

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

# ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### 1.1 Εισαγωγή

Για να κατανοήσουμε το ιστορικό υπόβαθρο του τουριστικού σχεδιασμού, είναι σημαντικό να κάνουμε μια ανασκόπηση στην εξέλιξη των παγκόσμιων ταξιδιωτικών μετακινήσεων<sup>1</sup> και των τουριστικών κινήτρων (εμπορικά, θρησκευτικά, μεταναστεύσεις λαών, συμμαχίες, αναψυχή κ.ά.), που εκφράζουν τις μορφές τουρισμού (μαζικός, ειδικών ενδιαφερόντων, εναλλακτικός), αλλά και τους τρόπους μετακίνησης (περίπλους, αποδημία, ξενάγηση, κρουαζιέρα, θαλασσοπορία, εξερεύνηση, περιήγηση) των ανθρώπων.

Στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι να εξετάσει ορισμένα ιστορικά γεγονότα που διαμόρφωσαν την κινητικότητα των ανθρώπων και να εκτιμηθούν οι συνέπειες που είχαν στην ανάπτυξη και την εξέλιξη του τουριστικού σχεδιασμού της ταξιδιωτικής βιομηχανίας. Αυτό παρέχει τη δυνατότητα να ιχνηλατηθούν οι τουριστικές υποδομές και να κατανοηθούν τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της εξέλιξης του τουριστικού φαινομένου, του τρόπου οργάνωσης των ταξιδιών, αλλά και των επιδράσεων που είχαν στη διαχρονική διαμόρφωση της διαδικασίας του τουριστικού σχεδιασμού.

### 1.2 Τα πρώτα ταξίδια

Με την εφεύρεση του τροχού και των χρημάτων, αλλά και με την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας από τους **Σουμέριους** (5000-3000 π.Χ.) στη Μεσοποταμία, οι άνθρωποι άρχισαν να ταξιδεύουν για βασικούς λόγους, όπως ήταν αυτοί της επιβίωσης, της αποφυγής συμπλοκών με τους εχθρούς, της εδαφικής επέκτασης των ορίων των κοινοτήτων, αλλά και της ανακάλυψης άγνωστων περιοχών.

1. Για την εξέλιξη των ταξιδιών βλέπε Αλεξίου, (2007:16-40)· Βαρβαρέσος (2008:21-49 και 2017)· Βενετσανοπούλου (2006:15-34)· Δρίτσα (2019:35-64)· Ζαχαράτος, 2010:16-23)· Gartner (2001:54-80), Holden (2008:29-61)· Λαγός (2016:21-36), Μοίρα (2022:1-52).

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που συνδέεται με τα ταξίδια ήταν τα τεχνικά επιτεύγματα των πολιτισμών της Αιγύπτου και της Ασσυρίας. Οι φαραώ της Αιγύπτου, κατά το χρονικό διάστημα 2800-2175 π.Χ. (Παλαιό Βασίλειο), έκτισαν με τούβλα τη Σφίγγα και τις περισσότερες πυραμίδες, που αποτελούν σημαντικά μνημεία πολιτισμού.

Στην πορεία του χρόνου, το ταξίδι άρχισε να αποτελεί κίνητρο του εμπορίου, των στρατιωτικών επιχειρήσεων, καθώς και των διπλωματικών επαφών στους λαούς των Περσών, των Αιγυπτίων, των Ασσυρίων, των Ελλήνων και των Ρωμαίων.

Οι **Φοίνικες** (1200-800 π.Χ.) στη Μέση Ανατολή με τη χρήση πλωτών σκαφών στις μεταφορές ανέπτυξαν ένα υψηλό επίπεδο μετακινήσεων, πηγαίνοντας από περιοχή σε περιοχή ως έμποροι.

Τα ταξίδια για εμπορικούς λόγους γνώρισαν ανάπτυξη στην περιοχή του Ινδικού ωκεανού από τον ινδικό πολιτισμό. Οι Ινδοί έμποροι ταξίδευαν στη νοτιοανατολική Ασία, μεταφέροντας την κουλτούρα τους, τα ήθη και έθιμά τους, όπως και τα αγαθά τους.

