si affaccia sulla Manica, vennero costruite apposite stazioni balneari, con grandi strutture alberghiere²⁰. Il modello edilizio era rappresentato dalla cittadina di Dieppe, costruita

¹⁷ VITTORIO DEL TUFO, *Parigi magica*, op. cit., pp. 317-318

¹⁸ STEFANO JACOMUZZI, GIORGIO VIBERTI, PAOLO VIBERTI, *Storia delle Olimpiadi: gli ultimi immortali*, op. cit., pp. 18-19

¹⁹ *Ivi*, p. 23

²⁰ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p. 81

sul lungomare e munita di una terrazza panoramica, un giardino all'inglese e servizi per la spiaggia, come le tende.²¹

Successivamente, apriranno verranno create nuove stazioni balneari anche a Trouville e Sainte-Adresse, la cui fama è dovuta non solo alla frequentazione di nobili come la duchessa di Berry, ma anche di pittori che ritrarranno il fascino delle località in innumerevoli tele.²²



Fig. 2 Claude Monet, *L'Hôtel des Roches Noires a Trouville*, 1870, olio su tela, cm. 81 x 50
Parigi, Musée d'Orsay²³

²¹ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 110

²² MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p. 81

²³ <https://www.musee-orsay.fr/fr/oeuvres/hotel-des-roches-noires-trouville-716>

La frequentazione di turisti nelle coste del Nord permise anche alle città di rinnovarsi architettonicamente, come nel caso di Deauville, poi ricostruita su pianta rettangolare.

Il turismo interessò anche la costa bretone del Nord, dove vennero apportate migliorie alle cittadine di Saint-Malo e Dinard, grazie soprattutto all'aiuto di imprenditori inglesi, magnati della stampa e nobili britannici.²⁴

3.3 I Pirenei

Mentre le Alpi vennero scalate e conquistate dagli alpinisti di vari paesi, anche il gruppo montuoso che separa a Sud la Francia dalla Spagna, i Pirenei, iniziarono ad assumere un certo interesse turistico.

La conquista ascensionale dei Pirenei iniziò nel 1812, con la scalata del Mont-Perdu da parte dell'alsaziano Ramond de Carbonnières, per poi essere seguita dal Pico de Aneto, da parte del colonello russo Petr Aleksandrovič Čichačëv nel 1817.

Così scriveva Alfred Tennyson al ritorno all'Oberland, in Svizzera:

«Le grandi montagne mi hanno deluso. I Pirenei sono molto più omerici delle Alpi.»

A differenza delle Alpi, i Pirenei ospitavano anche numerose sedi termali e paesaggi naturali, come la località di Gavarnie, divenuta famosa.

L'area pirenaica fu poi interessata da un turismo peculiare, quello del pellegrinaggio religioso. Infatti, a seguito alla dichiarata apparizione della Vergine nella località di Lourdes nel 1858, l'escursionismo dei Pirenei venne associato al turismo religioso. Ancora oggi, Lourdes è uno dei percorsi di pellegrinaggio più famosi e frequentati al mondo.²⁵

²⁴ MARC BOYER, *L'invention du tourisme, op. cit.*, p. 86

²⁵ *Ivi*, pp. 68-69

CAPITOLO 4

IL REGNO UNITO

4.1 Il contesto storico

Nel 1837, salì al trono la Regina Vittoria e il suo regno, durato 63 anni, venne chiamato “Epoca vittoriana”. È stato un periodo lungo, caratterizzato da contrasti e trasformazioni, che interessarono in primo luogo la città di Londra, non solo capitale del Regno Unito, ma anche del vasto impero coloniale.¹

È a questa città che si ritiene di fare riferimento.

4.2 Viaggiare in Regno Unito

Con lo sviluppo dei trasporti, nel corso dell'Ottocento, le grandi strade vennero rese perfettamente percorribili per le carrozze. L'aumento di alberghi e di luoghi di ristoro sulla strada resero il viaggio semplice e veloce, perfettamente adatto per ogni esigenza.

Sei i ricchi circolavano con vetture di loro proprietà, al contrario, le classi meno abbienti usufruivano dei mezzi pubblici, che procedevano più lentamente. Tra essi, si ricorda il *coach*, traducibile in italiano come “diligenza”, al cui interno potevano sedersi tra le quattro e cinque persone, mentre i bagagli venivano messi su dei cassoni dietro al mezzo.² Se qualcuno avesse voluto sedersi vicino al cocchiere, avrebbe dovuto pagare un supplemento in più e, soprattutto, amare i cavalli.

Tuttavia, i viaggi non erano comodi, specie in condizioni metereologiche avverse come la grandine, la pioggia e il vento, questi ultimi molto frequenti nelle Isole britanniche e, all'interno della carrozza, vi erano sempre odori sgradevoli.³

Le partenze a Londra avvenivano di fronte alla taverna “La Bella Selvaggia” a Ludgate Hill in direzione Est, mentre, il punto di ritrovo per andare al Nord era la taverna del Toro a Saint Martin:

¹ LOUISE NICHOLSON, *Londra*, fotografie di Alison Wright, White Star, Milano / National Geographic, Roma, 2017, p. 26

² JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit, pp. 192-193

³ *Ivi*, pp. 194-195

per l'Ovest la taverna di riferimento era il Cavallo Bianco a Piccadilly, mentre a Sud il punto di partenza era la taverna Croce dorata a Charing Cross.⁴

4.3 La città di Londra e le sue innovazioni

«I tre andarono più di una volta a visitare il British Museum e quel più splendente palazzo dell'arte che rivendica per oggetti vari di antiquariato un'area così vasta di un monotono sobborgo; trascorsero una mattinata all'Abbazia e con un penny andarono in battello alla Torre; guardarono quadri in collezioni pubbliche e private e più di una volta si sedettero sotto i grandi alberi dei gradini di Kensington. Henrietta si dimostrò una turista indistruttibile e un giudice più clemente di quanto Ralph avesse osato sperare»

Henry James, *Ritratto di Signora*⁵

L'Inghilterra divenne una nazione forte e prospera grazie alla rivoluzione industriale⁶, che trasformò l'isola in una potenza economica e militare. Nonostante questi progressi, la città vivevano ancora situazioni problematiche, come la gestione del sistema idrico e dei trasporti, che sarebbero stati risolti a Londra e nelle principali città, proprio durante l'Epoca vittoriana.

Nel 1829, venne realizzata a Londra la prima linea di autobus, mentre nel 1863 la prima metropolitana.⁷

⁴ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit., p. 194

⁵ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 134

⁶ CORRADO AUGIAS, *I segreti di Londra: storie, luoghi e personaggi di una capitale*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, 2003, p. 272

⁷ LOUISE NICHOLSON, *Londra*, op. cit., p. 26



Fig.1 Henry Dixon, *Aldersgate Street Station - Metropolitan Railway*, 1880, Londra, Transport Museum⁸

Il vero progresso della città venne riconosciuto nell'architettura e nell'urbanistica, che trasformarono la città di Londra in un centro culturale. In questo periodo, gli edifici iniziarono a adattarsi allo stile georgiano, le cui case erano caratterizzate dalla presenza di un piccolo giardino.⁹

Successivamente, vennero inaugurati numerosi musei, tra i quali, il National Portrait Gallery, fondato nel 1856 con lo scopo di esporre il volto di importanti personalità che avevano lasciato un'impronta nella storia del regno¹⁰, e quindi il Victoria Albert Museum, costruito in onore del consorte della Regina Vittoria, il Principe Alberto, morto nel 1861.¹¹ Vennero realizzati anche dei parchi verdi immensi, come Regent's Park nel 1864¹², nuovi quartieri come Notting Hill, che per anni sarà considerato il quartiere più esteso della città¹³ e il famoso ponte del Tower Bridge nel 1894¹⁴

Tutte queste trasformazioni resero la città di Londra come una delle più grandi dell'Occidente.¹⁵

⁸ <https://www.ltmuseum.co.uk/collections/stories/transport/londons-transport-photographs-1880-2025>

⁹ LOUISE NICHOLSON, *Londra, op. cit.*, p. 36

¹⁰ *Ivi*, p. 115

¹¹ *Ivi*, p. 169

¹² *Ivi*, p. 147

¹³ *Ivi*, p. 166

¹⁴ *Ivi*, p. 208

¹⁵ CORRADO AUGIAS, *I segreti di Londra: storie, luoghi e personaggi di una capitale, op. cit.*, p. 35

Così scriveva Jerome K. Jerome sulla città:

«Una volta chiesi a uno straniero intelligente che pensasse di Londra.

