

MARY McAULIFFE

La Belle
Époque
AMURGUL UNEI LUMI

Traducere din limba engleză de ALINA POPESCU

Prefață de ALINA PAVELESCU

CORINT
BOOKS

—2020—

Cuprins

PREFAȚĂ – „Vremuri frumoase”	5
INTRODUCERE	15
CAPITOLUL 1 – Regele își face intrarea în scenă (1900)	19
CAPITOLUL 2 – Boema de pe Sena (1900)	35
CAPITOLUL 3 – Moartea unei regine (1901)	56
CAPITOLUL 4 – Vis și realitate (1902)	76
CAPITOLUL 5 – Plecări și sosiri (1903)	95
CAPITOLUL 6 – Alianțe și mezalianțe (1904)	109
CAPITOLUL 7 – Fiare sălbatice (1905)	128
CAPITOLUL 8 – <i>La Valse</i> (1906)	146
CAPITOLUL 9 – Vântul schimbării (1907)	166
CAPITOLUL 10 – Treburi neterminate (1908)	184
CAPITOLUL 11 – Viață idilică (1909)	203
CAPITOLUL 12 – Ape tulburi (1910)	224
CAPITOLUL 13 – Între rai și iad (1911)	238

CAPITOLUL 14 – Dansând pe marginea prăpastiei (1912)	257
CAPITOLUL 15 – Focuri de artificii (1913)	277
CAPITOLUL 16 – „Patria mea dragă” (1914)	297
CAPITOLUL 17 – Marele Război (1914–1915)	316
CAPITOLUL 18 – „ <i>Ils ne passeront pas!</i> ” (1916)	335
CAPITOLUL 19 – Zile negre (1917)	354
CAPITOLUL 20 – Căderea cortinei (1918)	369
NOTE	387
BIBLIOGRAFIE	455
MULȚUMIRI	469
INDEX	471

Introducere

Cea mai recentă carte a mea despre Paris (*Dawn of the Belle Époque: The Paris of Monet, Zola, Bernhardt, Eiffel, Debussy, Clemenceau, and Their Friends*) l-a purtat pe cititor de la multiplele dezastre din perioada 1870–1871 până la triumfala Expoziție Universală din 1900, când Parisul a redevenit centrul cultural al lumii occidentale.

Asta nu înseamnă, firește, că orașul și locuitorii săi nu au trecut prin grele încercări în acești ani. Săracii au continuat să sufere, iar apărătorii lor (Georges Clemenceau și Louise Michel) au avut de lucru fără întrerupere. Mai mult, o îndelungată perioadă de stagnare economică a dat naștere unor frământări latente, exacerbate de numeroasele catastrofe care ar fi putut fi evitate, precum falimentul băncii Union Générale sau scandalul Canalului Panama. Foarte mulți oameni care nu își permiteau să piardă nici măcar o centimă și-au văzut spulberate atunci economiile de o viață. În plus, instabilitatea inerentă a celei de-a Treia Republici alimenta ea însăși neîncrederea. Monarhiștii și Biserica și-au purtat, în continuare, războiul împotriva republicanilor de toate culorile, în vreme ce antisemiții și naționaliștii, alimentați de turbulentul curent al spaimei mocnite, au fost la un pas să destrame națiunea din cauza modului în care l-au victimizat pe nevinovatul căpitan de origine evreiască, Alfred Dreyfus.

Și totuși, cumva, în această perioadă tulbure s-a făcut remarcată o pleiadă excepțională de artiști și de spirite inovatoare, unii care s-au luptat cu tradiționaliștii,

reușind (cel puțin, o bună parte dintre ei) să și învingă. Claude Monet, Émile Zola, Sarah Bernhardt și Gustave Eiffel au trecut pragul noului veac înstăriți sau chiar bogați de-a binelea, situație materială în care se găsea și Ernest Cognacq, vizionarul fondator al *grand magasin* („magazinului universal”) La Samaritaine. Auguste Rodin și Pierre-Auguste Renoir se bucurau și ei de succes financiar, iar printre cunoștințele lor se numărau destui pentru care anii de lipsuri deveniseră, de asemenea, doar o amintire. Desigur, au existat și artiști (precum Paul Gauguin) care au murit în sărăcie, iar interesul pentru operele lui Camille Pissarro, Alfred Sisley și Paul Cézanne a luat avânt abia după dispariția acestora. Totuși, un număr surprinzător de artiști și întreprinzători, care flămânziseră în anii 1860 și 1870, au trecut pragul dintre secole ca niște oameni bogați și cunoscuți de întregul Paris.

