UdA 1

# Il primo Novecento (1900-1918)


**LEZIONE 1**
I RITMI DEL MONDO
L'alba del Novecento, tra fattore antropico e società di massa

**LEZIONE 2**
Tensioni politiche interne e internazionali di inizio Novecento

**LEZIONE 3**
L'Italia di inizio secolo

**LEZIONE 4**
La Grande Guerra

**LEZIONE 5**
La Rivoluzione russa

PERCORSI DI FONTI E STORIOGRAFIA

ECO LAB
Il turismo sostenibile

EDUCAZIONE CIVICA
I diritti delle donne: una conquista ancora incompleta


## Un conflitto globale

All'inizio del Novecento l'Europa conosce una notevole crescita demografica e tecnologica, che garantisce a parte della popolazione una condizione di benessere senza precedenti. Questo progresso materiale si accompagna però a profonde tensioni sociali e politiche, sia all'interno dei singoli Stati sia tra le potenze europee. La situazione degenera quando, nel giugno del 1914, un nazionalista serbo uccide a Sarajevo l'erede al trono dell'impero austro-ungarico, Francesco Ferdinando: in breve, il meccanismo delle alleanze trascina l'Europa intera in un conflitto devastante, che negli anni successivi si estende agli altri continenti. La Prima guerra mondiale – che i contemporanei chiamano "Grande Guerra" – cambia radicalmente la carta politica dell'Europa: alla fine del conflitto gli imperi multinazionali si dissolvono e al loro posto sorgono nuovi Stati nazionali. Nel frattempo, in Russia, nel 1917 le difficoltà economiche e il malcontento per la guerra sfociano in due rivoluzioni che portano alla fine dell'impero zarista e all'instaurazione di un governo comunista.





### Il progetto multidisciplinare

**Mettersi in viaggio verso il domani** > p. 136

All'inizio del Novecento, con la nascita della società di massa, le città crescono a dismisura e accolgono un numero crescente di individui. Questo cambiamento porta con sé un problema nuovo: l'inquinamento. Il carbone che alimenta le fabbriche e riscalda le case riempie l'aria di fumi tossici e la rende irrespirabile. Anche oggi le città affrontano il problema dell'inquinamento. Se però all'inizio del Novecento a inquinare l'aria erano soprattutto le ciminiere delle fabbriche, oggi tra le cause principali ci sono i trasporti: le auto e i camion che percorrono le vie cittadine rilasciano gas nocivi per l'ambiente e per la nostra salute. Per questo è fondamentale immaginare modalità di trasporto più sostenibili, capaci di rispondere alle esigenze di mobilità senza compromettere la qualità della vita e il futuro del nostro pianeta.



## UdA 1
## Lezione 1

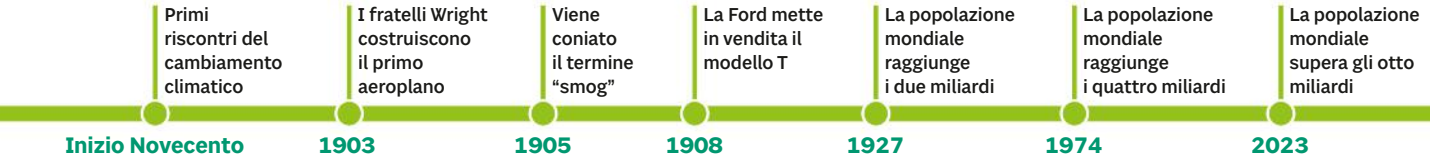
TEMPO

- Inizio Ottocento — La popolazione mondiale raggiunge il miliardo
- 1863 — Nasce la metropolitana di Londra
- 1893 — La Nuova Zelanda concede il diritto di voto alle donne
- 1895 — Prima proiezione cinematografica
- 1898 — Primo campionato di calcio in Italia

# L'alba del Novecento, tra fattore antropico e società di massa



Nel XX secolo il rapporto tra l'umanità e la Terra è cambiato: lo sviluppo delle attività antropiche ha portato alla diminuzione delle aree naturali, alla distruzione di interi ecosistemi e alla riduzione della biodiversità. Contemporaneamente, le città sono cresciute di numero e dimensione fino a diventare organismi complessi che assorbono risorse e rilasciano nell'ambiente scorie inquinanti. Infine, nelle città del Novecento si è sviluppato un nuovo tipo di società – la società di massa – caratterizzata da nuovi stili di vita ma anche da nuove problematiche.




# 1 L'impatto delle città sull'ambiente

**Il rapporto tra umanità e ambiente è cambiato in maniera radicale** Ogni società umana vive e opera in un **mutuo rapporto con l'ambiente** che la circonda. Per millenni questo rapporto si è svolto in maniera sostanzialmente analoga: pur con le dovute differenze, le società dell'età antica, del Medioevo o dell'età moderna hanno cercato di modificare l'ambiente circostante in modo da renderlo più adatto alle loro esigenze, ma la limitatezza delle conoscenze scientifiche e tecnologiche faceva sì che la portata degli interventi antropici fosse relativamente contenuta. Solo con l'avvio e la diffusione dell'industrializzazione, a partire dalla fine del Settecento, la portata di questi interventi è diventata più ampia.

Gli ultimi due secoli hanno visto cambiare radicalmente il rapporto tra noi e il pianeta che ci ospita al punto che per definire l'epoca in cui viviamo, caratterizzata dal fortissimo impatto delle attività umane sull'ambiente, lo scienziato Paul Crutzen ha coniato il termine **Antropocene** ("l'era dell'uomo"). Nonostante si tratti di un concetto non accettato da tutta la comunità scientifica, esso può comunque essere ritenuto valido come **segnale di allarme** sui radicali cambiamenti che la nostra specie sta apportando alla Terra.

Possiamo riassumere questi **cambiamenti** in sei punti:

- uno **sviluppo demografico impetuoso** – e che non ha nessun possibile raffronto con quanto avvenuto nel passato – ha portato la popolazione a passare da uno a oltre otto miliardi (► **L6 p. 141**);
- le **città** sono **cresciute di dimensioni**, diventando talvolta delle ● **megalopoli**, estese per centinaia di chilometri quadrati e con milioni di abitanti;
- i **progressi della tecnologia** ci hanno dotato di una capacità di modificare – e distruggere – l'ambiente circostante che non ha paragoni con il passato;
- le attività antropiche hanno causato la **perdita di biodiversità**, dal momento che ogni anno varie migliaia di specie animali e vegetali scompaiono per sempre;
- è **aumentato il consumo di combustibili fossili** che impattano fortemente sulla ● **biosfera**;
- alle attività antropiche e all'uso dei combustibili fossili sono strettamente legati anche i **cambiamenti climatici** in atto e i fenomeni meteorologici estremi che tutti noi stiamo sperimentando.

**Le città hanno un'impronta ecologica** Lo **sviluppo urbano** del XX secolo ha inciso profondamente sul nostro pianeta e sugli equilibri che lo regolano. Anche le città, infatti, hanno una loro ● **impronta ecologica**, ossia consumano spazio e risorse. Questo era vero anche per le città del passato, ma nei secoli precedenti le dimensioni contenute dei centri urbani e il fatto che fossero compenetrati di spazi verdi (campi e orti) faceva sì che il loro impatto sull'ambiente fosse relativamente basso. Lo stesso non si può dire delle città del Novecento: centri urbani cresciuti a dismisura, che arrivano a contare milioni di abitanti, ricoperti di cemento e nei quali il verde è spesso ridotto a pochi parchi cittadini.