Egli disse: «È una città molto grande».

«Che cosa v'ha fatto più impressione?», chiesi.

Mi rispose: «La gente».

«Paragonandola ad altre città... Parigi, Roma, Berlino... che cosa ne pensate?», dissi.

Egli scrollò le spalle. «È più grande», disse, «che altro può dirsi?»

Un formicaio somiglia molto a un altro. Tante vie, larghe o strette, dove le minuscole creature sciamano in strana confusione: alcune affaccendate, con importanza, altre ferme a bisbigliare e a meravigliarsi delle altre; alcune gementi sotto grossi carichi; altre fuori a godere il sole. Tanti granai colmi di biade; tante cellette dove le piccole creature dormono, mangiano e amano; l'angolo dove giacciono le loro piccole bianche ossa. Questo alveare è più grande, il seguente più piccolo. Questo nido giace sulla sabbia, e quello sotto i sassi. Questo fu fabbricato ieri, e quello fu fabbricato molti anni fa, anche prima, si dice, che arrivassero le rondini, chi sa?»

Jerome K. Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹⁶

4.4 Le Olimpiadi

Dopo l'organizzazione delle Olimpiadi a Saint Louis nel 1904 (Le prime negli Stati Uniti)¹⁷, si decise di organizzare la quarta edizione a Londra nel 1908.¹⁸

¹⁶ JEROME KLAPKA JEROME, Tre uomini a zonzo in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 181

¹⁷ STEFANO JACOMUZZI, GIORGIO VIBERTI, PAOLO VIBERTI, *Storia delle Olimpiadi: gli ultimi immortali*, op. cit., p. 24

¹⁸ *Ivi*, p. 30

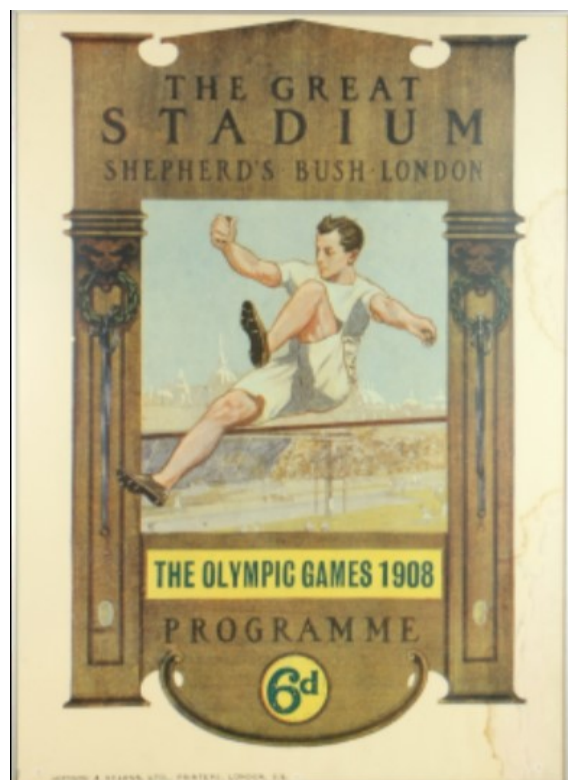


Fig. 2 Olympische poster van de Olympische Zomerspelen 1908 Londen, Hudson and Kearns Ltd. printers, 1908¹⁹

Inizialmente, il Comitato aveva scelto Roma come città per ospitare i giochi, ma quest'ultima, agli occhi di De Coubertin, non risultava pronta per la preparazione, specie dal punto di vista finanziario e organizzativo. Pertanto, si optò per la sede londinese.

L'Olimpiade si rivelò perfetta in tutti i suoi aspetti organizzativi, e venne addirittura preparato uno stadio con all'interno tutte le aree per le gare (atletica, ciclismo, piscina nonché il podio).

Anche in questa edizione, l'organizzazione si trovò davanti a polemiche sul punto di vista politico, visto che per la prima volta parteciparono nazioni che all'epoca si trovavano sotto a Imperi come, la Boemia e la Finlandia.

Sebbene la partecipazione fosse stata consentita ai predetti, gli inglesi rifiutarono di far gareggiare autonomamente l'Irlanda,²⁰ che, infatti da anni, era sotto il dominio britannico.

¹⁹https://www.europeana.eu/it/item/2021648/resource_document_collectiegelderland_BCSZ5GRA4CIPGZF6GY3I7XT4GM6XB65PW2SV6WAJJ6VCGDLGTSHQ

²⁰STEFANO JACOMUZZI, GIORGIO VIBERTI, PAOLO VIBERTI, *Storia delle Olimpiadi: gli ultimi immortali*, op. cit., pp. 30-31

Questa edizione passò alla storia per la partecipazione dell'italiano Dorando Pietri alla maratona che secondo quanto narrato, quando si trovò a 30 metri dal traguardo senza rivali, incautamente si fece sorreggere da una giudice di gara, per cui nonostante avesse tagliato per primo il traguardo, non gli fu attribuita la vittoria e venne quindi squalificato.

4.5 Le terme

Assieme al pellegrinaggio, le terme erano considerate come una delle forme di turismo più antiche al mondo, dato che i primi impianti termali risalgono ai tempi dell'Antica Roma: le persone si recavano presso le sorgenti naturali, nelle quali si curavano grazie alle proprietà dell'acqua.²¹

In Gran Bretagna, la località simbolo di questo tipo di turismo era Bath, in Cornovaglia che, grazie alle analisi del dottor W. Turner e ai lavori di ristrutturazione della città da parte dei Wood (padre e figlio), che aggiunsero i tipici portici e piazze larghe, ricordando così lo stile delle Terme di Caracalla, si trasformò da una semplice sorgente ad una meta dell'alta società.

Come per molte località di successo, nacquero le conseguenti imitazioni, come Wells nel Somerset e Epsom nel Surrey²², per poi diffondersi anche nel resto d'Europa come Montecatini, all'epoca sotto il Gran Ducato di Toscana e Karlsbad, in Boemia.²³

4.6 Il mare

Al termine del XIX secolo, alcuni luoghi turistici che si trovavano sulla costa vennero promossi come mete di soggiorno e di vacanza per la loro economicità:²⁴ infatti, le acque vennero descritte molto più fredde rispetto al Mediterraneo.²⁵

Al contrario dei centri termali come Bath, le località marine erano la meta preferita per le persone più modeste, ma non mancavano ospiti di rilievo, come i componenti della casa regnante. Il centro più importante era Brighton, frequentata soprattutto da Giorgio IV, seguita da Cove (Hampshire), Eastbourne (Sussex), Scarborough (Yorkshire), preferita della *gentry*, e Yarmouth (Norfolk).²⁶

²¹ MARC BOYER, *L'invention du tourisme*, op. cit., p. 33

²² *Ivi*, p. 35

²³ *Ivi*, p. 39

²⁴ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 173

²⁵ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 109

²⁶ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit., p. 206

Ogni località era caratterizzata da una passeggiata lungomare al fianco di hotel e ville, un chiosco, dove veniva suonata la musica, assieme a chiese e teatri.

