

Julian Barnes

Os Níveis da Vida

Tradução de Helena Cardoso

Para a Pat.

O PECADO DA ALTITUDE



JUNTAMOS DUAS COISAS que ainda não se tinham juntado. E o mundo transforma-se. Nesse momento as pessoas podem não dar por nada, mas não importa. De qualquer maneira, o mundo transformou-se.

O coronel Fred Burnaby, da Guarda Real de Cavalaria, membro do Conselho da Sociedade Aeronáutica, descolou da fábrica de gás de Dover em 23 de março de 1882 e aterrou entre Dieppe e Neufchâtel.

Sarah Bernhardt descolara quatro anos antes do centro de Paris e aterrara perto de Emerainville, no *département* de Seine-et-Marne.

Félix Tournachon descolara do Champ de Mars, em Paris, a 18 de outubro de 1863; após ser arrastado para leste por uma tempestade que durou dezassete horas, despenhou-se junto a uma via-férrea perto de Hanôver.

Fred Burnaby viajava sozinho, num balão encarnado e amarelo chamado *The Eclipse*. O cesto tinha

um metro e meio de comprimento, quase um metro de largura e o mesmo de altura. Burnaby pesava cento e oito quilos, usava casaco às riscas e solidéu justo e, para proteger o pescoço do sol, com o lenço de assoar fez uma faixa. Levava duas sandes de carne, uma garrafa de água mineral *Apollinaris*, um barómetro para medir a altitude, termómetro, bússola e um fornecimento de charutos.

Sarah Bernhardt viajou com o artista Georges Clairin, seu amante, e um aeronauta profissional num balão cor de laranja chamado *Doña Sol*, nome do papel que então representava na Comédie-Française. Às seis e meia da tarde, já com uma hora de voo, a atriz fez de mãe e preparou *tartines de foie gras*. O aeronauta abriu uma garrafa de champanhe, projetando a rolha contra o céu; Bernhardt bebeu de um cálice de prata. Comeram laranjas e atiraram a garrafa vazia para o lago de Vincennes. Na sua supremacia momentânea, soltaram lastro sobre os terráqueos lá de baixo: uma família de turistas ingleses no terraço da Coluna da Bastilha; e, mais tarde, os convidados de um casamento, que festejavam em piquenique rural.

Tournachon viajou com oito companheiros num aeróstato produzido pela sua imaginação espantosa: «Vou fazer um balão – o Balão Perfeito – de proporções extraordinárias, gigantescas, vinte vezes maior do que o maior.» Chamou-lhe *O Gigante*. Fez cinco voos, de 1863 a 1867. Entre os passageiros deste segundo voo contavam-se a mulher de Tournachon, Ernestine, os irmãos aeronautas Louis e Jules Godard e um descendente da primitiva família balonista de Montgolfier. Não há registo da comida que levavam.



Eram assim as aulas de voo em balão, nesse tempo: o amador inglês entusiasta, feliz por troçarem dele como *balunático* e pronto para subir a tudo o que estivesse prestes a ir para o ar; a atriz mais famosa do seu tempo a fazer um voo promocional; e o balonista de profissão, que lançou *O Gigante* com fins comerciais. Duzentos mil espectadores assistiram à primeira subida, pela qual cada um dos treze passageiros pagou mil francos; o cesto do aeróstato, semelhante a uma cabana de colmo com dois andares, tinha zona de repouso, camas, lavabo, departamento de fotografia e até uma secção gráfica para produção instantânea de brochuras comemorativas.

Os irmãos Godard estavam em toda a parte. Desenharam e construíram *O Gigante* e, após os dois primeiros voos, levaram-no para Londres e exibiram-no no Palácio de Cristal. Daí a pouco um terceiro irmão, Eugène Godard, apresentou um balão de fogo ainda maior, que foi largado por duas vezes dos Jardins Cremorne. Tinha o dobro da capacidade cúbica d'*O Gigante*, e o forno equipado com chaminé e alimentado a palha pesava 445 kg. No primeiro voo londrino Eugène aceitou, pela quantia de cinco libras, um passageiro inglês. Esse homem era Fred Burnaby.

