

## 10. Art nouveau\*

A estética não existe no vazio, sobretudo não a estética de um movimento — ou, se preferirem, de uma família de movimentos — tão profundamente dedicado à arte como parte da vida diária quanto o art nouveau, movimento que quase por definição não só tinha um estilo mas se destinava a um estilo de vida. “O único ponto de partida possível para nossa criação artística”, escreveu o grande arquiteto da Viena *fin-de-siècle* Otto Wagner em seu didático *Arquitetura moderna*, de 1895, “é a vida moderna.” Esta tarde, quero investigar o que era essa “vida moderna” no sentido literal — o ambiente que gerou o art nouveau, e as necessidades sociais dos movimentos artísticos aos quais ele pertencia — aos quais se empenhava em servir. Mais especificamente, a cidade no fim do século XIX. Pois, como observou Rosemary Hill numa das mais perspicazes notícias da presente exposição: “Se existe uma verdade quase universal sobre o art nouveau é que era urbano e metropolitano”!

\* Primeira publicação. Originalmente uma palestra no Victoria and Albert Museum, em 25 de junho de 2000.

Era urbano e metropolitano em vários sentidos óbvios. Era — basta dar uma olhada nesta exposição — a arquitetura das estações de metrô: o Métro de Paris, a Stadtbahn de Viena. “Seus tipos de edificação” (se me permitem citar mais uma vez a dra. Hill) eram os edifícios de apartamento, as salas de concerto e as grandes piscinas públicas (imagino que ela se referisse à grande piscina do Hotel Gellert em Budapeste). Era um estilo quase completamente secular, salvo para o grande e, por qualquer critério, inimitável arquiteto catalão Gaudí. E por volta da virada do século era, sem dúvida alguma, “a opção mais avançada para as instituições da vida urbana moderna, para os escritórios do *Glasgow Herald* e do *Die Zeit*, para estúdios fotográficos em Munique e Budapeste, para hotéis, para o metrô de Paris e para lojas de departamento [como Galeries Lafayette e Samaritaine em Paris]”. A rigot, na Itália o estilo foi batizado com o nome de uma loja de departamentos, a *saber*, Liberty. Estou informado de que até hoje se percebe a influência art nouveau nos ferros ornamentais da Harrods, cuja fachada moderna data de 1900-05. Não devemos esquecer outra parte da moderna infraestrutura urbana produzida nessa época (neste caso, por Philip Webb, velho colaborador de William Morris), a nova Scotland Yard londrina de 1891.

Isso não chega a surpreender. Pelo fim do século XIX as metrópoles da Europa Ocidental e Central — as cidades de mais de 1 milhão de habitantes — tinham quase alcançado as dimensões que teriam no século XX, e portanto requeriam as instituições de serviço que agora associamos a essas cidades, sobretudo um rápido sistema de trânsito urbano. E por isso que, salvo algumas a vapor que estreadam em Londres, as ferrovias elétricas subterrâneas e de superfície foram construídas naquela época: na própria Londres, em Berlim, em Paris, em Viena, até mesmo — a primeira no continente — em Budapeste. Digo “instituições de serviço” deliberadamente, pois aquilo que faziam era mais importante do que

qualquer aparência imponente que tivessem. Diferentemente das grandes estruturas simbólicas da modernidade burguesa do século XIX (terminais ferroviários, casas de ópera, parlamentos, ou mesmo esses grandes palácios substitutos, os teatros populares), a monumentalidade — quer dizer, a inspiração recebida de algum estilo histórico aceito como de alta classe — não fazia parte de suas atribuições. Isso, na prática, deixava mais espaço para estilos não tradicionais em edifícios utilitários como estações de transporte público, lojas de departamento e bancos de poupança. No entanto, há outra contribuição importante do art nouveau para a paisagem urbana: é o pôster que achava o estilo geral tão agradável e compatível.

