

Orlando Figes

EUROPENII

Trei vieți și formarea unei culturi cosmopolite
în Europa secolului al XIX-lea

Traducere de Lucia Popovici

POLIROM
2021

Cuprins

<i>Notă despre bani</i>	10
<i>Lista ilustrațiilor</i>	12
<i>Hărți</i>	16
Introducere	23
1. Europa în 1843.	27
2. O revoluție pe scenă	79
3. Artele în epoca reproducerii mecanice	124
4. Europeni în mișcare.	172
5. Europa se amuză.	206
6. Țara fără muzică.	258
7. Cultură fără frontiere	278
8. Moartea și canonul	320
Epilog	359
<i>Referințe bibliografice</i>	371
<i>Mulțumiri</i>	407
<i>Index</i>	409

La baza acestor critici aduse turismului se afla ideea călătoriei peste hotare la un nivel superior al trăirii ei. „Călătorii” se distanțau de „turiștii” vulgari, invocând o mai profundă cunoaștere și apreciere a vieții și culturii locurilor străine pe care le vizitau. În vreme ce „turiștii” mergeau în grupuri, nu se amestecau niciodată cu populația locală și nici nu stăteau îndeajuns de mult încât să încerce să o facă, „călătorilor” le plăcea să creadă că explorau locurile „nedescoperite” ale unei țări, surprinzându-i cultura „reală”, „autentică” într-un mod care le îmbogățea spiritual⁴⁰.

Literatura de călătorie a încurajat această idee. Prima perioadă importantă a construcției feroviare a coincis cu o epocă de aur a literaturii de călătorie în Europa. În anii 1850 a avut loc o explozie a cărților de călătorie, în vreme ce periodice noi, precum *Tour du monde*, hebdomadar lansat în Franța în 1860, s-au dovedit a fi extrem de populare, încurajând apariția altor reviste de călătorie⁴¹. Numeroși scriitori de seamă și bine-cunoscuți au contribuit la popularitatea acestui gen, inclusiv Stendhal, cu relatarea călătoriilor sale prin Franța, Elveția și Italia, *Mémoires d'un touriste* (1838); Fontane, cu jurnalele sale de călătorie din Anglia, *Ein Sommer in London* (1854), și cinci volume de peregrinări prin Prusia, *Wanderungen durch die Mark Brandenburg* (1862-1889); Dostoievski, cu observațiile sale critice din călătoriile în Europa din 1862, *Însemnări de iarnă despre impresii de vară* (1863); și Flaubert și du Camp, cu evocarea bogată a folclorului și vieții rurale din Franța, *Par les champs et par les grèves*, bazată pe o călătorie în Bretania din 1847 și publicată în 1881.

Scrierile lui Ruskin despre arta Italiei au inspirat numeroși călători. Poate mai mult decât orice altă operă literară din secolul al XIX-lea, întruchipau ideea de călătorie ca experiență estetică trăită într-un anumit loc, deosebind-o de turism. Îngrozit de vizitele grăbite, superficiale, încurajate de căile ferate și de ghidurile Murray, Ruskin a publicat propriile cărți despre artă și arhitectură, menite să-l ajute pe călătorul serios să cultive o percepere a artei și culturii unui loc. În *Pietrele Veneției* (1851-1853), publicată inițial în trei volume, dar prescurtată „pentru uzul călătorilor”, și mai târziu în *Dimineți în Florența* (1875), Ruskin a încercat să ofere sfaturi practice cu privire la ceea ce merita vizitat. Oferea informații erudite despre cele mai importante clădiri și opere de artă, indica cele mai bune momente în care puteau fi văzute și îi sfătuia pe cititori cât timp să petreacă la fiecare și cât să se odihnească între ele pentru a-și reîmprospăta simțurile. Cărțile lui Ruskin au devenit ghiduri esențiale pentru o aventură culturală în Italia. Erau citate frecvent de ghidurile Baedeker și Murray și erau folosite adesea de călători ca lecturi suplimentare ghidurilor. Influența lui Ruskin a contribuit la modificarea hărții turistice culturale, încurajându-i pe britanici să călătorească în Alpi și la Veneția, de exemplu, în număr mai mare decât o făcuseră până atunci. Îndeosebi *Pietrele Veneției* a fost apreciată pentru arta și arhitectura orașului. Mai mult ca orice altă lucrare, a transformat Veneția, dintr-un scurt popas banal de pe Grand Tour într-o importantă destinație turistică de sine stătătoare (care l-a inspirat pe Marcel Proust, al cărui narator din *À la recherche du temps perdu* vizitează Veneția împreună cu mama sa ca urmare a entuziasmului pentru Ruskin)⁴².

