

INTRODUZIONE

Sul palinsesto delle strade d'Oriente i secoli scrissero la storia delle civiltà. Ripercorrendo quella rete viaria intrisa di molteplici suggestioni i viaggiatori del XIX secolo, a loro volta, scrissero delle pagine nuove lasciando un segno indelebile nel libro della storia del viaggio, del turismo e dell'ospitalità.

Nel ricordo della vita sociale e delle attrazioni presenti nelle stazioni balneari unito all'ebrezza di andare oltre l'orizzonte delle coste europee del mar Mediterraneo si compose infatti, a partire dalla seconda metà del XIX secolo, il richiamo esercitato, sui viaggiatori, dall'Oriente più vicino a partire dai suoi luoghi più noti: la Terra Santa e l'Egitto. Tale interesse dei viaggiatori e dei turisti si spingerà poi sempre più lontano dal Mediterraneo raggiungendo l'Africa centrale e meridionale.

L'accessibilità geografica di territori poco noti ottenuta grazie ai treni ed alle navi a vapore, accanto alle attrattive e alle infrastrutture, risultò quindi un fattore chiave per aumentarne il richiamo turistico. In questa fase, che prese l'avvio con la prima metà del XIX secolo, due conclusioni fondamentali è allora possibile trarle. Prima di tutto il crescere dell'interesse, in Europa, per l'Oriente, a partire da quello più prossimo e, in qualche modo, maggiormente noto e vicino alla sensibilità occidentale, come l'Egitto, per continuare con l'Africa coloniale. In secondo luogo, il perfezionamento dell'invenzione del viaggio organizzato di gruppo realizzato da Thomas Cook che avvenne, proprio in Oriente, dimostrandosi così uno strumento valido e concorrenziale per favorire la mobilità degli europei anche al di fuori del Continente. In quest'importante frangente, si delinearono quindi i grandi assi portanti del viaggio definibile come esotico che, di fatto, entrò nella sua *Golden age*, prolungatasi fino alla Seconda guerra mondiale¹.

¹Con l'intento di fornire un approccio, seppur parziale, su un argomento vasto e complesso qual è quello del viaggio al di fuori dell'Europa, il volume prosegue la ricerca su questo tema già affrontata in: *Adattare l'Oriente. Imprese, ospitalità e trasformazione del viaggio in Egitto ed in Levante (XVIII-XX secolo)*, Cortina, Torino, 2017.

Seguendo il filo rosso dell'ospitalità e del suo rapporto con il territorio, e con la destinazione turistica, il presente lavoro sottopone quindi ad ampia revisione gli spunti già proposti nel volume citato integrandoli poi abbondantemente in modo tale da affrontare aree geografiche e problematiche più ampie.

PARTE I

I

VERSO I PORTI D'ORIENTE

1. L'Oriente più vicino: un laboratorio per la modernizzazione del viaggio e del turismo

Per la cultura del viaggio e per l'evoluzione del turismo, l'Oriente, a partire da quello affacciato sul Mediterraneo, rappresentò, con le sue diverse declinazioni, un luogo laboratoriale in cui trovarono spazio diversi processi di modernizzazione ed organizzazione determinati, in primo luogo, dalle innovazioni introdotte nella cultura del viaggio, in generale, ed, in modo più specifico, nella mobilità e nell'ospitalità.

Diversi temi del viaggio materiale, che vanno dall'accessibilità dei luoghi alla definizione degli ambienti per la vita sociale fino a toccare i problemi causati dall'incremento dei flussi turistici, trovarono quindi un punto di arrivo e di partenza nel viaggio in Oriente. Il fascino esercitato dalle contrade levantine generò, come conseguenza, un percorso di trasformazione ed adattamento sociale ed economico dei territori interessati dalla presenza dei viaggiatori. Si trattò di un mutamento che, dalla seconda metà dell'Ottocento e per più di un secolo, inserì delle nuove aree geografiche negli itinerari del turismo elitario europeo.

Questa trasformazione, sostenuta dalla crescita delle iniziative di politica coloniale in Africa e Asia messe in atto dai paesi europei, ebbe come risultato la costruzione di diversi microcosmi frutto della stretta correlazione esistente tra gli spazi fisici, in qualche modo privilegiati rispetto al contesto di riferimento, come quelli degli alberghi orientali o coloniali, ed i comportamenti sociali adottati all'interno della società dei viaggiatori.