Stanhope Alexander Forbes, *Sheffield, fiume e ciminiere fumanti*, 1915. (Sheffield, Museums Trust)

● **Megalopoli**
Agglomerato urbano molto esteso, formato dalla fusione di più aree metropolitane vicine e interconnesse.

● **Biosfera**
Insieme di tutte le zone della Terra in cui sono presenti organismi viventi.

**Che cosa significa "Antropocene" e perché questo concetto costituisce un segnale di allarme?**

● **Impronta ecologica**
Indicatore che misura quante risorse naturali (suolo, acqua, energia) consumano un individuo, una città o un paese in rapporto alla capacità della Terra di rigenerarle.



Mulberry Street, l'arteria principale di Little Italy, il quartiere italiano di New York, nel 1900. (Washington, Library of Congress)

**Le città drenano risorse** Le **città** del Novecento, dunque, **consumano spazio**: dall'inizio del XX secolo a oggi la superficie terrestre occupata dai centri urbani è cresciuta dallo 0,1% all'1%. Oltre allo spazio, le città **assorbono molte risorse**, non solo dalle campagne circostanti, come accadeva in passato, ma anche **da regioni distanti**. In primo luogo le città consumano **acqua**, che deve essere prelevata da fiumi, laghi o falde spesso situati a decine di chilometri di distanza. In secondo luogo, gli abitanti delle città necessitano di **derrate alimentari**, anch'esse importate da località lontane: già a inizio Novecento la carne che affluiva a Chicago e a New York arrivava dalle praterie del Texas, dell'Ohio o del Montana.

Le città, infine, sfruttano **energia**: nel primo Novecento il carbone utilizzato per il riscaldamento o per cucinare giungeva da migliaia di chilometri di distanza. Un secolo dopo, poco è cambiato: la benzina e il metano che consumiamo quotidianamente provengono dalla Libia, dal Golfo persico o dall'Azerbaijan.

Le città non si limitano ad assorbire risorse, ma **rilasciano nell'ambiente scorie** sotto forma di acque di scarico, rifiuti e agenti inquinanti. L'impronta ecologica di una città è quindi molto più ampia dello spazio che occupa fisicamente: è stato calcolato che oggi l'impronta ecologica di Vancouver sia pari a 174 volte la sua superficie.

**Quali tipi di risorse consumano le città?**

## SCIENZA E TECNICA
## Oggi un nuovo traguardo: la *smart city*

Il termine "*smart city*" indica una **città sostenibile**, cioè progettata e gestita in modo da garantire una buona qualità della vita ai suoi abitanti, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse naturali.

Una *smart city* non è necessariamente una città di nuova edificazione: anche le nostre città, cariche di secoli di storia, possono diventare sostenibili. Per diminuirne l'impronta ecologica è necessario sostituire i combustibili fossili con **energie rinnovabili**. Bisogna creare **aree verdi** e sviluppare una **mobilità meno inquinante**, sostituendo le automobili private con i mezzi pubblici, il *car sharing* o le biciclette.

Inoltre, si deve migliorare l'**approvvigionamento idrico**, **diminuire i rifiuti** prodotti e migliorarne il **riciclaggio**. Infine, bisogna costruire **edifici a basso impatto ambientale**, con materiali ecocompatibili, dotati di impianti capaci di minimizzare i consumi.

In tutto questo la **tecnologia** può aiutare: l'**informatizzazione**, per esempio, può creare città interconnesse, nelle quali la raccolta di dati permetta di migliorare l'efficienza di trasporti e servizi. L'architettura prospetta sempre nuove soluzioni per case ad alta prestazione energetica: per esempio, lo sfruttamento della **geotermia** per il riscaldamento, oppure l'utilizzo di vetri che d'estate schermano i raggi solari, mentre d'inverno favoriscono l'azione riscaldante del Sole.

Una città ecologica non può però prescindere dalla partecipazione attiva e collaborativa di chi la abita. Servono **istituzioni** – Comuni, Regioni e Stato – capaci di favorire le politiche ambientali, e servono **cittadini** che siano quotidianamente capaci di compiere scelte e azioni rispettose dell'ambiente.

**Lo smog e l'inquinamento atmosferico** L'impatto delle città sull'ambiente si rivela particolarmente significativo in relazione a una delle risorse naturali più preziose: l'**aria**. Già nel XIX secolo i centri urbani rilasciavano nell'atmosfera **agenti inquinanti**. La Londra del tempo era avvolta da una pesante coltre di fumo generata dalle ciminiere delle fabbriche e dal carbone impiegato per il riscaldamento e per cucinare: il **particolato** e i gas tossici creati dalla combustione del carbone permanevano nell'aria, creando una fitta caligine pericolosa per la salute. Per descrivere questa cappa, nel 1905 fu coniato un neologismo, **smog**, che nasce dall'unione dei vocaboli inglesi *smoke* ("fumo") e *fog* ("nebbia").

Le cose non andavano diversamente nelle altre grandi metropoli del tempo: l'aria di Parigi, di New York o di Chicago era altrettanto irrespirabile.

**Particolato**
Insieme di minuscole particelle sospese nell'aria, prodotte soprattutto dai processi di combustione.

In che contesto fu coniato il termine smog? Da quali parole nasce?

## 2 La nascita della società di massa

**Più città e più popolose** Il XX secolo è stato il secolo delle città. A inizio Novecento le tre più popolose erano **Londra** (6,6 milioni di abitanti), **New York** (4,5 milioni) e **Parigi** (più di 3 milioni). Oltre a queste, solo altre nove città superavano il milione di abitanti: tra queste vi erano **Tokyo** e **Osaka**, segno di come l'urbanizzazione si stesse rapidamente diffondendo anche al di fuori del mondo occidentale. Da allora in poi le città hanno continuato a crescere di dimensioni e per numero di abitanti fino alle attuali **megalopoli**.

**Perché la popolazione delle città aumenta** Nel Novecento la crescita dei centri urbani europei fu dovuta essenzialmente all'inurbamento, cioè alla migrazione di chi lasciava le aree rurali per trasferirsi in città nella speranza di migliorare le proprie condizioni di vita. A inizio secolo le campagne erano ancora contrassegnate dalla miseria, mentre la città appariva come il luogo del benessere, dove era possibile trovare un impiego nelle fabbriche o nella pubblica amministrazione. Nelle città era più facile mandare i figli a scuola, nella speranza di una promozione sociale, e trovare un'abitazione dotata di elettricità, acqua corrente e servizi igienici, che nelle campagne erano assenti. Negli Stati Uniti la crescita dei centri urbani fu dovuta soprattutto all'immigrazione proveniente dall'Europa: si pensi che fra il 1821 e il 1915 dall'Europa arrivarono più di 30 milioni di migranti. Fino agli anni Venti, le autorità statunitensi non posero alcuna restrizione. A partire dal 1892 i migranti che arrivavano a New York venivano fatti sbarcare a Ellis Island, una piccola isola di fronte a Manhattan; qui venivano registrati e sottoposti a esami medici: chi passava la visita poteva entrare negli Stati Uniti, gli altri venivano rimandati in Europa.



Immigrati italiani in arrivo a Ellis Island dopo la traversata atlantica in nave, nel 1905.

**Nasce la società di massa** Le città che si formarono a inizio Novecento non erano solo più popolose; al loro interno si determinò una **società nuova**, caratterizzata da nuove attività e rapporti sociali: la cosiddetta **società di massa**.