Στον **κινεζικό πολιτισμό** το Σινικό Τείχος άρχισε να κατασκευάζεται σταδιακά από τον 7ο αιώνα π.Χ. για προστασία από τους επιδρομείς και σήμερα θεωρείται σημαντικό τουριστικό αξιοθέατο.

Αργότερα, το 334 π.Χ., όταν ο **Μέγας Αλέξανδρος** εισέβαλε στην περιοχή της Ασίας, άνοιξε ο δρόμος για την ανταλλαγή ιδεών και αγαθών ανάμεσα στην Ασία και τη Μεσόγειο.

Οι δεσμοί μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ιδιαίτερα ανάμεσα στην Ευρώπη και στην Κίνα, σταθεροποιήθηκαν από τον 2ο αιώνα π.Χ., κυρίως με το εμπόριο του μεταξιού που προερχόταν από την Κίνα. Σήμερα, αυτοί οι δρόμοι, που χρησιμοποιούσαν οι λαοί της εποχής για το εμπόριο, είναι ταξιδιωτικός προορισμός για τους τουρίστες όλου του κόσμου και είναι γνωστοί ως «Δρόμοι του Μεταξιού».

Από τον 2ο αιώνα π.Χ., οι **Ρωμαίοι** είχαν κατασκευάσει ένα πολύ ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο για λόγους εμπορικούς αλλά και στρατιωτικούς, το οποίο εκτεινόταν από τη Μεγάλη Βρετανία μέχρι τον Ευκράτη ποταμό στη Μέση Ανατολή. Πανδοχεία που πρόσφεραν φαγητό και ξεκούραση στους ταξιδιώτες υπήρχαν ανά 30 μίλια, ενώ ξενοδοχεία/πανδοχεία διέθεταν σχεδόν οι περισσότερες πόλεις. Τα πανδοχεία ξεχώριζαν για το επίπεδο των υπηρεσιών που πρόσφεραν. Οι Ρωμαίοι (960-44 π.Χ.), υπό τον Ιούλιο Καίσαρα, είχαν αναπτύξει την πιο εκτεταμένη, ιδανική και ασφαλή ταξιδιωτική υποδομή (οδικά συστήματα, αποχετεύσεις) εκείνης της περιόδου. Την εποχή αυτή, η Αίγυπτος έγινε δημοφιλής προορισμός. Τα ταξίδια ήταν εφικτά και για τους απλούς ανθρώπους. Το εμπόριο έγινε σημαντικό κίνητρο για ταξίδια.

**Οδικά δίκτυα** είχαν κατασκευαστεί και από τους Κινέζους την περίοδο των Τζόου, της βασιλικής δυναστείας της Κίνας το 1046-256 π.Χ., και των Χαν το 206 π.Χ.-220 μ.Χ., τα οποία συνέδεαν εμπορικά τις περιοχές του αρχαίου κόσμου. Οδικά δίκτυα είχαν κατασκευαστεί και στην Ινδία, κυρίως κατά την κυριαρχία του Τσαντραγκούπτα Μαουρία, την περίοδο 340 π.Χ.-297 π.Χ., ο οποίος ήταν ο πρώτος αυτοκράτορας που ένωσε την Ινδία σε ένα ενιαίο κράτος.

Αρκετά χρόνια αργότερα (250 μ.Χ.-900 μ.Χ.) έχουμε την εδραίωση ενός εκτεταμένου οδικού συστήματος (δίκτυο με μονοπάτια) από τον αρχαίο πολιτισμό των **Μάγια**, που κάλυπτε μια περιοχή η οποία εκτεινόταν από το βόρειο Μεξικό προς τα νότια και την Κεντρική Αμερική.