În această carte, cititorul va face cunoștință cu o galerie nouă de personaje, începând cu tânărul de doar 19 ani Pablo Picasso, care a sosit la Paris către finalul anului 1900, să viziteze Expoziția Universală și să se mândrească pentru că în pavilionul Spaniei era expus un tablou al său. Noul secol avea să fie al lui Picasso, dar, totodată, avea să le aparțină și lui Henri Matisse, Igor Stravinski, Claude Debussy, Maurice Ravel, Marie Curie, Gertrude Stein, Marcel Proust, Jean Cocteau și Isadora Duncan. Le va aparține însă, în egală măsură, și lui Louis Renault, André Citroën, Paul Poiret, François Coty și tuturor celorlalți inventatori și oameni de afaceri care au creat noi tehnologii, dar și adevărate imperii mondiale cu sediul la Paris, precum și tuturor magnificilor temerari (bărbați și femei, deopotrivă) care au condimentat viața pariziană cu senzații tari și spirit de aventură, pilotând unele dintre primele modele de automobile și de mașinării zburătoare.

Acest lucru nu înseamnă că luminile călăuzitoare ale veacului care tocmai se încheiase au intrat, cumva, într-un con de umbră. Din nefericire, Édouard Manet și Berthe Morisot încetaseră din viață, iar Zola se pregătea și el pentru marea ieșire din scenă, însă Monet și Renoir au continuat să picteze pentru diverși colecționari bogați, iar Sarah Bernhardt nu a încetat să culeagă lauri și să braveze jucând în fața soldaților de pe fronturile Primului Război Mondial, în ciuda recent căpătătului său picior de lemn.

Gustave Eiffel, care ieșise din scandalul Canalului Panama cu reputația pătată, s-a ținut de cuvânt și nu a mai construit niciun alt pod sau turn, însă experimentele

sale în domeniul comunicațiilor radio și în acela al aerodinamicii aveau să îl mențină într-o fructuoasă activitate până la finalul îndelungatei sale vieți. După o bătălie de două decenii cu tradiționaliștii, Claude Debussy era pe punctul să dobândească statutul de gigant al scenei muzicale, în vreme ce politicianul Georges Clemenceau avea să își încununeze furtunoasa carieră preluând, la vârsta de 76 de ani, funcția de prim-ministru și conducându-și țara spre victorie în război.

Acești ani cu totul remarcabili, care încep cu 1900 și sfârșesc cu Marele Război, au intrat în istorie sub denumirea de *la Belle Époque*. Au fost ani de extraordinare succese în mai toate domeniile de activitate, marcați de o amețitoare avalanșă de inovații radicale. Au fost însă și ani ai umbrelor, unele care au continuat să crească pe măsură ce războiul se tot apropia, acea conflagrație care a pus la grea încercare temeritatea Orașului Luminilor și a marcat sfârșitul unei epoci.



Regele își face intrarea în scenă

(1900)

Era jumătatea lunii octombrie a anului 1900 când Pablo Picasso ajungea în Gare d'Orsay, noua și aglomerata gară a Orașului Luminilor.¹ Venea din Barcelona, avea 19 ani și multe visuri îndrăznețe. În definitiv, una dintre picturile sale era expusă în pavilionul Spaniei din Expoziția Universală din 1900. Ce lovitură! Și ce mod de a-ți face intrarea la Paris! La puțin timp după ce aflase că urma să plece în acea călătorie, cuprins de euforie, Picasso mâzgălise pe marginea unui autoportret: „Eu, regele”. Și nu doar o dată, ci de trei ori! O profeție care avea să se împlinească.

Tânărul pictor era însoțit de cel mai bun prieten al său, Carles Casagemas*, artist și poet aspirant, care, la rândul lui, tânjea să guste viața lumii artistice și a faimoasei boeme a orașului. Expoziția urma să se încheie la 12 noiembrie, astfel că tinerii nu aveau niciun minut de pierdut dacă doreau să o viziteze.