Alla metà del XIX secolo iniziò perciò a manifestarsi pienamente questa trasformazione del viaggio in Oriente. Fino a quel momento raggiungere le sponde orientali del Mediterraneo od andare oltre era stata un'avventura lunga, rischiosa e costosa, da preparare con dedizione e notevole impegno sotto

tutti i punti di vista. Un'avventura, per tali motivi, naturalmente riservata a pochi.

Anche quello in Oriente, come tutti i fenomeni connessi al viaggio e al turismo, si ampliò però velocemente. La pratica si diffuse. I mezzi di trasporto sostennero questa espansione facendosi sempre più veloci, capienti e, soprattutto, economicamente accessibili. Si realizzò così un allargamento dell'orizzonte del viaggio europeo, fino ad allora delineato dalle ormai sicure e consolidate vie del *Grand Tour*, che aprì la strada a nuovi itinerari, nuove forme di mobilità e nuove attività economiche, indispensabili, queste ultime, per fornire ai viaggiatori sia l'assistenza che i servizi necessari.

Le notizie relative agli itinerari, alle difficoltà, al viaggio materiale, alle attrattive religiose, culturali, artistiche dell'Oriente, corsero ben presto per i salotti e tra i viaggiatori europei: personaggi di rango più o meno elevato si mossero allora andando al di là del Mediterraneo. Il viaggiatore che giungeva a Costantinopoli o a Beirut e ad Alessandria d'Egitto portava con sé una cultura del viaggio consolidatasi nel Settecento. Nel bisogno d'Oriente del viaggiatore europeo sfumarono lentamente gli elementi formativi e di conoscenza per lasciar spazio a quelli maggiormente ludici e legati alla distinzione sociale. Muovendosi, non senza difficoltà pratiche, in un mondo lontano geograficamente e culturalmente, i viaggiatori europei impressero però sul territorio delle tracce indelebili. Attraverso la loro presenza in Oriente, essi avviarono infatti delle trasformazioni spaziali che furono direttamente proporzionali all'accrescimento del lento percorso di democratizzazione della pratica del viaggio e del turismo che si sarebbe completamente realizzata nel Novecento.

Il viaggio come fatto culturale, momento di formazione, elemento dell'interazione sociale, spesso limitata ed elitaria, e di conoscenza dei territori, con le loro peculiarità, attrattive, risorse, fu, anche in Levante, un efficace volano per lo sviluppo di attività imprenditoriali a partire da quelle dell'erogazione dei servizi ai viaggiatori per proseguire con il definirsi di un'economia dell'ospitalità forgiata sul modello dei grandi alberghi già abbondantemente presenti nell'Europa ottocentesca delle grandi città, delle stazioni termali e di quelle climatiche balneari e montane. Anche in Oriente si dipanò il filo rosso che legò l'ospitalità, in primo luogo di alto livello, all'idea di enclave: la separazione spaziale tra viaggiatori e residenti.

I primi, infatti, richiesero sempre più ambienti riservati a loro caratterizzati dalla presenza di comodità e di servizi il cui livello qualitativo doveva avvicinarsi a quello dell'ospitalità europea. In questo ambito l'interazione sociale risultò, al pari delle zone dedicate al soggiorno degli ospiti nella località clima-

tiche europee sostanzialmente racchiusa in una sfera che escluse la popolazione locale coinvolta solo in attività di servizio. Questa dimensione di separazione, data anche la presenza di un'amministrazione coloniale, finì per accentuarsi in Oriente.

Paradigmatico di questo microcosmo teso a riprodurre, nei limiti del possibile, le comodità europee sotto il sole orientale furono gli alberghi, a volte anche relativamente modesti, che, seguendo in questo la tradizione del viaggio codificatosi fin dal *Grand Tour*, si presentarono come delle ridotte bolle ambientali: spazi chiusi, in qualche modo protetti, prima di tutto dalle insidie climatiche dell'esterno, in cui l'affaticato viaggiatore europeo avrebbe potuto ristorarsi per riprendere le forze prima di affrontare la tappa successiva del suo itinerario orientale. Se visti dall'esterno gli alberghi definirono, escludendo di fatto quasi totalmente la popolazione locale, sia per motivi di reddito che di *status* sociale, una disuguaglianza, al loro interno essi finirono però per essere dei luoghi in grado di stimolare le relazioni.

Nelle ore trascorse all'interno dell'albergo la percezione di essere tutti inclusi in un microcosmo privilegiato, finì quasi per azzerare, anche se momentaneamente, le distanze sociali comunque presenti tra i viaggiatori che, seppur tutti occidentali avevano realtà politiche, economiche e sociali di riferimento comunque diverse.

