

# Daniel Roche, cultura materiale dei viaggi nella società moderna

**Clizia Magoni e Chiara Santini**

---

Storicamente, 2 (2006).

ISSN: 1825-411X. Art. no. 17. DOI: [10.1473/stor323](https://doi.org/10.1473/stor323)

---

Nell'ambito dell'iniziativa "Storia e ambiente" promossa dal Consorzio Università – Città di Bologna, il 22 settembre 2006 lo storico francese [Daniel Roche](#) ha tenuto presso l'Aula Absidale di Santa Lucia una lezione magistrale dal titolo *Culture materielle des voyages dans la société moderne*. Professore al Collège de France dal 1998, e già Directeur d'études all'École des Hautes Études en Sciences Sociales di Parigi e dell'Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine, Daniel Roche ha fatto della cultura materiale in età moderna, intesa come «relazione storica tra gli uomini e gli oggetti e la variazione tra queste relazioni», il centro d'interesse della sua attività di studioso. Autore di numerosi saggi, di cui si fornisce a fondo articolo un breve elenco, lo storico francese ha pubblicato nel 2003 una monografia dal titolo *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages* (Fayard, Paris), consacrata alla cultura della mobilità tra XVI e XIX secolo. La comunicazione bolognese ha rappresentato dunque l'occasione per riferire alcuni dei contenuti di questa imponente ricostruzione storica e per rilevarne le valenze civiche nella società presente.

È possibile ricondurre l'origine dell'interesse di Daniel Roche per i viaggi tanto agli studi dedicati alla cultura equestre, al ruolo funzionale del cavallo come mezzo di trasporto, quanto alla riflessione sull'«opposizione» tra sedentarietà e mobilità che caratterizza la società occidentale. Occuparsi di

viaggi, per lo storico francese, non significa scrivere la storia delle migrazioni o dei racconti di viaggio, bensì analizzare come il viaggio orienti pratiche, rappresentazioni e immaginario sociale. La mobilità, o meglio la cultura della mobilità, costituisce dunque il concetto chiave per comprendere l'approccio dello storico francese al viaggio.

Il movimento invita a riflettere sulla corsa, sulla traiettoria, sulla circolazione degli oggetti, delle merci, dei capitali, sulle evoluzioni e sulla capacità di giocare con lo spazio, con la rapidità e la lentezza, con i ritmi del mondo e i meccanismi della loro propagazione. Il viaggio, con le sue occasioni, le sue pratiche, i suoi contesti permette di ritrovarne i significati sociali. La pluralità delle sue funzioni – commercio, religione, amministrazione, guerra, fuga, attività straordinaria di ricerca e di inventario, pratica ordinaria della vita – nutre la ricchezza dei suoi significati culturali. La vita stessa non è che una metafora fondamentale, quella del *Grande Viaggio* che ciascuno compie nell'insicurezza. Il mondo stesso non è che il libro offerto alla sagacia dei viaggiatori e la sua lettura può essere la migliore o la peggiore delle lezioni [1].

In età moderna, l'orizzonte spaziale era un orizzonte «bloccato», limitato ai confini del villaggio o della parrocchia. La rete degli scambi nelle società rurali non si estendeva oltre il raggio di 20 chilometri. Le feste paesane, le fiere e il «mercato dei matrimoni» costituivano le principali occasioni di spostamento, sebbene i pellegrinaggi o il lavoro, per le compagnie di mestiere, fornissero altre occasioni di viaggio. Rimane comunque il fatto che per la maggior parte delle persone il viaggio restava un'eccezione. I lunghi tragitti erano appannaggio dei ceti più facoltosi, i soli in grado di potere sostenere le spese che la lentezza dei trasporti comportava. A differenza dei contadini, che viaggiavano a piedi, i nobili si spostavano in carrozza o a cavallo. Questi mezzi di trasporto implicavano una costosa manutenzione, la necessità di sostare presso le stazioni di posta per abbeverare i cavalli o

sostituirli, e per riposarsi. A questi fattori si univa il rallentamento dovuto all'irregolarità delle rotte. Gli agenti atmosferici, lo straripare dei fiumi, la neve potevano far scomparire le strade o renderle impraticabili anche per lunghi periodi, trasformando il viaggio in un'esperienza dai contorni incerti.