Estes balonistas inseriam-se de bom grado no estereótipo nacional. Imobilizado por falta de vento sobre o canal da Mancha, Burnaby, «indiferente aos gases de escape», acende um charuto que o ajude a pensar. Quando dois barcos de pesca franceses lhe fazem sinal para que desça e seja recolhido na água, responde «lançando-lhes

um exemplar do *The Times*, para que se instruem» – dando supostamente a entender que um oficial inglês competente consegue perfeitamente dar conta do recado sozinho, obrigado Messiú. Sarah Bernhardt confessa que, por temperamento, o balonismo a atrai porque «a minha natureza sonhadora transportava-me constantemente às mais altas regiões». No seu curto voo é-lhe oferecida a comodidade de uma cadeira simples, com assento empalhado. Ao publicar o relato da sua aventura, Bernhardt opta enigmaticamente por narrá-la do ponto de vista da cadeira.

O aeronauta descia dos céus, procurava um lugar plano para aterrar, puxava o fio da válvula, lançava a pequena âncora e quase sempre saltava no ar recuando uns catorze ou quinze metros, antes de os ferros prenderem. Era então que a população local vinha a correr. Quando Fred Burnaby aterrou perto do Château de Montigny, um campónio intrometido enfiou a cabeça no reservatório meio vazio e quase sufocou. Os locais ajudaram de boa vontade a esvaziar e dobrar o balão; e Burnaby achou aqueles franceses pobres muito mais simpáticos e afáveis do que os seus equivalentes ingleses. Desembolsou meia libra e atirou-a para o meio deles, especificando em tom pedante a taxa de câmbio que vigorava quando saiu de Dover. Um lavrador hospitaleiro, M. Barthélemy Delanray, ofereceu-se para albergar o aeronauta por uma noite. Mas primeiro veio o jantar de Mme. Delanray: *omelette aux oignons*, pombo salteado com castanhas, legumes, queijo Neufchâtel, sidra, uma garrafa de Bordeaux e café. A seguir chegaram o médico da aldeia e o talhante com uma garrafa de champanhe. Burnaby acendeu um charuto na lareira e pensou que

«uma chegada em balão à Normandia era de certeza preferível a uma chegada a Essex».

Perto de Emerainville, os camponeses que correram atrás do balão ficaram maravilhados quando viram que nele havia uma mulher. Bernhardt estava habituada a entradas: terá tido alguma mais fantástica do que esta? Foi reconhecida, é claro. Os aldeões entretiveram-na devidamente com um drama de sua autoria: a história de um homicídio horrível, recém-cometido ali mesmo onde ela se sentara (na cadeira que fez de ouvinte e narrador). Daí a nada começou a chover; a atriz, famosa pela elegância, gracejou dizendo que era magra demais para se molhar – passava sempre entre os pingos. Então, após a ritual distribuição de gorjetas, o balão e a sua tripulação foram escoltados até à estação de Emerainville, a tempo do último comboio de regresso a Paris.

Eles sabiam que era perigoso. Fred Burnaby quase chocou com a chaminé da fábrica de gás, pouco depois da descolagem. O *Doña Sol* quase foi parar a um bosque, pouco antes de aterrar. Quando O *Gigante* se despenhou junto a uma via-férrea, os experientes Godard saltaram prudentemente antes do último impacto; Tournachon partiu uma perna e a mulher sofreu ferimentos no pescoço e no peito. Um balão a gás podia explodir; um balão de fogo, naturalmente, podia incendiar-se. Todas as descolagens e aterragens eram perigosas. E maior não significava mais seguro: significava – como provou o caso d'O *Gigante* – mais à mercê do vento. Os primeiros aeronautas que atravessaram o Canal usavam quase sempre coletes flutuantes de cortiça, para o caso de amarem. E não havia paraquedas. Em agosto de

1786 – a infância do balonismo – em Newcastle, um jovem caíra de uma altura de várias centenas de metros e morrera. Era um dos que seguravam as cordas do balão; quando uma rajada deslocou subitamente a câmara de ar, os companheiros soltaram-se, enquanto ele se manteve agarrado e foi levado para cima. Depois voltou a cair em terra. Nas palavras de um historiador moderno: «O impacto enterrou-lhe as pernas num canteiro de flores até aos joelhos e rebentou-lhe os órgãos internos, que se espalharam pelo chão.»