In un giornale di Eastbourne si riporta l'ora del bagno, descritto quasi come un rituale:

«Una campana, suonando, invita le dame a raggiungere le cabine. Nessun gentleman deve lasciarsi incontrare nelle vicinanze, pena l'essere multato di una bottiglia di porto. Quando le signore si sono ritirate la campana suona nuovamente ed è la volta degli uomini che possono allora dedicarsi allo stesso vivificante esercizio.»

Come si evidenzia nella descrizione, uomini e donne al tempo non facevano il bagno assieme, visto che gli uomini erano completamente nudi.²⁷

Il successo della frequentazione di queste località era dovuta anche per gli effetti positivi dell'acqua fredda, adatta per la cura di numerose malattie.²⁸

²⁷ JACQUES CHASTENET, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, op. cit., pp. 206-207

²⁸ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 109

CAPITOLO 5

L'ITALIA



Fig 1. *Carta delle ferrovie italiane*, 1890, Parigi, Bibliothèque Nationale de France¹

Sin dall'epoca del Gran Tour, l'Italia è sempre stata una meta visitata per la sua cultura e la sua storia.²

A seguito dell'Unificazione dell'Italia, le città, un tempo capitali dei piccoli Stati come Genova, Napoli e Venezia, persero il loro prestigio politico e istituzionale, mentre altre città, come Milano, Torino, Firenze e Roma rivestirono un ruolo di centri di potere e assunsero una particolare importanza a livello nazionale,³ divenendo a loro volta mete del turismo, soprattutto, di origine inglese.

In particolare, gli inglesi amavano visitare la città di Firenze durante la stagione autunnale, trascorrevano il Natale a Roma e il Capodanno a Napoli, dove passavano l'inverno, per poi ritornare nella Città Eterna in occasione della Settimana Santa e della Pasqua, dove Firenze e Roma si erano

¹ https://www.europeana.eu/it/item/9200517/ark__12148_btv1b53147321j

² PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 180

³ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 53

anglicizzate per soddisfare le richieste di consumo della colonia straniera. Al contrario di Napoli, infatti, le città di Firenze e Roma riuscirono perfettamente ad accogliere la clientela inglese, favorendo la crescita di piccoli esercizi commerciali, come i negozi di alimentari, le cartolerie o le mercerie, che vendevano i tessuti, e anche delle biblioteche inglesi. In seguito a questa grande affluenza, vengono incrementati alberghi, musei e stazioni per i trasporti terrestri e marittimi.⁴

Il nuovo modello di urbanizzazione, promosso dalle capitali europee, non ebbe un forte impatto sui luoghi, città e sui paesaggi culturali e storici italiani: si accese, tuttavia, un dibattito, secondo il quale uno Stato o un paese non poteva essere solamente caratterizzato da archeologia ed arte, ma anche dal progresso e dalla tecnologia.

Sarà compito del Touring Club la promozione del paesaggio naturale dell'Italia come meta di visita, azione, che mise in risalto anche l'intero patrimonio artistico-storico del nostro paese, dall'antichità fino al XIX secolo.⁵

5.1 Venezia

Come è stato detto nei capitoli precedenti, nei diversi paesi europei, il turismo diventò sinonimo di modernizzazione.

Le città d'Europa, prendendo esempio da Parigi, la cui pianta venne ridisegnata e rinnovata grazie ad una serie di lavori pubblici, entrarono in una fase di cambiamento urbanistico molto importante.

Venezia, tuttavia, non venne investita da un tale cambiamento, essendo qualsiasi trasformazione ostacolata dai limiti architettonici e naturali, essendo praticamente costruita sull'acqua. Queste "barriere naturali" mantennero la città come un qualcosa di antico, un museo, una città quasi intrappolata nel passato che, di fronte alla modernizzazione, pareva anacronistica.⁶ Pertanto, la città nel suo complesso subì limitate modifiche, anche grazie alla legge Rava-Rosadi del 1909 varata a salvaguardia e tutela del patrimonio storico, artistico e culturale italiano, presentandosi allora pressochè identica ad oggi, restando una delle mete turistiche più frequentate d'Europa, capace di calamitare viaggiatori da tutto il continente europeo, e non solo.

Il destino turistico di Venezia trovò anche forti opposizioni. A tal proposito, alcuni intellettuali affiliati al movimento del Futurismo, come lo scrittore Filippo Tommaso Marientti e il pittore Umberto

⁴ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., pp. 53-54

⁵ *Ivi*, pp. 168-169

⁶ *Ivi*, p. 166

Boccioni, per contestare la dimensione decadente e servile della città lagunare, proprio in relazione al turismo, scrissero perfino dei piccoli manifesti nel 1910, chiamati “*Contro Venezia passatista*” nel 1910.

Di seguito si riporta un testo:

«Noi ripudiamo l'antica Venezia estenuata e sfatta da voluttà secolari, che noi pure amammo e possedemmo in un gran sogno nostalgico. Ripudiamo la Venezia dei forestieri, mercato di antiquari falsificatori, calamita dello snobismo e dell'imbecillità universali, letto sfondato da carovane di amanti, semicupio ingemmato per cortigiane cosmopolite, cloaca massima del passatismo.

Noi vogliamo guarire e cicatrizzare questa città putrescente, piaga magnifica del passato. Noi vogliamo rianimare e nobilitare il popolo veneziano, decaduto dalla sua antica grandezza, morfinizzato da una vigliaccheria stomachevole ed avvilito dall'abitudine dei suoi piccoli commerci loschi.

Noi vogliamo preparare la nascita di una Venezia industriale e militare che possa dominare il mare Adriatico, gran lago italiano.

Affrettiamoci a colmare i piccoli canali puzzolenti con le macerie dei vecchi palazzi crollanti e lebbrosi.

Bruciamo le gondole, poltrone a dondolo per cretini, e innalziamo fino al cielo l'imponente geometria dei ponti metallici e degli opifici chiomati di fumo, per abolire le curve cascanti delle vecchie architetture.

Venga finalmente il regno della divina Luce Elettrica, a liberare Venezia dal suo venale chiaro di luna da camera ammobiliata.»⁷

⁷ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 167



Fig. 2 John Singer Sargent, *Una strada a Venezia*, 1882, olio su tavola, cm. 45,1 x 53,9, Washington D.C., National Gallery of Art⁸

Toni e contenuti certamente duri e violenti, tanto che Filippo Marinetti andò a Venezia proprio per manifestare contro il turismo della città, descrivendo i veneziani e la CIGA (Compagnia Italiana Grandi Alberghi) come dei servitori del turismo mondano.⁹

5.2 Firenze

«-Mi piacerebbe moltissimo andare a Firenze.

-Bene, se sarai molto buona e farai tutto quello che ti dirò, ti ci porterò - dichiarò la signora Touchett.»