În acel an, milioane de oameni se înghesuiseră deja să vadă Expoziția Universală de la Paris, care etala o veritabilă explozie de inovații revoluționare, inclusiv un Palat al Electricității (splendid iluminat noaptea) și un trotuar rulant acționat electric (un soi de bandă rulantă orizontală primitivă), care purta zilnic, ca prin magie, grupuri întregi de vizitatori încântați și, poate, osteniți, de-a lungul unei porțiuni a malului stâng al Senei (*la rive gauche*). Acest târg mondial, asemenea predecesoarelor sale, era menit să îi copleșească pe vizitatori, obiectiv pe care și l-a îndeplinit cu brio, spre

* Aici și în continuare, am respectat opțiunea autoarei pentru ortografierea catalană a numelui pictorului barcelonez Carles Antoni Cosme Damià Casagemas i Coll (1880–1901), care apare, adesea, în lucrările de specialitate drept Carlos Casagemas (ortografia spaniolă) (n. red.).

deliciul celor 50 000 000 de vizitatori care aglomeraseră spațiile care au oferit divertisment și educație din luna aprilie până la începutul lui noiembrie.

Fantezia, futurismul și exotismul au înflorit de-a dreptul în perimetrul Expoziției Universale, iar stilul predominant de arhitectură și design a fost cel Art Nouveau, sau *le style Mucha*, cum era deja cunoscut la Paris, denumit astfel după artistul ceh ale cărui afișe cu Sarah Bernhardt create după 1895 declanșaseră o adevărată *frénésie* a artelor decorative.

Alfons Mucha supraviețuise la Paris ani întregi, într-o sărăcie lucie, ca un biet artist mediocru, înainte ca, pe neașteptate, atunci când șansa și stringența și-au dat mâna, să reușească să creeze ceva cu totul și cu totul nou și plin de vitalitate: Sarah Bernhardt își dorise un nou afiș într-un moment delicat și – ca o divă ce era! – și-l dorise fără nicio întârziere. Numai că nu avea cine să îl realizeze, în afară de Mucha, pe care nu îl recomandase decât faptul că era disponibil. Mai târziu, artistul avea să spună că sursă de inspirație i-ar fi fost ornamentica populară cehă, deși realitatea este că stilul său îmbina (mai degrabă, cu frivolitate) simbolismul, arta japoneză și elementele sinuoase, organice, ale noii mișcări Art Nouveau. Orice va fi fost ceea ce i-a îndrumat penelul, Mucha a dat de aur nu doar la figurat, ci și la propriu, căci de atunci norocul nu l-a mai părăsit.

Deoarece, în lunile premergătoare deschiderii expoziției, i se ceruse să planifice un grandios Pavilion al Umanității (care nu s-a concretizat, însă) și să proiecteze un întreg pavilion pentru Bosnia-Herțegovina, Mucha a trecut printr-un „coșmar al trudei nespus de grele”, cum avea să își amintească ulterior. El era bine-cunoscut drept un om extrem de harnic, care își începea activitatea, de obicei, la ora 9.00 dimineața și lucra neîntrerupt până la 1.00 noaptea sau chiar mai târziu, iar, în acea perioadă, devenise atât de stresat, încât fuma țigară de la țigară, ajungând să se intoxice cu nicotină. Aceasta până când (conform poveștii istorisite de fiul lui), în disperare de cauză, a hotărât să se lase de fumat total și brusc, aruncându-și în foc toate cele necesare pentru întreținerea viciului. Această schimbare drastică a avut rezultate pe măsură, violente, care l-au silit pe medicul său să îi prescrie un tratament cum numai la Paris te poți aștepta să ți se recomande: să bea o sticlă de șampanie pe zi!