Nello spazio ristretto dell'albergo, caratterizzato da una forzata vicinanza, i viaggiatori ebbero quindi la possibilità di sperimentare una maggiore eguaglianza e mescolanza sociale. Il ritrovarsi ad agire in uno spazio ridotto e intimo, lasciò emergere i meccanismi dell'interazione messa in atto all'interno della società dei viaggiatori: consigli e riflessioni, da lasciare in dono a chi avrebbe certamente ripercorso i medesimi itinerari, sui tanti aspetti, a partire dagli inevitabili disagi, del viaggio materiale; scambio di notizie sui rispettivi paesi di provenienza; valutazione dei servizi offerti o non offerti dal mondo orientale.

Le virtù apprezzate nell'offerta dell'ospitalità a pagamento furono, in definitiva, ricalcate su quelle della vita civile: ordine, correttezza dei rapporti, sicurezza, comodità, pulizia. Il viaggio in Oriente, riservato ad individui comunque dotati di una formazione culturale e/o di un interesse religioso, rappresentò allora una sorta di cammino di perfezionamento che, accanto all'esperienza conoscitiva, contribuì anche all'affinamento dei comportamenti.

La capacità di distinguere i livelli dell'ospitalità ricevuta, a partire da quella gratuita tra pari per passare a quella a pagamento, definì un'altra tappa importante del cammino di formazione rappresentato dal viaggio. Il diramarsi di un'economia dell'ospitalità anche al di là del Mediterraneo riflesse, come uno

specchio, il mutamento, che potremmo definire turistico, del territorio. La rete degli alberghi aiutò però i viaggiatori a percepire la presenza o meno di un determinato livello di sviluppo sociale ed economico del territorio.

Nell'albergo orientale, il viaggiatore si sentì subito chiamato a dare delle valutazioni. La sfera della sosta non fu allora solo protettiva e ristorativa, ma anche valutativa. Il contenuto delle relazioni si caratterizzò così per un'ampia varietà di giudizi, prescrizioni e riflessioni relative al modo di fruire turisticamente del mondo levantino. L'universo dell'ospitalità generò allora un intreccio di rituali, regole di comportamento, pratiche e descrizioni ed, allo stesso tempo, plasmò uno stile di comportamento divenendo perciò un tratto caratterizzante della pratica del viaggio in Oriente, nel XIX e nel XX secolo, di cui troviamo ampia traccia nei resoconti dei viaggiatori.

Proprio i diversi resoconti dati alle stampe dai viaggiatori europei, al di là del difforme livello qualitativo della scrittura, sono oggi una fonte primaria dalla quale partire per condurre un'analisi non solo letteraria ma anche sociale ed economica del viaggio in Oriente con le sue molteplici sfaccettature.

Prima di tutto i resoconti ed i diari di viaggio offrono, accanto ad alcuni dati quantitativi, diversi elementi qualitativi. In primo luogo, il resoconto di viaggio presenta diversi aspetti che s'intrecciano tra loro: lasciare un ricordo, per sé e per la cerchia di amici e conoscenti del viaggio compiuto; porsi come strumento didattico utile per offrire al lettore un incremento della conoscenza del mondo; essere utilizzato come una guida utile a chi intenda ripercorrere l'itinerario indicandogli pericoli, difficoltà, tappe e punti di interesse artistico e culturale; presentarsi come una semplice testimonianza del fatto di aver realmente compiuto il viaggio.

In terza ipotesi, questa tipologia di testo letterario, che rispecchia sia l'ambiente di provenienza dell'autore-viaggiatore che quello in cui egli vive durante l'itinerario, è in grado di fornire informazioni ben più ampie sulle dinamiche interne alla società dei viaggiatori. Questo è possibile perché il punto di vista adottato dall'autore coincide con quello di chi il viaggio l'ha vissuto, dall'interno, in un momento storico ben definito.

Il resoconto è dunque una testimonianza intenzionale nata con il fine di preservare, e spesso di rendere pubblica, la memoria di alcuni fatti rimarcabili nei quali rientra il viaggio non solo in Oriente. Tale testo scritto si colloca come una fonte di natura primaria, sia esso inedito, quindi giuntoci sotto forma di manoscritto, o edito. In quest'ultimo caso può essere stato dato alle stampe: guardando ad un largo pubblico di lettori e, quindi, maggiormente costruito ed elaborato; pensando invece ad una circolazione limitata o quasi nulla. In entrambi i casi, i resoconti, soprattutto quelli meno noti, per la loro natura di te-

stimonianza diretta di fatti e luoghi sono dei documenti di prima mano.