Στην **αρχαία Ελλάδα**<sup>2</sup> οι άνθρωποι ταξίδευαν για να παρακολουθήσουν τους Ολυμπιακούς αγώνες, οι οποίοι οργανώθηκαν για πρώτη φορά το 776 π.Χ. και έγιναν αμέσως πολύ δημοφιλείς. Οι Ολυμπιακοί αγώνες θεωρούνται η αρχή του οργανωμένου αθλητικού τουρισμού. Η μετακίνηση των ταξιδιωτών γινόταν μέσω της Μυκηναϊκής οδού, που ξεκινούσε από την Αθήνα και περνώντας από την Κόρινθο, τις Μυκήνες και το Άργος έφτανε στην αρχαία Ολυμπία. Ο αρχαίος αυτός δρόμος, που αρχικά λεγόταν «Στράτα του Τηλέμαχου» και στη συνέχεια «5η Μυκηναϊκή οδός», βελτιώθηκε και διατηρήθηκε από τους Ρωμαίους την εποχή των Αυγούστων (14-65 μ.Χ.) και των Αντωνίων (96-192 μ.Χ.) και έγινε γνωστός ως «Ρωμαϊκός δρόμος» ή «84η Ρωμαϊκή οδός». Κατά τη Φραγκοκρατία (1205-1320) έγινε αμαξιτός και ήταν ο πιο αξιόλογος δρόμος της Πελοποννήσου (Λαγός, 2011:292).

Στην περιοχή της Μικρασίας, η πόλη της Εφέσου, μετά την κατάκτησή της από τον Μέγα Αλέξανδρο, αποτέλεσε για μεγάλο χρονικό διάστημα κέντρο εμπορικών ανταλλαγών.

Οι **Ρωμαίοι** είχαν, κατά κάποιον τρόπο, αναπτύξει και το **ταξίδι αναψυχής**, με τις επισκέψεις τους τόσο στις πυραμίδες της Αιγύπτου όσο και σε πολλά ιστορικά μέρη της Ελλάδας.<sup>3</sup> Επίσης η κοσμοπολίτικη πόλη της Αλεξάνδρειας έλκυε πολλούς Ρωμαίους, αλλά και άλλους ταξιδιώτες. Λόγο για να ταξιδέψει κανείς αποτελούσαν και οι ιαματικές πηγές που βρίσκονταν σε διάφορα κέντρα λουτροθεραπείας στις δυτικές ακτές της Ιταλίας (κόλπος Νεάπολης), στην Αίγυπτο και στην Ελλάδα, οι οποίες συνδύαζαν τη λουτροθεραπεία για σωματικές κυρίως ασθένειες με την αναψυχή και τη μόρφωση.

Αργότερα, με την εξάπλωση του χριστιανισμού, πραγματοποιούνταν ταξίδια για θρησκευτικούς λόγους σε ιερές πόλεις, όπως η Ιερουσαλήμ και η Βηθλεέμ. Μεγάλη σημασία την εποχή αυτή απέκτησαν και οι διαδρομές θρησκευτικού ενδιαφέροντος. Μία από τις πιο γνωστές και σημαντικές διαδρομές, ως προς το θρησκευτικό και ιστορικό της ενδιαφέρον, είναι αυτή που ακολούθησε ο Απόστολος Παύλος

2. Στην αρχαία Ελλάδα, η άμαξα αποτελούσε το κυρίαρχο μέσο στις μετακινήσεις και τις βαριές μεταφορές, ενώ η πεζοπορία και τα υποζύγια είχαν δευτερεύοντα ρόλο. Σήμερα, γνωρίζουμε ότι πυκνό δίκτυο αμαξιτών οδών είχε αναπτυχθεί μερικούς αιώνες πριν τη Ρώμη, το οποίο διέσχιζε την ελληνική ύπαιθρο και εξασφάλιζε την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων οικισμών σε ολόκληρη την Πελοπόννησο, Αττική, Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία, δυτική Ελλάδα, αλλά και στη Θεσσαλία (Πίκουλας, 2003:17). Ο αρχαίος ρωμαϊκός χάρτης Tabula Peutingeriana, που βρίσκεται στην Εθνική Βιβλιοθήκη της Βιέννης, καταγράφει το οδικό δίκτυο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και αναφέρει το οδικό δίκτυο 13 πόλεων της Πελοποννήσου.

3. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η Σάμος, που ήταν κορυφαίο τουριστικό θέρετρο αυτοκρατόρων και αριστοκρατών την εποχή των Ρωμαίων. Εκεί άφησαν το αποτύπωμά τους ο Αντώνιος και η Κλεοπάτρα, ο Οκταβιανός Αύγουστος, ο Τραϊανός, ο Τιβέριος, ο Κλαύδιος και ο Ανδριανός.