Astfel întărit, Mucha se pare că și-a revenit complet. Așa se face că el și bijutierul Georges Fouquet au colaborat cu succes pentru realizarea pavilionului

Bosniei-Herțegovina, iar apoi Fouquet i-a cerut pictorului să proiecteze absolut toate detaliile magazinului pe care urma să îl deschidă pe elegantul rue Royale, între place de la Madeleine și place de la Concorde. Mucha a acceptat și s-a întrecut, pur și simplu, pe sine, plâsmuind o mică oază a luxului, toată numai vitrine cu linii sinuoase, pardoseli cu modele complicate, păuni sculptați și ferestre cu vitralii înfățișând obișnuitele sale figuri feminine cu cosițe curgătoare. Și, pe deasupra, a creat și designul bijuteriilor propriu-zise, toate fiind realizate cu o extraordinară atenție acordată detaliilor și în cel mai rafinat stil Art Nouveau. Trudind din greu ore îndelungate la crearea acelei oaze de perfecțiune, Mucha avea să reușească să termine până în 1901 adevărata capodoperă care a fost magazinul lui Fouquet.²



Lucrări la o scară cu totul diferită se desfășurau deja, de ani buni, în inima Parisului, unde ingineri și muncitori creaseră un adevărat haos urban după ce smulseaseră, de-a dreptul, porțiuni întinse din străzi și trotuare și săpaseră gropi imense în cele mai nepotrivite locuri, totul ca parte a giganticului efort de a construi noul sistem de transport subteran al orașului – *le métro**. Sub îndrumarea lui Fulgence Bienvenüe (eminentul, dar, din păcate, de mult uitatul inginer-șef al acestui proiect atât de dificil), lucrările la primul segment al noului Métro (care traversa orașul de la est la vest, pe *rive droite*, malul drept al Senei) au fost încheiate cu succes în iulie 1900, nu chiar la timp pentru inaugurarea expoziției, însă îndeajuns de repede pentru a oferi un impresionant exemplu de inginerie franceză omenirii adunate la porțile acesteia. Iar, spre marea mulțumire a tuturor celor implicați, până la sfârșitul anului, acea primă linie de metrou avea să transporte circa 17 000 000 de pasageri.³

În decursul carierei sale ingineresti, Bienvenüe, cunoscut drept *le Père du métro* („Tatăl Metroului”), supraveghease cu succes construirea unor linii de cale ferată, a unor apeducte și chiar a unei linii de funicular pentru pantele abrupte din Belleville, în nord-estul Parisului. Începând din 1898, acest domn elegant, cu o barbă albă impecabilă și ochi mereu surâzători parcă s-a aflat în fruntea unei echipe alcătuite din aproximativ 2 000 de muncitori care au săpat și scormonit în măruntaiele Parisului. Cu scopul declarat de a menține o distanță între stații de cel mult 400 m și numărul

* „Metrou” (fr. în original), prescurtare a termenului *métropolitain* din denumirea completă *chemin de fer métropolitain* (fr.), „calea ferată metropolitană” (n. red.).

de transferuri necesare la maximum două, Bienvenüe și armata lui de lucrători au deschis mai multe șantiere spectaculoase în perioada 1900–1914, o strădanie care avea să fie, din fericire, ferită de accidente, surpări ori întârzieri majore.

După inaugurarea Liniei 1, în iulie 1900, Bienvenüe nu a încetinit deloc ritmul, continuând să transpună în realitate ambițioasele planuri ale rețelei de metrou. În octombrie 1900, segmentul dat în folosință între place de l'Étoile (astăzi, place Charles-de-Gaulle) și Trocadéro a înlesnit și mai mult călătoria spre obiectivele turistice ale Expoziției Universale, din păcate, însă, mult prea târziu pentru majoritatea participanților, căci târgul avea să se închidă după doar o lună.

Tot în octombrie, adevărata armată a lui Bienvenüe a început lucrările la Linia 2, una parțial supraînălțată, care urma *rive droite*, malul drept al Senei, sau, mai bine zis, traseul circular nordic al vechiului *mur des Fermiers généraux*, zidul de incintă al Parisului construit de corporația perceptorilor privați*. În decembrie, a fost finalizat un tronson util care lega place de l'Étoile și Porte Dauphine, apoi au început lucrările la Linia 3, care trebuia să treacă pe sub Canalul Saint-Martin, ceea ce a reprezentat un efort uriaș și avea să cauzeze întârzieri, această linie fiind inaugurată abia în 1901.