Esaminando il documento-resoconto si deve anche ricordare che esso permette, attraverso l'esame qualitativo, di ricevere molteplici informazioni unite anche a spunti critici, in merito a: descrizioni dei luoghi; osservazioni sulle attività economiche presenti; forme di interazione sociale. L'esame di tali fonti primarie porta così ad ottenere una visione complessa dell'oggetto viaggio nell'Ottocento e nel Novecento anche se non occorre dimenticare che i resoconti producono delle osservazioni che interessano porzioni limitate sotto il profilo del tempo e dello spazio.

Guardando invece alle trasformazioni relative al viaggio, l'analisi dei testi prodotti dai viaggiatori, spesso con ricchezza d'informazioni e annotazioni, deve naturalmente selezionare solo alcuni indicatori attinenti ad alcuni temi del viaggio materiale: la descrizione degli itinerari; i mezzi di trasporto; l'organizzazione dei viaggi; l'economia dell'ospitalità.

La maggioranza dei resoconti presi in esame offre quindi diversi spunti di riflessione a partire dal fatto che alcuni di essi sono stati scritti da viaggiatori non particolarmente noti. Le pagine di alcuni di questi autori permettono però di ricostruire uno spaccato della società dei viaggiatori dell'epoca. Gli estensori dei resoconti agiscono infatti come degli osservatori che, adoperando i propri sensi, registrano attentamente molteplici aspetti dei territori attraversati. Essi sottopongono, inoltre, al loro sguardo sia il proprio gruppo di viaggio, stabile o occasionale, che i diversi contesti deputati ad accoglierli nelle diverse tappe dell'itinerario.

Il loro punto di vista privilegiato seppur, necessariamente, limitato al numero ridotto di esperienze di viaggio prese in esame, consente comunque di cogliere le trasformazioni di realtà diverse rivelandone degli aspetti inattesi.

Da tenere ancora in considerazione è la procedura dell'osservazione adottata. Essa è, naturalmente, fortemente soggettiva, ma, allo stesso tempo, ha un vantaggio essenziale che proviene dalla posizione dell'osservatore. Quest'ultimo, infatti, agisce dall'interno dato che è parte attiva del gruppo che scruta. Grazie a questa posizione, il viaggiatore-scrittore riesce quindi a coglierne i molteplici temi del viaggio materiale con un tasso maggiore di verità rispetto ad un osservatore esterno.

I resoconti, proprio per la dose di soggettività di cui sono intrisi, forniscono però anche delle informazioni sull'osservatore stesso, sul suo mondo, sul suo punto di vista, sulla sua capacità di cogliere e interpretare quanto viene posto sotto la sua lente d'osservazione.

Allo stesso tempo, l'osservatore non agisce in incognito. Chi incontra un europeo sulle strade d'Oriente è perfettamente al corrente che si tratta di un

viaggiatore messi in cammino non per necessità, ma per motivi culturali o di semplice piacere. Il viaggiatore è dunque ben identificabile dall'esterno.

Sotto il profilo del testo prodotto, i viaggiatori utilizzano una sorta di griglia analitica che gli permette di avere ben chiari gli aspetti a cui dedicare attenzione e da tenere sotto costante controllo: attrattive, descrizioni degli altri viaggiatori, mezzi di trasporto, strutture ricettive, interazioni previste o meno con le popolazioni locali. Il loro metodo di lavoro trova una fonte d'interesse proprio nell'essere ampio e, quindi, non strettamente limitato solo alle descrizioni di taglio artistico. Le pagine lasciano invece spazio alla descrizione di aspetti di maggior utilità per l'indagine sociale, storica ed economica.

Una volta condotta l'osservazione sul campo, i viaggiatori prepareranno dei resoconti che, scritti a posteriori, si baseranno sulla memoria e, soprattutto, sugli appunti raccolti e custoditi dal diario di viaggio.

Poste queste precisazioni, si può perciò affermare che i dati forniti dai resoconti possano fornire una fonte primaria sulla quale fondare un'indagine sulle trasformazioni del viaggio materiale in Oriente guardando, in primo luogo, all'evoluzione dell'economia dell'ospitalità e delle imprese di viaggio.

Allo stesso tempo occorre ricordare che, nell'analisi dei resoconti, non devono essere attualizzate, utilizzando perciò delle categorie interpretative odierne, le osservazioni formulate dai viaggiatori che sono pur sempre il frutto di un preciso contesto storico e culturale collocato tra la seconda metà dell'Ottocento e la prima del parte del Novecento.

