

JULIAN BARNES

Niveles de vida



«Juntas dos cosas que no se habían juntado antes. Y el mundo cambia. La gente quizá no lo advierta en el momento, pero no importa. El mundo ha cambiado, no obstante». El libro arranca con esta reflexión y en efecto reúne tres historias aparentemente inconexas que acaban mostrando secretos y sutiles lazos.

Niveles de vida habla de la aventura de vivir, de los retos imposibles, del amor que todo lo desborda y del dolor de la pérdida. Y lo hace entretejiendo tres piezas independientes. La primera nos habla de los pioneros de la conquista del cielo con los globos aerostáticos y de las iniciales tentativas de fotografías aéreas realizadas por Nadar, aspirando a ser el ojo de Dios. La segunda historia retoma a un personaje de la anterior, el coronel británico Fred Burnaby —bohemio, aventurero y viajero, que murió en Jartum—, del que se relata su pasión por la legendaria actriz Sarah Bernhardt. La tercera parte salta en el tiempo del siglo XIX al XX y de las historias ajenas a la propia: la muerte de su esposa.

No es la primera vez que Julian Barnes experimenta con las formas literarias. En este caso la ruptura con la narrativa más tradicional está al servicio de una aventura literaria de gran calado: indagar, huyendo del sentimentalismo, en el dolor causado por la pérdida del ser amado, adentrarse con las armas de la gran literatura en el territorio de la aflicción.

El resultado es un libro deslumbrante, que rompe las barreras de los géneros y consigue una hondura y una belleza iluminadoras.

«Un libro breve y maravilloso sobre un tema monumental que resulta terrible afrontar. Un libro ameno e informativo sobre un tema que es el más triste y misterioso al que tienen que enfrentarse los seres humanos... *Niveles de vida*

permitirá al lector ver la muerte y la aflicción de un modo diferente» (Cathleen Schine, *The New York Review of Books*).

«Julian Barnes nos invita a visitar lo que llama “los trópicos de la aflicción”, que son un territorio más salvaje y desolador que cualquiera de los descritos por Lévi-Strauss en sus excelsas memorias... Barnes se ha arriesgado a escribir un libro terrible para poder crear esta obra memorable» (Michael Wood, *London Review of Books*).

«Cualquiera que haya amado y sufrido una pérdida, o simplemente sufrido, debería leer este libro, y releerlo y releerlo» (Martin Fletcher, *The Independent*).

«Un libro de una inusual intimidad y honestidad sobre el amor y la aflicción. Leerlo es un privilegio. Haberlo escrito es extraordinario» (Ruth Scurr, *The Times*).

«Un libro magistralmente orquestado, un híbrido a menudo emocionante de no ficción, “fabulación” y memorias al uso; es la respuesta de un escritor con mucho talento a lo incomprendible en una cultura secular en la que tenemos dificultades para asumir la muerte» (Joyce Carol Oates).

«Un artefacto forjado con una destreza suprema y una desolada guía por los territorios de la pérdida» (John Carey, *The Sunday Times*).

«Un libro de una ambición monumental. Un Taj Mahal hecho de papel en lugar de mármol blanco» (Peter Conrad, *The Observer*).

A Pat

El pecado de la altura

Juntas dos cosas que no se habían juntado antes. Y el mundo cambia. La gente quizá no lo advierta en el momento, pero no importa. El mundo ha cambiado, no obstante.

El coronel Fred Burnaby, de los Royal Horse Guards, miembro del Consejo de la Sociedad Aeronáutica, despegó de la fábrica de gas de Dover el 23 de marzo de 1882, y aterrizó a mitad de camino entre Dieppe y Neufchâtel.

Sarah Bernhardt había despegado desde el centro de París cuatro años antes, y aterrizó cerca de Émerainville, en el *département* de Seine-et-Marne.

Félix Tournachon había despegado del Champ de Mars de París el 18 de octubre de 1863; tras diecisiete horas arrastrado hacia el este por un vendaval, se estrelló junto a una vía férrea cerca de Hanover.