Os aeronautas eram os novos Argonautas e as suas aventuras imediatamente registadas. Um voo em balão ligava a cidade ao campo, a Inglaterra à França, a França à Alemanha. A aterragem provocava uma excitação pura: um balão nada de mau trazia. À lareira normanda de M. Barthélemy Delanray, o médico de aldeia propôs um brinde à fraternidade universal. Burnaby e os seus novos amigos fizeram tilintar os copos. E a dada altura, sendo britânico, ele explicou-lhes a superioridade da monarquia sobre a república. Mas também, o presidente da Sociedade Aeronáutica da Grã-Bretanha era o duque de Argyll, e os três vice-presidentes eram o duque de Sutherland, o conde de Dufferin e lorde Richard Grosvenor, membro do parlamento. A corporação francesa equivalente, a Sociedade dos Aeronautas, fundada por Tournachon, era mais democrática e intelectual. Os seus aristocratas eram escritores e artistas: George Sand, Dumas *père et fils*, Offenbach.

Balonismo representava liberdade – mas uma liberdade submetida às forças do vento e da atmosfera. Os aeronautas quase nunca sabiam dizer se se moviam ou

estavam parados, se ganhavam altitude ou se a perdiam. Nos primeiros tempos atiravam ao ar uma mão-cheia de penas, que subiam se eles estivessem a descer e desciam se subissem. No tempo de Burnaby, esta tecnologia evoluía para tiras de jornais rasgados. Para medir o avanço horizontal, Burnaby inventou o seu próprio velocímetro que consistia num pequeno paraquedas de papel atado a cinquenta metros de fio de seda. Lançava o paraquedas para fora do balão e contava o tempo que levava até não haver linha. Para o balão, sete segundos traduziam-se numa velocidade de dezanove quilómetros por hora.

Houve múltiplas tentativas, ao longo desse primeiro século de voo, para dominar aquele saco incontrolável e o seu cesto oscilante. Experimentaram-se lemes e remos, pedais e rodas que faziam girar hélices; a diferença era sempre ligeira. Burnaby acreditava que o segredo estava na forma: a solução era um aeróstato em forma de tubo ou de charuto e movido por um mecanismo – o que veio a verificar-se. Mas todos, ingleses ou franceses, conservadores ou progressistas, concordavam que o futuro de voar se encontrava numa máquina mais pesada que o ar. E embora o seu nome ficasse sempre ligado ao balonismo, Tournachon fundou também a Sociedade para o Incentivo à Locomoção Aérea através de Máquinas Mais Pesadas que o Ar; o seu primeiro secretário foi Júlio Verne. Outro entusiasta, Vitor Hugo, disse que um balão era como uma bela nuvem à deriva – mas do que a humanidade precisava era do equivalente desse milagre que desafia a gravidade, o pássaro. Em França, o voo era geralmente um tema social para progressistas. Tournachon escreveu que os três símbolos supremos da modernidade eram «a fotografia, a eletricidade e a aeronáutica».



No princípio os pássaros voavam, e Deus fez os pássaros. Os anjos voavam, e Deus fez os anjos. Homens e mulheres tinham pernas compridas e costas lisas, e Deus fizera-os assim com um propósito. Brincar aos voos era brincar com Deus. Era experimentar uma longa disputa, cheia de lendas esclarecedoras.

O caso de Simão Mago, por exemplo. A National Gallery, em Londres, possui um retábulo de Benozzo Gozzoli; a obra foi dividida e dispersou-se, com o passar dos séculos. Uma secção ilustra a história de São Pedro, Simão Mago e o imperador Nero. Simão era um mago que conquistara as boas graças de Nero e tentava conservá-las, provando que os seus poderes eram maiores que os dos apóstolos Pedro e Paulo. Esta pequenina pintura conta a história em três partes. Há em último plano uma torre de madeira, a partir da qual Simão Mago apresenta o seu último truque: o voo humano. Descolagem vertical e subida foram conseguidas, e vemos o aeronauta romano a dirigir-se ao céu, só com a metade inferior do manto verde à vista; o resto é cortado pelo limite superior da imagem. Porém, o combustível secreto do míssil de Simão é ilegítimo: ele conta – tanto física como espiritualmente – com o apoio de demónios. Ao meio, São Pedro é apresentado a rezar a Deus, pedindo-Lhe que retire aos demónios o poder. Os resultados teológicos e aeronáuticos desta intervenção confirmam-se em primeiro plano: um mágico morto, o sangue a escorrer-lhe da boca após o choque da aterragem forçada. O pecado da altitude é castigado.