A partire dal XVIII secolo, la volontà dello Stato di assicurare il controllo sul proprio territorio per ragioni di natura politica, economica e militare, portò ad una stabile definizione della rete viaria e, nel XIX secolo, ad interventi regolari di manutenzione. All'interno di questa evoluzione, gli ingegneri e i cartografi giocarono un ruolo fondamentale: i primi studiarono nuove tipologie di materiali con cui lastricare le strade e riprogettarono il sistema postale; i secondi operarono una mappatura integrale del territorio evidenziando la gerarchia degli itinerari (*grandes routes*, *grands chemins*, *routes royales* etc.). I tempi del viaggio cominciarono progressivamente ad accorciarsi e se alla fine del XVII secolo per raggiungere Parigi da Lione erano necessari otto giorni, alla fine del XVIII secolo ne bastavano tre. Una serie di innovazioni tecniche migliorò anche la funzionalità e il comfort dei mezzi di trasporto. Dalle officine di Parigi, Londra e Bruxelles, i centri più all'avanguardia per la costruzione di carrozze, uscirono veicoli più capienti, veloci e sicuri, dotati di sedili imbottiti e vetri per riparare i viaggiatori dal freddo e dalle intemperie. Nello spazio ristretto della carrozza, capitava inoltre che l'ordinata gerarchia della società venisse riorganizzata in maniera inedita. Per la durata del viaggio, persone di differenti origini si trovavano imprevedibilmente sedute fianco a fianco, dando vita ad estemporanee relazioni sociali simili per certi versi a quelle raccontate da John Ford nel film *Ombre rosse* (*The stagecoach*).

Unitamente al miglioramento delle condizioni di trasporto, la nascita di una letteratura specializzata favorì la normalizzazione dei viaggi. Guide, carte e diari svilupparono nei viaggiatori una nuova sensibilità nell'appropriazione di uno spazio estraneo. Il viaggio diventò un'occasione di confronto tra le

diverse culture materiali. Le abitudini alimentari, l'abbigliamento, l'arredamento delle abitazioni delineavano nei racconti dei viaggiatori quei caratteri nazionali che politicamente ancora non esistevano. Per l'agronomo inglese Arthur Young, che intraprese un viaggio in Francia dal 1787 al 1790, l'osservazione dei costumi dei francesi era basata sul costante raffronto con quelli della madre patria. Così se i francesi curavano maggiormente la loro igiene personale rispetto agli inglesi, la pulizia delle loro case lasciava molto a desiderare rispetto alle dimore britanniche. In ogni abitazione infatti era presente un catino per lavarsi le mani, ma a tutti i livelli della società era diffusa la pratica «abominevole» di sputare sui pavimenti. «I have seen a gentleman», annotava Young durante il suo soggiorno a Parigi, «spit so near the cloaths of a duchess, that I have stared at his unconcern» [2].

La presenza o meno di ostelli o stazioni di posta, e la loro capacità di rispondere alle esigenze di un pubblico sempre più cosmopolita, divenne un test, un gradiente, per misurare la «civilizzazione organizzata» dei diversi paesi. Grazie ai racconti di viaggio, alle guide e ai romanzi si andava così disegnando una «geografia dell'Europa degli alberghi», una sorta di mappa della civilizzazione europea che attestava la capacità, differenziata da paese a paese, di modificare le tradizioni dell'ospitalità in termini di profitto per rispondere alle esigenze dei viaggiatori. Nel 1773 la Scozia appariva al dottor Samuel Johnson e al suo compagno di viaggio James Boswell un paese ancora poco attrezzato, dal momento che gli alberghi sorgevano solo lungo le strade maestre. A questa mancanza suppliva tuttavia l'antica tradizione di ospitalità degli abitanti, sempre pronti ad aprire le loro case agli stranieri [3].

Gli alberghi rappresentarono altresì la possibilità per alcuni viaggiatori di entrare in contatto con una realtà materiale qualitativamente superiore alla propria, grazie alla presenza di impianti igienici, biancheria pulita, riscaldamento e servitù, normalmente estranei al proprio quotidiano. Ma più

in generale testimoniarono di abitudini alimentari e culturali tanto diffuse a livello europeo quanto peculiari a livello locale. In questo senso, la pratica del viaggio, iscrivendosi nella tradizione dell'ospitalità, modificò se non creò il «patrimonio collettivo delle abitudini». Così se per Stendhal, un buon albergo era quello nel quale era servito un buon tè, per Arthur Young «the idea of dining without a napkin seem ridiculous to a Frenchman, but in England we dine at the tables of people of tolerable fortune, without them» [4].