Mas, mesmo que a monumentalidade não fosse especializada do art nouveau, ele, sem dúvida, dava bastante atenção à sua aparência pública externa. Não há como deixar de reconhecer o impacto do art nouveau nas cidades a ele mais estreitamente ligadas: Helsinque, Glasgow, Barcelona, Munique, Chicago, Praga. Sua taxa de crescimento, é claro, era tão alta que um grande setor de moradias de classe média foi construído no período em que o estilo estava na moda, como é óbvio no caso de Helsinque. (E lembre-se que, deixando de lado as novas instituições de serviço e uma ou outra casa de milionário em Bruxelas ou Barcelona, o edifício art nouveau era essencialmente a construção que servia de alojamento residencial para a classe média.) Mas não é só a taxa de crescimento que explica por que o art nouveau pertence muito mais à face pública de algumas cidades que de outras: muito mais de Glasgow que de Londres, de Munique que de Berlim, e mesmo — embora isso não apareça na presente exposição — do Meio-Oeste de Sullivan e Frank Lloyd Wright que de Nova York. Em geral — Viena e a planejada mostra global da Exposição de 1900 em Paris são as grandes exceções — o art nouveau não é característico de metrópoles nacionais, mas das burguesias conscientes e

confiantes de metrópoles provinciais ou regionais. Talvez seja por isso que, apesar das óbvias ligações de família entre todas as suas variantes, não existe um estilo art nouveau único, assim como não existe um nome exclusivo para designá-lo. Em certo sentido, é como a música de rock. Grupos pertencem à mesma família, mas cada um, ou ao menos cada um que seja interessante, busca seu próprio “som” específico. Voltarei ao assunto mais tarde.

Qual era a novidade da cidade *fin-de-siècle*? Era, tinha de ser, uma cidade baseada no transporte de massa — quer dizer, um lugar em que as pessoas não mais podiam caminhar entre os locais onde moravam, trabalhavam e se divertiam. O transporte público barato tornou-se disponível a partir do começo dos anos 1880 — em Nova York, a partir do fim dos anos 1870 — e o morador da metrópole de repente se tornou o que hoje chamáramos de usuário de transporte público. Para que se tenha ideia da velocidade dessa mudança: doze anos depois que a Lei dos Trens Baratos de 1883 obrigou as empresas ferroviárias a oferecer passagens baratas em larga escala, o número de tíquetes usados por operários no sul de Londres subiu de cerca de 26 mil por ano para aproximadamente 7 milhões.<sup>2</sup> Antes disso, ao menos de acordo com as regras dos sindicatos de Londres, o operário que morasse num raio de 6,4 quilômetros do local de trabalho deveria ir e voltar a pé, e o que trabalhasse mais longe tinha direito a ajuda de custo. Mas isso implicava uma inovação considerável: uma preocupação sistemática com a ecologia e os problemas sociais da cidade ou — para usar um termo que apareceu rapidamente no início do novo século, registrado pela primeira vez em 1904 — “planejamento da cidade”.

Dois avanços tornaram necessário o transporte de massa, assim como foram por ele acelerado: a segregação residencial, ou suburbanização, e o desenvolvimento de áreas altamente especializadas dentro da metrópole, como centros especiais para compras, para diversões e para vários tipos de atividade econômica.

Veja-se o surgimento do que costumava ser chamado de “teatrolândia”, como parte especializada do West End de Londres e, por conseguinte, pouco depois, do Soho como área de restaurantes. A ampla maioria dos teatros do West End foi construída, ou reconstruída, entre meados dos anos 1880 e a Primeira Guerra Mundial. O mesmo se aplica às novas salas de concerto de Londres, como Palladium, Holborn Empire e Victoria Palace, que vieram complementar os imensamente florescentes cafés-concerto dos bairros operários. Mas mesmo isso implicava certo grau de planejamento urbano, quer dizer, uma reflexão sobre a metrópole como um todo. Não havia nenhum teatro na avenida Shaftesbury antes de 1888, e não poderia haver muito antes disso, porque a avenida Shaftesbury — o próprio nome sugere um elemento de reforma social — era uma obra nova, um primeiro exemplo de planejamento urbano. A propósito, o termo “planejamento da cidade” entrou em uso no começo dos anos 1900 e se estabeleceu quase de imediato. Em suma, já não era possível deixar de pensar nos problemas sociais da metrópole como um todo.