Nu mai puțin folosite de călători erau numeroasele ghiduri ale lui Louis Viardot pentru muzeele de artă din Europa. Louis își completase vastele lui cunoștințe despre colecțiile de artă publice recent inaugurate pe continent în urma călătoriilor sale alături de Pauline. Atunci când o însoțea în turneele europene, își petrecea zilele în muzeele marilor orașe, inventariindu-le toate lucrările și scriind articole despre colecții pentru

presa europeană. Louis a fost primul care a adus conținutul acestor muzee noi în atenția publicului larg. Între 1852 și 1855, a întocmit ghiduri pentru cinci muzee, fiecare dintre ele fiind publicat de Hachette în ediții de călătorie de buzunar cu titlul *Guide et memento de l'artiste et du voyageur*, cu descrieri amănunțite ale colecțiilor: *Les Musées de France, Les Musées d'Italie, Les Musées d'Espagne, Les Musées d'Allemagne, Les Musées d'Angleterre, de Belgique, de Hollande et de Russie*. Ghidurile erau foarte îndrăgite. S-au vândut zeci de mii de exemplare în mai multe ediții franceze și în numeroase alte limbi. Probabil că doar Gautier era mai bine cunoscut pentru cărțile sale despre marile colecții de artă din Europa⁴³.

Metodice și erudite, lucrările lui Louis au avut o influență importantă asupra reorganizării principalelor colecții de artă din Europa. Avea opinii ferme cu privire la modul cum trebuiau expuse tablourile. În acea perioadă, galeriile publice recent deschise încă își mai expuneau picturile fără nici o noimă, acoperind la întâmplare pereții cu lucrări de la mijloc până sus în tavan. Cărțile lui Louis au contribuit la stabilirea principiilor custodiale moderne. Ghidurile sale erau organizate pe școli naționale și perioade din istoria artei – o schemă pedagogică adoptată de majoritatea galeriilor în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea. Nu suporta să vadă copii amestecate cu originale sau lucrări mediocre cu capodopere și se făcea foc și pară când tablourile erau prost expuse – cu picturile mici agățate la o înălțime prea mare sau cu lucrările cu multe detalii așezate lângă ferestre, neputând fi admirate din cauza reflexiilor. Corecta erorile de atribuire a operelor, inclusiv câteva de la Galeria Națională din Londra, care confundase lucrările lui Zurbarán cu ale lui Ribera. Atrăgea atenția asupra lipsurilor din marile colecții (la Luvru, de pildă, nu existau nici o pictură rusească și nici o lucrare semnată de pictori englezi ca Turner, Gainsborough, Hogarth sau Reynolds). Atrăgea atenția acolo unde era de părere că un artist sau o întreagă școală de pictură primiseră un spațiu prea mare. Nu ezita să dea glas opiniilor personale. Apărător energic al libertății artistice, detesta orice urmă de artă oficială sau de curte. Multe dintre cuvintele sale cele mai dure îi erau rezervate lui Charles Le Brun, pictorul de curte preferat al lui Ludovic al XIV-lea, care se bucura de o reputație pe care o considera nemeritată. În egală măsură, disprețuia lucrările artistice care nu erau de origine europeană (voia ca toată secțiunea etnografică a Luvrului să fie închisă, pe motiv că nu conținea decât „bric-à-brac”). Însă era un susținător fervent al pictorilor despre care credea că fuseseră uitați sau neglijați pe nedrept (Vermeer și Rembrandt, de exemplu) și a jucat un rol important în redescoperirea artei spaniole în deceniile de la jumătatea secolului al XIX-lea. A ajutat Luvrul să-și organizeze Galeria Spaniolă, deschisă publicului în 1838, și a consiliat muzeul Prado cu privire la reorganizarea colecției sale regale în anii 1840 și 1850⁴⁴.