Henry James, *Ritratto di Signora*¹⁰

⁸ <https://www.nga.gov/artworks/46428-street-venice>

⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 167

¹⁰ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 24



Fig. 3 Giorgio Sommer, *Palazzo Vecchio (Firenze)*, 1860-1868, cm. 24.2 x 18.3, Los Angeles, The Getty Museum¹¹

La città di Firenze, fin dai tempi del Rinascimento, rappresentò un punto di riferimento per gli appassionati della cultura, specie di architettura e di arte, diventando così una tappa obbligatoria del Grand Tour. Nel XIX secolo, Firenze diventò una delle mete più frequentate dal turismo d'élite, in quanto ospitava alcune tra le chiese, le gallerie di quadri e palazzi storici più famosi in tutto il mondo. Se gli studenti di architettura si fossero recati presso il capoluogo toscano per imparare a disegnare e progettare, gli studenti di pittura avrebbero imparato a dipingere, circondati dai pittori italiani più famosi.¹²

Come già evidenziato, sono sempre i turisti britannici, gli *hivernants* in particolare, quindi coloro che erano usi a passare l'inverno nelle località turistiche italiane, ad essere i primi frequentatori entusiasti

¹¹ <https://www.getty.edu/art/collection/object/1048MA>

¹² ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 190

di Firenze, tanto nei romanzi “Ritratto di Signora” di Henry James e “Camera con vista” di Edward Morgan Forster, la maggior parte delle vicende narrative è ambientata proprio nel capoluogo toscano. Ma, come per altre località, oltre ai monumenti e alle opere d’arte, vi erano anche aspetti negativi, come descritto da Henry James:

«Il signor Osmond parlava di Firenze, dell’Italia, del piacere di vivere in quel paese, e dei modi in cui questo piacere si affievoliva. C’erano vantaggi e scapiti; gli scapiti erano numerosi; i forestieri erano troppo pronti a considerare tutto romantico in un ambiente di questo genere. Era come una blandizie per chi fosse umanamente e socialmente fallito; e con ciò voleva indicare le persone che, come si dice, non erano riuscite a “far fruttare” la loro sensibilità: potevano conservarsela, nella loro povertà, senza ridicolo, come si potrebbe conservare un retaggio o lo scomodo legato di una proprietà che non rendesse niente. Ma c’erano anche vantaggi a vivere nel paese che conteneva la più gran somma di bellezza. Vi erano impressioni che soltanto qui si potevano provare. Non se ne provavano mai altre, favorevoli alla vita, e se ne provavano di pessime. Ma di tanto in tanto ne capitava una di tal qualità che vi ricompensava di tutto. L’Italia, nondimeno, aveva sciupato molta gente; egli era fatuo abbastanza da credere talvolta che da lui stesso sarebbe potuto uscire un uomo migliore se avesse passato qui minor tempo della sua vita. Il luogo rendeva pigri, dilettanteschi, di seconda qualità; non dava disciplina al carattere, non alimentava in voi, altre parole, le caratteristiche del fortunato tipo socievole e anche “faccia tosta”, che fioriva a Parigi e a Londra.»

Henry James, *Ritratto di Signora*¹³

5.3 Roma

«Ed egli venne a Roma, per predilezione. Roma era il suo grande amore: non la Roma dei Cesari ma la Roma dei Papi; non la Roma degli archi, delle Terme, dei Fori, ma la Roma delle Ville, delle Fontane, delle Chiese. Egli avrebbe dato tutto il Colosseo per la Villa Medici, il Campo Vaccino per la piazza di Spagna, l’Arco di Tito per la Fontanella delle Tartarughe. La magnificenza principesca dei Colonna, dei Doria, dei Barberini l’attraeva assai più della ruinata grandiosità imperiale. E il suo gran sogno era di possedere un palazzo incoronato a Michelangelo e istoriato dai Caracci [...].»
Gabriele d’Annunzio, *Il piacere*¹⁴

¹³ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 249

¹⁴ GABRIELE D’ANNUNZIO, *Il piacere*, op. cit., p. 45

Se la città di Firenze richiamava i turisti per l'arte, Roma, invece, era particolarmente apprezzata per il suo gusto antico e classico¹⁵, divenendo quindi anch'essa una importantissima meta dei viaggi dell'Ottocento.

Così scriveva Stendhal:

«A Roma bisogna sempre orientarsi su tre vie: quella mediana si chiama il Corso e finisce al sepolcro di Bibulus, eretto al tempo della repubblica ai piedi del Campidoglio. La via a sinistra, entrando, si chiama del Babuino e porta a piazza di Spagna... La via a destra si chiama Ripetta e conduce al ponte di Castel Sant'Angelo, dal quale si vede San Pietro».

Il vero punto di forza della città era quello di far incontrare il moderno con il passato della civiltà,¹⁶ rappresentato dalle numerosissime rovine dell'antica Roma.

Così scriveva Henry James:

«E' impossibile, a Roma per lo meno, guardare a lungo una grande accolta di sculture greche senza sentire l'affetto della loro nobile quietudine che, come con un'alta porta chiusa per la cerimonia, cala lentamente sullo spirito l'ampio manto bianco della pace. Dico specialmente a Roma, perché l'aria di Roma è uno squisito tramite per tali impressioni. Vi si mescola lo splendore dorato del sole e il profondo silenzio del passato, così vivido ancora, benché non sia altro che un vuoto pieno di nomi, sembra gettare su di loro una solenne magia. Le imposte erano semichiusi, alle finestre del Museo Capitolino, e un'ombra luminosa e calda si posava sulle statue e le rendeva più teneramente umane.»

Henry James, *Ritratto di Signora*¹⁷

5.4 Le terme

La prima forma di turismo in Italia rimase quello termale che da sempre rappresentava uno dei suoi pilastri nella sua economia¹⁸; peraltro, verso la fine del XIX secolo, questo tipo di turismo subì una fase di stallo e di flessione, in quanto, i turisti preferiscono un soggiorno balneare rispetto a quello termale.¹⁹

¹⁵ ATTILIO BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, op. cit., p. 190

¹⁶ *Ivi*, p. 192

¹⁷ HENRY JAMES, *Ritratto di Signora*, op. cit., p. 293

¹⁸ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 192

¹⁹ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 185

Di fronte a questa concorrenza, si cercò di rilanciare le località termali, promuovendo le ricerche dei medici sui valori terapeutici delle acque, ma anche rinnovando le stesse località, gli edifici termali con spesso una connotazione artistica, realizzando punti di riferimento sociali per l'intrattenimento e lo svago,²⁰ come i casinò.²¹

Dal punto di vista architettonico, le terme vennero arredate con uno stile simile all'arte bizantina e moresca, perché nell'immaginario viene alimentato il convincimento che nel contesto esotico sia presente una cultura del riposo e del benessere fisico. Si trattò di una scelta molto strategica, visto che l'obiettivo era quello di richiamare un ambiente esotico all'interno, mentre all'esterno, i centri vennero arricchiti con giardini e parchi, con ampie passeggiate e con l'aggiunta di chioschi e portici, che permettevano di camminare anche in caso di maltempo.²²

In questo periodo vennero inaugurate località in diverse regioni: Montecatini (Pistoia) e Livorno in Toscana, San Pellegrino (Bergamo) in Lombardia, Recoaro Terme (Venezia) e Abano Terme (Padova) in Veneto, Santa Cesarea Terme (Lecce) in Puglia.²³ Oltre al trattamento dell'acqua, vennero proposte altre forme di terapie, come i fanghi e i sali, trattamenti benefici seguiti da medici in persona.²⁴

Le terme furono anche un'occasione per rilanciare alcune località, come Salsomaggiore, in provincia di Parma: all'inizio, l'abitato era un semplice villaggio, i cui residenti sopravvivevano grazie all'estrazione del sale. Quando si scoprì che poteva essere impiegato in scopi terapeutici, il piccolo abitato venne trasformato con grandi investimenti in un centro di intrattenimento e di lusso.²⁵

Anche nel meridione italiano si sviluppò il settore termale, seppur di minor impatto rispetto al nord.