2. Il viaggio in Oriente e la sua dimensione sociale

“I viaggi di lungo corso diventeranno un semplice cabotaggio, e si democratizzeranno così il commercio e la navigazione”¹. Una decina di anni prima dell'apertura del Canale di Suez, le parole scritte dal sacerdote, docente e viaggiatore, in Europa, a Costantinopoli ed in Egitto, piemontese Giuseppe Filippo Baruffi (1801-1875)² si rivelarono quasi profetiche nel delineare una situazione che, coinvolgendo anche gli spostamenti delle persone, si sarebbe realizzata nella fase conclusiva del XIX secolo: “L'ouverture du canal favo-

¹ G.F. Baruffi, *L'Istmo di Suez. Lezione popolare*, Stamperia Reale, Torino, 1857, p. 19.

² E. Borghese, *Giuseppe Baruffi nel suo tempo: suggestioni di un epistolario*, Centro stampa della Provincia di Cuneo, Cuneo, 1998, p. 27. N. Nada, *Baruffi, Giuseppe Francesco*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. VII, Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, Roma, 1965, p. 11.

rise à la fois l'essor du trafic des passagers et des marchandises. Les voyages sont facilités, l'extension européenne en Orient s'affirme, une démocratisation des voyages pour les passagers est envisageable”³.

Con l'inaugurazione della grande opera del Canale avvenne anche il riposizionamento del mar Mediterraneo chiamato a svolgere una funzione centrale sulla via d'acqua per l'Oriente cessando “di essere un mare interno per divenire un corridoio marittimo di rapida comunicazione, fra i più importanti al mondo”⁴. Con tale ritorno al centro del Mediterraneo e del Mar Rosso, anche l'azione coloniale dei paesi europei riprese un nuovo slancio.

Inaugurato il 17 novembre 1869, il Canale marittimo di Suez, lungo in tutto 164 chilometri, unendo Port Said, sul Mediterraneo, a Suez, sul Mar Rosso, creò, di fatto, un nuovo sistema tra tre continenti⁵. Da Port Said, in quel giorno “un corteo di trenta navi impavesate scendeva il canale”, mentre sulle rive della grande opera realizzata non senza difficoltà “sventolando orifiamme e stendardi, migliaia di cavalieri accompagnavano solennemente il lungo convoglio”⁶.

Detto del ruolo del Canale, il viaggio registrerà un passaggio cruciale avviato con la fine del periodo napoleonico: l'esaurimento dell'esperienza dell'avventura formativa del *Grand Tour* settecentesco.

In questo nuovo frangente così delineatosi, l'Oriente, spazio reale e spazio simbolico, indicò un cambio di rotta ai viaggiatori, e poi ai turisti, occidentali. La tradizionale destinazione geografica settecentesca, l'Italia ed il Sud del continente europeo, già meta del *Grand Tour*, si estese ulteriormente, caricandosi di un nuovo esotismo romantico, alimentato dalla letteratura e dalla pittura, in direzione del Mediterraneo orientale. La stagione del viaggio di formazione si esaurì invece, nei suoi tratti classici, con quell'Antico Regime

³ M.F. Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, PUPS, Paris, 2007, p. 385.

⁴ A.M. Medici, A. Pallotti, M. Zamponi, *L'Africa contemporanea*, Le Monnier, Firenze, 2017, p. 43.

⁵ “Aperto ufficialmente alla navigazione il 1° dicembre 1869, il Canale aveva ancora delle limitazioni. Era percorribile solo di giorno mancando le attrezzature per garantire una sicura navigazione notturna – che fu attuata solo nel 1888 –, ragion per cui occorreva mediamente 50 ore per attraversarlo; inoltre i velieri non potevano manovrare e necessitavano di essere rimorchiati da terra con l'aiuto di muli”. R. Mascia, *La valigia delle Indie. Londra-Brindisi-Bombay*, Tiemme, Manduria, 1985, pp. 43-44.

⁶ M. Valle, *Suez. Il Canale, l'Egitto e l'Italia. Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei*, Historica Edizioni, Roma, 2018, p. 157. Valle tratteggia un grande affresco della storia del Canale dedicando una particolare attenzione al ruolo dell'Italia nella complessa vicenda sia della costruzione che della successiva gestione.

sulle cui strade i viaggiatori del *Grand Tour* e del viaggio in Italia avevano scritto le loro pagine più intense.

La Grecia, Costantinopoli, la Terra Santa e l'Egitto divennero allora le mete di un nuovo itinerario verso Sud. Lo sguardo dei viaggiatori più eruditi si volse allora, naturalmente, alle sorgenti della civiltà occidentale. Un cammino a ritroso dettato non solo dall'allontanamento geografico, ma anche da quello temporale: dalle testimonianze italiane del Rinascimento e delle antichità romane si arrivò a quelle presenti nella Grecia classica e nel Vicino Oriente antico. Nel volgere di pochi decenni si realizzò uno spostamento dell'asse del viaggio capace di rapire e affascinare gli europei. Uno spostamento che, seppur segnato da tante diramazioni storiche e geografiche, si identificò in una definizione onnicomprensiva: il *Voyage en Orient*.