Cum au afectat căile ferate itinerarele pe care le urmau turiștii în călătoriile lor prin Europa? Străbăteau ei aceleași locuri prin care trecea și un Grand Tour? Sau rețeaua feroviară tot mai extinsă i-a încurajat să se aventureze dincolo de drumurilor bătătorite de atâția alții?

Înainte de apariția căilor ferate, călătorii din nordul Europei aveau o destinație clară și directă în orice Grand Tour: să ajungă în Italia cât de repede cu putință. Pentru cei mai mulți, peninsula italiană însemna cultura însăși. Majoritatea turiștilor britanici călătoreau via Paris și Lyon, apoi fie traversau Alpii, fie înfruntau pericolele navigării pe o mare agitată de la Marsilia ori Toulon spre Livorno sau spre oricare alt port italian

de pe coasta mediteraneeană. Puteau urma un traseu diferit înapoi spre casă, prin Veneția și Viena ori vizitând Renania. Însă toate aceste locuri erau practic popasuri în drum spre Italia și înapoi. Puțini turiști se abăteau de la rutele bine stabilite. Spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, a crescut traficul turiștilor spre Italia prin Germania – Hanovra, Mannheim, Heidelberg și Dresda devenind destinații minore în Grand Tour –, însă numărul acestor turiști era foarte mic. Turiștii din Spania, Portugalia, Scandinavia, Europa de Est, Rusia sau Balcani erau aproape inexistenți. Alegerea itinerarelor era determinată, practic, de preferințele culturale. Transportul conta prea puțin. Au existat puține schimbări importante în sistemul de transport înaintea secolului al XIX-lea – câteva îmbunătățiri notabile ale drumurilor poștale din Franța, care reduceau durata călătoriilor de la Paris la Marsilia, dar altminteri drumul spre Italia dura la fel de mult în anii 1780 ca în urmă cu o sută de ani⁴⁵.

Opțiunile s-au schimbat începând cu anii 1820, când introducerea vapoarelor cu abur a transformat transportul pe râuri împotriva curentului, făcând accesibile Rinul și lacurile elvețiene călătorilor spre Italia. Călătoriile cu vaporul pe Rin au devenit deosebit de populare – un milion de pasageri pe an au călătorit doar cu Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft la jumătatea anilor 1830 –, nu doar ca traseu ușor spre Basel și peste Alpi, în Italia, ci și ca excursie pitorească de sine stătătoare. Înainte, traseul pe Rin fusese ocolit de călătorii marilor circuite europene. Spre deosebire de drumurile franceze, cele germane erau foarte proaste, hanurile erau lipsite de confort, iar orașele miroseau urât și erau murdare. Poetul William Wordsworth s-a plâns de toate aceste inconveniente în călătoriile sale prin Germania din 1820 și 1828. Până și Samuel Taylor Coleridge, un admirator înfocat al Germaniei, nu s-a putut abține să nu comenteze cu privire la mizeria și duhoarea din Köln⁴⁶. Călătoriile cu vaporul pe Rin au eliminat o parte dintre aceste probleme. Dar au răspuns totodată nevoilor unei industrii turistice renane în creștere, alimentată de mai multe tendințe culturale.

Pentru călătorii englezi, atracțiile Rinului erau frumusețea lui naturală, fluviul impresionant șerpuind printre munții abrupti și stâncile în surplombă, castelele medievale, bisericile gotice, miturile și legendele străvechi, pe care ajunseseră să le cunoască din operele romanticilor. Romanul lui Mary Shelley *Frankenstein* (1818) era un asemenea text. Mary Godwin (cum se numea pe atunci) călătorise pe Rin împreună cu viitorul ei soț, Percy Bysshe Shelley, la întoarcerea lor din Elveția, în 1814. Rămânând fără bani, fuseseră nevoiți să călătorească pe traseul mai ieftin, cel de pe Rin, în loc să se întoarcă prin Franța. Viktor Frankenstein, eroul romanului ei, este fascinat de „împreunarea tuturor frumuseților” de pe porțiunea fluviului dintre Mainz și Bonn, care avea să devină centrul industriei turismului din Renania :