Fred Burnaby viajaba solo, en un globo aerostático rojo y amarillo que se llamaba *The Eclipse*. La barquilla medía un metro y medio de largo, noventa centímetros de ancho y otros noventa de alto. Burnaby pesaba ciento ocho kilos, llevaba una chaqueta de rayas y un bonete prieto, y para protegerse del sol se hizo una bandana con el pañuelo. Se llevó con él dos sándwiches de carne de vacuno, una botella de agua mineral Apollinaris, un barómetro para medir la altitud, un termómetro, una brújula y una provisión de puros.

Sarah Bernhardt viajó con su amante artista Georges Clairin y un aeronauta profesional en un globo anaranjado llamado *Doña Sol*, el nombre del personaje que interpretaba entonces en la Comédie Française. A las seis y media de la tarde, una hora después de comenzado el vuelo, la actriz hizo de madre preparando *tartines de foie gras*. El aeronauta descorchó una botella de champán, disparando el corcho hacia el cielo; Bernhardt bebió de una copa de plata. Después comieron naranjas y arrojaron la botella vacía al lago de Vincennes. En su súbita superioridad, soltaron lastre alegremente sobre las personas que había debajo: una familia de turistas ingleses que estaba apoyada en la barandilla de la Columna de Julio en la plaza de la Bastilla; más tarde, los invitados a una fiesta de boda que celebraban un picnic campestre.

Tournachon viajó con ocho compañeros en un globo aerostático concebido por su imaginación jactanciosa: «Construiré un globo —el Globo Definitivo— de dimensiones extraordinariamente gigantescas, veinte veces más grande que el más grande». Lo llamó *Le Géant*. Realizó cinco vuelos entre 1863 y 1867. Entre los pasajeros de aquel segundo vuelo se contaban la mujer de Tournachon, Ernestine, los hermanos aeronautas Louis y Jules Godard y un descendiente de la primigenia familia aerostática de Montgolfier. No se tiene constancia de la comida que subieron a bordo.

Tales eran los tipos de aeronautas de entonces: el entusiástico aficionado inglés, que aceptaba contento el burlón apelativo de «globonico», y que estaba dispuesto a embarcar en cualquier cosa que navegase por el aire; la más famosa actriz de su época, que realizaba un vuelo estelar; y el aeronauta profesional que lanzó *Le Géant* como una empresa comercial. Doscientos mil espectadores contempla-

ron su primera ascensión, por la que trece pasajeros pagaron mil francos cada uno; el cesto del aerostato, que se asemejaba a una casita de mimbre de dos plantas, contenía un espacio para refrigerios, camas, un cuarto de aseo, un estudio fotográfico y hasta una imprenta para producir folletos conmemorativos instantáneos.

Los hermanos Godard estaban en todas partes. Ellos diseñaron y construyeron *Le Géant*, y después de sus dos primeros vuelos lo llevaron a Londres para exhibirlo en el Crystal Palace. Poco después, un tercer hermano, Eugène Godard, presentó un globo de aire caliente todavía más grande, que hizo dos ascensiones desde Cremorne Gardens. Su capacidad cúbica doblaba la de *Le Géant*, mientras que su horno, alimentado con paja y dotado de una chimenea, pesaba casi media tonelada. En su primer vuelo londinense, Eugène accedió a embarcar a un pasajero inglés a cambio de cinco libras. Aquel hombre era Fred Burnaby.

Estos aeronautas se ajustaban de buen grado al estereotipo nacional. Inmovilizado por la falta de viento sobre el Canal de la Mancha, Burnaby, «indiferente a las emanaciones de gas», enciende un puro que le ayude a pensar. Cuando dos pesqueros franceses le indican que descienda para que le recojan en el agua, responde «arrojando un ejemplar del *Times* para que se instruyan», dando a entender, se supone, que un oficial inglés puede arreglárselas perfectamente solo, gracias, *Mesíé*. Sarah Bernhardt confiesa que se siente atraída por los aerostatos porque «mi naturaleza soñadora me transportaba continuamente a las regiones más altas». En su corto vuelo le facilitan la comodidad de una silla sencilla, con asiento de paja. Cuando publica el relato de su aventura, Bernhardt se concede el capricho de contarla desde el punto de vista de la silla.