στην Ελλάδα το 49-51 μ.Χ., ο οποίος ξεκίνησε από την αρχαία Νεάπολη (σήμερα Καβάλα) και έφτασε στην Αθήνα. Η διαδρομή αυτή είναι γνωστή ως «Τα Βήματα του Αποστόλου Παύλου».

### 1.3 Η εποχή του Μεσαίωνα

Μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας τον 5ο αιώνα μ.Χ., οι οικονομικές δραστηριότητες και το εμπόριο στην Ευρώπη, καθώς και η μεσαία τάξη του πληθυσμού σε μεγάλο ποσοστό εξαφανίστηκαν, το δίκτυο μεταφοράς διαλύθηκε, οι ληστείες ήταν κάτι το συνηθισμένο και τα ταξίδια έγιναν επικίνδυνα, κυρίως στις περιοχές της Ευρώπης και της Μεσογείου. Στο **φεουδαρχικό σύστημα** οι άνθρωποι ήταν αυτόνομοι και η ζωή τους περιοριζόταν γύρω από τα φέουδα των ευγενών, η δε ανάγκη για ταξίδια ήταν περιορισμένη. Όσοι ταξίδευαν προτιμούσαν τις μετακινήσεις τους μέσω θάλασσας ή ποταμιών ή χρησιμοποιούσαν το ρωμαϊκό οδικό δίκτυο μέσω εμπορικών κεντρικών για μεγαλύτερη ασφάλεια.

Στον Μεσαίωνα, η θρησκεία ήταν ένας σημαντικός παράγοντας στη ζωή των ανθρώπων. Τα μοναστήρια έγιναν τα πολιτιστικά κέντρα της Ευρώπης. Πρόσφεραν καταφύγιο στους ταξιδιώτες και λειτουργούσαν ως ξενώνες. Τον 14ο αιώνα, ο **θρησκευτικός μετανάστης** αποτελούσε έναν σημαντικό τύπο ταξιδιώτη, κυρίως σε μέρη όπως ήταν η Ρώμη στην Ιταλία και το Σαντιάγκο<sup>4</sup> στην Ισπανία, ακόμα και σε περιοχές της Παλαιστίνης και της Ιερουσαλήμ. Τα ταξίδια για θρησκευτικούς λόγους ήταν αρκετά διαδεδομένα και για αυτόν τον λόγο είχαν δημιουργηθεί ξενώνες και πανδοχεία για την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών. Επίσης, ταξίδια οργανώνονταν από τη Βενετία προς τους Αγίους Τόπους, στο κόστος των οποίων περιλαμβάνονταν η μεταφορά, το φαγητό, το κρασί και οι βόλτες με γαίδαρο. Τον 15ο αιώνα, η Ρώμη είχε περισσότερα από χίλια ξενοδοχεία, καθώς και ταξιδιωτικούς οδηγούς σε μια ποικιλία γλωσσών.

Σύμφωνα με τον **Μάρκο Πόλο** (1254-1324) και τους Κινέζους ταξιδιώτες, τα ταξίδια για θρησκευτικούς λόγους αποτελούσαν έναν σημαντικό τύπο ταξιδιού και στην Ασία, με τους Ινδούς και τους βουδιστές<sup>5</sup> να επισκέπτονται βωμούς, ναούς και θρησκευτικά κέντρα για μελέτη και προσευχή. Ο Μάρκο Πόλο, που ταξίδεψε αρκετά στην Ευρώπη και στην Ασία, αποτελούσε μια έγκυρη πηγή πληροφοριών για τους μεταγενέστερους Ευρωπαίους ταξιδιώτες που ήθελαν να επισκεφτούν την Ασία.

Με τη γέννηση του Μωάμεθ (570 μ.Χ.) και τη διάδοση του ισλαμισμού, η **Μέκ-**

4. Οι δρόμοι προς τον Άγιο Ιάκωβο της Κομποστέλα του Σαντιάγκο (Santiago de Compostella) ήταν πολλοί, όπως ο γαλλικός, ο πορτογαλικός και ο ισπανικός. Από την UNESCO/WHC (2006) έχουν ενταχθεί στον κατάλογο της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς ο γαλλικός δρόμος (1998) και ο ισπανικός δρόμος (1993).

5. Σήμερα είναι γνωστή και η θρησκευτική διαδρομή «Στα Βήματα του Βούδα» (In the Footsteps of the Buddha).