Intesa come avventura, stimolo culturale per l'Occidente, come risorsa dell'immaginario e come proiezione onirica che si alimenta delle sue rimozioni, l'esperienza orientalista potrebbe dirsi conclusa nel 1869, con l'apertura del canale di Suez, con l'irruzione fremebonda del vapore sulle strade ferrate e sulle rotte navali e con l'arrivo delle prime schiere di turisti sotto le insegne di Thomas Cook. I viaggiatori della prima metà dell'Ottocento l'avevano previsto e paventato ed erano stati unanimemente concordi nel ritenere che i processi di modernizzazione e il progressivo adeguamento all'Occidente avrebbe ucciso l'Oriente. Quell'Oriente almeno che era apparso un immenso, caotico, immobile serbatoio di differenze, di anomalie, di stravaganze agli occhi di un Occidente che stava prosaicamente pianificando le proprie città e armonizzando, anzi normalizzando il modo di vivere in tutti i suoi stati⁷.

Immagini idilliache e sogni romantici celarono però una realtà fatta di condizioni climatiche disagiati, aspetti sanitari precari, ospitalità non certo invitante. In questa geografia che andava delineandosi lontano dall'Italia settecentesca, il viaggio scrisse diverse pagine indimenticabili. A vergarle provvide sia la penna di grandi scrittori che quella di meno noti viaggiatori. La distinzione principale riguardò però chi di questo mito pose le basi: i viaggiatori di lingua inglese e quelli di lingua francese.

Per il primo dei due l'Oriente era l'India, effettivo possedimento della Corona; attraversare il Vicino Oriente significava per lo più essere diretti alla principale colonia di Sua Maestà. Lo spazio lasciato al libero gioco dell'immaginazione era quindi già limitato da realtà amministrative, legalità territoriali, poteri esecutivi.

⁷ A. Brilli, *Il viaggio in Oriente*, il Mulino, Bologna, 2009, p. 16.

(...)

Il pellegrino francese, al contrario, tendeva a provare in Oriente un acuto senso di smarrimento. Giungeva in una regione in cui la Francia, diversamente dall'Inghilterra, non aveva alcuna presenza sovrana; il Mediterraneo risuonava di sconfitte francesi, dalle crociate a Napoleone. Quella che avrebbe dovuto essere la "missione civilizzatrice" della Francia andava configurandosi nel XIX secolo come un ruolo di "seconda carica", dopo la strapotente Inghilterra⁸.

La diversa visione geopolitica caratterizzerà anche i resoconti del viaggio dei britannici e dei francesi: "Per i primi, che sono viaggiatori con il senso dell'esplorazione e della scoperta, se non dell'impresa coloniale, i paesi orientali costituiscono l'oggetto della descrizione e il fine del libro; per i secondi, che sono per la maggior parte personaggi legati al mondo dell'arte e della politica, rappresentano soprattutto un esotico, visionario pretesto, e uno stimolo per l'immaginazione"⁹.

Allo scadere dell'Ottocento tutte le pedine sulla scacchiera della storia del viaggio in Oriente si trovarono ormai posizionate. Una nuova realtà turistica iniziò allora a delinearasi con maggior vigore. Nella trasformazione in atto s'intersecarono le rimodulazioni sia delle attività economiche connesse al viaggio, dall'ospitalità ai servizi legati alla mobilità, che dell'identità del viaggiatore annegatasi, in diversi casi, in quella del turista occidentale saldamente organizzato, nei suoi spostamenti non solo sulle strade orientali, in gruppi.

Ormai il turista europeo e americano è entrato a far parte integrante del paesaggio orientale, pur con la quasi totale esclusione dell'Arabia, e se all'inizio del secolo il viaggiatore indossava abiti arabi e parlava la lingua dei nativi per mimetizzarsi e nascondere la propria identità o integrarsi con i nativi, ora si limita a adattare il proprio vestiario europeo al nuovo contesto. Una sua eventuale comparsa in vesti orientali sarebbe apparsa semplicemente ridicola. Quanto alla lingua, l'industria turistica si frappone con i suoi apparati e i suoi addetti fra il proprio cliente e i locali ed esclude qualsiasi contatto con la popolazione. È a questi ultimi che eventualmente compete, come un tempo faceva il dragomanno, imparare i rudimenti delle lingue occidentali¹⁰.