Comparem-se os avanços no transporte de meados da era vitoriana com os do *fin-de-siècle*. É quase certo que a construção de ferrovias provocou a mais maciça perturbação do tecido urbano de Londres desde o Grande Incêndio de 1666, e os dois acontecimentos assemelhavam-se no fato de terem tido um impacto não deliberado sobre a cidade: simplesmente destruíram grandes partes dela de forma desordenada. De outro lado, os novos sistemas de transporte de massa não só eram planejados para atender viajantes diários, como eram conscientemente concebidos como agentes de suburbanização — ou seja, como meios de redistribuir a população pela área de expansão da metrópole, incluindo aqueles indivíduos que não podiam, ou não queriam mais, morar nas áreas agora especializadas dentro da cidade. Lembre-se que estamos nos referindo à era em que o velho núcleo metropolitano

se expandiu, quase sempre sistematicamente, numa “Grande Berlim”, ou Grande Viena, ou Grande Nova York, ocupando comunidades até então independentes, como o Brooklyn ou Steglitz.

Apenas algumas metrópoles — notavelmente Paris — resistiram a essa tendência. E isso, por sua vez, significava mais que coordenar o governo do que antes fora um amontoado de comunidades. Em 1889, Londres conseguiu ter uma câmara municipal pela primeira vez na história. Isso também significava fornecer as estruturas para os cada vez mais especializados distritos da cidade, talvez até moradia e infraestrutura para os moradores redistribuídos.

Pois lembremo-nos também — é de grande relevância para o novo urbanismo — da ascensão dos movimentos trabalhistas, que sugeria a necessidade de tomar alguma providência a respeito das condições estarrecedoras nas quais vivia uma parte tão grande da classe operária urbana.

Veja-se a oferta de uma coisa que um dia foi a glória da Grã-Bretanha, e não é mais, a saber, o sistema de bibliotecas públicas. Uma olhada em Pevsner mostrará que em várias partes de Londres elas foram construídas principalmente nos anos 1890, como também as piscinas públicas locais — e, o que não é de surpreender, na estética do estilo artes e ofícios que na Grã-Bretanha correponde ao art nouveau continental. Assim é porque a inspiração era ao mesmo tempo social e estética. Nem é de surpreender que os planejadores urbanos e construtores comunitários tivessem fortes convicções sociais. Vinham do ambiente social-progredista britânico. Estética e idealismo social andavam juntos.

Mas aqui nos deparamos com uma contradição peculiar no coração do art nouveau e da família de vanguardas *fin-de-siècle* da qual ele faz parte. Estou sugerindo que era em grande parte o estilo de certo momento na evolução das classes médias europeias, porém não projetado para elas. Pelo contrário, pertencia a uma vanguarda antiburguesa e até anticapitalista em suas origens,

assim como as simpatias de seus praticantes. A rigor, se essa guarda tivesse qualquer afinidade sociopolítica era com os novos movimentos trabalhistas, quase sempre socialistas, que surgiram de repente nos anos 1880 e começo dos 1890. O melhor arquiteto do novo estilo, Berlage, construiu a sede do mais poderoso sindicato de Amsterdam, o dos Trabalhadores de Diamantes. O próprio Horta projetou a sede do Partido Trabalhista Belga em Bruxelas, a Maison du Peuple, que foi destruída nos anos 1960, a década mais desastrosa da história da urbanização moderna. E projetou-a especificamente — e aqui eu cito suas palavras — como prédio com “o luxo de ar e luz há tanto tempo ausente das casas pobres dos bairros operários”.<sup>3</sup> A rigor, os líderes socialistas belgas eram partidários apaixonados da vanguarda artística da época, que significava simbolismo na poesia e na pintura, realismo socialista ou “naturalismo” na escultura, e art nouveau na arquitetura. É por isso que seu estilo (a preferência por fluidas formas orgânicas, que ainda admiramos nos desenhos de William Morris), sua crítica social e seu ideal de arte como parte integrante de um ambiente vivo e comunal para o povo (quer dizer, as pessoas comuns) foram tão profundamente inspirados pelo movimento das artes e ofícios britânico.