Per spiegare il concetto di "massa", il filosofo spagnolo **José Ortega y Gasset** invitò i suoi lettori a osservare il brulichio di gente che camminava nelle strade delle città, i locali pubblici pieni di avventori, i treni carichi di viaggiatori, gli spettacoli teatrali con il tutto esaurito. Questa "moltitudine" erano le masse. La massa non è però semplicemente una questione numerica, conseguenza del crescente numero di persone che popolava le città, ma **un nuovo modo di vivere**.



Edvard Munch, *Sera sul viale Karl Johan*, 1892. (Bergen, Kunstmuseene, Rasmus Meyers Samlinger)

■ **Nella società di massa domina la solitudine del singolo** Molti contemporanei videro nel sorgere della società di massa alcune **conseguenze negative**; per Ortega y Gasset, due erano in particolare i pericoli a essa legati.

Il primo consisteva nella **solitudine**: nelle città le persone erano numerose e vivevano a stretto contatto, ma spesso i **rapporti umani** erano superficiali, fugaci e **impersonali**. Le città dei secoli precedenti erano caratterizzate dalla presenza di un forte tessuto sociale che univa chi viveva nello stesso quartiere e che era rafforzato dalla presenza di punti di aggregazione, fossero essi l'osteria o la parrocchia.

Nelle nuove città, formate da milioni di persone, questo tessuto veniva meno: non solo i locali pubblici erano centinaia e gli incontri quindi diventavano più rarefatti e difficili, ma anche i rapporti con i vicini di casa tendevano a farsi più deboli e radi. In questo modo, il singolo rischiava di essere circondato dalla folla e allo stesso tempo di sentirsi isolato: poteva nascere così quell'**alienazione** che ancora oggi caratterizza le nostre metropoli.

■ In che senso la società di massa può generare solitudine e alienazione?

■ **Nascono i mass media** Il secondo pericolo consisteva nel timore che nella nuova società i singoli potessero perdere la propria individualità per uniformarsi al resto della popolazione, ossia che l'intera società tendesse ad avere **comportamenti e opinioni uniformi**, **massificati**. Per capire questo punto bisogna analizzare una delle grandi novità dell'epoca, ossia lo **sviluppo dei mezzi di comunicazione di massa** (mass media), cioè i giornali, le riviste e la radio.

A inizio Novecento i giornali e le riviste aumentarono in modo esponenziale la loro tiratura, ma ad avere un impatto rivoluzionario sulle abitudini quotidiane fu l'invenzione della **radio** da parte di **Guglielmo Marconi**. Inizialmente, la radio veniva usata solo per inviare brevi messaggi a grande distanza, ma, a partire **dagli anni Venti**, nacquero **reti radiofoniche** che trasmettevano regolarmente programmi musicali, notiziari e radiodrammi destinati al pubblico. La prima rete radiofonica al mondo fu la BBC, nata nel 1922 in Inghilterra. In Italia, l'Unione Radiofonica Italiana – che sarebbe in seguito diventata la RAI – fu fondata poco dopo, nel 1924. La sera le famiglie che possedevano una radio si riunivano



L'inventore Guglielmo Marconi in una fotografia degli inizi del Novecento.

in salotto per ascoltare i programmi; chi non l'aveva (i primi apparecchi avevano un costo considerevole) si recava ad ascoltarla nei bar o nei locali pubblici che la mettevano a disposizione degli avventori.

Grazie alla maggiore diffusione dei giornali e all'introduzione della radio fu più semplice essere informati su che cosa accadeva nel mondo. Ridurre le distanze con i mezzi di comunicazione significò trasformare il modo di pensare: le persone più scolarizzate si informavano tramite la stampa sugli **avvenimenti di tutto il pianeta**, e non solo su ciò che avveniva nel luogo in cui vivevano.

**Migliora l'alfabetizzazione** Alla diffusione dei mass media fece eco l'**aumento dell'alfabetizzazione**. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, negli Stati industrializzati l'**istruzione elementare** venne resa **obbligatoria e gratuita**: in questo modo nelle aree più avanzate il tasso di analfabetismo crollò al 10%. Di conseguenza aumentò la platea dei lettori e questo si tradusse in un ulteriore progresso culturale dei paesi più avanzati. L'aumento dell'alfabetizzazione e la diffusione dei giornali fecero sì che anche categorie fino a quel momento escluse dal dibattito culturale e politico, come i ceti operai e le donne, sviluppassero una maggior consapevolezza dei loro diritti e quindi iniziassero a partecipare attivamente alla **vita pubblica** (▶ L2 p. 24).

**Più consapevolezza o più controllo?** A questo punto possiamo comprendere meglio il secondo pericolo che Ortega y Gasset e altri intellettuali videro nella nascita della società di massa, ossia quello dell'uniformità dei comportamenti e delle idee. Infatti, non solo i mass media potevano imporre mode o modelli di comportamento all'intera società, ma vi era la possibilità che un governo o un ristretto gruppo di persone riuscisse a controllare i mass media e quindi potesse **influenzare l'opinione pubblica**, piegandola alle proprie idee.

Fu quello che già nella prima metà del Novecento avvenne nell'Italia fascista, nella Germania nazista e nella Russia bolscevica, dove il monopolio dei mezzi di informazione garantì ai regimi la possibilità di manipolare a proprio vantaggio l'opinione pubblica.

Per questa ragione la **pluralità dell'informazione**, ossia la possibilità per il singolo cittadino di attingere a diverse fonti di informazione e a una pluralità di opinioni, è uno dei fondamenti della democrazia.



Demetrio Cosola, *Il dettato*, 1890. (Torino, Galleria civica d'arte moderna e contemporanea)

■ In che modo i mass media possono diventare uno strumento di controllo dell'opinione pubblica?

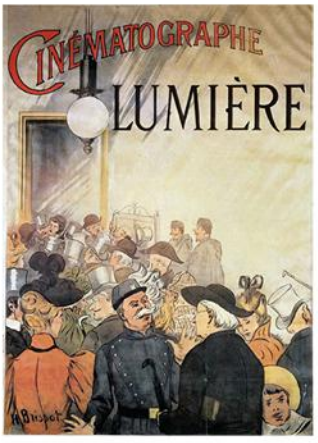
## 3 La società di massa e i nuovi stili di vita

**La *Belle époque*** Come abbiamo accennato nel paragrafo precedente, la nascita della società di massa e le innovazioni tecnologiche dei decenni a cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento mutarono profondamente lo stile di vita delle persone. Questo periodo, passato alla storia come ***Belle époque*** ("età bella, spensierata"), vide un grande **sviluppo della vita mondana**: nelle grandi città, soprattutto a Parigi, fiorirono caffè, teatri, salotti borghesi e luoghi di svago frequentati da artisti, intellettuali e alta società.

L'**illuminazione elettrica**, fino a quel momento limitata ai quartieri ricchi, iniziò a diffondersi in tutte le abitazioni e in tutti i rioni. In questo modo, anche per gli operai fu possibile estendere la propria vita sociale alle ore successive al tramonto e alla fine del turno di lavoro. Si diffusero così due nuove forme di intrattenimento: il **cinema** e lo **sport**.

**Due nuovi passatempi: il cinema...** Al **primo spettacolo cinematografico** – organizzato a Parigi dai **fratelli Auguste e Louis Lumière** il 28 dicembre 1895 – assistettero 33 persone. Nell'anno successivo il cinema raggiunse le principali città europee e a ogni proiezione prendevano parte circa 200 persone.

