

All'inizio del nuovo secolo in Europa regna la pace

Quando iniziò il XX secolo, Parigi volle celebrarlo con l'Esposizione universale del 1900, una gigantesca fiera nella quale vennero presentate tutte le meraviglie tecnologiche create dalla Seconda rivoluzione industriale.

Nel corso di un intero anno, l'Esposizione fu visitata da un'enorme folla proveniente da tutto il mondo.

L'Europa era in pace da trent'anni. Dal 1870, infatti, la Germania, sotto la guida del cancelliere Otto von Bismarck, si era fatto garante di una politica di equilibrio internazionale per assicurare alla nazione tedesca il progresso e l'industrializzazione.

La Belle époque: i “bei tempi”

Il periodo che va dal 1900 al 1914 fu caratterizzato da un'atmosfera di euforia che fu sintetizzata in una definizione divenuta celebre: *Belle époque*, “bei tempi”, “epoca bella”. La civiltà occidentale poteva credere di vivere un'età di benessere e di sicurezza. Si diffondeva tra gli europei la voglia di vivere e di divertirsi. I benestanti approfittavano dei nuovi mezzi di trasporto per fare viaggi all'estero o andare in montagna o a mare. Nacque la moda della villeggiatura e si diffuse lo sport. Contadini e operai erano esclusi dal benessere e per molti l'emigrazione restava l'unica via di uscita contro la povertà.

La *Belle époque* ebbe un simbolo: la **velocità**. L'automobile, era comparsa alla fine del secolo che si era appena concluso. Si moltiplicavano le regate a vela o a remi e le corse a piedi, in macchina, in bicicletta: tutte facevano della velocità il cuore della rivalità sportiva. La velocità delle macchine, delle motociclette e poi degli aeroplani divenne la protagonista di quel periodo. Gli uomini dell'epoca ebbero anche la sensazione che il mondo stesse diventando più piccolo grazie alla rete di cavi telegrafici e alle navi a vapore.

Le città si trasformano e si moltiplicano i mezzi di trasporti pubblici

Verso la fine dell'Ottocento una parte massiccia della popolazione contadina dovette abbandonare le campagne ed emigrare in città. I centri urbani ebbero un rapido sviluppo e il loro aspetto si modificò: furono costruiti ponti, palazzi, piazze, viali. Ogni grande città ebbe la stazione ferroviaria, simbolo dell'industria e del progresso.

Per spostarsi dalle città ingrandite, i ricchi si servivano di carrozze private o di pubbliche vetture di piazza (i taxi dell'epoca). Le persone meno ricche utilizzavano i mezzi di trasporto pubblici, che all'inizio furono gli omnibus trainati da cavalli e, dopo il 1890, i tram elettrici. A Londra, Parigi, New York, Berlino furono costruite le ferrovie metropolitane per il trasporto dei passeggeri all'interno delle città. Quella più antica fu inaugurata a Londra nel 1863.

Si aprono i primi grandi magazzini e iniziano i consumi di massa

Mentre la popolazione aumentava si moltiplicavano anche i grandi magazzini che vendevano ogni sorta di articoli a prezzi più bassi di quelli praticati nei negozi tradizionali. I

proprietari riuscivano a guadagnare perché puntavano al **consumo di massa**, cioè sull'alto numero delle vendite.

Era necessario attirare molti visitatori e indurli a fare acquisti. A questo scopo si ricorse all'uso della **pubblicità**, che fu da subito molto invadente e cominciò a creare nuove mode e nuovi bisogni, condivisi da una moltitudine di persone. Apparvero annunci sui giornali, manifesti, slogan.

Anche artisti famosi accettarono a volte di disegnare manifesti per la pubblicità.

Nasce la “società dei consumatori”

Durante la *Belle époque* la **Seconda rivoluzione industriale** era in pieno svolgimento. Nuove invenzioni si aggiungevano a quelle degli ultimi venti anni dell'Ottocento e le vecchie venivano perfezionate.

Mentre cominciava a declinare il primato dell'Inghilterra, che non rinnovava i suoi impianti industriali ormai invecchiati e aveva perso lo slancio inventivo iniziale, emergevano, in Europa, la Germania e, oltreoceano, gli Stati Uniti.

Altre nazioni, come l'Italia, la Francia, il Belgio, l'Austria, la Russia seguivano a una certa distanza.

In tutti questi Paesi la rivoluzione dell'industriale cominciava a entrare nelle case e a trasformare la vita quotidiana.

Nel campo dei prodotti consumati dalle famiglie, infatti, la **Prima rivoluzione industriale** aveva migliorato il generale tenore di vita della popolazione sotto due soli aspetti: l'aumento della produzione agricola e le innovazioni nella produzione tessile. Aveva cioè immesso sul mercato a condizioni d'acquisto più favorevoli generi alimentari e tessuti, che sono **beni di consumo immediato**.