Privitorii (în special, aceia afectați de lucrările care păreau să nu se mai sfârșească) nu s-au arătat, la început, tocmai entuziasmați de această nouă cucerire a tehnologiei. Și totuși, ea nu a întârziat să le schimbe radical viața, mulți ajungând să nu își mai poată concepe traiul fără metrou.



Printre numeroasele decizii care au fost luate pentru a se putea construi noua rețea de transport subteran a fost și numirea tânărului arhitect Hector Guimard ca proiectant al intrărilor în stații – acele mici, dar importante structuri care aveau să devină imaginea supraterană recunoscutibilă a metroului parizian.**

Aceasta a fost, din multe puncte de vedere, o alegere îndrăznească. Guimard studiasse la École nationale supérieure des Arts Décoratifs (Școala Națională Superioară de Arte Decorative) și la École nationale supérieure des Beaux-Arts (ENSBA, Școala Națională Superioară de Arte Frumoase) din Paris, câștigându-și reputația de

* Persoane care arendaseră dreptul de a colecta taxe și impozite de la rege (drept care, în limba română, era descris în trecut cu ajutorul termenului de origine slavă „otcup”) (n. red.).

** Așa-numitele *les édicules Guimard* (fr.), „ediculele Guimard” (n. red.).

răzvrătit. Însă, agasat de restricțiile academice, nu se obosise să își ia diploma de absolvire. Dar talentul lui remarcabil și autenticul dispreț pe care îl manifesta față de banalitate au atras repede atenția celor cu buzunare adânci și gusturi avangardiste. În anii 1890, Guimard era deja un tânăr promițător, căruia îi fusese încredințată sarcina de a proiecta și de a construi mai multe case somptuoase în prosperul arondisment al 16-lea. Cea mai celebră lucrare a sa este impresionantul Castel Béranger (1895–1898), sau *Castel Dérangé* („Castelul dement”), cum îl botezaseră detractorii săi, a cărui realizare a fost nespuse de dificilă, dar al cărui concept deosebit de îndrăzneț l-a plasat pe Guimard în avangarda mișcării Art Nouveau.

Ceea ce își doreau comisionarii metroului* era ceva elegant și totodată delicat, având drept materiale de construcție prevalente fierul (un omagiu adus faimoaselor structuri ale lui Gustave Eiffel) și sticla (inclusiv ceramica). Guimard avea rivali mult mai convenționali în gândire și care, pe deasupra, mai erau și susținuți de consiliul municipal, dar se pare că totuși a beneficiat de sprijinul unor membri bogați și influenți ai comisiei metroului. Orice s-ar fi întâmplat, de fapt, în culisele afacerii, planurile lui Guimard au primit, în sfârșit, aprobarea în primele luni ale lui 1900.

Modelele lui Guimard variau de la simple îngrădituri la impresionantele intrări ale stațiilor place de l'Étoile și place de la Bastille, care nu se mai păstrează. Între acestea se situa un tip de construcție din sticlă supranumit „libelulă”, datorită asemănării sale cu aripile acestei insecte. Două astfel de structuri diafane se păstrează încă – la intrările în stațiile Porte Dauphine și Abbesses, în Montmartre (aceasta din urmă fiind strămutată din amplasamentul său original, la Hôtel de Ville).

Însă, cel mai simplu model proiectat de Guimard, adăpostul simplu, a fost cel mai folosit de-a lungul primelor linii ale metroului parizian. Această structură cu pereți deschiși, din fier forjat, nu din piatră, era bine adaptată la trotuarele înguste și la aglomerația tipică urbei.

* Deși, inițial, se dorise ca Chemins de fer de l'Etat (Căile Ferate de Stat), o companie înființată în 1878, să se ocupe de construirea metroului parizian, apropierea Expoziției Universale din 1900 făcuse ca, de dragul urgentării lucrărilor, ministrul lucrărilor publice, Louis Barthou (1862–1934), să accepte ca municipalitatea să se ocupe de contractarea lucrărilor în regim public-privat. Compania care a câștigat licitația și care a construit liniile metroului (concesionând apoi exploatarea acestora) a fost Compagnie générale de traction a baronului belgian Édouard Empain (1852–1929), care avea să fie reorganizată, devenind Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP, Compania Căilor Ferate Metropolitane ale Parisului) (n. red.).