Pois a Grã-Bretanha foi o primeiro país europeu a ser transformado pelo capitalismo industrial e, por consequência, produziu, com Ruskin e Morris, a mais poderosa denúncia nacionalmente oriunda de suas consequências sociais e culturais, e não menos de seus efeitos na produção das artes e no ambiente humano, e na busca de uma alternativa estético-social. Morris, em particular, foi recebido no continente como o proponente de um evangelho socialmente e, portanto, esteticamente revolucionário, sobretudo em dois outros países industriais: Bélgica, onde o termo “art nouveau” foi, de fato, cunhado, e Alemanha.

Curiosamente, o art nouveau fez impacto não tanto através da política, mesmo via movimento socialista, mas mais direta-

mente por intermédio de praticantes das artes, desenhistas, planejadores de cidades e até mesmo organizadores de museus e escolas de arte dotados de aguda consciência social. É por isso que a ideologia estética do minúsculo e insignificante movimento socialista britânico dos anos 1880 se tornou uma importante presença europeia. A iconografia socialista de Walter Crane erigiu-se em modelo para os movimentos socialistas continentais bem maiores.

É por isso também que *Pioneiros do desenho moderno*, de Nikolaus Pevsner, tinha razão ao ver Morris e artes e ofícios como ancestrais diretos do movimento moderno em arquitetura: esse sonho duradouro do modernismo do século xx, a arquitetura como construção de utopia social. Para esse fim, a “Guilda de Artesãos”, de Ashbee, foi estabelecida no East End de Londres em 1888. Ebenezer Howard, inspirado numa leitura do utópico *Looking Backward*, do socialista americano Edward Bellamy, texto muito influente nos anos 1880 e 1890, empenhou-se em construir as utopias urbanas/rurais sem classes de suas “cidades-jardins”, ou, melhor dizendo, comunidades urbanas verdes de dimensão humana. Dame Henrietta Barnett, viúva do fundador de Toynbee Hall no East End, desejava apaixonadamente que seu novo Subúrbio-Jardim de Hampstead fosse uma comunidade onde a classe média e os pobres vivessem juntos num clima de beleza e conforto — embora, ao que tudo indica, sem pubs. Ela não o visualizava como a área residencial exclusiva de uma classe, a dos profissionais prósperos, em que acabou se transformando. E os planejadores e arquitetos dessas comunidades — Patrick Geddes; Raymond Unwin, que construiu a Cidade-Jardim de Letchworth e boa parte do Subúrbio; William Lethaby, que organizou a nova Escola Central de Artes e Ofícios do Conselho do Condado de Londres, estes dois últimos fabianos — vinham do meio social daqueles que tinham trabalhado com William Morris.

E, apesar disso, artes e ofícios não foi apenas um desenho para utopias, mas também uma produção de peças de equipamento e decoração domésticos, elaboradas e inevitavelmente caras. Era uma maneira de mobiliar e decorar o espaço para um novo tipo de vida de classe média — e, no que dizia respeito às mulheres, para as pessoas que nele habitavam. A rigor, uma das inovações britânicas que empolgaram a imaginação do continente foi essa parte essencial da tradição de Ruskin-Morris, que consistia em construir para o *conforto* de alto padrão, mais do que construir bem como ostentação de prestígio. Ideólogos continentais como Muthesius e Van de Velde logo se apresentaram como porta-vozes desse modelo, embora de modos bem diferentes. Na realidade, em países com forte e viva tradição de objetos de luxo, como França e Áustria, o artes e ofícios britânico foi recebido sem a parte política, como em Viena,<sup>4</sup> ou mesmo com uma política diferente, como na França.<sup>5</sup> E há uma distância óbvia, talvez uma contradição, entre o Morris que sonhava com uma arte de e para o povo e a firma que produzia produtos caros para a minoria que tinha condições de pagar.

Isso me leva ao segundo dos meus dois temas principais: a transformação da classe média nas décadas imediatamente anterior e posterior a 1900. Discuti isso, com alguma profundidade, no terceiro volume de minha história do século XIX, *A era dos impérios*, e num capítulo anterior, mas vou tentar, brevemente, resumir um argumento que ainda me parece convincente. Começo com um curioso paradoxo.