[...] am ajuns la Mainz. Malurile Rinului, mai jos de Mainz, oferă o priveliște mult mai pitorească. Cursul apei e mai iute, unduind printre dealuri, nu înalte, dar ale căror coaste abrupte se profilează în contururi de o rară frumusețe. Se zăreau castele în ruină, aproape suspendate deasupra prăpăstiilor, înconjurate de păduri negre, înalte și inaccesibile. Această parte a Rinului, într-adevăr, oferă un peisaj neobișnuit de pestriț. Ici vezi dealuri crestate, castele năruite străjuind nemaipomenite prăpastii, cu Rinul cel întunecat rostogolindu-se dedesubt ; dincolo, după o cotitură bruscă pe lângă un promontoriu, vii înfloritoare cu terasamente în pantă înverzită și un râuleț șerpuind printre așezări populate completează scena.*

* Mary Shelley *Frankenstein*, în românește de Adriana Călinescu, postfață de Mircea Ivănescu, Editura Polirom, 2004 (n. red.).

Însă cea mai mare influență asupra turismului englez în Renania o aveau celebrele strofe ale lui Byron despre castelul neogotic de la Drachenfels, la sud de Bonn, din *Peregrinările lui Childe Harold*:

Din Drachenfels privesc castele
 Cum apa Rinului se zbate,
 Când trece în vârtejuri grele
 Printre coline-n vii bogate,
 Livezi, podgorii, toate-n floare,
 Ce vin promit, cum și bucate,
 Printre orașe-ncântătoare,
 Cu albe ziduri de cetate ;
 De-ai fi cu mine, înzecit
 De tot ce văd aș fi vrăjit⁴⁷.

Pentru călătorii germani, care alcătuiau o parte tot mai mare din acest trafic turistic, miturile Rinului erau o sursă culturală vitală a identității lor naționale. Legenda Fecioarei Lorelei, al cărei cântec de sirenă îi ademenea pe marinari la moarte, sub „stânca ei care murmură”, un povârniș abrupt pe malul drept al fluviului, lângă Sankt Goarshausen, a inspirat numeroase poezii romantice, majoritatea având ca sursă poemele și cântecele populare compilate de Clemens Brentano și sora sa, Bettina von Arnim, în *Des Knaben Wunderhorn (Cornul magic al băiatului)*, 1805-1808). O poezie aparținându-i lui Heine, *Die Lorelei* (1824), a fost la rândul ei transpusă pe muzică de numeroși compozitori, printre care Liszt și Friedrich Silcher, a cărui versiune a intrat în cultura populară germană. Loc de pelerinaj turistic, piatra Lorelei și legenda ei au inspirat peste douăzeci de opere germane între 1840 și 1890. Multe dintre ele includeau mitul Nibelungilor, care, în imaginația naționalistă romantică, se împletea cu cel al lui Lorelei și al Renaniei, opera cea mai cunoscută fiind, desigur, *Der Ring des Nibelungen (Inelul Nibelungilor)*, la care Wagner a început să lucreze în 1848, la apogeul sentimentelor patriotice germane legate de Rin. Cu doar opt ani mai devreme, guvernul francez revendicase malul stâng al fluviului drept granița estică a Franței. Malul stâng fusese cucerit de Armata Revoluționară Franceză în 1795, dar revenise în posesia germanilor, în cea mai mare parte Prusiei, prin Congresul de la Viena din 1815. Noile revendicări franceze au stârnit puternice sentimente naționaliste în rândul germanilor. Erau compuse marșuri patriotice după „Rinul german” (1840), o poezie populară scrisă de juristul renan Nikolaus Becker, care începea astfel :

Ei nu vor avea Rinul,
 Rinul liber german.
 Deși, ca niște corbi lacomi,
 Strigă răgușiți după el.