**κα** και τα άλλα ισλαμικά κέντρα αποτέλεσαν κύριους προορισμούς για πολλούς μουσουλμάνους προσκυνητές. Χιλιάδες άνθρωποι, κάθε χρόνο, ταξίδευαν στη Μέκκα για να επισκεφτούν το σπίτι του Μωάμεθ, που ήταν ένας χώρος ανοιχτός μόνο για τους πιστούς (Gartner, 2001:64). Το ταξίδι για θρησκευτικούς λόγους σε πόλεις όπως είναι η Ρώμη, η Ιερουσαλήμ, η Μέκκα κ.ά. αποτελεί ακόμα και σήμερα έναν σημαντικό τύπο ταξιδιού.

Οι **σταυροφορίες** (1096-1270 μ.Χ.) ήταν στρατιωτικές εκστρατείες των χριστιανών στους Αγίους Τόπους, για να παρέχουν δήθεν προστασία στους χριστιανούς προσκυνητές, οι οποίοι ήθελαν να μεταβούν εκεί. Ουσιαστικός λόγος ήταν η προστασία των εμπορικών οδών.

Η **βουβωνική χολέρα** (πανούκλα) επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την ιστορία της Ευρώπης κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα. Από το 1347 έως το 1351 μ.Χ. αποδεκάτισε περίπου το ένα τέταρτο του ευρωπαϊκού πληθυσμού. Οι άνθρωποι που είχαν επαρκείς οικονομικούς πόρους, θέλοντας να προστατευτούν από τη χολέρα, έφευγαν από τις πόλεις και πήγαιναν στις παράλιες περιοχές, όπου άρχισαν να αναπτύσσονται και τα πρώτα παραλιακά παραθεριστικά κέντρα. Έτσι, το φεουδαρχικό σύστημα του Μεσαίωνα άρχισε σταδιακά να καταρρέει.

Γενική εκτίμηση είναι ότι κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα (500-1500 μ.Χ. περίπου), οι μετακινήσεις των ανθρώπων ήταν επίπονες, λόγω ανεπαρκών υποδομών στο οδικό σύστημα και έλλειψης ασφάλειας, και γίνονταν πρωτίστως για εμπορικούς, προσκυνηματικούς και εξερευνητικούς λόγους και δευτερευόντως για λόγους ψυχαγωγίας (Λαγός, 2016:27).

#### **1.4 Από την εποχή της Αναγέννησης μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο**

Η **Αναγέννηση** (16ος-17ος μ.Χ. αιώνας) έπαιξε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των ταξιδιωτικών μετακινήσεων, λόγω της βελτιωμένης παραγωγικότητας της γεωργίας, της ακμής των πόλεων, της ανάπτυξης του εμπορίου, των συνεχών εξερευνήσεων και ανακαλύψεων, της άνθησης των τεχνών και των επιστημών. Ήταν μια εποχή που τη χαρακτήριζε από τη μια η κυριαρχία της θρησκείας, με την Εκκλησία να αποτελεί τον κύριο χρηματοδότη της καλλιτεχνικής δημιουργίας και της επιστημονικής έρευνας, και από την άλλη η ανάγκη για εξερεύνηση και κατανόηση του κόσμου, αλλά και τη διεύρυνση του ορίζοντα των ανθρώπινων γνώσεων.

Από την πλευρά της τουριστικής ανάπτυξης, στην εποχή της Αναγέννησης επικρατούσαν τα ταξίδια για εκπαιδευτικούς, εμπορικούς, αλλά και για λόγους απόκτησης ταξιδιωτικών εμπειριών. Στην Αγγλία οι πλούσιοι ταξιδιώτες (περιηγητές) ταξίδευαν συνήθως προς την Ιταλία, η οποία θεωρούνταν ένα από τα πιο αναπτυσσόμενα πνευματικά μέρη του κόσμου, και κατέληγαν στη Ρώμη, με κάποιες στάσεις τόσο στη Φρανκφούρτη, όσο και στο Παρίσι και στις Άλπεις. Για τους πολύ πλούσιους ταξιδιώτες, το ταξίδι συνήθως πραγματοποιούνταν με συνοδεία υπη-

ρετών, αμαξάδων και ζωγράφων, με σκοπό να αντιγράψουν τα μνημεία, τα αγάλματα και τα τοπία των περιοχών που επισκέπτονταν.