La località più famosa era la napoletana Castellamare di Stabia, già frequentata nel periodo dei Borbone e, dopo l'Unità d'Italia, oggetto di un importante rinnovamento urbanistico.²⁶

In Puglia, erano conosciute le grotte sul mare di Santa Cesarea Terme in provincia di Lecce, ricche di fanghi e di sorgenti che, a differenza delle altre terme, erano frequentate solamente nel periodo estivo.²⁷

²⁰ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 185

²¹ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 194

²² ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 186

²³ *Ivi*, p. 205

²⁴ *Ivi*, p. 187

²⁵ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 205

²⁶ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 188

²⁷ *Ivi*, p. 190

Sebbene l'Italia fosse una destinazione turistica estremamente frequentata e ambita, in confronto alle altre realtà europee, questa risultava essere sempre un passo indietro. Le ragioni di tale posizione sono varie e interferenti tra loro.

Per un primo aspetto, sussisteva una rilevante differenza nelle età delle capitali dei vari paesi, visto che le città di Parigi, Londra e Vienna erano capitali di uno Stato formato già prima del XIX secolo, mentre Roma diventò capitale del Regno d'Italia solamente nel 1871.²⁸ Era una epoca in cui la geografia italiana stava ancora mutando²⁹ e tale cambiamento si sarebbe assestato solamente dopo la Prima Guerra Mondiale con l'acquisizione di Trento e Trieste e le relative regioni.

Un secondo elemento di criticità era rinvenibile nel turismo stesso, visto che negli altri Stati europei, sovente erano le piccole località e realtà ad avere una grande affluenza e diffusa, come nell'ipotesi della Costa Azzura, mentre in Italia risultavano essere più frequentate le città.

Lo sviluppo del turismo aveva portato indubbiamente alla modernizzazione delle città; ma questo risultato, apprezzabile e utile per il progresso, aveva un contrappeso non di poco conto, perché le città si presentavano con situazioni di degrado sia ambientale che sociale, come confermato dal prezzo di ciascun pernottamento e dalla capacità di accoglienza delle strutture ricettive e dagli spostamenti.³⁰

In merito è emblematico richiamare come l'albergo più economico della città di Sanremo non costava più di 8 lire al giorno, comprensivo di pranzo e cena, mentre la paga ordinaria di un operaio non raggiungeva nemmeno le 2 lire giornaliere.³¹

²⁸ ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op. cit., p. 170

²⁹ *Ivi*, p. 195

³⁰ *Ivi*, pp.170-171

³¹ PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 201

CAPITOLO 6

LA GERMANIA

«Seguitai ancora per qualche tempo a viaggiare. Volli spingermi oltre l'Italia; visitati le belle contrade del Reno, fino a Colonia, seguendo il fiume, a bordo d'un piroscapo; mi trattenni nelle città principali: a Mannheim, a Worms, a Magonza, a Bingen, a Coblenza...Avrei voluto andar più su di Colonia, più su della Germania, almeno in Norvegia; ma poi pensai che io dovevo imporre un certo freno alla mia libertà.»

Luigi Pirandello, *Il fu Mattia Pascal*¹

Nella seconda metà dell'Ottocento la Germania non esisteva politicamente. I popoli di lingua tedesca erano variamente sparsi nei territori tra le Alpi e il Mar Baltico e non avevano una unione politica; anzi erano suddivisi in una miriade di regni, principati, marche, città libere o imperiali che, in qualche modo si riconoscevano nella autorità nominale dell'Imperatore del Sacro Romano Impero, ruolo per lo più ricoperto dai membri del casato degli Asburgo, i regnanti dell'Austria. Uno di questi regni, la Prussia degli Hohenzollern, nel corso del tempo, divenne sempre più forte e potente, soprattutto militarmente, tanto da imporsi su tutti gli altri componenti tedeschi, seppure rispettando alcune autonomie.

Ma anche la Prussia non era una entità territoriale unitaria, tanto che il professore inglese Giles Macdonogh, descriveva la Prussia come un insieme di territori, che si sono aggiunti alle numerose guerre o strategie, come gli accordi matrimoniali tra le dinastie regnanti.²

6.1 La geografia della Germania

All'inizio del XIX secolo, la Germania era descritta come una terra selvaggia, abitata da una popolazione rude, ma coraggiosa.

Numerosi intellettuali visitarono il paese nel corso dei secoli, riportando opinioni contrastanti a seconda della loro percezione. La Germania era descritta talvolta come «uno stato di civiltà che ci siamo abituati a considerare come passato per sempre [...]», nel quale «più andiamo indietro ai ricordi

¹ LUIGI PIRANDELLO, *Il fu Mattia Pascal*, op. cit., p. 94

² GILES MACDONOGH, *Prussia: la perversione di un'idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, A. Buzzi (trad.), Mondadori, Milano, 1998, p. 280

di quello che abbiamo sentito dai nostri padri nella nostra infanzia, più ci avviciniamo alle maniere della Germania».

Al contrario, un giornalista britannico riteneva che fosse un paese arretrato, scrivendo così a riguardo:

«Viaggiare verso sud dall’Inghilterra è come andare a ritroso nel tempo [...]. In Germania vediamo che la gente è almeno un secolo indietro rispetto a noi in tutte le raffinatezze delle civiltà e dei miglioramenti sociali e domestici del progresso».

È molto probabile che le scarse conoscenze della Germania o di altri Stati come, nel caso dei Balcani, fosse dovuto al fatto che non erano stati inseriti nelle mete del Grand Tour a causa sia delle guerre napoleoniche³, come delle dominazioni di entità come l’Impero Ottomano.

6.2 Il contesto storico

La storia della formazione della Prussia come regno autonomo risale al Settecento, grazie al sovrano Federico II il Grande, che grazie alle guerre e alla diplomazia diede allo stato una posizione di rilievo all’interno dell’Europa⁴, sebbene tuttavia fosse ancora inferiore ad altre potenze, come la Francia.⁵

Successivamente, verranno annessi Stati come l’Assia, l’Holstein, la Renania, la Sassonia e lo Schleswig fino alle città di Francoforte e Hannover: all’interno di questi paesi vivevano le popolazioni dei casciubi, dei litani, dei placchi e dei vendi, definiti *Beutepreußen*, un aggettivo per definire gli abitanti assemblati allo Stato di Prussia.⁶

Nel 1862, venne nominato con gli incarichi di primo ministro e di ministro degli esteri, nonché ex-ambasciatore a Parigi e a San Pietroburgo, Otto Von Bismarck, che decise di rafforzare ancora di più il ruolo e il potere dello stato, cercando di annettere più territori possibili.⁷

Nel 1866, i confini dello Stato prussiano si estendevano dal Nord della Germania, fino a risalire la costa baltica per raggiungere le coste della Lettonia, mentre ad Ovest, la Prussia confinava con la Francia.⁸ A sud la Prussia confinava con i territori asburgici.