Atât timp cât va curge lin
 Fluviul va purta veșmânt verde.
 Atât timp cât vâslele vor mai răsuna
 În valurile sale.

Căruia Musset i-a răspuns în numele francezilor în 1841 :

...
 Lăsați-l să curgă în tihnă, Rinul vostru german –
 Pentru ca ale voastre catedrale gotice
 Să se oglindească modeste în el ;
 Dar temeți-vă ca nu cumva cântecele voastre de beție
 Să-i scoale pe morți din odihna lor sângeroasă⁴⁸.

Vapoarele au sporit și traficul turistic la lacurile elvețiene și în Alpi, care, la fel ca Rinul, deveniseră destinații populare grație romanticilor și cultului lor pentru sublim. Înainte, munții fuseseră văzuți drept obstacole ce trebuiau depășite în drum spre Italia. În deceniile ulterioare publicării romanului lui Rousseau *La Nouvelle Héloïse* (1761), a cărui acțiune se desfășoară pe malurile lacului Geneva, locul a început să fie inundat în mod permanent de turiști – printre cei mai vestiți fiind Shelley și Byron, în vara anului 1816 –, care sperau să identifice peisajele frumoase descrise în roman. Totodată, se putea vizita castelul lui Voltaire de la Ferney. De la Geneva, era ușor accesibilă valea Chamonix, care urma să devină curând un traseu turistic cu peisaje absolut divine. Alte zone deschise turiștilor de vapoarele cu abur au fost : Cascada Rinului de la Schaffhausen, la care se putea ajunge ușor acum cu vaporul de la Basel și unde mai multe generații de turiști englezi au privit uimiți frumusețea ei sălbatică ; Berner Oberland (Berna Superioară), care avea stațiuni pe placul turiștilor englezi în jurul lacurilor Thun și Brienz ; și malurile Lacului Lucerna (Lacul celor Patru Cantoane), unde mulți turiști veneau ca să escaladeze masivul Rigi, de pe care li se oferea o imagine panoramică a Alpilor⁴⁹.

Căile ferate au valorificat aceste progrese, aducând turiști pe Rin și în Elveția într-un număr mult mai mare decât călătoriseră acolo vreodată și plasând aceste destinații în centrul industriei turismului european, pe picior de egalitate cu Italia.

Impactul căilor ferate a fost unul complex. Întrucât orice Grand Tour către Italia a rămas o preocupare a călătorilor victorienți, căile ferate le-au oferit mai multe posibilități de a ajunge acolo, permițându-le să viziteze în drum diverse orașe și a călători în perioade diferite ale anului (trenurile fiind mai puțin afectate de condițiile de iarnă decât fuseseră trăsurile). Le permiteau călătorilor să-și planifice excursiile astfel încât să ajungă în cele mai râvnite locuri la momentul potrivit – la Veneția la Carnaval, la Roma de Paști etc. –, așa cum procedaseră Turgheniev și Botkin în 1857. De asemenea, căile ferate ofereau trenuri speciale și reduceri pentru marile companii de turism, precum Thomas Cook, cel mai important furnizor britanic de bilete de tren de pe continent, al cărui obiect principal de activitate era să organizeze excursii în Elveția și Italia pentru un public cât mai larg cu putință. Ceea ce însemna să se concentreze asupra unor itinerarii populare și bine stabilite – în loc să deschidă piețe noi, organizând excursii în locuri mai puțin familiare din Europa. Abia în 1867 compania s-a aventurat în Austria, pentru ca mai târziu să înceapă să ofere circuite în Scandinavia (din 1875), Spania (1876) și Balcani (1889).

