

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

ΣΤΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ, με την ευρύτερη σημασία αυτού του όρου, η ευρωπαϊκή ήπειρος παρουσιάζεται το 1900 ως ένα σύνθετο και άκρως ετερογενές σύνολο. Παρά τη διαδικασία εθνικής ενοποίησης των γερμανικών χωρών και της Ιταλίας, η οποία ολοκληρώθηκε το 1871, υπήρχε ακόμη μεγάλος αριθμός κρατών, διαφορετικών τόσο ως προς την έκτασή τους όσο και ως προς τη φύση των καθεστώτων τους. Ο κατακερματισμός των γλωσσών, η ανισότητα στην ανάπτυξη του αλφαριθμητισμού και της εκπαίδευσης, ο πολλαπλασιασμός των θρησκειών, το είδος της σχέσης της καθεμίας από αυτές με την πολιτική εξουσία, η επιβεβαίωση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων ακόμη και μέσα στα ίδια τα κράτη, συνέβαλαν στο να επιτείνουν σε πολλά μέρη την πολυμορφία απέναντι στην καλλιτεχνική και λογοτεχνική δημιουργία και στην καλλιτεχνική ζωή γενικότερα.

Τα έθνη που αποτελούσαν την Ευρώπη το 1900 ζούσαν, πράγματι, σε πολιτικά καθεστώτα πολύ διαφορετικά, αποτέλεσμα μιας μακράς ιστορίας της οποίας η εξέλιξη σε όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα υπήρξε σύνθετη και συχνά ταραχώδης. Μετά την πτώση της ναπολεόντειας αυτοκρατορίας το 1815, οι διοργανωτές του Συνεδρίου της Βιέννης θέλησαν να καθιερώσουν μία νέα κατανομή του ευρωπαϊκού χώρου η οποία άλλαζε ριζικά τον χάρτη των κρατών. Κάποιες περιοχές που ήταν προηγουμένως βασιλεία προσαρτήθηκαν στα κυρίαρχα κράτη ή μοιράστηκαν σε πολλά από αυτά. Έτσι η Πολωνία βρέθηκε μοιρασμένη ανάμεσα στη Ρωσία, την Πρωσία και την Αυτοκρατορία των Αψβούργων και μόνο η Κρακοβία απολάμβανε το καθεστώς της ελεύθερης δημοκρατίας. Η Φινλανδία είχε περάσει από την κηδεμονία της Σουηδίας

σε εκείνη της Ρωσίας από το 1809. Η Νορβηγία, που από τον 16ο αιώνα βρισκόταν υπό δανέζικη κυριαρχία, τέθηκε υπό την εξουσία της Σουηδίας, της οποίας ένα τμήμα (η Πομερανία) εκχωρήθηκε στην Πρωσία. Η παραχώρηση στο κράτος της Πρωσίας νέων γερμανικών εδαφών όπως η Σαξονία, η δεξιά όχθη του Ρήνου και ένα μεγάλο μέρος της Βεστροφάλιας, το μετέτρεψε σε μία ισχυρή πολιτική και στρατιωτική δύναμη στην καρδιά της Ευρώπης. Αλλά η νέα γερμανική συνομοσπονδία αριθμούσε ακόμη 38 κράτη, το Ανόβερο είχε παραχωρηθεί στην Αγγλία, Βέλγιο, Ολλανδία και Λουξεμβούργο συνέθεταν το «Βασίλειο των Κάτω Χωρών» και τα περισσότερα ιταλικά κράτη εξαρτιόταν από την Αυστρία.

Αυτές οι αλλαγές, ένα αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων μεταξύ των νικηφόρων δυνάμεων στους Ναπολεόντειους Πολέμους, πυροδότησαν πολλές εντάσεις καθ' όλη τη διάρκεια του αιώνα. Οι διεκδικήσεις για την εθνική ταυτότητα εκδηλώθηκαν με όλο και μεγαλύτερη δύναμη σε όλη την περίοδο του Ρομαντισμού, αναδεικνύοντας παντού στην Ευρώπη δεδομένα τα οποία οι συμφωνίες του Συνεδρίου της Βιέννης είχαν αγνοήσει. Μεγάλες πολιτισμικές κοινότητες, τις οποίες μέχρι πρότινος συνέδεε η ίδια γλώσσα και μία κοινή πολιτιστική κληρονομιά, βρισκόνταν στο εξής μοιρασμένες σε διάφορα κράτη. Τα κινήματα του 1848 στη Βουδαπέστη, στην Πράγα, στο Βερολίνο, στη Βενετία και στο Μιλάνο, στη Νάπολη και στη Σικελία, ακόμη και στην Κροατία και στη Σερβία, εξέφρασαν αυτήν τη βαθιά αντίθεση μεταξύ της πολιτισμικής πραγματικότητας της ηπείρου και της πολιτικής της οργάνωσης. Άλλοι παράγοντες, σχετικοί με τον διαφορετικό βαθμό οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών που σχημάτιζαν την Ευρώπη, συνέβαλαν στα έτη 1890-1900 στην ενίσχυση των πολιτιστικών ανισοτήτων ακόμη και μέσα στο εσωτερικό των κρατών.

Η επέκταση των αποικιακών κατακτήσεων στην Αφρική και στην Ασία και το αποτέλεσμα της ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, επέτρεψαν τον γρήγορο πλουτισμό μιας μερίδας του πληθυσμού, κυρίως αστικού, στις χώρες αυτές. Στη Γαλλία, στην Αγγλία, στο Βέλγιο, στις Κάτω Χώρες, στην Αυστροουγγαρία, στη Γερμανία, πλούσιοι εντολείς, των οποίων οι περιουσίες προέρχονταν λίγο-πολύ από τα κέρδη της εκβιομηχάνισης ή της αποικιοκρατίας, βρίσκονται πίσω από δημιουργίες της γλυπτικής ή της αρχιτεκτονικής.

Έτσι χτίστηκαν τα κτίρια στο Παρίσι του Haussmann¹ και εκείνα της βιεννέζικης Ringstrasse (Ρινγκστράσε) της δεκαετίας του 1870, οι κατοικίες γεμάτες αίγλη που χτίστηκαν και διακοσμήθηκαν σύμφωνα με το πνεύμα της «Μπελ Επόκ» όπως το Μέγαρο Stoclet² και το Μέγαρο Tassel³ στις Βρυξέλλες, το Castel Béranger⁴ στο Παρίσι, το Μέγαρο Dumba,⁵ η έπαυλη του Mautner von Markhof⁶ ή ακόμη και η βίλα Primavesi⁷ στη Βιέννη.

Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, οι πρωτεύουσες και οι μεγάλες μητροπόλεις έδειχναν επίσης την ευμάρειά τους μέσω των σημαντικών δημόσιων έργων. Όχι μόνο στο Βερολίνο, στο Παρίσι, στις Βρυξέλλες, στο Λονδίνο, στη Βιέννη αλλά επίσης στην Πράγα, στη Βουδαπέστη, στη Βαρκελώνη, στην Τεργέστη, στο Αμβούργο, χτίζο-

1. Σ.τ.Ε.: Ο αλσατικής καταγωγής βαρόνος Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) υπήρξε πολεοδόμος, νομικός και νομάρχης της περιοχής του Σηκουάνα από το 1853. Του ανατέθηκε από τον Ναπολέοντα Γ' η υλοποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου για το Παρίσι, με βασικό χαρακτηριστικό τη διεύρυνση των δρόμων, τη διαμόρφωση μεγάλων πάρκων, την αναδιοργάνωση των σιδηροδρομικών σταθμών και την ανακατασκευή δημόσιων κτιρίων. Η νέα εικόνα του Παρισιού, με τα μεγάλα βουλεβάρτα και τις λεωφόρους, εξυπηρετούσε την οικονομική δραστηριότητα, τη βελτίωση της δημόσιας υγιεινής αλλά και λόγους δημόσιας τάξης, καθώς οι στρατιωτικές δυνάμεις είχαν τη δυνατότητα άμεσης επέμβασης αν χρειαζόταν, ενώ περιορίζονταν στο ελάχιστο οι δυνατότητες ανέγερσης οδοφραγμάτων. Η υλοποίηση του προγράμματος του προέβλεπε την κατεδάφιση εκτεταμένων εκτάσεων του παλαιού ιστορικού κέντρου της πόλης.

2. Ο Adolf Stoclet ήταν βέλγος τραπεζίτης, ο οποίος ζούσε κατά κύριο λόγο στη Βιέννη. Η έπαυλή του στις Βρυξέλλες σχεδιάστηκε το 1905 από τον αυστριακό αρχιτέκτονα Josef Hoffmann και διακοσμήθηκε από τον Gustav Klimt.

3. Χτίστηκε το 1893 από τον Victor Horta.

4. Αυτό το κτιριακό συγκρότημα προς εκμίσθωση, παραγγελία της πλούσιας χήρας Fournier, κατασκευάστηκε από τον Hector Guimard μεταξύ του 1895 και του 1898.

5. Τραπεζίτης και βιομήχανος ελληνικής καταγωγής, ανέθεσε τη διακόσμηση του βιεννέζικου μεγάρου του στους Hans Makart, Gustav Klimt και Franz Matsch τη δεκαετία του 1880.

6. Πλούσια οικογένεια βιομηχάνων και τραπεζιτών που έκανε πολλές παραγγελίες σε καλλιτέχνες της βιεννέζικης Σετσεσιόν.

7. Οι Primavesi ήταν πλούσιοι τραπεζίτες και βιομήχανοι από τη Μοραβία. Ο Robert Primavesi έχτισε το 1908 στο Χίτσινγκ, στα περίχωρα της Βιέννης, και σε σχέδια του αρχιτέκτονα Josef Hoffmann, μία μεγάλη βίλα. Οι Primavesi υπήρξαν από το 1903 οι σημαντικότεροι μαικήνες των «Βιεννέζικων ατελιέ» (Wiener Werkstätte).

νταν θέατρα, δημαρχεία, «Οίκοι του λαού»,⁸ σταθμοί του μετρό και εκκλησίες και τα ανέθεταν σε καλλιτέχνες.⁹ Ωστόσο, οι μικρές πόλεις των περιοχών που βρίσκονταν μακριά από τις ζώνες της εντατικής εκβιομηχάνισης, συχνά ερημωμένες από το φαινόμενο της αστυφιλίας της προηγούμενης περιόδου, γνώριζαν μεγάλη φτώχεια και ένδεια στους τομείς της καλλιτεχνικής δημιουργίας. Έτσι δημιουργήθηκε ένας πολιτιστικός χάρτης της Ευρώπης, με βάση τις διασταυρούμενες παραμέτρους του οικονομικού πλούτου, των τεχνολογικών πηγών και των πολιτικών και πολιτιστικών καθεστώτων.

Οι τεχνολογικές αλλαγές και ο πολιτιστικός τους αντίκτυπος

Ο κόσμος, λοιπόν, είχε μπει σε μία τροχιά της οποίας ο αιφνίδιος χαρακτήρας επηρέασε όλα τα επίπεδα της κοινωνικής ζωής και όλες τις περιοχές της Ευρώπης, αν και με διαφορετικό ρυθμό. Σε μία διάρκεια είκοσι ετών οι τεχνικές εφαρμογές των επιστημονικών ανακαλύψεων που είχαν έρθει στο φως κατά τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα, συνέβαλαν στο να αλλάξουν σε βάθος τις συνθήκες ζωής ενός πολύ μεγάλου αριθμού Ευρωπαίων, ενώ μεταμόρφωσαν και το περιβάλλον τους.

Η δημιουργία, στα περισσότερα κράτη, σιδηροδρομικών δικτύων είχε ήδη αρχίσει από τη δεκαετία του 1820 στην Αγγλία¹⁰ και έπειτα στη Γαλλία. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας εικοσαετίας του αιώνα, βλέπουμε τα δίκτυα αυτά να επεκτείνονται στο σύνολο της ηπείρου με τρόπο ταυτόχρονο, αν όχι συντονισμένο.¹¹ Το 1850 το γερμανι-

8. Όπως ο *Νέος οίκος του λαού* των Βρυξελλών ο οποίος ανατέθηκε στον αρχιτέκτονα Horta το 1895. Η *Σαγράδα Φαμίλια* (*Sagrada familia* - Αγία Οικογένεια) της Βαρκελώνης ανατέθηκε στον αρχιτέκτονα Gaudí και ξεκίνησε το 1882.

9. Σ.τ.Ε.: Οι «οίκοι του λαού» υπήρξαν χώροι όπου οι εργάτες μπορούσαν να συγκεντρωθούν είτε για την οργάνωση της συνδικαλιστικής τους δράσης είτε για την ψυχαγωγία τους.

10. Η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή (Στόκτον - Ντάρλιγκτον) εγκαινιάστηκε το 1825.

11. Η δημιουργία της πρώτης γραμμής του Όριαντ Εξπρές, το οποίο συνέδεε το Παρίσι με την Κωνσταντινούπολη, ξεκίνησε το 1883 και ολοκληρώθηκε το 1888. Το 1904 εγκαινιάστηκε στη Ρωσία η πρώτη υπερσιβηρική σύνδεση. Οι εργασίες γι' αυτή τη γραμμή είχαν ξεκινήσει το 1891.