La **Seconda rivoluzione industriale**, invece, aveva cominciato a offrire beni di consumo durevole come il telefono, la macchina fotografica, l'automobile, la bicicletta, la macchina per cucire.

Gli Stati Uniti furono primi a soddisfare questo desiderio provvedendo rapidamente a migliorare le tecniche di distribuzione. Nei maggiori centri urbani impiantarono grandi magazzini in cui si poteva trovare di tutto; i centri più piccoli e le zone rurali furono raggiunti attraverso la vendita per corrispondenza; inoltre, per consentire l'acquisto alle fasce meno abbienti, furono escogitate le forme di pagamento rateale.

La catena di montaggio permette la produzione in serie

Nel 1909 l'industriale statunitense **Henry Ford** costruì una nuova automobile, chiamata "**Modello T**", che per le sue caratteristiche non si rivolgeva più all'élite degli acquirenti di lusso, ma a quella della "classe media".

Il "Modello T" aveva dimensioni molto minori di una macchina di lusso ed era composto da un numero limitato di pezzi; il suo prezzo al pubblico era quindi accessibile già in partenza. Tuttavia, per renderlo veramente competitivo, bisognava trovare il modo di ridurre ancora i costi di fabbricazione.

Proprio in quegli stessi anni l'ingegnere statunitense Frederick Taylor aveva ideato una nuova organizzazione del lavoro, che dal suo nome fu chiamata "taylorismo".

Il processo produttivo veniva frazionato in una serie di mini-operazioni ancora più semplificate, grazie alle quali — sosteneva Taylor — la velocità di produzione aumentava, i costi diminuivano, il numero di pezzi prodotti si moltiplicava e, di conseguenza, scendeva il prezzo di vendita e salivano i profitti.

Nel 1913 Ford applicò questa teoria alla sua fabbrica introducendovi la **catena di montaggio**, un nastro mobile che trasportava pezzi tutti uguali. Lungo il nastro era disposta a intervalli regolari una serie di operai, ciascuno dei quali doveva compiere un unico tipo di operazione (per esempio, stringere un bullone) senza mai interrompere il ritmo della catena. E con questo sistema Ford fu in grado di realizzare la produzione in serie. Essa gli consentì di immettere sul mercato due milioni di automobili all'anno che, attraverso un bombardamento pubblicitario senza precedenti, furono vendute anche negli angoli più remoti degli Stati Uniti.

Il lavoro della catena di montaggio era molto faticoso e Ford cercò di migliorare le condizioni dei lavoratori diminuendo l'orario di lavoro, dando premi a chi produce di più.

Aumentano per tutti le comodità cittadine

La vita intensa delle città non si arrestava neanche di notte grazie a una delle meraviglie del secolo: l'illuminazione a gas. Le strade principali erano rischiarate dalla luce dei lampioni che un lampionaio ogni sera passava ad accendere e spegnere ogni mattina. Verso la fine dell'Ottocento la costruzione di centrali elettriche e l'invenzioni della **lampadina** (brevettata dall'americano **Thomas Alva Edison** nel 1879) portarono rapidamente alla diffusione dell'illuminazione elettrica.

Si affermano nuovi movimenti artistici e letterari

Durante la *Belle époque* nacquero numerosi movimenti di artisti e scrittori, che criticavano la tradizione e ad essa opponevano forme e modi di espressione diversi rispetto al passato: furono le avanguardie artistiche letterarie del Novecento, come il **cubismo** in Francia, il **futurismo** in Italia, l'**espressionismo** in Germania.

Futurismo ed espressionismo influenzarono letteratura, musica, arti figurative; il cubismo fu tipico della pittura. Ambizione principale dei pittori divenne non più imitare, bensì ricreare la realtà. Ad esempio, i pittori futuristi, che esaltavano la moderna società meccanizzata e industriale, la bellezza della velocità, il dinamismo delle città moderne, rappresentavano cose e persone in movimento; i cubisti, come Pablo Picasso, deformavano le immagini per mostrarle contemporaneamente da diversi punti di vista.

Ferrovie e navi moderne migliorano viaggi e trasporti

Dalla seconda metà dell'Ottocento una rete sempre più fitta di linee ferroviarie cominciò a coprire l'Europa e il mondo intero. L'ostacolo costituito da catene montuose, fu superato costruendo gallerie.

Ferrovie **transcontinentali** attraversarono i continenti.

Sui mari i velieri erano stati sostituiti da navi a vapore, poi da motonavi, cioè navi alimentate da un motore a scoppio.

La costruzione di nuovi canali abbrevia i tempi di navigazione

Fra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento vennero realizzati sia il canale di Suez, sia il canale di Panama, che ridussero di molto la durata delle grandi traversate marittime. Il canale di Suez permise il passaggio delle navi dal Mar Mediterraneo al Mar Rosso. L'opera fu compiuta in dieci anni e inaugurata nel 1869.

La costruzione del canale di Panama, in America Centrale, iniziò nell'Ottocento, fu sospesa per poi essere ripresa nel 1904 e terminata nel 1914.