Guardando sempre al versante del viaggio materiale annotiamo che, allo stesso tempo, le dinamiche espansive che caratterizzarono la lunga tradizione

⁸ E.W. Said, *Orientalismo. L'immagine europea dell'Oriente*, Feltrinelli, Milano, 2001 (ed. orig. 1978, prima ed. it. 1991, trad. it. S. Galli), p. 171.

⁹ A. Brillì, *Il viaggio in Oriente*, cit., p. 86.

¹⁰ *Ivi*, p. 233.

dei viaggi dal *Grand Tour* all'Oriente interessarono anche le guide cartacee che i viaggiatori, sempre con maggior frequenza, portarono sotto il braccio nel corso dei loro itinerari.

Esse, testimoniando le esigenze di un nuovo pubblico, echeggiarono però sempre meno di descrizioni storiche ed artistiche, citazioni letterarie ed osservazioni di natura personale. Il ritrarsi dell'ampio apparato di erudizione classica ridusse perciò la mole delle guide rendendole così più maneggevoli e facili da trasportare.

Apprendo allora una di queste guide che iniziarono ad essere pubblicate dagli anni Venti del XIX secolo, il viaggiatore pronto a partire per esplorare nuove contrade poteva, prima di tutto, acquisire una serie di informazioni di natura pratica relative ai molteplici aspetti del viaggio materiale trovandole tutte raccolte, e ben esposte, in un'ampia sezione introduttiva: documenti, dogane, abbigliamento ed equipaggiamento necessario, condizioni climatiche, alberghi, mezzi di trasporto, difficoltà, pericoli, comportamenti da tenere e raccomandazioni di varia natura. Le guide si caratterizzarono per la precisione e per l'esattezza delle diverse informazioni frutto di un attento lavoro svolto nelle varie destinazioni interessate.

Il viaggiatore, una volta informatosi sul Paese che avrebbe visitato, veniva poi condotto lungo degli itinerari specifici descritti però utilizzando un linguaggio accessibile e preciso. Le pagine delle diverse guide alternarono le indicazioni di natura pratica, tappe del viaggio, distanze da percorrere, alberghi dove fermarsi, alle descrizioni storico-artistiche dei luoghi principali da visitare tra quelli riportati dagli itinerari. La pubblicazione di queste guide indirizzate ad un viaggiatore fornito di mezzi culturali medio-alti avviò un'azione importante. Le guide, agevolando sia la riduzione delle incertezze connesse alla mobilità, ebbero come effetto quello di allargare il numero dei componenti della società dei viaggiatori.

Una parola chiave, già indicata dal Baruffi, tornò così insistentemente: democratizzazione. In questo caso del viaggio. Non è allora difficile osservare che il piacere della ricerca dell'Oriente e dell'esotico proseguì la continua trasformazione del viaggio, e del modo di praticarlo, già iniziata con il *Grand Tour* e nelle stazioni termali e climatiche europee.

Continuità tra forme del viaggio e del soggiorno europee e orientali, in primo luogo levantine, ci fu nell'estendersi dell'imitazione sociale.

Partendo dalla necessità di utilizzare il turismo come fattore di distinzione sociale, si deve sinteticamente constatare che risultò sempre possibile mostrare il proprio *status* sociale attraverso il viaggio e la villeggiatura. Si trattò, naturalmente, di un consumo che, per dare origine ad una distinzione, ne-

cessità di essere ostentato sullo scenario sociale. Essere presente, nella stagione giusta ed usufruendo dei servizi più ricercati e costosi, in destinazioni alla moda certificò chiaramente l'avvenuta inclusione tra i membri della classe agiata: un mondo esclusivo per sua stessa natura ammirato, invidiato, desiderato e, in ultima analisi, oggetto di tentativi d'imitazione.

Per cercare di rimarcare, e mantenere, le posizioni storiche nella stratificazione sociale, saranno proprio "i possidenti e i titolari di rendite a porsi in viaggio e ad introdurre nuovi obiettivi e nuove forme di turismo. Si tratta prevalentemente degli strati sociali in declino, che vengono progressivamente espropriati dal loro ruolo sociale e che tendono a riservarsi spazi di potere nella dimensione politica e culturale. In questa logica essi pongono in essere dei 'processi di distinzione' che privilegiano le attività creative e la propria immagine pubblica per opporsi all'accanimento puritano con cui gli strati borghesi si dedicano al lavoro"¹¹.