κό σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν ήδη δύο φορές πιο μεγάλο σε μήκος από εκείνο της Γαλλίας. Το γαλλικό δίκτυο από τα 3.200 χλμ. το 1850 ανήλθε στα 19.200 χλμ. το 1870. Το 1875 πραγματοποιήθηκε η διάνοιξη της σήραγγας του Mont-Cenis, η οποία επέτρεπε τη σιδηροδρομική σύνδεση της Γαλλίας με την Ιταλία. Η Ισπανία αποκτούσε εκείνα τα χρόνια επίσης σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά η επιλογή ενός εύρους σιδηροτροχιών διαφορετικού από αυτό της Γαλλίας περιόρισε τα επιδιωκόμενα, στο πεδίο των διεθνών σχέσεων, αποτελέσματα. Το τρένο έγινε γρήγορα ένα μέσο μακρινών ταξιδιών, προσβάσιμο στους περισσότερους. Είναι ο τρόπος μεταφοράς που είχε επιτρέψει τη μαζική μετακίνηση των αγροτικών πληθυσμών προς τις πόλεις, όπου προσφέρονταν νέες μορφές εργασίας και κοινωνικότητας. Ο σιδηρόδρομος εξηγεί επίσης τη θαυμαστή ανάπτυξη του Τύπου και τη διάδοσή του σε όλο και πιο εκτεταμένες περιοχές κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου.

Παράλληλα, αναπτύσσονταν και οι πλωτές οδοί στη Βόρεια Ευρώπη, στη Γερμανία και την Αγγλία. Η ανάπτυξη της κίνησης με ατμομηχανή υπήρξε, κι εδώ επίσης, αποφασιστική. Η αύξηση αυτή του ρυθμού των δυνατοτήτων ανταλλαγών, η οποία εξηγεί εν μέρει τις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές στα ευρωπαϊκά κράτη, είχε σύντομα επίσης συνέπειες και στο πεδίο της πολιτιστικής ζωής. Θα επανέλθουμε σχετικά με την ανάδειξη μορφών αναψυχής, τουρισμού, αθλητικών δραστηριοτήτων, διεθνών εκθέσεων, οι οποίες συνδέονταν με τις νέες δυνατότητες για την κυκλοφορία των ανθρώπων στην Ευρώπη.

Η είσοδος στο προσκήνιο του αυτοκινήτου, το οποίο θα γινόταν στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα ένα από τα μεγαλύτερα σύμβολα της υπαγωγής της τεχνικής προόδου στην υπηρεσία της ατομικής ελευθερίας, πραγματοποιήθηκε επίσης πολύ γρήγορα. Το 1889 η εφεύρεση του ελαφριού δικύλινδρου κινητήρα τύπου V από τον Γερμανό Gottlieb Daimler επέτρεψε την εφαρμογή προηγούμενων ερευνών σχετικών με τους κινητήρες εσωτερικής καύσης στην κατασκευή αυτόνομων οχημάτων. Ήδη από την επόμενη χρονιά τέσσερις κατασκευαστές πρότειναν αυτοκίνητα εφοδιασμένα μ' αυτόν τον κινητήρα: οι Γερμανοί Daimler και Benz και οι Γάλλοι Panhard και Peugeot. Το 1895 το «πνευματικό ελαστικό»¹² έκανε την εμφάνισή του. Τα βασικά χαρακτηρι-

12. Σ.τ.Μ.: Έτσι ονομάστηκαν τα πρώτα ελαστικά με αέρα που είχε ανακαλύψει ο Σκοτσέζος Dunlop και εξέλιξε ο Michelin.

στικά του αυτοκινήτου, όπως τα αντιλαμβανόμενα σήμερα, είχαν από τότε διαμορφωθεί. Την ίδια χρονιά ιδρύθηκε στο Παρίσι η «Λέσχη Αυτοκινήτου της Γαλλίας». Το 1898 διεξήχθη στο Παρίσι, στην Πλατεία των Απομάχων,¹³ το πρώτο Σαλόνι Αυτοκινήτου. Το 1900 η Michelin, η οποία είχε βγάλει στην παραγωγή τα πρώτα ελαστικά, εξέδωσε τον πρώτο της «οδηγό» για τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων. Το 1904 παρήχθησαν τα πρώτα κλειστά αυτοκίνητα. Η πρόοδος αναφορικά με την ταχύτητα υπήρξε επίσης πολύ γρήγορη. Το 1895 καταγράφηκε το ρεκόρ των 24,681 χλμ./ώρα κατά μέσο όρο στον δρόμο μεταξύ Παρισιού και Μπορντό,¹⁴ το 1899 άγγιζε τα 105 χλμ./ώρα, το 1900 είχε ήδη ξεπεράσει τα 200 χλμ./ώρα.

Η γενίκευση της αεροπλοΐας, ως τρόπου μεταφοράς, δεν έλαβε χώρα παρά μόνο μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Μπορούμε ωστόσο να παρατηρήσουμε ότι οι πρόοδοι που πραγματοποιήθηκαν σε αυτόν τον τομέα από το 1890 έως το 1909, χρονιά του κατορθώματος του Louis Blériot με τη διάσχιση της Μάγχης, σημάδεψαν βαθιά το ευρωπαϊκό φαντασιακό. Παντού οι εφευρέτες προσπαθούσαν να τελειοποιήσουν τις πρώτες μηχανές πτήσης, δυνατότητα η οποία γινόταν αντιληπτή ως επικείμενη. Παρακολουθούσαν με ενδιαφέρον τα ρεκόρ που επιτυγχάνονταν από τους πρωτοπόρους όπως τον Clément Ader και τον Βραζιλιάνο Santos-Dumont, ο οποίος ζούσε στη Γαλλία. Ήδη από το 1898 είχε ιδρυθεί η Αερολέσχη της Γαλλίας, η οποία συγκέντρωνε τους λάτρεις αυτών των σύγχρονων επιδόσεων. Στη Γερμανία, την Αγγλία, τη Ρωσία, την Ιταλία, τη Δανία και την Πολωνία εμφανίστηκαν τεχνικές λύσεις για την πτήση με κινητήρα. Μία θαυμαστή επίσπευση της εφαρμογής τους έγινε τα χρόνια 1908-1910. Το 1911 ήταν ικανοί να καλύψουν αποστάσεις μεγαλύτερες των 500 χιλιομέτρων.

Το ποδήλατο, εφεύρεση πιο ταπεινή, έγινε αντιληπτό τα τελευταία χρόνια του αιώνα ως ένα μέσο ελευθερίας και χειραφέτησης. Η θέση του μέσου αυτού στην πολιτιστική απεικόνιση της εποχής υπήρξε πολύ σημαντική. Θα επανέλθουμε.

Οι εφαρμογές του ηλεκτρισμού, πιο μεταγενέστερες, ήταν πολύ θεαματικές για την ταχύτητα της εφαρμογής τους. Από το 1878, ημερομηνία κατά την οποία ο Αμερικανός Edison διατύπωσε την αρχή

13. Σ.τ.Μ.: Place des Invalides.

14. Κατά τη διάρκεια του αγώνα Παρίσι - Μαδρίτη.

του λαμπτήρα πυράκτωσης, μέχρι την εκμετάλλευση αυτής της ανακάλυψης για τον δημόσιο φωτισμό των μεγάλων πόλεων, πέρασαν μόνο λίγα χρόνια. Η «νεραίδα του ηλεκτρισμού» συνέβαλε έτσι ταχύτατα στη σκηνοθεσία του αστικού θεάματος φωταγωγώντας τα πολυκαταστήματα, τα πανηγύρια και άλλους χώρους λαϊκής διασκέδασης. Επέτρεψε εξάλλου την ανάπτυξη πρωτόγνωρων μέσων μεταφοράς: το ηλεκτρικό τραμ και στη συνέχεια το μετρό¹⁵ έγιναν το έμβλημα της προόδου. Περισσότερο ίσως κι από τον σιδηρόδρομο, ο ηλεκτρισμός έγινε αντιληπτός ως το στοιχείο της νεωτερικότητας.