No século da burguesia vitoriosa (tomo esse título emprestado de um historiador francês) membros das classes médias bem-sucedidas tinham certeza de sua civilização, eram em geral confiantes e nem sempre viviam em dificuldades financeiras, mas só tarde no século viriam a se sentir fisicamente *confortáveis* [...] o paradoxo

do mais burguês dos séculos é que seu estilo de vida só se tornou burguês tardiamente [...] e que, como um modo e estilo de vida especificamente de uma classe, só triunfou momentaneamente.<sup>6</sup>

E o momento em que essa mudança ficou óbvia foi também o momento do art nouveau, o primeiro estilo triunfante em toda a linha, e consciente e programaticamente “moderno”. Não é à toa que um livro recente fala do “conforto despuadoradamente burguês do art nouveau”.<sup>7</sup>

Houve quatro razões para essa mudança no jeito de viver das classes médias. A primeira foi que a democratização da política enfraqueceu a influência pública e política de todos, exceto dos indivíduos mais estupendos e formidáveis. De um jeito de viver em que “não se podia distinguir a vida privada da apresentação pública de status e pretensões sociais”, eles passaram a adotar um estilo de vida menos formal, mais genuinamente privado. Victor Horta, o grande arquiteto belga do art nouveau, descreve seus clientes, provenientes em grande parte dos confortáveis profissionais da loja maçônica Les Amis Philanthropes, como “pessoas cuja profissão as impede de agir publicamente e demonstrar qualquer interesse por questões políticas e cujo caráter direto as conduz mais à privacidade e à beleza do que às massas e à vulgaridade geral”.<sup>8</sup> Não que isso os impedisse de ser anticlericais e politicamente progressistas.

A segunda foi certo afrouxamento dos vínculos entre a burguesia triunfante e os valores puritanos que tinham sido tão úteis para acumular capital no passado. O dinheiro já fora ganho, ou já não requeria abstenção. Em suma, gastar tornou-se tão importante quanto ganhar, e mesmo aqueles que não podiam competir com os ultrarricos aprenderam a gastar para seu conforto e fruição. E isso inevitavelmente significava dar mais alta prioridade a considerações estéticas, sobretudo nos gastos das mulheres. Pois



não eram, como escreveu a *Revue des Arts Decoratifs*, o papel e a missão da mulher na sociedade personificar o “frescor da natureza” em seus adornos físicos e ambientes interiores que mudavam com as estações?<sup>9</sup> Surpreende que a Exposição de 1900 tenha tomado “A Mulher Parisiense” como seu símbolo monumental?

A terceira foi o afrouxamento das estruturas da família patriarcal. De um lado, houve um grau substancial de emancipação das mulheres burguesas; de outro, a ascensão daquelas que se achavam entre a adolescência e o casamento como categoria independente de “juventude”. Lembra-se que a palavra alemã para art nouveau é “Jugendstil”, ou seja, “o estilo da juventude”. Se me permitem repetir-me: “As palavras ‘juventude’ e ‘modernidade’ às vezes se tornavam quase intercambiáveis, e, se ‘modernidade’ significava alguma coisa, era mudança de gosto, décor e estilo [...]”. [Isso] não só afetou a forma de lazer [...] mas expandiu bastante a função do lar como ambiente [e criação] de suas mulheres”.<sup>10</sup> Em certo sentido, esse novo estilo de vida tornou-se tão obrigatório quanto o antigo o fora. Deixem-me lembrá-los daquela casa burguesa, em tudo o mais extremamente anômala, estabelecida nos anos 1890 — a do grande casal fabiano Beatrice e Sidney Webb. Sua casa (que dependia de uma renda imerecida de mil libras esterlinas por ano, soma bastante folgada naqueles dias) pretendia ser essencialmente um espaço para contatos políticos e sede de campanha pela reforma social. Estética, descanso doméstico — na realidade, família e tarefas domésticas — eram a última preocupação de Beatrice Webb, e as festas dos Webb eram espetacularmente indiferentes a conforto, comida e bebida. E, apesar disso, mesmo Beatrice — como ela própria registrou em seu diário — tirava folga das coisas importantes da vida para ir à Heal’s comprar papel de parede e cortinas de William Morris.