Per la classe agiata di derivazione aristocratica, una volta indebolitisi ricchezza e potere, a segnare la distanza dalla borghesia emergente rimase quindi solo più il prestigio sociale. Nelle stazioni climatiche, la consapevolezza di essere comunque un modello da imitare rafforzò la convinzione dell'aristocrazia europea di poter dettare ancora le mode e i comportamenti.

Di fronte ad una situazione alienante gli aristocratici reagiscono con una fuga dalla propria condizione, con un viaggio romantico verso altri orizzonti e verso le testimonianze del passato. Coloro che sono emarginati dal progresso industriale tendono ad imporre con ostentazione il primato delle attività gratuite: il gioco, il rischio, il viaggio. Mentre il progresso tecnico conduce la produzione fuori dai condizionamenti stagionali della società rurale, il turismo, nato stagionale, sviluppa ritmi multistagionali in una complessa gerarchia di stazioni e di attrazioni. Si succedono feste, giochi, ricevimenti e balli. Vengono introdotti e codificati sempre nuovi sport; si esaltano i rischi gratuiti come quelli dell'alpinismo; ci si inebria di spese pazze¹².

L'imitazione si manifestò perciò su un duplice fronte. Il primo fu quello interno agli inclusi chiamati perciò a seguire, per non essere estromessi, i comportamenti dei gruppi leader: aristocratici e membri della classe agiata. Per gli inclusi diventò quindi fondamentale non errare nello scegliere il luogo, il periodo, il tipo di pratica turistica ed i servizi di cui fruire. Sul secondo fronte si agitarono, ben più numerosi, gli esclusi. Questi ultimi, naturalmen-

¹¹ A. Savelli, *Sociologia del turismo*, Franco Angeli, Milano, 1998, p. 91.

¹² *Ivi*, p. 92.

te, ambirono ad utilizzare il turismo come un ascensore sociale per rendere manifesta l'avvenuta mobilità sociale in ascesa.

La diffusione delle pratiche e l'aumento della frequentazione di una destinazione turistica, con il conseguente incremento delle presenze, finì però, inesorabilmente, per abbassarne il prestigio sociale causando quindi un danno d'immagine che si tradusse velocemente in uno economico. La frequentazione da parte dei gruppi leader calò lasciando sempre più spazio ai rappresentanti delle classi immediatamente inferiori che si appropriarono così della meta, e della pratica, tanto desiderata.

Una volta verificatosi tale avvicinamento sociale, il prestigio della destinazione o della pratica turistica tese però, naturalmente, ad abbassarsi al pari della capacità di spesa individuale che, ovviamente, si contrasse. In sintesi la destinazione o la pratica diluì la sua capacità di attrarre comportamenti imitativi. I gruppi leader invece, continuamente alla ricerca di distinzione sociale, ed in fuga costante dalle contaminazioni con gli strati sociali immediatamente inferiori, i più prossimi ad attivare il meccanismo dell'imitazione, finirono per dirigersi verso destinazioni geografiche ancora non conosciute oppure iniziarono ad avvicinarsi a pratiche turistiche nuove. Con tale azione i membri della classe agiata, con la loro presenza, contribuirono però, in modo decisivo, a portarle all'interno del circuito turistico.

Nella fase iniziale, le destinazioni "scoperte" non furono ancora capaci di suscitare, in chi vi era momentaneamente escluso, il desiderio di imitazione.

La fuga in avanti delle classi agiate, giova ricordarlo, si manifestò però sempre in maniera piuttosto articolata andando così oltre l'aspetto della distinzione determinata solo dalla lontananza geografica. Il cammino della distinzione passò anche attraverso le modalità della fruizione dei luoghi a partire dalla possibilità di soggiornare nei grandi alberghi. Inoltre, essa si manifestò efficacemente tramite i tipi di servizi acquistati: prima classe, treni di lusso, percorsi e accessi esclusivi. Per trasformarsi in un fattore di distinzione, il consumo di servizi turistici ha infatti bisogno di non essere occultato ma di risultare ben visibile all'esterno.

L'imitazione e l'inclusione/esclusione sono quindi due meccanismi utilizzabili anche come efficaci strumenti di promozione turistica sia della destinazione che delle singole imprese a partire da quelle alberghiere. Le tracce, non certo celate ma, al contrario, ben pubblicizzate, della presenza di chi appartiene ai gruppi leader, prima membri della classe agiata e poi, dopo la Prima guerra mondiale, del mondo degli affari e dello spettacolo, saranno un fattore importante per posizionare al meglio, nella gerarchia internazionale, una destinazione turistica con i suoi servizi e le sue imprese.