Με πιο διακριτικό ίσως τρόπο, άλλες εφευρέσεις που θα μεταμόρφωναν ραγδαία τις κοινωνικές σχέσεις και από τις οποίες προέρχονται οι τωρινές μορφές επικοινωνίας, εφαρμόζονταν την περίοδο 1880-1910. Ο αριθμός των συνδρομητών της τηλεφωνίας αυξήθηκε ταχύτατα στο Παρίσι ήδη από την περίοδο 1880-1885. Η οικιακή χρήση του ραδιοφώνου δεν καθιερώθηκε πραγματικά παρά μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά οι εφαρμογές του στην «ασύρματη τηλεγραφία» ήταν ήδη γνωστές από το 1901 (διάσχιση του Ατλαντικού από τα ερτζιανά κύματα), τέσσερα χρόνια μόνο μετά τις ανακαλύψεις του Hertz και τα πρώτα τεχνικά πειράματα (Marconi, 1897). Τα σύγχρονα εργαλεία μαγνητοφώνησης (μικρόφωνο και φωνόγραφος) γεννιούνται επίσης τα τελευταία χρόνια του 19ου αιώνα, μετά τις ανακαλύψεις του Charles Cros και του Αμερικανού Edison και τις εφευρέσεις του Άγγλου Oberlin Smith, του Ολλανδού Wilhelm Hedich το 1888 και του Δανού Valdemer Poulsen το 1889. Οι δυνατότητες που αποκαλύφθηκε ότι προσφέρουν οι ακτίνες X, τις οποίες ανακάλυψε ο γερμανός φυσικός Röntgen το 1895, αποτελούν επιπλέον στοιχεία της ανάδειξης ενός καινούργιου κόσμου.

Σε έναν τελείως διαφορετικό τομέα, αυτόν της αρχιτεκτονικής, οι τεχνολογικές προόδους συνεισέφεραν στη γρήγορη αλλαγή του τοπίου των ευρωπαϊκών πόλεων: η εφεύρεση του οπλισμένου σκυροδέματος από τον Joseph Monnier το 1877, οδήγησε ήδη από το 1890 στα πρώτα μεγάλα έργα τέχνης που πραγματοποιήθηκαν από τον Francois

15. Από την περίοδο 1898-1900, ηλεκτρικά τραμ κυκλοφορούσαν στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Το μετρό της Βουδαπέστης ολοκληρώθηκε το 1896, της Βιέννης άρχισε να κατασκευάζεται το ίδιο έτος. Στο Λονδίνο κατασκευάστηκε η πρώτη γραμμή μετρό παγκοσμίως το 1890. Η πρώτη γραμμή του παρισινού μετρό εγκαινιάστηκε το 1900.

Hennebique. Το 1894 κατασκευάστηκε στο Παρίσι η πρώτη εκκλησία από οπλισμένο σκυρόδεμα, ο Άγιος Ιωάννης της Μονμάρτης, από τον αρχιτέκτονα Anatole de Baudot. Οι αδερφοί Perret χρησιμοποίησαν αυτό το σύγχρονο υλικό για σημαντικές αστικές κατασκευές, όπως το καζίνο του Σεν-Μαλό το 1898 ή ένα κτίριο επί της οδού Franklin το 1902. Στη Βιέννη, ο αρχιτέκτονας Otto Wagner και ο σλοβένος μαθητής του Joze Plecnik εφάρμοζαν κατά την ίδια περίοδο κατασκευαστικές τεχνικές ιδίου τύπου.¹⁶

Ήδη από το 1895 οι αρχές μιας αρχιτεκτονικής νεωτερικότητας, θεμελιωμένη στη χρήση νέων υλικών για τη δημιουργία νέων μορφών, διατυπώθηκαν στην Πράγα από τους υπογράφοντες το *Μανιφέστο της τσεχικής νεωτερικότητας*, J. Vrchlicky, J. Slavicek, J. Preissler όπως επίσης και από τον Jan Kotera (*Sur l'art nouveau* 1900).¹⁷ Την ίδια ακόμη περίοδο οι Joseph Maria Olbrich, Joseph Hoffmann και Adolf Loos εξέφραζαν στη Βιέννη παρόμοιες ιδέες.

Δεν θα μπορούσαμε, εξαιτίας αυτών των καταλυτικών καινοτομιών στο γύρισμα του αιώνα, να μη μιλήσουμε για την εφεύρεση του κινηματογράφου, ακόμη κι αν αυτός στην αρχή έγινε αντιληπτός ως κάτι αξιοπεριεργό. Η ταχύτητα με την οποία αυτή η «έβδομη τέχνη» αναπτύχθηκε στα χρόνια που προηγήθηκαν του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου παραμένει εκπληκτική.

Αυτές οι αλλαγές στις τεχνικές, οι οποίες είχαν έναν αντίκτυπο σχεδόν άμεσο στον τομέα των πολιτιστικών πρακτικών, αποτέλεσαν πολύ σύντομα θεματικές για τους σύγχρονους καλλιτέχνες. Ο σιδηρόδρομος, η αρχιτεκτονική των σταθμών των τρένων, αποτελούσε ήδη προσφιλέθιμο θέμα για τους μπρεσιονιστές ζωγράφους στη Γαλλία την περίοδο 1865-1880 (Monet, Caillebotte...), τα ταξίδια με τρένο είναι συχνά μοτίβα του Arthur Schnitzler, του Άντον Τσέχοφ, του Maupassant ή του Huysmans στις προγενέστερες του 1900 αφηγήσεις. Ο Rilke μιλούσε για ένα ταξίδι με τρένο από τη Βιέννη στη Νίκαια και την αίθουσα αναμονής του σιδηροδρομικού σταθμού της Βερόνας, σε ένα από τα αφηγήματα της νεότητάς του (*Bonheur blanc*), το οποίο δημο-

16. Κυρίως για την κατασκευή του μετρό της Βιέννης.

17. Βλ. Alena Cubova-Gauche, «Les ambiguïtés du fonctionnalisme», in *Critique de l'ornement de Vienne à la postmodernité*, sous la direction de Michel Collomb et Gérard Raulet, Klincksieck, Paris 1992.