Negli Stati Uniti, nel 1907 più di due milioni di persone si recavano ogni giorno al cinema. Negli anni Venti gli Stati Uniti diventarono i maggiori produttori di film al mondo e **Hollywood**, un sobborgo di Los Angeles, divenne il centro della nascente industria cinematografica.




Un manifesto del 1895 pubblicizza il cinematografo dei fratelli Lumière. (Parigi, Musée Carnavalet)

Quando e dove si tenne la prima proiezione cinematografica pubblica? Quale fu lo sviluppo del cinema nei decenni successivi?

**... e lo sport** Un altro divertimento che attirava le folle era lo **sport**, che proprio negli anni a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento divenne un vero e proprio **business** pensato per un pubblico pagante, e non solo un modo per rigenerare il corpo di chi lo praticava.

Tra gli sport più seguiti vi erano il **ciclismo**, il **pugilato** e il **calcio**. Le prime partite di calcio si giocarono in Gran Bretagna nella seconda metà dell'Ottocento: a fine secolo, agli incontri assistevano circa 5.000 spettatori paganti, ma nel primo decennio del Novecento la media era già salita a 25.000, con picchi di quasi 80.000 persone per le finali della Coppa d'Inghilterra.

Quali erano gli sport più popolari a inizio Novecento?

## LEGGERE LA STORIA — BRANO STORIOGRAFICO

## La modernizzazione della società

Il brano dello storico Marcello Flores che ti proponiamo analizza i profondi cambiamenti sociali e culturali che investirono l'Europa all'inizio del Novecento. L'espansione dell'istruzione e dell'alfabetizzazione di massa si accompagnò alla nascita di una cultura popolare e di nuovi modi di vivere il tempo libero, soprattutto nelle classi medie e popolari.

L'educazione e l'alfabetizzazione di massa rappresentano un obiettivo prioritario in tutta Europa. Nel 1901 la quota del bilancio pubblico destinato all'istruzione è del 12% in Germania, del 10% in Gran Bretagna, dell'8% in Francia e solo dell'1,5% in Spagna. In Germania il 14% della popolazione segue qualche corso d'istruzione, contro il 13% di Francia e Svezia e il 4% della Russia. L'analfabetismo varia da zona a zona anche nello stesso paese. In Italia, nel 1912, circa il 90% dei bambini tra i sei e i dodici anni va a scuola in Piemonte e Lombardia, ma solo il 30% in Calabria e Basilicata; la media nazionale di analfabetismo è del 47%, che scende al 15% nel nord-ovest e sale al 70% nel sud. [...]

La diffusione e la penetrazione dell'alfabetizzazione non avvengono solo attraverso l'azione dei governi. È in questi anni che inizia a emergere una cultura popolare di massa, che diventa nei decenni successivi più importante e invasiva. Le nuove leve di alfabetizzati domandano letture confacenti al proprio livello culturale: aumenta la letteratura d'intrattenimento a basso costo che viene venduta nei chioschi delle stazioni e dei tabaccai o dai venditori ambulanti. [...] A far concorrenza a questa produzione [...] è una nuova ondata di giornali quotidiani che si rivolgono intenzionalmente alle classi medio-basse della società. In Inghilterra il «Daily Mail», fondato nel 1896, vende nel 1900 già un milione e trecentomila copie. A Parigi il «Petit Parisien» ne vende un milione nel 1902 mentre il berlinese «Berliner Morgenpost» non arriva a inizio secolo alle duecentomila. [...]

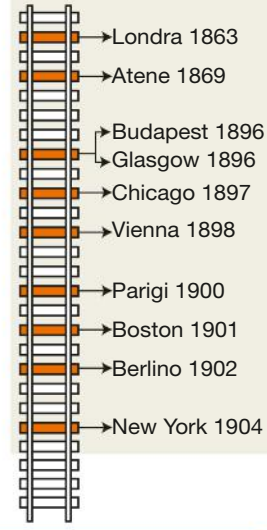
A caratterizzare i primi quindici anni del secolo come *belle époque*, per lo meno in Europa, è l'incremento organizzato di opportunità di divertimento e tempo libero non solo per élite, ma anche per le classi medie e popolari. Si è ancora lontani dai ritmi che prenderanno piede in seguito, ma la tendenza è stabilita proprio all'inizio del secolo. Café-concert, music-hall[1], pub, teatri, sale da ballo, club, cinema si diffondono e si riempiono soppiantando una ricreazione più spontanea, informale, spesso violenta che caratterizzava l'età preindustriale. La diminuzione delle ore di lavoro e l'aumento dei salari sono un requisito per la nascita del divertimento di massa; ma

**Il primo campionato italiano di calcio** Dall'Inghilterra la passione per il calcio si diffuse rapidamente nel resto d'Europa, compresa l'Italia. Alcune delle prime squadre di calcio italiane, come il Genoa e il Milan, furono in realtà fondate da Inglesi residenti nel nostro paese: per questo il loro nome ha la grafia inglese. Il primo campionato italiano riconosciuto ufficialmente fu quello organizzato nel 1898 per festeggiare i 50 anni dello Statuto albertino. In quell'occasione tutte le partite si svolsero a Torino e in una sola giornata: alle tre squadre di casa – la Ginnastica Torino, l'Internazionale Torino e la Torinese – si contrappose il Genoa, che riuscì a imporsi. Anche in Italia il calcio divenne subito popolare, tanto che agli incontri più importanti potevano assistere oltre 30.000 spettatori.

**Nascono i trasporti di massa** Un altro sviluppo tecnologico destinato a cambiare radicalmente la vita delle persone fu la nascita dei primi mezzi di trasporto di massa, come i **tram**, prima trainati dai cavalli e poi da motori elettrici. Inoltre, a Londra nel 1863, a Parigi nel 1900 e nel 1904 a New York apparvero le prime **metropolitane**.

I nuovi mezzi di trasporto erano in grado di trasportare ogni giorno decine di migliaia di lavoratori: in questo modo, operai e impiegati non furono più costretti a vivere vicino al luogo di lavoro, ma poterono spostarsi in quartieri nuovi (i cosiddetti **sobborghi**) che sorgevano lontano dal centro e che spesso offrivano condizioni di vita migliori. Nacque così il fenomeno del **pendolarismo**.

**L'introduzione della metropolitana**




lo sono anche la diffusione dei trasporti urbani a costi sempre più bassi e la possibilità di coinvolgere nuovi strati sociali con strutture e ambienti adeguati [...].
Il ruolo del tempo libero nel primo Novecento non può essere visto come un fenomeno autonomo e separato dalle altre trasformazioni coeve. Le opportunità di poterne usufruire sono infatti strettamente legate alle condizioni sociali. Anche il genere ha la sua importanza, accanto alla disponibilità di denaro e all'età. In questo tempo l'uso del tempo libero nelle nuove forme organizzate è una prerogativa quasi esclusivamente maschile, soprattutto nelle classi popolari. In molti casi si tratta di divertimenti ancora socialmente proibiti alle donne (pub, club per uomini, spettacoli sportivi) ma soprattutto la maggiore disponibilità di tempo e denaro è ancora una conquista prevalentemente maschile.
Molti dei nuovi divertimenti di massa, tuttavia, hanno una caratterizzazione familiare che faciliterà la sua diffusione anche presso le donne.

M. Flores, *Il secolo-mondo. Storia del Novecento. Vol. 1 1900-1945*, il Mulino, Bologna 2002



George William Joy, *The Bayswater Omnibus*, 1895. (Londra, Museum of London)

**1. Café-concert, music-hall:** locali pubblici affermatisi in Francia e Inghilterra agli inizi del Novecento, che proponevano brevi spettacoli di vario genere: canzoni, sketch comici, monologhi, piccoli numeri teatrali.