³ RICHARD J. EVANS, *The Pursuit of Power. Europe 1815-1914*, op. cit., pp. 656-657

⁴ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II: l’ultimo Kaiser di Germania tra autocrazia e guerra in esilio*, Salerno Editrice, Roma, 2022, p. 18

⁵ *Ivi*, p. 20

⁶ GILES MACDONOGH, *Prussia. La perversione di un’idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, op. cit., p. 266

⁷ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L’ultimo Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., p. 41

⁸ GILES MACDONOGH, *Prussia. La perversione di un’idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, op. cit., p. 19

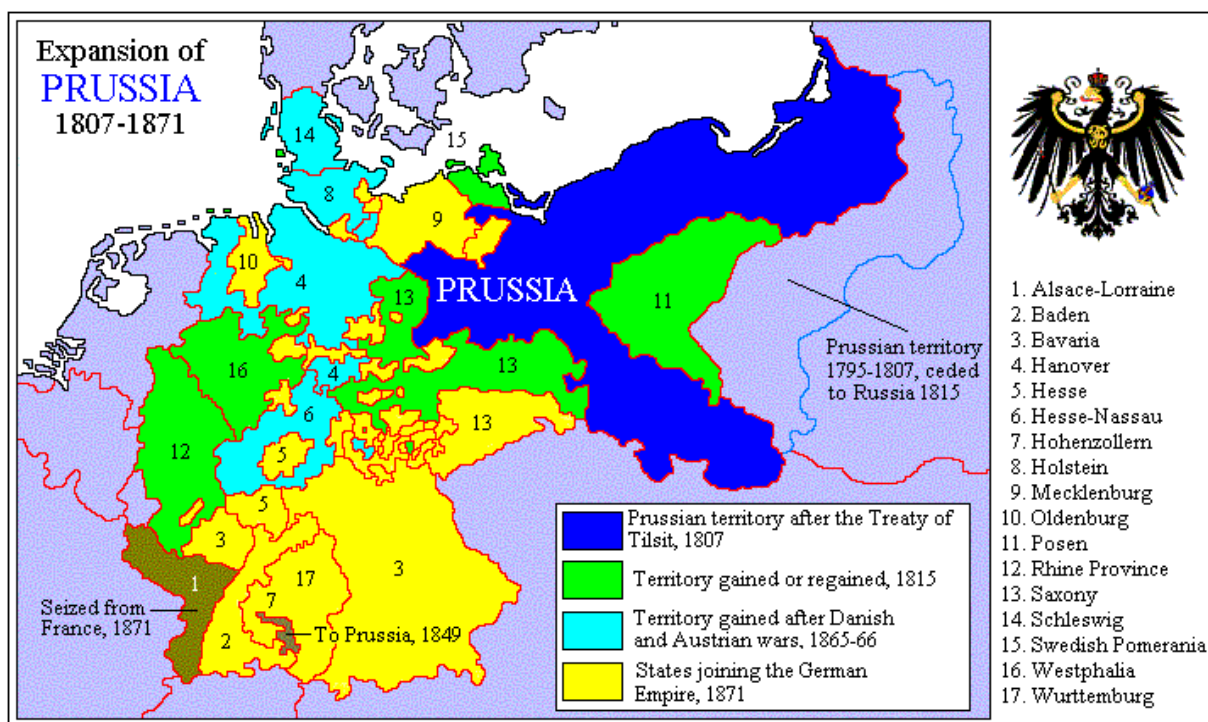


Fig. 1 Carta geografica con l'espansione del Regno di Prussia tra il 1807 e il 1871⁹

6.3 La società prussiana

La vecchia nobiltà tedesca, denominata *Schwertade*, era una vera e propria discendente dei cavalieri medievali. Per questa ragione, i nobili venivano descritti non adatti alla vita mondana tipica della società dell'epoca, dato che preferivano attività che richiedevano coraggio, come la caccia.¹⁰

Anche la stessa monarchia veniva descritta come inusuale. Per esempio, durante l'assedio di Parigi nel 1870-71, il sovrano Guglielmo I preferì alloggiare in una stanza munita di un letto senza materasso, piuttosto che soggiornare a Versailles, divenuta il quartiere generale delle truppe prussiane.¹¹

Molti storici descrivono la società prussiana come una gerarchia militare dato che ai nobili era riservata la vita nell'esercito e nella politica, mentre i contadini potevano solo eseguire gli ordini.¹²

⁹ https://it.wikipedia.org/wiki/Regno_di_Prussia#/media/File:Ac.prussiamap3.png

¹⁰ GILES MACDONOGH, *Prussia. La perversione di un'idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, op. cit., p. 101

¹¹ *Ivi*, p. 104

¹² *Ivi*, p. 116

Al vertice di questa piramide, vi era il Kaiser, il cui ruolo era quella di un negoziatore con gli stati sia interni che esterni.¹³

La nuova nobiltà venne denominata *Junker*, parola nata con la fusione di *Junge* (giovane) ed *Herr* (signora): originalmente, era un titolo riservato alle famiglie nobili per riferirsi ai figli minori.¹⁴

Il segreto del funzionamento della politica tedesca fu dovuto ad un'alleanza con la nobiltà che rappresentava tutto l'apparato statale come la burocrazia e l'esercito.¹⁵ Secondo un aforisma, variamente attribuito a Voltaire, a Mirabeau ovvero la ministro prussiano Von Schrotter, si diceva che la Prussia era un esercito con uno stato, piuttosto che uno stato con un esercito.¹⁶

6.4 L'economia prussiana

In questo periodo, l'economia prussiana crebbe, soprattutto grazie allo sviluppo delle linee ferrovie, che raggiunsero i 6300 km, realizzate con lo scopo di facilitare il trasporto in dell'esercito, e quindi delle merci e delle persone, nonché delle materie prime come il carbone dai bacini della Ruhr e il ferro nelle regioni dell'Alsazia-Lorena.¹⁷

Nella città di Norimberga, in questa epoca comparirono le prime fabbriche e i quartieri operai, mentre Berlino venne arricchita con una ferrovia urbana, una linea metropolitana e il tram.¹⁸

Così scriveva Jerome K. Jerome sulla città di Norimberga:

«Norimberga, come città medievale, è una delusione. Di vedute pittoresche, di strani angoli, ve ne sono molti; ma dappertutto sono circondati e guardati da costruzioni moderne; ma anche ciò che è antico non è nemmeno lontanamente così antico come si crede che sia. Dopo tutto, una città, come una donna, ha solo l'età che mostra; e Norimberga è ancora una signora simpatica, la cui età è difficile definire sotto il fresco dipinto e lo stucco nel fulgore del gas e della luce elettrica. Pure, guardando bene, si possono vedere le sue mura rugose e le sue grige torri.»

Jerome K. Jerome, *Tre uomini a zonzo*¹⁹

¹³ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L'ulto Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., p.88

¹⁴ GILES MACDONOGH, *Prussia. La perversione di un'idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, op. cit., p. 201

¹⁵ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L'ulto Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., p. 18

¹⁶ PETER H. WILSON, *Iron and Blood: a military history of the German-speaking peoples since 1500*, London, Penguin Books, 2024, p. 324

¹⁷ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L'ulto Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., p.1 54

¹⁸ HARTMUT BOOCKMANN, HEINZ SCHILLING, HAGEN SCHULZE, MICHAEL STÜRMER, *La Germania: dall'antichità alla caduta del muro*, F. Cezzi (trad.), Gius. Laterza & Figli Spa, Bari-Roma, 1900, p. 274

¹⁹ JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, op. cit., p. 207

Questo stato di sostanziale progresso portò alla crescita della popolazione tedesca che arrivò a 20 milioni nel 1865.²⁰

6.5 I viaggi del Kaiser

Non è molto noto, ma uno dei passatempi preferiti del Kaiser Guglielmo II, imperatore tedesco dal 1888 al 1918, era quello di viaggiare sia come forma di piacere sia come modalità di stringere accordi, mediante la comunicazione politica e come occasione per mostrare la forza del Reich.²¹



Fig. 2 *Il Kaiser Guglielmo II fotografato da Reichard & Linder a Berlino, Vienna, Museo del Teatro*²²

Tra i suoi viaggi più noti, vi erano quelli al Nord in paesi come la Russia e la Scandinavia.²³

²⁰ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L'ultimo Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., p. 22

²¹ *Ivi*, p. 103

²² https://www.europeana.eu/it/item/15503/FS_PK259164alt

²³ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L'ultimo Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., pp. 102-103

Guglielmo II fu anche il primo re europeo a viaggiare in Italia ed avere un incontro con papa Leone XIII.²⁴ Il Kaiser si recò anche a Gerusalemme nel 1898.