σιεύτηκε το 1898. Ο Thomas Mann διηγείται με τρόπο ειρωνικό ένα σιδηροδρομικό ατύχημα σε μία νουβέλα του 1907. Το ταξίδι με τρένο είναι ακόμη την περίοδο 1900-1910 στον Paul Morand ένα θέμα που καταπλήσσει. Ο Stefan Zweig αναφέρει, σε ένα άρθρο στην *Berliner Tageblatt* την 1η Μαρτίου 1905, το βραδινό τρένο που τον μετέφερε προς τον γαλλικό Νότο:

Για ώρες ολόκληρες, τίποτ' άλλο παρά το σκοτάδι και το σφυροκόπημα των τροχών που διέσχιζαν την άγνωστη επαρχία.¹⁸

Επίσης, την ανακάλυψη νωρίς το πρωί του επαρχιακού τοπίου. Στα κείμενα του Marcel Proust που αποτελούν τους πρώτους τόμους του *Αναζητώντας τον χαμένο χρόνο*, τα οποία γράφτηκαν την περίοδο 1909-1913, η έλξη του σιδηρόδρομου αναφέρεται επίσης ως ζήτημα αισθητικής συγκίνησης:

[...] θα 'θελα να μπορούσα να πάρω αύριο κιόλας τ' ωραίο πλουσιοπάροχο τρένο της μίας και είκοσι δύο, που δεν μπορούσα να διαβάσω ποτέ την ώρα της αναχώρησής του στις διαφημίσεις της Σιδηροδρομικής Εταιρείας, στις αναγγελίες τουριστικών ταξιδιών, δίχως να νιώσω ένα σκίρτημα στην καρδιά...¹⁹

Το ανθρώπινο κτήνος, του Émile Zola, το οποίο δημοσιεύτηκε το 1890 έδινε μια πιο σκοτεινή εκδοχή της σιδηροδρομικής μηχανής. Ταυτισμένη με εικόνες εγκλήματος και αταβιστικά ένστικτα, γίνεται μια τυφλή δύναμη ριγμένη μέσα στη νύχτα που παρασύρει στον θάνατο ένα φορτίο από μεθυσμένους στρατιώτες. Το τρένο έπαιρνε επίσης ανησυχητικές όψεις στους πίνακες του Τσέχου Vladimir Bufka (*Το τρένο της νύχτας*, 1911) και του Ιταλού Gaetano Previati (*Ο σιδηρόδρομος του Ειρηνικού*, 1916). Ο πρώτος από αυτούς τους δύο πίνακες δείχνει, μέσα σ' ένα ζοφερό σκηνικό, τη μακρινή σιλουέτα ενός επιβατικού τρένου να βγαίνει μέσα από τη νύχτα, σκεπασμένη από ένα τεράστιο σύννεφο μαύρου καπνού. Το τρένο του Gaetano Previati, ολόκληρο τυλιγμένο από ένα πέπλο κίτρινου καπνού, διασχίζει έναν βιβλικό ουρανό πάνω σε μία τεράστια γέφυρα τις οποίας οι μεταλλικοί πυλώνες, οι

18. Στο Stefan Zweig, *Pays, villes, paysages. Ecrits de voyage*, Paris, Belfond, 1996, μετάφραση από τα γερμανικά της Hélène Denis-Jeanroy.

19. Μαρσέλ Προυστ, *Αναζητώντας τον χαμένο χρόνο I*, Από την μεριά του Σουάν, μτφρ. Παύλος Ζάννας, Εστία (13η έκδοση), Αθήνα 2017 [1988], σ. 335.

οποίοι καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του πίνακα, βυθίζονται σε ένα ατελείωτο φαράγγι.²⁰ Ο σιδηρόδρομος δεν θα πάψει να τρέφει την καλλιτεχνική αναπαράσταση των επόμενων χρόνων. Ήδη από το τέλος του 19ου αιώνα έγιναν φανερές οι αισθητικές του δυνατότητες.

Η αεροπορία, η οποία εμφανίστηκε αργότερα στο καλλιτεχνικό πεδίο, υμνήθηκε από τον Guillaume Apollinaire στο εναρκτήριο ποίημα της συλλογής *Αλκοόλ*, το οποίο έγραψε το 1912 και στο οποίο την ταυτίζει με την αποθέωση της νεωτερικότητας:

Και μεταμορφωμένος σε πουλί ο αιώνας τούτος σαν τον Χριστό ανεβαίνει στους αιθέρες.²¹

Ένα κείμενο του Marcel Proust του 1915 ήταν αφιερωμένο στα «αεροπλάνα στον ουρανό».²² Ο αφηγητής στον Proust ανέφερε επίσης το κινητοσκόπιο ή τον κινηματογράφο, αναλόγως των παραλλαγών στα χειρόγραφα, ήδη από τις πρώτες σελίδες του *Κομπρέ (Combray)*,²³ όπως επίσης και τις ακτίνες X.²⁴ Τα αυτοκίνητα ήταν επίσης παρόντα στα προσχέδια για την *Prisonnière* (Φυλακισμένη), τα οποία έκανε το 1910.

Βλέπουμε επίσης τηλεφωνικούς στύλους και ηλεκτρικά καλώδια στους πίνακες του Puvis de Chavannes (*Η Φυσική*, 1896) και σε αυτούς του Ολλανδού Toorop (*Ο χρόνος και η αιωνιότητα*, 1890-1904).²⁵ Το Ζέπελιν εμφανίζεται στους πίνακες του Βέλγου Léon Spilliaert το 1910.

Αυτές οι τεχνικές καινοτομίες, οι περισσότερες από τις οποίες ανήκαν στη σφαίρα της φαντασίας κατά την αμέσως προηγούμενη περίοδο, ήταν πλέον ενταγμένες στην πραγματικότητα και στον καλλιτεχνικό συμβολισμό, σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Όμως, παράλληλα, πολλοί διαφορετικοί παράγοντες συνέβαλαν στο να καταστήσουν την πολιτιστική γεωγραφία της Ευρώπης ακόμη πιο σύνθετη.

20. Αυτοί οι δύο πίνακες αναπαρήχθησαν στον κατάλογο της έκθεσης *Paradis perdu. L'Europe symboliste*, Μουσείο Καλών Τεχνών του Μόντρεαλ, 1995, σσ. 66-67.

21. Σ.τ.Ε.: Guillaume Apollinaire, «Ζώνη», μτφρ. Κλείτος Κύρου, περ. *Νέα Πορεία*, τόμ. 7, τεύχ. 82 (Δεκέμβριος 1961), σ. 395.

22. *Esquisse XI*, Marcel Proust, OC, t. III, «Bibliothèque de la Pléiade», 1988, pp. 1135 ff.

23. Πroust, *Αναζητώντας τον χαμένο χρόνο*, ό.π., σ. 16.

24. Πroust, *Αναζητώντας τον χαμένο χρόνο*, ό.π., σ. 55.

25. Βλ. Jean Clair, εισαγωγή στον κατάλογο της έκθεσης *Paradis perdu. L'Europe symboliste*, *op.cit.*, p. 17.