1. Quali differenze emergono tra i diversi paesi europei rispetto all'investimento pubblico nell'istruzione e ai livelli di alfabetizzazione?
2. In che modo la crescente alfabetizzazione ha influenzato la nascita di una cultura popolare di massa?
3. Qual è il legame tra le trasformazioni sociali del primo Novecento e la nascita del tempo libero di massa, e quale ruolo ha il genere in questo contesto?






*A sinistra* L'aliante dei fratelli Wright in volo, 1903 circa. *A destra* Manifesto pubblicitario dei grandi magazzini Mele di Napoli, 1907.

**Quali mezzi di trasporto si svilupparono tra fine Ottocento e inizio Novecento?**

**Spostarsi diventa più facile** Oltre ai trasporti urbani, si svilupparono quelli che collegavano città lontane anche migliaia di chilometri. Le **reti ferroviarie** si fecero ancora più fitte; furono introdotte locomotive più veloci e si affermarono definitivamente le **navi a vapore**. Se per secoli attraversare l'Oceano Atlantico significava impiegare settimane di pericolosa navigazione, all'alba del Novecento era possibile farlo in 5-6 giorni con meno rischi per la sicurezza.

Nel 1903 i fratelli statunitensi **Wilbur e Orville Wright** usarono il **motore a scoppio** per creare il **primo aeroplano**. Gli aerei inizialmente furono impiegati soprattutto nel settore militare, ma già negli anni Trenta esistevano compagnie aeree che effettuavano voli civili.

Il mezzo di trasporto che più di tutti cambiò aspetto alle nostre città e alla nostra vita fu senza dubbio l'**automobile**, il cui primo modello fu brevettato in Germania nel 1886. Nel giro di pochi anni si sviluppò una fiorente industria automobilistica: negli **Stati Uniti**, il paese dove si producevano e vendevano più macchine al mondo, nel 1912 circolavano già circa 700.000 automobili, che nel 1932 sarebbero diventate oltre 20 milioni. In **Italia**, l'industria automobilistica decollò in ritardo: le auto erano poco meno di 15.000 nel 1912 e circa 188.000 nel 1932. L'automobile cambiò il volto delle città e le abitudini delle persone, diventando il **simbolo del nuovo mondo industriale**: quello automobilistico divenne il settore trainante delle economie occidentali.

**Aumentano gli acquisti voluttuari** Nei primi anni del Novecento, il miglioramento dei salari consentì a un numero crescente di famiglie di disporre dei soldi necessari non solo per pagare il vitto o l'affitto di casa, ma anche per comprare ● **beni voluttuari**.

Per soddisfare le richieste dei consumatori nacquero i **grandi magazzini**: enormi negozi, disposti su più piani, nei quali gli acquirenti avrebbero potuto trovare tutte le tipologie di merci, dagli alimenti ai libri, dalle macchine da cucire ai cosmetici. La crescita delle vendite venne stimolata anche dall'**espansione della pubblicità**, che ormai era pensata e realizzata da esperti di marketing. I cartelloni, gli inserti sui giornali o le scritte sui tram invitavano a comprare qualsiasi merce: iniziava così a svilupparsi un mercato di dimensioni enormi, rivolto a soddisfare i desideri – e non solo i bisogni primari – delle masse.

● **Beni voluttuari**
Beni non indispensabili per la sopravvivenza, acquistati per piacere, desiderio o *status* sociale: per esempio, abiti alla moda e articoli per il tempo libero.

**Si afferma gradualmente il turismo di massa** A inizio Novecento iniziò a svilupparsi anche l'**industria del turismo**: in parte grazie ai nuovi mezzi di comunicazione, ma soprattutto per l'**aumento** del **tenore di vita** dei **ceti medi**. In verità, per diversi anni viaggiare rimase un'**attività esclusiva dei più ricchi** (gli






*A sinistra* Una località di villeggiatura nella costa atlantica degli Stati Uniti. Cartolina postale dei primi del Novecento. *A destra* Un manifesto della fine del XIX secolo degli stabilimenti balneari livornesi.

aristocratici e l'alta borghesia): inizialmente le località di villeggiatura erano poche e gli hotel erano strutture di lusso che avevano costi ben al di sopra delle possibilità economiche della maggior parte della popolazione. Tuttavia, nel corso della prima metà del secolo in diverse località nacquero piccoli alberghetti e pensioni che, a costi modici, fornivano ospitalità a pagamento alle famiglie della media e piccola borghesia. **Per i ceti operai le vacanze restavano comunque un miraggio lontano**: per loro l'unica possibilità di uscire dal tran-tran quotidiano era prendere il treno e recarsi in giornata al mare o al lago.

## 4 Le nuove forme del capitalismo e la fabbrica fordista

**Gli inizi di una nuova globalizzazione** L'evoluzione dei trasporti e l'introduzione di nuovi mezzi di comunicazione, che consentirono di collegare meglio luoghi e persone e di far viaggiare le merci con maggiore facilità, costituirono le prime avvisaglie della **globalizzazione** novecentesca. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del secolo successivo si diffuse l'uso del **telefono**, fu realizzata una rete di cavi sottomarini che permetteva di inviare **messaggi telegrafici** da un continente all'altro, vennero inventate telescriventi che consentivano di trascrivere i **telegrammi** su carta senza passare per la decrittazione del codice Morse. Le nuove **navi a vapore** e l'uso delle **celle frigorifere** permisero di trasferire da un continente all'altro gli alimenti (carne, cereali e frutta).

● **Globalizzazione** Processo di unificazione economica, politica e culturale a livello globale che, iniziata in età moderna, ha assunto nuovo forme e dimensioni nel corso del Novecento.

**Nascono le multinazionali** Nei primi decenni nel Novecento cambiò la struttura dell'economia capitalista: nella nuova società di massa le industrie non si rivolgevano più a piccoli gruppi di clienti, ma a un numero di consumatori straordinariamente più grande, sui **mercati nazionali e internazionali**. Grazie alle innovazioni dei trasporti e al telegrafo, ora le aziende erano in grado di operare in tutto il mondo in maniera molto più efficiente: potevano comprare materie prime nei paesi produttori, importarle per lavorarle e vendere i prodotti finiti praticamente in ogni paese della Terra. Per queste ragioni, il volume del commercio mondiale tra il 1800 e il 1913 aumentò di ben 25 volte. In questo nuovo contesto, alcune aziende decisero di fondare nuovi stabilimenti all'estero, invece di produrre sul proprio territorio nazionale ed esportare i prodotti finiti. Nacquero così le prime **multinazionali**, ossia imprese che hanno il centro direzionale nel paese d'origine e una rete di filiali e di stabilimenti situati in altri Stati.

■ Che cosa si intende per "multinazionale"?

**Si formano trust, cartelli e monopoli** Molte aziende, con l'obiettivo di schiacciare la concorrenza e conquistare quote di mercato, si fusero tra loro dando vita a società di dimensioni maggiori, dette "**trust**". Altre aziende scelsero invece di accordarsi tra loro per fissare le rispettive quote di mercato e i prezzi dei prodotti finiti: questi accordi, chiamati "**cartelli**", impedivano l'emergere di eventuali nuovi concorrenti, ma finivano per danneggiare i consumatori e portarono al fallimento di numerose piccole imprese, soprattutto di quelle a gestione familiare. In alcuni casi si crearono poi dei **monopoli**, ossia situazioni in cui una grande azienda controllava da sola l'intero mercato di un particolare bene, determinandone così il prezzo.