Și totuși, căile ferate au deschis și unele destinații noi pe continent. I-au condus pe turiști către stațiunile și orașele de pe malul mării, de exemplu. Stațiuni precum Baden-Baden, Wiesbaden și Bad Ems din Germania au devenit centre turistice aglomerate, deoarece au fost conectate la căile ferate. Fiind stațiuni de vară frecventate de aristocrație și, uneori, de capetele încoronate, au fost capabile să atragă o clientelă bogată de pe tot cuprinsul Europei, construindu-se hoteluri de lux, restaurante, cazinouri, săli de concert și parcuri pentru promenade. Același lucru era valabil și pentru Oostende din Belgia,

Bad Ischl din Austria și Vichy, Aix-les-Bains și Plombières din Franța, precum și pentru orașele de la malul mării care fuseseră cândva la modă grație împăraților și regilor, dar au fost acum „democratizate” de căile ferate : Scheveningen, în Olanda, pe coasta Mării Nordului ; Norderney, pe coasta Hanovrei ; Heringsdorf, în Prusia, la Marea Baltică ; Trouville, Deauville și Cabourg (imortalizat sub numele de Balbec în *À la recherche du temps perdu* de Proust) pe coasta Normandiei ; Cannes, Nisa și Biarritz în sudul Franței ; și San Sebastián în Spania. Alte stațiuni de vară au fost creațiile căilor ferate și stațiuni mai democratice chiar de la bun început – Karlsbad și Marienbad din Boemia, de exemplu, dominate de evrei, stațiuni a căror dezvoltare rapidă s-a datorat poziției lor centrale pe harta feroviară continentală⁵⁰.

Însă poate cea mai profundă schimbare pe care au adus-o căile ferate a fost legată de ruta preferată spre Elveția și Italia : în vreme ce, înaintea apariției căilor ferate, majoritatea călătorilor tranzitau Franța, cu drumuri mai bune decât în Germania, dezvoltarea căilor ferate germane i-a redirecționat pe turiști în călătoria lor spre sud prin Renania.

Traseul de la Londra prin Olanda, Belgia, Renania și Germania spre Elveția a fost deschis de căile ferate în anii 1850, primul deceniu al turismului de masă pe continent. Curând, a devenit cea mai folosită rută britanică spre Italia. Călătorind pe acest traseu, turiștii puteau admira priveliștile din Renania, elogiata de romantici și făcute celebre de regina Victoria și prințul Albert, care au făcut turul Renaniei în 1845 ; puteau continua apoi prin Bavaria, unde erau văzuți adesea membrii casei regale britanice, sau puteau merge direct la Basel, de unde puteau să viziteze Cascada Rinului și să traverseze Alpii către Italia. Comparativ, ruta franceză spre Italia era mai puțin circulată, deși linia Paris-Marsilia, terminată la jumătatea anilor '50, era la fel de eficientă ca ruta germană.

Era o schimbare față de perioada marelui circuit, când ruta preferată fusese cea franceză. Preferințele culturale britanice influențau în mare măsură acest aspect. Existau puternice sentimente antifranceze, care datau de pe vremea războaielor împotriva Franței napoleoniene. Acestea se corelau cu o germanofilie pronunțată în societatea victoriană, întărită de rădăcinile germane ale familiei regale, de orientarea progermană a mișcărilor anglicane și nonconformiste și de moda stilului arhitectonic neogotic, după cum o ilustrează construirea la Londra a Memorialului Albert (1861), a gării St Pancras (1868) și a noii Clădiri a Parlamentului (între 1840 și 1870). În vreme ce britanicii erau în general neîncrezători în privința catolicilor francezi, pe germani îi considerau frații lor anglo-saxoni⁵¹. Dar ascensiunea culturii germane pe harta turistică britanică trebuie explicată și prin simplul fapt că liniile feroviare au făcut-o mai ușor de explorat.

3

Este încântător să vedem, cu prilejul călătoriilor, demolarea pereților despărțitori ai prejudecății, înfrânarea patimilor dăunătoare și a temperamentelor nefericite, expansiunea intelectului, setea de informații, pofta de cărți și dorința de a le citi cu atenție, simpatiile binevoitoare stârnite de o cunoaștere mai largă a împrejurărilor și suferințelor semenilor noștri.

Astfel descria Thomas Cook impactul benefic al călătoriilor în străinătate. Deschiderea Europei prin intermediul căilor ferate a dat un nou sens ideii mai vechi a călătoriilor care largesc orizonturile. Oamenii spuneau că liniile ferate puneau capăt ostilităților și