Μωσαϊκό πολιτισμών

Ολόκληρη η ευρωπαϊκή ήπειρος παρουσιαζόταν το 1900 ως ένα μπερδεμένο σύνολο λαών, των οποίων οι παραδόσεις, οι γλώσσες, οι θρησκείες και οι πολιτιστικές πρακτικές ήταν συχνά διαφορετικές μέσα στον ίδιο γεωγραφικό χώρο. Μπορούσαμε να διακρίνουμε:

- Τη Δυτική Ευρώπη η οποία συγκέντρωνε τα πιο βιομηχανοποιημένα κράτη: τη Γερμανία, την Αγγλία και τη Γαλλία.
- Την Κεντρική Ευρώπη, που βρισκόταν κυρίως υπό την αιγίδα της Αυτοκρατορίας των Αψβούργων, η οποία από το 1867 έγινε «Αυстроουγγρική Αυτοκρατορία», και στην οποία όμως οι πολιτιστικές ταυτότητες γίνονταν αντιληπτές ως πολλαπλές.
- Την Ανατολική Ευρώπη, ζώνη πολιτικής επιρροής που μοιραζόταν η Ρωσία και η Αυστροουγγαρία και στην οποία οι καταστάσεις ήταν συχνά σύνθετες και μπερδεμένες.
- Σε μία περιφερειακή Ευρώπη που περιλάμβανε από τη μία μεριά τα κράτη της βόρειας χερσονήσου (Σκανδιναβία) και, από την άλλη, εκείνα του Νότου (Ισπανία, Πορτογαλία και Ιταλία), στα οποία τα πολιτιστικά ζητήματα τίθενται με όρους πολύ διαφορετικούς.

Ωστόσο, στο εσωτερικό αυτών των μεγάλων γεωγραφικών περιοχών, απαντώνται σημαντικές αποκλίσεις που διαφοροποιούσαν τις περιοχές του πιο βιομηχανοποιημένου Βορρά από αυτές του πιο αγροτικού Νότου (στην Ισπανία, την Ιταλία τη Γαλλία και τη Γερμανία επίσης). Στα έθνη της Κεντρικής Ευρώπης, διακρινόταν συχνά μια αντίθεση μεταξύ της δυτικής και της ανατολικής πλευράς (Βοημία και Σλοβακία για παράδειγμα). Σε άλλες περιοχές, οι μειονοτικοί πληθυσμοί ή αυτοί που μοιράζονταν μεταξύ πολλών κρατών, επιβεβαίωναν την εντύπωση του κατακερματισμού που άφηνε σε έναν παρατηρητή η πολιτιστική γεωγραφία της Ευρώπης αυτής της περιόδου: Ιρλανδοί, Φινλανδοί, Πολωνοί, Ουκρανοί, Λιθουανοί και Λετονοί, όπως επίσης και πληθυσμοί της Βοημίας, της Σλοβενίας, Σέρβοι, Κροάτες, Βόσνιοι, Βούλγαροι και Ρουμάνοι ανήκαν, υπό διαφορετικά και ποικίλα στάτους, σε αυτή την κατηγορία, στην οποία πρέπει να προσθέσουμε τις πολυάριθμες πολιτιστικές μειονότητες, οι οποίες δεν αναγνωρί-

ζονταν επισήμως όπως οι Βρετόνοι, οι Βάσκοι, οι Οξιτανοί ή οι Φλαμανδοί στη Γαλλία αλλά και οι Ευρωπαίοι που συνδέονταν με διάφορες τάσεις της διασκορπισμένης εβραϊκής κουλτούρας.

Η Ευρώπη του 1900 αφήνει να διαφανούν αυτές οι ανισότητες, περισσότερο ίσως από ό,τι το έκανε τις προηγούμενες περιόδους, διότι το γενικό πλαίσιο του βιομηχανικού πολιτισμού είχε επιταχύνει κάποια κινήματα επιτείνοντας τις ιδιαιτερότητες (διεκδικήσεις για την ταυτότητα, μετακινήσεις πληθυσμών, εθνικισμοί). Το ίδιο πλαίσιο, όμως, δημιουργούσε από την άλλη πλευρά τις συνθήκες μιας υπερεθνικής ομοιογενοποίησης στο πολιτιστικό επίπεδο. Οι μετακινήσεις των πληθυσμών, οι οποίες ακολούθησαν την εγκατάλειψη της υπαίθρου αλλά και τις διώξεις εναντίον κάποιων κοινοτήτων για ιδεολογικούς ή θρησκευτικούς λόγους, όπως τα πογκρόμ στη Ρωσία εναντίον των Εβραίων μετά τη δολοφονία του Αλέξανδρου Β΄ το 1882, ή οι διώξεις των Τούρκων εναντίον των Αρμενίων την περίοδο 1895-1896, οδήγησαν σε σημαντικές μεταμορφώσεις της κοινωνικής ζωής.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριάντα χρόνων του 19ου αιώνα, παρατηρείται μία ανασύσταση των πόλων της καλλιτεχνικής και πολιτιστικής δημιουργίας στην ευρωπαϊκή επικράτεια, η οποία προηγείται κατά ένα μέρος αυτών των μεταμορφώσεων. Νέα κέντρα εμφανίζονται, τα οποία θα εκληφθούν από τους ανθρώπους της εποχής ως τα πιο αντιπροσωπευτικά της «νεωτερικότητας». Τα αποτελέσματα της εκβιομηχάνισης, τα οποία γίνονταν στο εξής αντιληπτά σε όλη την ήπειρο, η σχετική ευημερία των κρατών, η οποία αλλού ευνοούταν από τη βιομηχανική πρόοδο και τις αποικιακές κατακτήσεις, και αλλού από την πραγματοποίηση της πολιτικής ενοποίησης, αλλά συνολικά από τη διαρκή ειρήνη μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών μετά την κρίση του 1870, επιτρέπουν τη γρήγορη ανάπτυξη των καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων.

ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΙΣ, οι οποίες είχαν καθιερωθεί εδώ και πολλούς αιώνες ως σημαντικοί τόποι πολιτιστικής παραγωγής, είχαν επωφεληθεί πρωταρχικά από το κίνημα της αστικής ανάπτυξης και συγκέντρωσης που συνόδευσε την εκβιομηχάνιση.

Το Λ ο ν δ ί ν ο, του οποίου ο πληθυσμός είχε αυξηθεί ήδη σημαντικά από το τέλος του 18ου αιώνα έως το 1880, περιλάμβανε (μαζί με τα προάστια) κοντά στα 7 εκατομμύρια κατοίκους το 1901. Το 1881 είχε δύο εκατομμύρια λιγότερους. Κατά τη «βικτωριανή περίοδο», η οποία έλαβε τέλος το 1901, το Λονδίνο ήταν η ανθηρή πρωτεύουσα ενός κράτους που πρώτο αυτό επωφελήθηκε από την πρόοδο της βιομηχανίας και του οποίου οι αποικίες διασφάλιζαν τον πλούτο του. Στον πολιτιστικό τομέα, οι αρχές της άκαμπτης βικτωριανής ηθικής και του κοινωνικού ελέγχου οδήγησαν, παρ' όλα αυτά, σε μία σχετική απομόνωση.¹ Πολλοί συγγραφείς και καλλιτέχνες επέλεξαν ή αναγκάστηκαν να ζήσουν αλλού, όπως οι Oscar Wilde, George Moore, James Joyce, Frederik Rolfe.² Άλλες αγγλικές πόλεις, οι οποίες είχαν γνωρίσει

1. Ο Stefan Zweig γράφει στις *Αναμνήσεις* του για τη «γοητευτική απομόνωση» του Λονδίνου.