Ícaro meteu-se com o Deus Sol: também foi má ideia.



A primeira subida num balão de hidrogénio foi realizada pelo físico Dr. J.A.C. Charles, a 1 de dezembro de 1783. «Quando me senti a fugir da terra», comentou, «a minha reação foi, não prazer, mas *felicidade*.» Foi «um sentimento moral», acrescentou. «*Ouvi-me viver*, posso dizê-lo.» A maior parte dos aeronautas sentiu algo semelhante, até mesmo Fred Burnaby, que fazia questão de não se deixar facilmente extasiar. Muito alto sobre o canal da Mancha, observa o vapor do barco-correio entre Dover e Calais, reflete sobre o plano recente, horrível e disparatado de construir um túnel no Canal e invade-o então, brevemente, o sentimento moral:

Era leve o ar e encantador respirá-lo, tão livre das impurezas que carregam a atmosfera junto ao globo. Fiquei bem-disposto. Era agradável estar numa zona sem cartas, sem correios perto, sem preocupações e, acima de tudo, sem telégrafo.

A bordo do *Doña Sol*, «a divina Sarah» está no paraíso. Ela acha que muito acima das nuvens «não há silêncio, mas a sombra do silêncio». Sente que o balão é «o símbolo da suprema liberdade» – e é também assim que muitos terráqueos terão visto a própria atriz. Félix Tournachon descreve «a imensidão silenciosa do espaço acolhedor e benéfico, onde o homem não pode ser alcançado por nenhuma força humana nem nenhum poder malféfico, e onde se sente viver como que pela primeira vez». Neste espaço moral, silencioso, o aeronauta experimenta a saúde do corpo e a saúde da alma. A altitude «reduz todas as coisas às suas proporções relativas e à Verdade».

Cuidados, remorso, indignação tornam-se estranhos: «Com que facilidade desaparecem a indiferença, o desprezo, o esquecimento... e se instala o perdão.»

O aeronauta podia visitar o espaço de Deus – sem usar de magia – e colonizá-lo. E ao fazê-lo descobria uma paz que estava para lá da compreensão. A altitude era moral, a altitude era espiritual. A altitude, pensavam alguns, chegava a ser política: Vítor Hugo acreditava, simplesmente, que o voo mais-pesado-que-o-ar levaria à democracia. Quando *O Gigante* se despenhou perto de Hanôver, Hugo ofereceu-se para criar uma subscrição pública. Tournachon recusou por orgulho e então, em vez disso, o poeta compôs uma carta aberta em louvor da aeronáutica. Descreveu a sua caminhada na avenue de l’Observatoire, em Paris, com o astrónomo François Arago, quando um balão, largado do Champ-de-Mars, sobrevoou as suas cabeças. Hugo dissera ao companheiro: «Está ali o ovo a flutuar, à espera do pássaro. Mas o pássaro está lá dentro e há de surgir.» Arago pegou nas mãos de Hugo e replicou com fervor: «E nesse dia Geo chamar-se-á Demos!» Hugo apoiou este «comentário profundo» e disse: «“Geo chamar-se-á Demos”. O mundo todo será uma democracia... O homem tornar-se-á pássaro – e que pássaro! O pássaro pensante. A águia com alma!»

Isto parece temerário, ultraexagerado. E a aeronáutica não levou à democracia, a menos que consideremos as companhias de baixo custo. Mas a aeronáutica limpou o pecado da altitude, também conhecido como o pecado de nos elevarmos acima de nós próprios. Quem tinha agora o direito de olhar lá de cima para o mundo cá em baixo e impor a sua visão? Está na altura de focarmos Félix Tournachon com mais precisão.