Mas houve uma quarta razão. Foi o crescimento substancial daqueles que pertenciam, diziam pertencer ou desejavam

apaixonadamente pertencer à “classe média” como um todo. Uma das coisas que mantinham todos os seus membros unidos, sem dúvida alguma, era ir às compras. “Eles mergulham nisso como se mergulha numa corrente”, escreveu H. G. Wells nesta obra-prima quintessencialmente eduardiana: *Tono-Bungay*; “como classe, falamos, pensamos e sonhamos em haveres.” Os haveres apresentados nesta exposição são da ponta milionária do mercado, mas não devemos esquecer que artefatos art nouveau ou coisas com as marcas registradas do movimento — formas orgânicas, curvas sugestivas de plantas e gavinhas, lembrando plantas, corpos femininos com cabeleiras esvoaçantes e drapejamentos — achavam-se disponíveis em todas as faixas de preço, ou estavam, na realidade, disponíveis para todos. Da próxima vez que estiverem na França, olhem bem para a moeda de um franco. Foi desenhada em 1895 especificamente para dar o tom de modernidade, tanto estética como moral. Não foi redesenhada desde então. E, enquanto escrevia sobre art nouveau para meu *A era dos impérios* no fim dos anos 1980, me vi mexendo o chá com uma colher barata, feita na Coreia, cujos motivos decorativos visivelmente ainda provinham do art nouveau.

Mas outro elemento, e este ainda mais importante, de consciência de classe média — pois as finanças de tantos aspirantes ao status de classe média eram limitadas demais para permitir compras por lazer — era um confortável estilo de vida doméstico, com prescrição especial para lazer dentro de casa num lugar caracteristicamente chamado “sala de estar”. Essa vida seria vivida, de preferência, longe das ordens inferiores, entre famílias “como nós” — ou seja, nos bairros ou subúrbios de classe média —, que compravam nas novas lojas de departamento, construídas, em grande número, exatamente nessa época pelos novos arquitetos. Era para a camada inferior desses grupos sociais que alguma coisa parecida com produção fabril tornava mais baratos os produtos

do art nouveau. O subúrbio era parte essencial da nova metrópole. Fora do mundo anglo-saxão, é claro, ele ainda não chegara aos níveis mais baixos da classe média. Morar numa "vila" ou "chalé" centro-europeu indicava uma renda e um status social consideravelmente mais altos do que morar no Upper Tooting, de cujos interiores em "Liberty" de imitação *Punch* zombou em 1894.<sup>11</sup>

O que o tornava uma arte ainda mais "burguesa" era que, de uma forma ou de outra (sobretudo como expressão de orgulho regional ou afirmação nacional), foi adotado pelas elites burguesas que de fato mandavam nas cidades e cuidaram de sua modernização nessa época. Ali a possibilidade de cruzar modernismo com um estilo nacional apropriado, fosse real ou imaginário, era tentadora — asiático em Budapeste, nórdico em Helsinque, eslavos na Boêmia. Barcelona é um maravilhoso exemplo em que planejamento urbano coincide com o estilo "modernista" através do qual a burguesia catalã local se gabava da própria ascensão e riqueza, e se distanciava de seus antepassados e rabugentos governantes em Madri. A eletrificação e o art nouveau local, caracteristicamente conhecido como "modernisme", andavam juntos, tentando transformar uma capital de província numa cidade mundial, para criar o que seus ideólogos chamavam de "essa imperial Barcelona, que impulsiona a riqueza e a cultura de toda a Catalunha, a rigor de todo o povo hispânico da triunfante Ibéria de amanhã".<sup>12</sup> E, a propósito, foi o estilo no qual os jovens casais burgueses optaram por mobiliar seus novos apartamentos nos novos bairros burgueses.<sup>13</sup>

Dito de outra forma: por volta de 1900, uma versão qualquer do art nouveau foi o idioma em que segundas e terceiras cidades tentaram estabelecer uma modernidade própria superior à das capitais imperiais, Pepsi-Colas urbanas contra as Coca-Colas dominantes, embora a maioria delas não tivesse ambições tão imperiais como Barcelona. Não que isso se aplicasse ao art nouveau de

patrocínio estatal de Viena e Paris, mas as circunstâncias políticas especiais dos governos da França e dos Habsburgo não nos interessam aqui. Seja como for, o art nouveau não foi o único estilo da burguesia *fin-de-siècle*; nem o único no qual o mobiliário urbano foi renovado por volta de 1900. Para citar um exemplo óbvio, mal chegou a afetar o metrô de Londres.