In questo modo il capitalismo ottocentesco, strutturato sulla concorrenza tra una moltitudine di imprenditori, fu sostituito da un **capitalismo monopolistico** nel quale pochi grandi gruppi industriali controllavano tutto il mercato. Per esempio, la Standard Oil Company di **John Davison Rockefeller** ebbe il monopolio sul petrolio negli Stati Uniti, almeno fino a quando il governo americano, timoroso dello strapotere di un miliardario che poteva decidere da solo il prezzo di vendita di una merce fondamentale, introdusse delle severe ● **leggi antitrust** e impose a Rockefeller di smembrare la Standard Oil.

**Perché cartelli e monopoli sono dannosi per l'economia** L'economia capitalista si basa sulla libera concorrenza e, di conseguenza, sul fatto che il consumatore possa scegliere tra vari prodotti, in base al prezzo o alle proprie necessità. La libera concorrenza dovrebbe dunque spingere le aziende a diminuire i prezzi o a proporre prodotti migliori, ossia a creare innovazione tecnologica. Quando si determina un regime di monopolio o un cartello, la libera concorrenza viene meno: di conseguenza le aziende non sono più motivate a migliorare i loro prodotti e possono imporre prezzi alti, danneggiando i consumatori. Per questo motivo, in tutti gli Stati economicamente avanzati esiste una legislazione antitrust.




*Il mostro monopolio*, vignetta americana del 1884. La Standard Oil è come una piovra i cui tentacoli si estendono sull'industria e sui centri del potere americano.

● **Leggi antitrust**
Insieme di regole che impediscono la creazione di monopoli o di accordi di cartello e favoriscono, invece, l'ingresso sul mercato di imprese tra loro concorrenti.

■ Che cosa sono i trust e i cartelli? Che scopo avevano?

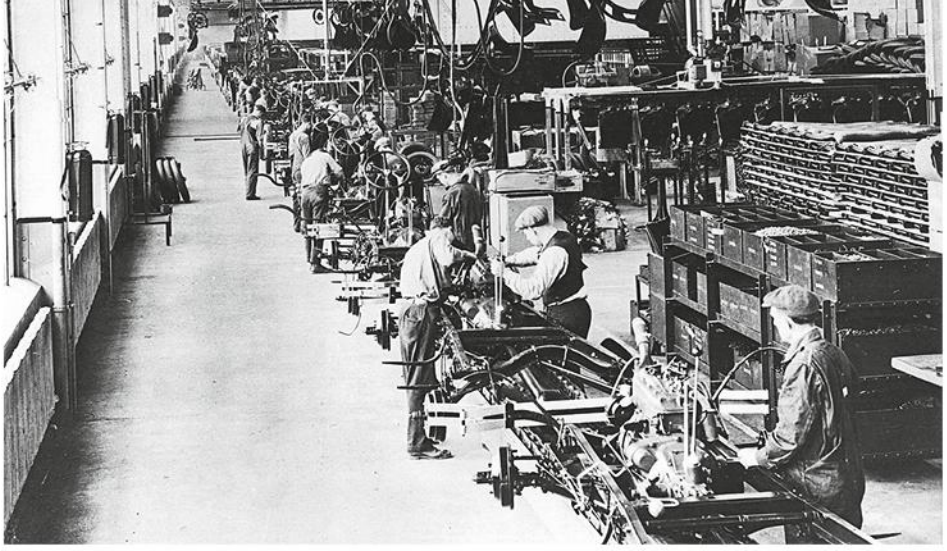
**Produrre per le masse: la fabbrica taylorista-fordista...** Il cambiamento più notevole all'interno del comparto industriale fu l'introduzione di un **nuovo sistema produttivo**, in grado di soddisfare la domanda di merci proveniente da un mercato composto da decine di milioni di persone.

Nei primi anni del Novecento **Henry Ford**, proprietario dell'omonima fabbrica automobilistica statunitense, creò uno stabilimento basato sugli innovativi studi dell'ingegnere **Frederick W. Taylor**: per questo il nuovo modo di produzione è definito "**modello taylorista-fordista**". Nel suo saggio *L'organizzazione scientifica del lavoro* (1911), Taylor sosteneva che per aumentare la produzione e ridurre i tempi di lavorazione, così da contenere i costi di produzione, fosse necessario scomporre l'attività degli operai in **tante piccole mansioni non specializzate**, che ogni operaio avrebbe dovuto ripetere per tutta la giornata lavorativa.

■ Su quali principi si basa il modello taylorista-fordista?

**... e la catena di montaggio** Ford applicò questi principi nel suo nuovo stabilimento, aggiungendo una fondamentale novità: gli operai, invece di cercare nell'officina i pezzi da assemblare, li ricevevano direttamente su un **nastro trasportatore**, davanti al quale ripetevano tutto il giorno gli stessi semplici movimenti. Nasceva così la **catena di montaggio**.

La catena di montaggio richiedeva che tutti i pezzi che i nastri trasportatori fossero identici, così da poter essere assemblati senza ulteriori interventi degli operai: i prodotti finiti erano quindi **standardizzati**, ossia uguali tra loro.



Catena di montaggio della Ford Motor Company, 1910.

Per incentivare il lavoro dei dipendenti, Ford raddoppiò il salario giornaliero, fissò a **otto ore la giornata lavorativa** e portò a **due giornate il riposo settimanale**, inventando in pratica l'attuale "weekend". Con questi incentivi, gli operai avrebbero potuto sopportare i ritmi massacranti della catena di montaggio e, nel contempo, **trasformarsi in consumatori**.

■ Quali novità introdusse Henry Ford nel modo di organizzare la produzione industriale?

■ **La Ford T, un'auto per tutti** Nel 1908 Ford mise in vendita il **modello T**, "l'auto per tutti". Si trattava di una macchina dal costo relativamente contenuto, pensata per il mercato di massa e non esclusivamente per i ricchi. Grazie all'adozione della catena di montaggio, negli stabilimenti Ford di Detroit i tempi di lavorazione di una singola automobile scesero da 12,5 ore a circa 2,5 ore e si arrivò a produrre 485.000 automobili all'anno, contro le 40.000 realizzate in Francia e in Gran Bretagna.

L'abbassamento dei costi di produzione permise di **ridurre il prezzo delle automobili**, che passò dai 950 dollari del 1908 ai 290 del 1927. In questo modo, un bene che fino a quel momento era riservato ai ceti più ricchi divenne acquistabile anche da parte dei ceti operai e dei contadini. Nei decenni successivi, negli Stati Uniti la catena di montaggio fu utilizzata anche in altri settori produttivi; in Europa essa si sarebbe diffusa dopo la Prima guerra mondiale.

**Il modello taylorista-fordista**

| Origini | Caratteristiche | Condizione operaia | Conseguenze |
|---|---|---|---|
| • F.W. Taylor: organizzazione scientifica del lavoro<br>• H. Ford: applicazione pratica del modello taylorista<br>• Obiettivo: aumentare la produttività, ridurre i costi | • Divisione del lavoro in mansioni semplici e ripetitive<br>• Introduzione della catena di montaggio<br>• Standardizzazione dei prodotti | • Nessuna specializzazione richiesta<br>• Lavoro monotono e ritmato dalla macchina<br>• Salario aumentato, giornata di 8 ore, due giorni di riposo | • Produzione di massa a basso costo<br>• Accessibilità dei beni anche per le classi popolari<br>• Nascita della società dei consumi |

## SCIENZA E TECNICA
# L'era dell'automobile

Il decollo dell'industria automobilistica iniziò nel 1902, con la nascita a Detroit della **Ford Motor Company**, che mise progressivamente l'auto a portata di un pubblico sempre più vasto, grazie alla produzione di **modelli standardizzati**, a prezzi accessibili anche per i ceti medi.