Il viaggio più celebre del Kaiser riguardò quello per il funerale di sua nonna, la Regina Vittoria di Inghilterra, dato che il Kaiser era figlio della Principessa Vittoria, la primogenita della Regina.²⁵

Si racconta che quando seppe che sua nonna era in fin di vita, il Kaiser si precipitò direttamente a Londra e stette vicino a lei fino alla sua morte, passando anche avanti al figlio, il nuovo re di Inghilterra, il cugino Edoardo VII.²⁶

²⁴ GUSTAVO CORNI, *Guglielmo II L'ultimo Kaiser di Germania tra autocrazia guerra ed esilio*, op. cit., p. 103

²⁵ *Ivi*, p. 15

²⁶ GILES MACDONOGH, *Prussia: La perversione di un'idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, op. cit., p. 66

CONCLUSIONI

“Deve essere fantastico, visitare paesi stranieri – Mina Murray”, Bram Stoker, *Dracula*.¹

Il presente lavoro si arresta con l'analisi del relativo materiale alla data del 28 giugno 1914.

È una data importantissima perché in quel giorno l'arciduca Francesco Ferdinando di Austria-Ungheria e sua moglie vennero assassinati dallo studente serbo Gavrillo Princip, mentre essi erano in visita a Sarajevo.

Da questo evento seguì pochi mesi dopo l'inizio del Primo Conflitto Mondiale e la fine della Belle Époque, facendo terminare così la prima fase del turismo moderno come analizzato e sviluppato nel presente lavoro.

Nel contenuto dell'esposizione, sono stati esposti i risultati di una ricerca che ha interessato fonti molto diverse alcune strettamente storiografiche altre invece più vicini al fenomeno del turismo e hanno portato ad un'analisi con diverse tematiche come interessando varie località d'Europa, seppure venendo escluse per ragioni di tempo la realtà dell'Impero Russo e dei territori balcanici e austriaci, offrendo una panoramica sul turismo vissuto all'epoca dalle persone con varie soluzioni e proposto da strutture di accoglienza e da organismi di promozione dell'attività turistica.

Sebbene le prime forme di turismo risalgano già dall'antichità, il turismo come viaggio e villeggiatura va considerata come un'invenzione moderna, soprattutto con riferimento ad alcuni elementi che oggi sono molto attuali, ma che a quell'epoca, erano considerati un progresso della tecnologia, come nel caso del vapore, il cui massimo rappresentate fu il treno i cui binari collegavano i diversi paesi tra loro.

Si conferma che già all'epoca, il turismo era un protagonista del tempo libero delle persone, dove si concentravano elementi relevantissimi, come la socialità (viaggio con associazioni e agenzie), la cura del benessere (terme, località marittime, montagna), le attività ludiche (il casinò e lo sport) e, comunque, una prima forma di consumismo (come i negozi nelle località italiane che vendevano oggetti riservati alla clientela inglese).²

¹ BRAM STOKER, *Dracula*, op. cit., p.65

² PATRIZIA BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, op. cit., p. 31

Sebbene non si parli ancora di *overtourism*, si parlava già di turistificazione dei luoghi, specie in ambienti naturali come le Alpi che, appena furono scalate, persero il loro status di luogo selvaggio e inaccessibile.

Rilevante nella promozione del turismo, è sicuramente il ruolo che è stato svolto dai regnanti dei vari paesi e quindi dai vari scrittori che consentirono di dare un prestigio alle località e di affascinare i lettori facendo insorgere in loro il desiderio di raggiungere quei luoghi e quelle strutture di accoglienza.

Il tutto in un conteso storico e politico nel quale lo Stato è assente, visto che il turismo deve la sua ascesa grazie alle associazioni private, tanto che in merito si parla di uno sviluppo “invisibile”³.

La ricerca è stata quindi orientata a esporre varie soluzioni e situazioni proponendo anche alcuni significativi passaggi letterali di scrittori dell’epoca che nei propri scritti hanno raccontato la loro personale esperienza, non sempre con tono ironico nell’ambito dei viaggi dei quali erano stati protagonisti, o di cui narravano, in alcuni come Jules Verne senza aver mai lasciato il proprio paese.

Necessariamente l’analisi di un fenomeno così complesso e interessante così tanti paesi e luoghi diversi si è dovuto concentrare l’attenzione su quegli elementi che hanno rappresentato per l’epoca uno significativo sviluppo e anche un cambiamento delle società come è avvenuto per il treno e la bicicletta. Certamente si poteva fare un approfondimento dal punto di vista economico e finanziario, ma questo avrebbe implicato un’analisi di materiali che non riguardavano strettamente la vita e le ambizioni di chi si metteva in viaggio o organizzava un’esperienza al di fuori della propria abitazione.

In futuro si potrebbe ipotizzare di estendere la ricerca ad alcuni territori europei mancanti come sopraindicati, ovvero interessarsi di altre realtà nel Mondo.

³ANNUNZIATA BERRINO, *Storia del Turismo in Italia*, op.cit., p. 198

BIBLIOGRAFIA

ABULAFIA DAVID, *The Great Sea*, L. Vanni (trad.), Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, 2013

AUGIAS CORRADO, *I segreti di Londra: storie, luoghi e personaggi di una capitale*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, 2003

BAGNOLI LORENZO, *Manuale di geografia del turismo: Dal Grand Tour al Piano Strategico*, UTET Università, Torino, 2018

BATTILANI PATRIZIA, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*, Società editrice il Mulino, Bologna, 2001

BERRINO ANNUNZIATA, *Storia del Turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna, 2011

BOOCKMANN HARTMUT, SCHILLING HEINZ, SCHULZE HAGEN, STÜRMER MICHAEL, *La Germania: dall'antichità alla caduta del muro*, F. Cezzi (trad.), Gius. Laterza & Figli Spa, Bari-Roma, 1990

BOYER MARC, *L'invention du tourisme*, S. Marzocchi (trad.), Universale Electa/Gallimard, Torino, 1997

BRILLI ATTILIO, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Società editrice il Mulino, Bologna, 2006

CHASTENET JACQUES, *La vie quotidienne en Angleterre au début du règne de Victoria 1837-1851*, M. Grazia Meriggi (trad.), Rizzoli Libri S.p.A., Milano, 2017

CIPOLLA CARLO M., *Vele e cannoni*, Il Mulino, Bologna, 2016

COLOMBO PAOLO, LANOTTE GIOACHINO, *La corsa del secolo: cent'anni di storia italiana attraverso il Giro*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, 2009

CORNI GUSTAVO, *Guglielmo II: l'ultimo Kaiser di Germania tra autocrazia e guerra in esilio*, Salerno Editrice, Roma, 2022

D'ANNUNZIO GABRIELE, *Il piacere*, postfazione di Simona Micali, Giangiacomo Feltrinelli Editore, Milano, 2025

DI SAVOIA MARIA GABRIELLA, PAPI STEFANO, *Gioielli di Casa Savoia*, prefazione di Michele di Grecia, Mondadori Electa Spa, Milano, 2002

DEL TUFO VITTORIO, *Parigi magica*, Neri Pozza Editore, Vicenza, 2022

DELL'AGNESE ELENA, *Bon voyage: per una geografia critica del turismo*, UTET Università, Torino, 2018