Την εποχή της Αναγέννησης, οι Ευρωπαίοι εξερευνητές είχαν κατακτήσει εδάφη της Αμερικής, της Ασίας και της Αφρικής, αναπτύσσοντας ένα είδος εμπορίου με αυτά τα μέρη, αλλά παράλληλα έθεσαν τη βάση για τη δημιουργία των μετέπειτα αποικιών.

Η **Γαλλική Επανάσταση** του 1789, που ακολούθησε τους Ναπολέοντειους πολέμους, ανέκοψε τα βρετανικά ταξίδια στην ευρωπαϊκή ήπειρο, οδηγώντας στο τέλος αυτού του τύπου των ταξιδιών.

Η **Βιομηχανική Επανάσταση**, που χρονολογείται στα τέλη του 18ου αιώνα στην Ευρώπη και αργότερα στη Βόρεια Αμερική, δημιούργησε τη βάση για την ανάπτυξη του σύγχρονου τουρισμού. Η οικονομική και η κοινωνική επανάσταση αύξησαν την παραγωγή, οδηγώντας σε μεγαλύτερη κλίμακα τον βαθμό αστικοποίησης, σε ταχύτερη αύξηση τη μεσαία τάξη, σε καλύτερο επίπεδο εκπαίδευσης, σε περισσότερο ελεύθερο χρόνο, καθώς και σε ανάπτυξη των μεταφορών μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου και των ατμόπλοιων.

Οι **ιαματικές πηγές** και τα **παραθαλάσσια θέρετρα** που αναπτύχθηκαν από τους Ρωμαίους έγιναν πάλι της μόδας τον 18ο αιώνα και τον 19ο αιώνα. Δημιούργημα των πλουσίων, τα θέρετρα έγιναν πόλος έλξης για τη μεσαία τάξη και τον μαζικό τουρισμό. Κάποιες από τις πιο γνωστές ιαματικές πηγές που υπήρχαν στην Αγγλία, στη Γερμανία, στην Αυστρία, στη Γαλλία και στη Βόρεια Αμερική (στο Κολοράντο) έγιναν πολύ δημοφιλείς.

Στις αρχές του 19ου αιώνα, παραθαλάσσια μέρη, όπως το Μπράιτον, το Σκάρμπορο και το Μάργκεϊτ στη Βρετανία και οι Κάννες στη Γαλλία, προσέλκυαν ταξιδιώτες για λόγους υγείας και ψυχαγωγίας, ενώ σύντομα και τα μπάνια στη θάλασσα έγιναν κάτι πολύ συνηθισμένο. Ειδικότερα, το Μπράιτον, που βρίσκεται στη νότια ακτή της Αγγλίας, απέκτησε φήμη, επειδή το επισκέπτονταν καθημερινά άνθρωποι μέσω του σιδηροδρόμου. Τα αγγλικά και γαλλικά αυτά θέρετρα έγιναν ισχυρά σύμβολα της νέας κουλτούρας των μεσαίων και των κατώτερων κοινωνικών στρωμάτων, τα οποία σταδιακά διευρύνονταν κοινωνικά και μεγεθύνονταν πληθυσμιακά.

Το 1763 σημειώθηκε η **μαζικοποίηση του Grand Tour**, ενός μεγάλου ταξιδιού ανά την Ευρώπη που ως τότε συνήθιζαν να πραγματοποιούν μόνο τα μέλη των ανώτερων κοινωνικών τάξεων, όταν συμπλήρωναν το 21ο έτος της ηλικίας τους.<sup>6</sup> Στη Γαλλία, το 1890, ιδρύθηκε το αντίστοιχο «Touring Club», ενώ, λίγο αργότερα, το 1895, ιδρύθηκε στην Ελλάδα η «Ποδηλατική Εταιρία», η οποία το 1909 μετονομάστηκε σε «Ελληνική Εταιρία Περιηγήσεων» και θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι

6. Είναι η εποχή που η αγγλική φανταστική ταξιδιωτική λογοτεχνία κυριαρχείται από τα ταξίδια του Γκιούλιβερ, του Τζόνθαν Σουίφτ (Jonathan Swift), και την επιδίωξη κάθε Άγγλου αριστοκράτη να έχει ένα grand tour στη ζωή του και την αίσθηση ότι επιτέλεσε τον σκοπό του, την πολιτική και κοινωνική του χειραφέτηση (Ζαχαράτος, 2010:16).