Come abbiamo visto, la produzione di massa prese avvio negli Stati Uniti con la **Ford Model T**. In Europa l'auto restò più a lungo un bene di lusso, ma anche qui le case produttrici – come la tedesca **Mercedes** e la francese **Citroën** – iniziarono a produrre vetture più economiche. In questo processo si inserì più lentamente la **Fiat** (Fabbrica Italiana Automobili Torino), fondata nel 1899 da una dozzina di imprenditori, possidenti e aristocratici torinesi, desiderosi di dare avvio anche in Italia a un'industria automobilistica.

La produzione in serie iniziò nel 1912 con la **Fiat Zero**, di cui furono costruiti 2.000 esemplari. L'anno prima era stata progettata la Fiat 300 hp Record, in grado di sfiorare i 300 km/h, con l'intento di battere il record mondiale di velocità nelle **gare automobilistiche** che suscitavano un crescente entusiasmo popolare.




Poster pubblicitario per una vettura Dion-Bouton, 1899-1900.



**Modello "Phaeton"**

La **Mercedes simplex**, prodotta dal 1901 al 1909. Auto a carrozzeria scoperta, priva di sportelli laterali, in cui potevano essere poste una o due file di sedili a due posti. Il nome del modello deriva dal personaggio della mitologia greca Fetonte (*Phaeton*), che fu sbalzato fuori dal carro del Sole perché incapace di guidarlo. L'associazione era dovuta alla pericolosa assenza di sportelli laterali nell'autovettura.

**Modello "Torpedo"**

La **Ford Model T**, nota anche con il nome di ***Tin Lizzie*** ("lucertolina di latta"), prodotta dal 1908 al 1927. Auto con carrozzeria aperta, con gli sportelli alla stessa altezza dei sedili. Fu un'innovazione rispetto al modello "Phaeton", che non aveva gli sportelli laterali.







**Modello "Berlina"**

La **Type A**, prodotta dalla francese Citroën fra il 1919 e il 1921 in 24.000 esemplari. Autovettura con la carrozzeria completamente chiusa, generalmente dotata di 4 o 5 porte. Il modello prende il nome dalla carrozza omonima, a quattro ruote, chiusa e con due sportelli laterali con vetri.

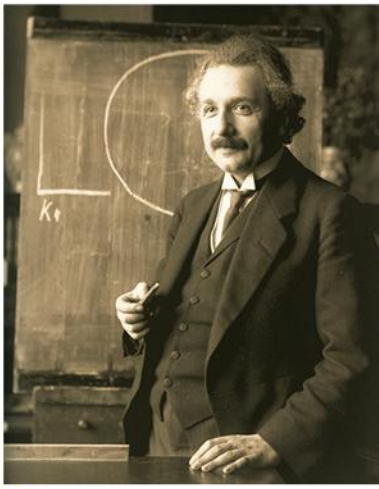
**Modello "Spider"**

L'**Alfa Romeo 6C**, prodotta in serie dalla casa automobilistica milanese Alfa Romeo dal 1925 al 1950. Auto con carrozzeria decapottabile, a due posti. Il modello prende il nome dalla carrozza omonima trainata da cavalli, chiamata *spider* ("ragno" in inglese) per la sua piccola carrozzeria e le sue grandi ruote a raggi, che ricordano la forma di un ragno.



# 5 La crisi della ragione

**Crollano le certezze scientifiche** A partire dalla fine dell'Ottocento si assiste a quella che è stata indicata come "**crisi dei valori**" o "**crisi della ragione**": mentre la società occidentale raggiungeva uno sviluppo tecnologico molto avanzato, i suoi punti di riferimento scientifici e culturali si andavano sgretolando. Per secoli, infatti, la cultura e la scienza occidentali si erano basate su regole e concetti che apparivano indiscutibili, come l'idea che il tempo e lo spazio fossero oggettivi e assoluti oppure il principio di causalità (da una causa deriva necessariamente un effetto). Fino alla fine dell'Ottocento era comunemente accettata l'idea che la natura fosse regolata da leggi matematiche dotate di valore assoluto e determinate mediante l'applicazione del metodo sperimentale delineato da Galileo e Newton. Inoltre, erano tutti convinti che le più importanti leggi della natura fossero state scoperte. A cavallo tra l'Ottocento e il Novecento questa concezione della scienza iniziò a vacillare e vennero posti i primi **fondamenti della fisica moderna**.



Albert Einstein in un ritratto fotografico del 1921.

**La teoria della relatività e la nascita della meccanica quantistica** Nel 1905 la formulazione della **teoria della relatività** da parte del tedesco **Albert Einstein** sovvertì le certezze della fisica newtoniana classica. Einstein capì che lo spazio e il tempo non sono entità assolute e distinte, ma un'unica entità – lo **spazio-tempo** – che **varia a seconda del punto di osservazione** (ovvero del sistema di riferimento di chi osserva). Il tempo, quindi, non scorre allo stesso modo in tutto l'universo, ma passa più rapidamente o più lentamente a seconda della velocità con cui ci muoviamo e della nostra interazione con la materia circostante. Inoltre, Einstein postulò che la **velocità della luce è costante** e dimostrò l'**equivalenza tra materia ed energia**, due grandezze prima considerate distinte.

In che modo la teoria della relatività di Einstein ha messo in crisi la fisica classica?

Qualche anno più tardi, la **teoria dei quanti** – sviluppata a partire dagli studi di **Max Planck** e **Niels Bohr** – mise ancora più in crisi i fondamenti della fisica classica. Secondo questa teoria, quando si osserva la materia a livello degli atomi o delle particelle più piccole, essa può comportarsi in due modi diversi: a volte si comporta come una **particella** solida, altre volte come un'**onda**, simile a quelle del suono o della luce. Inoltre, l'energia non può essere trasferita in modo continuo, ma solo scambiata attraverso quantità non divisibili, i "**quanti**".

Pochi anni dopo, il tedesco **Werner Heisenberg** dimostrò che il mondo degli atomi non è analizzabile secondo le stesse leggi fisiche dell'universo macroscopico osservabile a occhio nudo. Anche se c'è ancora un rapporto di causa ed effetto, non è possibile sapere con certezza che cosa succederà: si possono solo fare previsioni basate su **probabilità**. Questa scoperta mise in dubbio l'idea della scienza classica secondo cui ogni fenomeno segue leggi precise e, conoscendo le condizioni iniziali, è possibile presagire che cosa accadrà ("**determinismo**").

Che cos'è la teoria dei quanti e perché ha rappresentato una svolta nel pensiero scientifico?

**La nascita della psicoanalisi** In un altro settore del sapere umano, a mettere in crisi l'idea di poter raggiungere certezze immutabili contribuì la nascita della **psicoanalisi**, fondata dal medico austriaco **Sigmund Freud**. Freud pose all'origine dei comportamenti umani gli **impulsi** provenienti da quella parte della psiche (**inconscio**) che sfugge al nostro controllo razionale.