2. Ο Frederik Rolfe (1860-1913), συνεργάτης της επιθεώρησης *The Yellow Book*, αυτοεξορίστηκε στη Βενετία, διωκόμενος όπως και ο Oscar Wilde εξαιτίας της ομοφυλοφιλίας του. Ο George Moore (1852-1933) βρισκόταν σε αντιδικία τόσο με τον ιρλανδικό καθολικισμό όσο και με τη βικτωριανή ηθική αυστηρότητα. Έζησε στη Γαλλία από το 1873 έως το 1880, ενώ έμεινε για αρκετά διαστήματα και κατά τη δεκαετία του 1900. Ο Joyce διάλεξε ως εξορία για τους ίδιους λόγους το Παρίσι, τη Ζυρίχη και την Τεργέστη.

τότε μία θεαματική δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη, υπήρξαν τα κέντρα της σύγχρονης καλλιτεχνικής δημιουργίας: Γλασκόβη, Μάντσεστερ, Μπέρμιγχαμ.

Η Βιέννη, παρά τις πολυάριθμες δυσκολίες στο εσωτερικό της με τις οποίες ερχόταν αντιμέτωπη η Αυτοκρατορία της Αυστροουγγαρίας ήδη από τη δεκαετία του 1860, επιδόθηκε σε ένα τεράστιο πολεοδομικό πρόγραμμα. Στόχος του προγράμματος ήταν να ξαναδώσει στην αυστριακή πρωτεύουσα τη λάμψη που κινδύνευε να χάσει από τους ευρωπαϊούς ανταγωνιστές της. Τα μνημεία που αναπτύσσονταν κατά μήκος της Ringstrasse από το 1860 έως το 1890, και η κατασκευή στον ίδιο χώρο κτιρίων των οποίων οι μεγαλοπρεπείς προσόψεις συγκέντρωναν τα πιο πλούσια αρχιτεκτονικά στολίδια από όλους τους ρυθμούς του παρελθόντος, εγγράφονταν σε μία στρατηγική, λίγο ταχυδακτυλουργική, που επιχειρούσε να προσδώσει αξία στον πολιτισμό των Αψβούργων. Αυτές οι πρωτοβουλίες ωστόσο αντιστοιχούσαν σε μία φάση εντατικής ανάπτυξης της Βιέννης, η οποία σχεδόν διπλασίασε τον πληθυσμό της ανάμεσα στο 1870 και στο 1900, αγγίζοντας τα 2 εκατομμύρια κατοίκους στις αρχές του 20ού αιώνα.³

Παρόλο που η αυστριακή πρωτεύουσα εξακολουθούσε ακόμη να επωφελείται από τη μεγάλη αίγλη που είχε στην Ευρώπη στους τομείς του λυρικού θεάτρου και της μουσικής, είχε ωστόσο πρακτικά περιθωριοποιηθεί στα άλλα πεδία της πολιτιστικής ζωής εξαιτίας των κατασταλτικών πολιτικών της μετά τις λαϊκές και εθνικιστικές εξεγέρσεις του 1848. Στα τέλη της δεκαετίας του 1880 οι βιεννέζοι συγγραφείς και καλλιτέχνες είχαν την αίσθηση ότι ζούσαν σε ένα πολιτιστικό πλαίσιο απαρχαιωμένο σε σχέση με εκείνο των υπόλοιπων ευρωπαϊκών πρωτευουσών. Η σάτιρα που θα μας προσφέρει ο Robert Musil σχετικά με αυτήν τη βιεννέζικη ατμόσφαιρα μέσα από τις σελίδες του *Άνθρωπος χωρίς ιδιότητες*, στο κεφάλαιο «Κακάνια» παραπέμπει σε αυτήν την κατάσταση. Το 1903, εξάλλου, ο αρχιτέκτονας Adolf Loos δημοσίευσε το περιοδικό *Das Andere*, το οποίο προσδιοριζόταν προκλητικά ως *Περιοδικό για την εισαγωγή της δυτικής κουλτούρας στην Αυστρία*. Ο Hermann Bahr, μιλώντας την ίδια περίοδο για τη ζωή του στο Παρίσι ανάμεσα στο 1888 και στο 1889, θυμόταν την άγνοια των Παριζιάνων για τη Βιέννη την οποία τοποθετούσαν κάπου

3. Βλ. Carl E. Schorske, «La Ringstrasse», in *Vienne fin-de siècle*, Seuil, Paris 1983.

δίπλα στη Ρουμανία. «Ήμασταν μία ασιατική επαρχία» έγραφε τότε ο Hermann Bahr.⁴

Η φήμη της Πράγας ως τόπου υψηλού πολιτισμού καθιερώθηκε σταθερά από τον Πρώιμο Μεσαίωνα. Ακόμη πολιτικώς εξαρτημένη από τη Βιέννη, η πρωτεύουσα της Βοημίας ταρασσόταν τη δεκαετία του 1890 από αυξανόμενες εντάσεις με την αυτοκρατορική εξουσία των Αψβούργων και τις διαφωνίες μεταξύ των ιδίων των Τσέχων σχετικά με την αντίληψη που είχαν περί έθνους. Τα αποτελέσματα της εκβιομηχάνισης στην περιοχή είχαν ως αποτέλεσμα στο πλαίσιο της κοινωνικής ζωής, όπως και στις περισσότερες περιοχές της Ευρώπης, την οργάνωση του εργατικού κινήματος και τη δημιουργία ενός σοσιαλδημοκρατικού κόμματος. Ένας αξιοπρόσεκτος πνευματικός αναβρασμός συνόδευσε αυτήν την κρίσιμη περίοδο: οι συγγραφείς της τσεχικής γλώσσας επιβεβαίωσαν την παρουσία τους παρά την επίμονη κυριαρχία των γερμανικών στο λογοτεχνικό πεδίο.⁵ Συγγραφείς και καλλιτέχνες που αναδείχθηκαν αργότερα ως πρώτης γραμμής, συναναστρέφονταν στα καφέ της Πράγας: Rainer Maria Rilke, Gustav Meyrink, Franz Kafka, Max Brod, ο νεαρός Franz Werfel, ο Léo Perutz, ο συνθέτης Leos Janáček και πολλοί άλλοι. Σε ένα άρθρο της εποχής, ο Xavier Galmiche περιγράφει την Πράγα της περιόδου πριν το 1914 ως

η διακριτικά ταραχώδης καρδιά της Ευρώπης [...], ξεκάθαρη ζώνη όπου, πριν από την εποχή των σιδηρόφραχτων συνόρων, η διέλευση ήταν συνηχής, οι εθνικές ρήξεις θολές και η γλώσσα ανάμεικτη.⁶

Η Μαδρίτη είχε γνωρίσει επίσης από το 1875 σημαντική αύξηση του πληθυσμού της, ωστόσο δεν έφτανε παρά τις 500.000 κατοίκους το 1900. Φαινόταν, δίπλα στις άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, σαν μία πλούσια αριστοκρατική κατοικία στραμμένη περισσότερο προς το λαμπρό της παρελθόν αντί προς τις προόδους της νεωτερικότητας, παρά τα τολμηρά έργα του αρχιτέκτονα Arturo Soria, φιλοσόφου με

4. Παρατίθεται από τον Edouard Sekler, *Josef Hoffmann, Adolf Loos et le «Kulturgefalle Est-Ouest»*, Κατάλογος της έκθεσης *Vienne, l'apocalypse joyeuse*, Centre Georges Pompidou, Paris 1986.