είναι ο φορέας που πρώτος ιχνηλάτησε την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού (Παρπαϊρης, 2023). Ακόμα, το 1921 έχουμε την ίδρυση του Οδοιπορικού Συνδέσμου, που το 1937 μετεξελίχθηκε σε Ελληνική Περιηγητική Λέσχη (ΕΠΛ), η οποία έχει τη μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου και λειτουργεί μέχρι σήμερα με διάφορα παραρτήματα.<sup>7</sup>

Ο **σιδηρόδρομος**, που αρχικά χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά των επιβατών στην Αγγλία του 1830, αναπτύχθηκε ταχύτατα τόσο στην Ευρώπη όσο και στη Βόρεια Αμερική, καθώς και στην Ασία, την Αφρική και τη Νότια Αμερική, κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα. Καθώς ήταν σχετικά γρήγορος και φθηνός σε κόστος μεταφοράς, χρησιμοποιήθηκε αρκετά από τους τουρίστες για να επισκέπτονται τα παραθαλάσσια και τα ορεινά θέρετρα. Το 1841, ο Τόμας Κουκ στην Αγγλία ήταν ο πρώτος ταξιδιωτικός πράκτορας που τον εκμεταλλεύτηκε και οργάνωσε εκδρομές και ταξίδια μαζικού τύπου με τη μορφή πακέτου προσφερόμενων υπηρεσιών (δηλαδή ταξιδιωτικός ναύλος, διαμονή σε ξενοδοχείο, ξεναγήσεις, διατροφή). Η απόλαυση της ταξιδιωτικής περιήγησης είχε πλέον αρχίσει να εκτινάσσεται προς τη μαζικοποίηση και να στρέφεται στα μεσαία και τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα.

Στις ιαματικές πηγές και στα ξενοδοχειακά θέρετρα (λουτροπόλεις) ή θέρετρα θερμαλισμού προστέθηκαν και τα **ξενοδοχεία των μεγάλων πόλεων**, που άρχισαν να αναπτύσσονται στις αρχές του 19ου αιώνα στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη. Κατά πολλούς τρόπους, τα πρωτότυπα των μεγαλύτερων ξενοδοχείων έγιναν κέντρα πολλαπλών χρήσεων, αφού είχαν, εκτός από εστιατόρια, μπαρ και αίθουσες, όπου οι άνθρωποι μπορούσαν να συναντηθούν και να επικοινωνήσουν. Η παράδοση των ξενοδοχείων πολλαπλών χρήσεων, ειδικά σε πόλεις και σε θέρετρα, συναντάται ακόμα και σήμερα.

Η **μαζική παραγωγή** και η εκτεταμένη χρήση του αυτοκινήτου, μαζί με τη βελτίωση του οδικού δικτύου στις αρχές του 20ού αιώνα, έφεραν επανάσταση στα ταξίδια, με το αυτοκίνητο να γίνεται το κύριο μέσο μεταφοράς στο εσωτερικό κάθε χώρας. Το ταξίδι με αυτοκίνητο οδήγησε στην αύξηση των τουριστών, αλλά και των ξενοδοχείων, που βρίσκονταν παραπλεύρως των κεντρικών δρόμων, κυρίως τις δεκαετίες του '20 και του '30. Η μοτοσικλέτα, καθώς και το λεωφορείο έγιναν σημαντικά μέσα μεταφοράς. Επίσης, το σιδηροδρομικό δίκτυο βελτιώθηκε και συνέβαλε στη μετακίνηση μεγάλου αριθμού ανθρώπων με σχετικά χαμηλό κόστος, προσφέροντας ξεχωριστές εμπειρίες. Τα σιδηροδρομικά ταξίδια επέτρεψαν την ανάπτυξη της πρώτης μορφής μαζικού τουρισμού.