Mas isso deixa sem resposta uma pergunta que todos os visitantes desta exposição devem ter feito a si próprios: por que ele durou tão pouco tempo, a não ser que se inclua o impacto do movimento britânico de artes e ofícios, que não se ajusta inteiramente ao art nouveau, cujo papel na gênese do estilo moderno foi convincentemente proposto por Nikolaus Pevsner?

E, a rigor, no longo prazo a família de estilos art nouveau não se mostrou muito adequada como solução para esses problemas de crescimento e organização urbanos, fosse prática ou simbólica. Na carreira dos melhores arquitetos, o art nouveau e os estilos correspondentes (por exemplo, artes e ofícios na Grã-Bretanha) são um estágio no caminho para o modernismo. O estilo dominante da arquitetura do novo século seria desnudo, retilíneo, pretensamente funcionalista. Compartilhava a apaixonada modernidade do art nouveau, sua rejeição do modelo clássico e de outros modelos históricos. Compartilhava as aspirações funcionalistas de arquitetos como Otto Wagner em Viena, mas rejeitava duas coisas profundamente embutidas no art nouveau: o idealismo do artesanato pré- ou não industrial; e, acima de tudo, o desejo de expressar a modernidade simbolicamente, por meio de ornamentação elaborada, inspirada em formas vivas. Esses dois aspectos prejudicaram o art nouveau. Obviamente, qualquer estilo adequado à sociedade de consumo de massa do novo século — mesmo de consumo de massa de classe média — tinha de rejeitar o anti-industrialismo, pois precisava se adaptar à produção em massa e ser compatibilizado com a máquina.

Curiosamente, isso foi mais fácil para o estilo artes e ofícios do tipo William Morris, apesar da idealização do passado gótico, porque seu apaixonado compromisso com um ambiente de vida melhor, mais belo e mais confortável para as pessoas comuns implicava produção para *uso* diário para todos. É por isso que, como reconheceu Pevsner, há um percurso direto que vai de William Morris a Bauhaus. Não havia uma compulsão técnica equivalente para rejeitar ornamentos, curvos ou não, em nome do funcionalismo puro. É preciso, porém, admitir que a tendência a certa exuberância barroca, particularmente da mostra art nouveau patrocinada pelo governo francês na Exposição de 1900, de fato poderia dificultar a confecção de produtos adequados a suas finalidades. Por exemplo, a legibilidade da impressão nos pôsteres art nouveau.

Em todo caso, havia algumas coisas para as quais o art nouveau simplesmente não servia. Quando os arquitetos *Jugendstil* da Werkbund alemã, como Peter Behrens, trabalhavam para as grandes empresas industriais, como AEG, que também era afiliada à Werkbund, inevitavelmente passavam a fazer projetos de um jeito bem diferente de como faziam seus projetos para residências privadas. E grandes projetos sociais, como os conjuntos habitacionais municipais, também não eram muito compatíveis com o art nouveau. Portanto, não é de surpreender que, em sua forma extrema, o art nouveau tenha durado poucos anos. Mas pode ter havido outra razão para vida tão curta. A idade de ouro, ou "belle époque", da burguesia europeia antes de 1914, para a qual seus herdeiros continuavam a olhar nostalgicamente, chegou ao fim. Na maior parte da Europa, as famílias confiantes, endinheiradas, que construíam cidades e eram servidas por empregados sucumbiram à Primeira Guerra Mundial. Apesar disso, a forma de arte sobreviveu do outro lado do Atlântico, por meio de um descendente direto, se bem que menos curvilíneo, do art nouveau francês, a saber,

o art déco. Sobreviveu como a face pública da prosperidade metropolitana americana nos anos 1920. A paisagem urbana de Nova York ainda hoje é dominada por dois monumentos arquitetônicos desse estilo, a saber, o Rockefeller Center e o Edifício Chrysler, concluídos no momento exato do grande Crash de Wall Street em 1929. Entretanto, mesmo nos Estados Unidos a belle époque findou com a Grande Depressão dos anos 1930.