Seguire lo sviluppo di questa cultura materiale della mobilità durante l'età moderna permette di comprendere, secondo Roche, come le abitudini europee si siano via via omogeneizzate nel corso dei secoli e come attraverso il viaggio si siano poste le basi per un'apertura al confronto e allo scambio con l'altro. Nell'articolo *Voyage dell'Encyclopédie*, il cavaliere de Jaucourt definiva il viaggio come la migliore scuola di vita, quella nella quale «l'on apprend la diversité de tant d'autres vies» [5]. Il viaggio «dans les états policés de l'Europe» rappresentava uno degli elementi più importanti dell'educazione dei giovani e una parte dell'esperienza degli anziani. Esso elevava l'intelletto, ne arricchiva le conoscenze e lo «guariva» dai pregiudizi nazionali. Scopo del viaggio doveva essere dunque quello di esaminare gli usi e i costumi delle altre nazioni, i loro gusti, le arti, le scienze, le manifatture e l'economia [6]. Le considerazioni del cavaliere de Jaucourt si inserivano pienamente nel dibattito illuministico attorno al tema della mobilità, un dibattito che opponeva chi sosteneva l'utilità pedagogica dei viaggi, intesi come strumento di acculturazione, a chi invece li avversava in quanto fonte di corruzione. L'individuo che abbandona il luogo e il clima natali, affermavano alcuni, è destinato inevitabilmente a soffrire e a degenerare.

Rispondere alla domanda che ci si poneva nel XVIII secolo: «Muoversi è un male o un bene?» implica oggi, secondo Roche, la stessa posta in gioco in

---

termini di doveri civili che comportava allora. «È una scommessa che bisogna fare sulla necessità dello scambio e sul modo in cui oggi esso può orientare l'avvenire della civilizzazione come lo ha fatto in passato» [7].

## Note

- [1] D. Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, 11 (traduzione delle autrici).
- [2] A. Young, *Travels in France by Arthur Young during the years 1787, 1788, 1789*, London, George Bell and Sons, 1889, 307.
- [3] Cfr. J. Boswell, *The Journal of a Tour to the Hebrides with Samuel Johnson*, LL. D., London, Charles Dilly, 1785.
- [4] A. Young, *Travels in France* cit., 307.
- [5] *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et de Métiers*, («mis en ordre & publié par M. Diderot, ... & quant à la partie mathématique par M. D'Alembert»), t. XVII, Paris, Briasson-David-Le Breton-Durand, Neufchastel, S. Faulche, s. d., 476.
- [6] *Ivi*, 477.
- [7] D. Roche, *Humeurs vagabondes* cit., 1021 (traduzione delle autrici).

# Link

Breve bibliografia di Daniel Roche

*Les Républicains des Lettres, gens de culture et Lumières au XVIIIe siècle*, Paris, Fayard, 1988, trad. it. *La cultura dei Lumi: letterati, libri, biblioteche nel XVIII secolo*, Bologna, Il Mulino, 1992

*La culture des apparences. Essai sur l'Histoire de vêtement aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Fayard, 1989, trad. it., *Il linguaggio della moda*, Torino, Einaudi, 1991

*La France des Lumières*, Paris, Fayard, 1993

*Histoires des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVIIe-XIXe siècle)*, Paris, Fayard, 1997, trad. it. *Storia delle cose banali. La nascita del consumo in Occidente*, Roma, Editori riuniti, 2002 (dir.)


*Les écuries royales: du XVI au XVIII siècle*, Paris, Association pour l'Académie d'art équestre de Versailles-Château de Versailles, 1998

*Voitures, chevaux, attelages du XVIe au XVIIe siècles*, Paris, Association pour l'Académie d'art équestre de Versailles-Château de Versailles, 2001

*Humeurs vagabondes. De la circulations des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003

[Indietro](#)

grands chemins

figures/2006/magoni\_santini/magoni\_santini\_2006\_01.jpg

Joseph Vernet (1714-1789), *La construction d'un grand chemin*, olio su tela, Paris, Musée du Louvre

[Indietro](#)



Ombre rosse (The stagecoach)

[[figure]]figures/2006/magoni\_santini/magoni\_santini\_2006\_01.jpg[[/figure]]

*Ombre rosse* (*Stagecoach*, USA 1939, b/n, 97') di John Ford

[Indietro](#)