Τα **υπερωκεάνια πλοία** και τα ποταμόπλοια πρόσφεραν μια βολική και φθηνή μεταφορά. Για παράδειγμα, τα υπερατλαντικά ατμόπλοια, κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, μετέφεραν κόσμο από την Ευρώπη στην Αμερική μέσα σε δύο

7. Για ανασκόπηση των εβδομήντα χρόνων τουριστικού και πνευματικού πολιτισμού της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης βλέπε Σιατόπουλος, 1991.

εβδομάδες, ενώ τα πλοία με προπέλες μείωσαν αυτόν τον χρόνο σε έξι ημέρες. Επίσης, μεταφορές με πλοία γίνονταν στην Ασία, στη Νότια Αμερική και στην Αυστραλία.

Τα **επιβατικά πλοία**, στις αρχές των δεκαετιών 1900, 1910, 1920, ήταν γνωστά για την πολυτέλειά τους σε υπηρεσίες και ανέσεις, αλλά για οικονομικούς λόγους η χρήση τους περιορίστηκε σε έναν σχετικά μικρό αριθμό πλούσιων τουριστών, οι οποίοι μπορούσαν να αντέξουν το κόστος του ταξιδιού.

Τον 19ο αιώνα δεν είναι μόνο οι **παραθαλάσσιοι προορισμοί** που συνιστούν την ιδεοτυπική μορφή του τουριστικού θερέτρου, αλλά και η περιήγηση στην εξοχή, οι διαφορετικές μορφές επαφής με τους ορεινούς όγκους της κεντρικής Ευρώπης και οι διαφορετικές μορφές σωματικής άσκησης που αναδύονταν εκείνη την περίοδο (Νικολακάκης, 2017:32).

### 1.5 Η πρόσφατη τουριστική ανάπτυξη

Ο **Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος** οδήγησε στην κατάρρευση των αυτοκρατοριών και στη δημιουργία νέων εθνικών κρατών. Η νέα τάξη πραγμάτων προσανατόλισε τα κράτη στην επιδίωξη να αποτελέσουν αυτόνομες οικονομικές οντότητες. Προς τούτο, ο τουρισμός χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο άσκησης εσωτερικής και εξωτερικής πολιτικής τόσο για μείωση της ανεργίας όσο και για διαμόρφωση κοινωνικών και σταθεροποιητικών συναινέσεων.

Ο κόσμος του σύγχρονου παραθεριστή εμπλουτίζεται και από πρακτικές που ακμάζουν μεταπολεμικά και στην άλλη όχθη του Ατλαντικού, λόγω της ανάπτυξης του αμερικανικού διαπολιτειακού οδικού δικτύου και των αυτοκινητοβιομηχανιών, δίνοντας στο παραθεριστικό ταξίδι τη συμβολική λειτουργία της απόλυτης μορφής φυγής από τον αστικό χώρο (Νικολακάκης, 2017:33).

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η Αμερική και η Ευρώπη γνώρισαν μεγάλη οικονομική άνθηση. Η έρευνα και η ανάπτυξη οδήγησαν σε τεχνολογικές εξελίξεις στην επίγεια και εναέρια μεταφορά, που έδωσαν ώθηση στα ταξίδια αναψυχής. Τα υπερατλαντικά ταξίδια με πολυτελή πλοία επανήλθαν στο προσκήνιο. Οι εξελίξεις στις μεταφορές με αυτοκίνητα οδήγησαν στην ανάπτυξη μιας αποτελεσματικότερης μεταφορικής υποδομής. Οι μικρές επιχειρήσεις φιλοξενίας άρχισαν να εμφανίζονται κατά μήκος των δικτύων μεταφορών. Στις ορεινές και παράκτιες περιοχές άρχισαν να αναπτύσσονται παραθεριστικά κέντρα. Η αλματώδης αυτή τουριστική ανάπτυξη σταμάτησε απότομα με την κατάρρευση της παγκόσμιας οικονομίας το 1930.

Από τον **Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο** (1939) έχουμε μια νέα εποχή, όπου ο τουρισμός έχει γίνει μια κύρια κοινωνικοοικονομική δραστηριότητα, λόγω των ακόλουθων κύριων παραγόντων:

- Μεγαλύτερο διαθέσιμο εισόδημα για ταξίδια.