Nei primi decenni del Novecento l'umanità non solo fu privata della possibilità di conoscere con certezza le leggi della natura, ma si ritrovava anche senza la sicurezza di comprendere l'origine e le motivazioni profonde delle proprie stesse azioni.

In che modo la nascita della psicoanalisi contribuì alla crisi della ragione?

**La crisi delle certezze investe anche l'arte e la letteratura** La diffusione di queste teorie scientifiche ebbe una certa risonanza anche nel mondo dell'arte e della letteratura.

I **cubisti** cercarono di riprodurre nelle loro opere pittoriche le teorie più all'avanguardia sullo spazio-tempo: la figura viene scomposta come se fosse osservata contemporaneamente da numerosi punti di vista; questa tecnica cerca di rappresentare l'impossibilità di fissare una rappresentazione stabile della realtà. Per esempio, nel ***Ritratto di Pablo Picasso*** (1912), uno dei più grandi artisti del Novecento, fondatore del movimento cubista, il pittore spagnolo **Juan Gris** scompone la figura umana in frammenti geometrici, in particolare il viso.

Anche in letteratura scrittori come **Marcel Proust** e **James Joyce** sconvolsero le forme narrative tradizionali, abbandonando la pretesa di descrivere oggettivamente il mondo e concentrando la propria attenzione sulla **componente irrazionale e soggettiva** della realtà umana.

Mentre il romanzo ottocentesco tendeva a una ricomposizione finale dell'ordine che era stato sconvolto nel corso dell'intreccio, il romanzo del Novecento sembra non conoscere il momento della risoluzione della crisi. Emblematica, in tal senso, è la scelta del protagonista della *Coscienza di Zeno* di **Italo Svevo**, che decide di interrompere la terapia psicoanalitica a cui si sta sottoponendo, accettando la "malattia" come parte integrante – e ineliminabile – della vita.

Anche nelle opere di **Franz Kafka** – per esempio, nel racconto *La metamorfosi* (1915) – non c'è un tentativo di spiegare la realtà: al contrario, il lettore viene introdotto in un mondo indecifrabile, in cui gli eventi si susseguono in maniera inesorabile, ma senza una logica apparente.



Juan Gris, *Ritratto di Picasso*, 1912. (Chicago, Art Institute)



Lo scrittore Franz Kafka fotografato con il suo cane, 1910.

**La crisi della ragione**

| Ambito | Protagonisti | Principali novità | Conseguenze |
|---|---|---|---|
| Fisica | • Einstein (teoria della relatività)<br>• Planck, Bohr, Heisenberg (meccanica quantistica) | Spazio e tempo non sono assoluti; la materia si comporta in modo imprevedibile e probabilistico | Crolla la visione deterministica dell'universo |
| Psicologia | Freud (psicoanalisi) | L'inconscio determina i nostri comportamenti, senza che ce ne accorgiamo | L'essere umano non è più solo razionale e padrone di sé |
| Arte | Picasso, Gris (Cubismo) | La realtà viene scomposta e rappresentata da più punti di vista | L'arte non è più imitazione della realtà, ma esplorazione soggettiva e frammentata |
| Letteratura | Proust, Joyce, Svevo, Kafka | Le forme tradizionali sono abbandonate a favore di una narrazione che valorizzi l'irrazionalità dell'esistenza | La narrazione riflette la complessità del mondo e l'incertezza dell'animo umano |

**In che modo arte e letteratura riflettono la crisi della ragione vissuta dalla società di inizio Novecento?**

# Sintesi

PowerPoint di lezione

SINTESI IN 7 LINGUE

## 1 L'impatto delle città sull'ambiente

Negli ultimi due secoli il rapporto tra l'umanità e l'ambiente ha subito una **trasformazione radicale**. La crescita demografica senza precedenti, l'espansione dei centri urbani, i progressi tecnologici e l'uso intensivo di combustibili fossili hanno trasformato l'azione umana in un fattore di pressione ambientale in grado di **alterare profondamente gli equilibri naturali**. Per descrivere questa fase alcuni scienziati hanno proposto il termine **Antropocene**. Le conseguenze sono gravi: habitat naturali distrutti, ecosistemi compromessi e una perdita di biodiversità sempre più rapida.
Nel corso del Novecento **l'impronta ecologica delle città è cresciuta enormemente**: non solo occupano sempre più spazio, ma assorbono risorse – **acqua**, **cibo**, **energia** – anche da territori lontani e rilasciano grandi quantità di rifiuti e sostanze inquinanti. Inoltre, già a inizio secolo l'aria delle città era resa irrespirabile dallo **smog**, una miscela di fumo e nebbia causata dalla combustione del carbone.

## 2 La nascita della società di massa

Nel primo Novecento prese forma la **società di massa**, in cui una popolazione sempre più numerosa e alfabetizzata partecipava alla vita collettiva e condivideva modelli culturali comuni. La **stampa** e la **radio** ampliarono l'accesso all'informazione e contribuirono a creare una cultura unificata; tuttavia, il potere dei mass media fu tale da rendere possibile la loro trasformazione in **strumenti di manipolazione e controllo dell'opinione pubblica**, come avvenne sotto i regimi totalitari. Nelle grandi città, infine, la perdita dei legami personali in non pochi casi generò **solitudine** e **alienazione**.

## 3 La società di massa e i nuovi stili di vita

Nel primo Novecento gli stili di vita cambiarono radicalmente. L'**illuminazione elettrica** si diffuse anche nei quartieri popolari, permettendo agli operai di partecipare alla vita sociale dopo il lavoro. Due grandi novità dell'intrattenimento furono il **cinema** e lo **sport**, trasformato in spettacolo di massa per un pubblico pagante. Nelle città comparvero tram elettrici e metropolitane, che facilitarono la mobilità urbana. Si svilupparono ferrovie e navi più veloci, e comparvero i primi **aerei** e, soprattutto, le prime **automobili**. I **consumi** aumentarono: i grandi magazzini offrivano beni accessibili a fasce sempre più ampie della popolazione, sostenuti da una **pubblicità** moderna e capillare. Anche il **turismo** cominciò gradualmente a diffondersi.

## 4 Le nuove forme del capitalismo e la fabbrica fordista

In ambito economico, la concorrenza tra piccoli imprenditori lasciò spazio al dominio di grandi gruppi industriali organizzati in **trust**, **cartelli** e **monopoli**. La crescente integrazione tra i mercati, favorita da nuove tecnologie e mezzi di comunicazione, aprì la strada a una prima forma di **globalizzazione** e alla nascita delle **multinazionali**. Si diffuse il **modello produttivo taylorista-fordista**, basato sulla produzione standardizzata e sulla catena di montaggio. Questo sistema rese possibile la produzione di massa, ma prevedeva anche ritmi di lavoro massacranti per gli operai, compensati in parte da incentivi economici e riduzioni dell'orario lavorativo.

## 5 La crisi della ragione

Mentre la scienza e la tecnologia raggiungevano nuovi traguardi, cominciarono a crollare molte certezze tradizionali. Le **teorie della relatività di Einstein** e la **meccanica quantistica** misero in discussione l'idea di un universo regolato da leggi assolute e deterministiche. Anche la **psicoanalisi di Freud** indebolì la fiducia nella razionalità umana. Questa crisi coinvolse l'**arte** e la **letteratura**: i cubisti rappresentavano la realtà da più punti di vista simultaneamente; gli scrittori del primo Novecento abbandonarono i modelli narrativi classici per raccontare una realtà frammentata e incerta.

# Mappa attiva

Ripeti la Lezione seguendo la mappa. Sai rispondere alle domande?