DOSTOEVSKIJ FËDOR, *Il Giocatore*, E. Mastrocicco (trad.), Gruppo Editoriale Fabbri, Bompiani, Sonzogno, Etas S.p.A., I edizione "Tascabili Bompiani", 1987

EMBACHER MICHAEL, *Ciclopedia: icone e design della bicicletta*, F. Zucchella (trad.), prefazione di Paul Smith, fotografie di Bernhard Angerer, contributi di Michael Embacher, Michael Zappe e Martin Strubreiter, L'ippocampo, Milano, 2011

EVANS RICHARD J., *The Pursuit of Power: Europe 1815-1914*, D. Scaffei (trad.), Gius. Laterza e Figli Spa, Bari-Roma, 2016

FLEMING FERGUS, *A caccia di draghi: la conquista delle Alpi*, D. Francesconi (trad.), Elliot s.r.l., Roma, 2012

FORSTER EDWARD MORGAN, *Camera con vista*, M. Caramella (trad.), Mondadori Libri S.p.A., Milano, 2018

HASTINGS MAX, *Catastrofe 1914: l'Europa in guerra*, R. Serrai (trad.), Neri Pozza Editore, Vicenza, 2014

JACOMUZZI STEFANO, VIBERTI GIORGIO, VIBERTI PAOLO, *Storia delle Olimpiadi: gli ultimi immortali*, Società Editrice Internazionale, Torino, 2012

JAMES HENRY, *Ritratto di Signora*, P. Sergi (trad.), C. Sansoni Editore, Firenze, 1965

JEROME KLAPKA JEROME, *Tre uomini a zonzo* in *Tre uomini in barca; Tre uomini a zonzo*, introduzione di Guido Bulla, S. Spaventa Filippi (trad. riveduta e aggiornata), Tascabili economici Newton, Roma, 1994

LEED ERIC J., *La mente del viaggiatore: dall'Odissea al turismo globale*, E.J. Mannucci (trad.), Società editrice il Mulino, Bologna, 1992

MACDONOGH GILES, *Prussia: la perversione di un'idea: da Federico il Grande a Adolf Hitler*, A. Buzzi (trad.), Mondadori, Milano, 1998

MENDUNI ENRICO, *Andare per treni e stazioni*, Il Mulino, Bologna, 2016

NICHOLSON LOUISE, *Londra*, fotografie di Alison Wright, White Star, Milano / National Geographic, Roma, 2017

PIRANDELLO LUIGI, *Il fu Mattia Pascal*, introduzione di Matteo Veronesi, Foschi Editore, Forlì, 2018

SABBATUCCI GIOVANNI, VIDOTTO VITTORIO, *Il mondo contemporaneo*, Gius. Laterza & Figli Spa, Bari-Roma, 2019

SABBATUCCI GIOVANNI, VIDOTTO VITTORIO, *Storia Contemporanea. L'Ottocento*, Gius. Laterza & Figli Spa, Bari-Roma, 2002

STOKER BRAM, *Dracula*, a cura di A. Interno, revisione di Antonio Balducci, Crescere Edizioni, Libreria Editrice, Veduggio (VA), 2022

STOKER BRAM, *Il funerale dei ratti* in *Il Creatore delle Ombre e altri racconti macabri*, G. Carloti (trad.), Feltrinelli, Milano, 2024

VERNE JULES, *Il giro del mondo in ottanta giorni*, S. Valenti (traduzione), postfazione di David Bidussa, Gian Giacomo Feltrinelli Editore, Milano, 2014, p. 45

WILSON PETER H., *Iron and Blood: a military history of the German-speaking peoples since 1500*, London, Penguin Books, 2024

Le grandi montagne del ciclismo, Libreria dello Sport, Milano e Issy-Les-Moulineaux, L'Équipe, 2006

SITOGRAFIA

<https://artsandculture.google.com/asset/the-poor-poet/vwFhNoT3TtohTw>

<https://carltoncannes.com/it/discover-experience/carlton-story/>

<https://collections.louvre.fr/en/ark:/53355/cl010065872>

<https://collections.nationalmuseumsni.org/object-belum-p85-1984>

<https://collections.nationalmuseumsni.org/object-omafp-2010-27-340>

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53015704p.r=guide%20du%20voyage?rk=965670;0>

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90164299/fl.item>

https://it.wikipedia.org/wiki/Cultura_di_La_T%C3%A8ne

https://it.wikipedia.org/wiki/File:C%C3%B4te_d%E2%80%99Azur_map.png

https://it.wikipedia.org/wiki/File:Map_Alpi_1937_-_Touring_Club_Italiano_CART-TRC-04.jpg

<https://it.wikipedia.org/wiki/Meije>

https://it.wikipedia.org/wiki/Picco_d%27Aneto

https://it.wikipedia.org/wiki/Principessa_Mafalda_%28piroscafo%29#/media/File:Principessa_Mafalda.jpg

https://it.wikipedia.org/wiki/Regno_di_Prussia#/media/File:Ac.prussiamap3.png

<https://phaidra.unipd.it/detail/o:472105>

<https://www.agsa.sa.gov.au/collection-publications/collection/works/a-holiday-at-mentone/23882/>

<https://www.cntraveller.in/story/thomas-cook-tried-fix-britains-drinking-problem-ended-changing-travel/>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/28202-il-socio-fondatore-alberto-riva>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/30604-in-barca-a-vela-presso-la-spiaggia-di-levante-ad-anzio>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/30662-locomotive-in-costruzione-nelle-officine-ansaldo-del-quartiere-sanpierdarena-a-genova>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/30664-la-stazione-leopolda-di-pisa>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/30665-interno-della-stazione-porta-nuova-di-torino>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/30688-eleonora-duse-e-giuseppe-primoli-ad-atene>

<https://www.digitouring.it/it/cerca/31176-federico-johnson-accanto-alla-sua-bicicletta>

https://www.europeana.eu/it/item/1321/https___id_kulturpool_at_4ada4965_a9f5_4849_a232_e0da306d9f3d_cho#annotations

https://www.europeana.eu/it/item/1321/https___id_kulturpool_at_e3e0e9ae_3a2f_4c0d_9561_089ba255f797_cho#annotations

https://www.europeana.eu/it/item/15503/FS_PK259164alt

https://www.europeana.eu/it/item/9200231/BibliographicResource_3000060330456

https://www.europeana.eu/it/item/9200517/ark__12148_btv1b53147321j

<https://www.fondazionefs.it/it/libreria-e-archivi/archivio-rotabili.html>

<https://www.getty.edu/art/collection/object/1048MA>

<https://www.lovevda.it/it/scoprire/grandi-montagne>

<https://www.ltmuseum.co.uk/collections/stories/transport/londons-transport-photographs-1880-2025>

<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/10158>

<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/341667>

<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/500389>

<https://www.moma.org/collection/works/78648>

<https://www.musee-orsay.fr/fr/oeuvres/hotel-des-roches-noires-trouville-716>

<https://www.musee-orsay.fr/it/opere/la-gare-saint-lazare-10897>

<https://www.musee-orsay.fr/it/opere/la-rue-montorgueil-paris-fete-du-30-juin-1878-10896>

<https://www.musee-orsay.fr/it/opere/le-cercle-de-la-rue-royale-160849>

<https://www.nga.gov/artworks/46428-street-venice>

<https://www.philamuseum.org/objects/82776>

<https://www.ritzparis.com/about-ritz>

<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-125345>

<https://www.thesavoylondon.com/history-heritage>

[https://www.treccani.it/enciclopedia/carpazi_\(Enciclopedia-dei-ragazzi\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carpazi_(Enciclopedia-dei-ragazzi)/)