5. Όπως οι Petr Bezruč (1867-1958), Otokar Brezma (1868-1929), Antonin Sova (1864-1928), Viktor Dyk (1877-1931) ή ακόμα ο Stanislav Katka Neumann (1875-1947).

6. Στο περιοδικό *Autrement*, série «Monde», no 46, «Prague, Secrets et métamorphoses», mai 1990.

σοσιαλιστικές ιδέες. Ο Soria με τα πολεοδομικά⁷ του σχέδια για τα λαϊκά προάστια, συμπορευόταν με τις πιο σύγχρονες αντιλήψεις των αυστριακών αρχιτεκτόνων Camillo Sitte⁸ και Adolf Loos και του Άγγλου Ebenezer Howard.⁹ Η ισπανική πρωτεύουσα ήταν εντούτοις ο τόπος μίας σημαντικής λογοτεχνικής δραστηριότητας στην οποία συμμετείχαν κυρίως οι εκπρόσωποι του κινήματος που περιγράφουμε με τον όρο «Μοντερνισμός», όπως οι Ramon Valle-Inclan, Ruben Darió και Juan Ramón Jiménez.

Το Παρίσι, όπως η Βιέννη, γνώριζε ήδη σημαντικές πολεοδομικές αλλαγές και σημαντική αύξηση του πληθυσμού του. Τα έργα που ξεκίνησαν από το 1853 μέχρι το 1870 από τον νομάρχη Haussmann προκάλεσαν έναν αρχιτεκτονικό ενθουσιασμό ο οποίος συνεχίστηκε μέχρι το 1914. Το «Νέο Παρίσι», όπως περιγράφεται στον τίτλο ενός έργου του Emile de Labédollière¹⁰ ήδη από το 1860, αντανακλούσε την ευημερία των κοινωνικών στρωμάτων που είχαν επωφεληθεί από την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής και των εμπορικών ανταλλαγών, όπως επίσης και από τους νέους πόρους που πρόσφερε η αποικιοκρατία. Την ίδια περίοδο, τα προάστια εξαπλώνονταν και διευρύνονταν γύρω από τις βιομηχανίες που δραστηριοποιούνταν εκεί. Ο πληθυσμός του Παρισιού πέρασε από τους 1.700.000 κατοίκους το 1860 στους 2.900.000 το 1910. Η Γαλλική Δημοκρατία ενίσχυσε τον συγκεντρωτικό ρόλο της πρωτεύουσας προς την οποία κατέληγαν εφεξής δρόμοι και σιδηρόδρομοι. Το Παρίσι ξεπερνούσε με τον αριθμό των κατοίκων του τις άλλες γαλλικές πόλεις. Η Λυών και η Μασσαλία δεν έφταναν ακόμη τις 400.000 το 1900.¹¹ Οι εκθεσιακοί χώροι, οι εκδότες, τα θέατρα ήταν πάρα πολλά στο Παρίσι. Εκεί καθοριζόνταν κυρίως οι πολιτιστικές και διανοητικές καριέρες. Κάποια λύκεια στο Παρίσι ήταν

7. Ο Soria δημιούργησε μια «γραμμική πολιτεία» κοντά στη Μαδρίτη το 1894.

8. Ο Camillo Sitte δημοσίευσε το 1889 στη Βιέννη μια πραγματεία περί πολεοδομίας που σηματοδότησε το ξεκίνημα μιας νέας αντίληψης για την πόλη (*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*).

9. Εμπνευστής της ιδέας των «αγροπόλεων». Το βιβλίο του *Garden Cities of Tomorrow*, που κυκλοφόρησε το 1898, υπήρξε ορόσημο.

10. Emile de Labédollière, *Le Nouveau Paris*, εικονογράφηση Gustave Doré, G. Barba, Paris 1860.

11. Ο Οδηγός Michelin του 1900 ανέφερε 398.867 κατοίκους για τη Λυών και 332.500 για τη Μασσαλία.

πραγματικά «φυτώρια» συγγραφέων και καλλιτεχνών. Μεταξύ των παλιών μαθητών του λυκείου Κοντορσέ βρίσκουμε τις δεκαετίες 1880 και 1890 τους Marcel Proust, Mauris Denis, Aurélien Lugné (τον οποίο αποκαλούν Lugné-Poe), Paul Sérusier, Fernand Gregh, Daniel Halévy...

Η Αγία Πετρούπολη, πρωτεύουσα της Ρωσίας από την εποχή του Μεγάλου Πέτρου, υπήρξε στα τέλη του 19ου αιώνα μία πόλη με γόητρο, προικισμένη με διάσημα μνημεία και παλάτια. Εκεί, στα αριστοκρατικά σαλόνια και στους υπόλοιπους χώρους της κοσμικής και καλλιτεχνικής ζωής που δημιουργήθηκαν χάρη στην εγγύτητα της αυτοκρατορικής αυλής, η κοινωνική και πνευματική ελίτ της Ρωσίας μπορούσε να βρει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες μιας έντονης πολιτιστικής ζωής. Μουσεία, πανεπιστήμια, ινστιτούτα ανώτερης εκπαίδευσης, θέατρα, αίθουσες για κονσέρτα και όπερες, ακαδημία καλών τεχνών, σχολές χορού... Η πόλη είχε 1.265.000 κατοίκους το 1900, ήταν επομένως η μεγαλύτερη της Ρωσίας. Η γεωγραφική της θέση, η κίνηση στο λιμάνι της και οι γεωργικοί και βιομηχανικοί πόροι της περιοχής της, δημιούργησαν στα τέλη του 19ου αιώνα μία οικονομική πρωτεύουσα στην οποία ο πληθυσμός εργατών που αναπτύχθηκε είχε πρωτόγνωρες πολιτιστικές προσδοκίες.

Οι αλλαγές, ωστόσο, της ζωής στα αστικά κέντρα ήταν ακόμη πιο εκπληκτικές για τους ανθρώπους που ζούσαν τότε σε πόλεις οι οποίες δεν είχαν γίνει μέχρι τότε αντιληπτές ως κέντρα ιδιαίτερας δραστηριότητας καλλιτεχνικής δημιουργίας, αλλά που θα εξελίσσονταν σε λίγα μόνο χρόνια σε παραδειγματικούς χώρους καλλιτεχνικής νεωτερικότητας. Η περίπτωση του Βερολίνου και της Βουδαπέστης φωτίζουν καλά αυτή την όψη της νέας διανομής των πόλων της πολιτιστικής ζωής στην Ευρώπη.