El aeronauta descendía de los cielos, buscaba un lugar llano para aterrizar, tiraba de la cuerda de la válvula, lanzaba el rezón y a menudo rebotaba doce o quince metros hacia arriba hasta que las uñas del ancla enganchaban tierra. Entonces los lugareños se acercaban a toda prisa. Cuando Fred Burnaby aterrizó cerca del Château de Montigny, un aldeano curioso metió la cabeza en la bolsa de gas medio desinflada y estuvo a punto de asfixiarse. Los lugareños ayudaron de buen grado a que el globo se posara y a plegarlo; y a Burnaby aquellos pobres labriegos franceses le parecieron más amables y corteses que sus iguales ingleses. Desembolsó medio soberano para agradecérselo y especificó con pedantería el tipo de cambio vigente cuando abandonó Dover. Un granjero hospitalario, Monsieur Barthélemy Delanray, se ofreció a alojar al aeronauta aquella noche. Antes, sin embargo, degustaron la cena de Madame Delanray: *omelette aux oignons*, pichón salteado con castañas, verduras, queso de Neufchâtel, sidra, una botella de Burdeos y café. Después se presentó el médico del pueblo y el carnicero con una botella de champán. Burnaby encendió un puro al lado del fuego y reflexionó que «era desde luego preferible descender en globo en Normandía que aterrizar en Essex».

Cerca de Émerainville, los campesinos que corrieron tras el globo en descenso se quedaron maravillados al ver que transportaba a una mujer. Bernhardt estaba acostumbrada a hacer entradas en escena: ¿alguna vez hizo alguna tan grandiosa como aquélla? La reconocieron, por supuesto. Los pueblerinos la entretuvieron, como correspondía, con un drama propio: el relato de un asesinato espeluznante cometido hacía poco allí mismo, exactamente donde ella estaba sentada (en su silla oyente y narradora). Pronto empezó a llover; la actriz, famosa por su delgadez, bromeó diciendo que era demasiado flaca para mojarse; simplemente

se colaría entre las gotas. Después, tras el reparto ritual de propinas, el globo y su tripulación fueron escoltados hasta la estación de Émerainville a tiempo para tomar el último tren de regreso a París.

Sabían que era peligroso. Fred Burnaby estuvo a punto de chocar con la chimenea de la fábrica de gas poco después del despegue. El *Doña Sol* casi se precipitó sobre un bosque poco antes de aterrizar. Cuando *Le Géant* se estrelló cerca de la vía férrea, los Godard, que tenían experiencia, saltaron prudentemente antes del impacto final; Tournachon se rompió una pierna y su mujer sufrió heridas en el cuello y el pecho. Un globo de gas podía explotar; no tenía nada de sorprendente que uno de aire caliente se incendiara. Cada despegue y aterrizaje entrañaba riesgos. Y más grande no significaba más seguro: significaba —como demostró el caso de *Le Géant*— que se hallaba más a merced del viento. Los primeros aeronautas que cruzaron el Canal solían llevar chaquetas salvavidas de corcho por si aterrizaban en el agua. Y entonces no existían los paracaídas. En agosto de 1786 —la infancia de los aerostáticos—, un joven se había matado en Newcastle al caer desde una altura de unos cien metros. Era uno de los que agarraban las cuerdas de sujeción del globo; cuando una ráfaga de viento desplazó de repente la bolsa de aire, sus compañeros soltaron la cuerda, pero él siguió aferrado a ella y fue proyectado hacia arriba. Después cayó a tierra. Como dice un historiador moderno: «El impacto le enterró las piernas en un arriate hasta las rodillas y le desgarró los órganos internos, que se esparcieron por el suelo, reventados».

Los aeronautas eran los nuevos argonautas, y sus aventuras eran objeto de una crónica instantánea. Un vuelo en globo unía la ciudad y el campo, Inglaterra y Francia, Francia y Alemania. El aterrizaje suscitaba pura emoción: un globo no causaba ningún mal. Al amor de la lumbre en casa

de Barthélemy Delanray, el médico del pueblo propuso un brindis por la fraternidad universal. Burnaby y sus nuevos amigos entrecocaron las copas, momento en el cual, como era inglés, les explicó la superioridad de una monarquía sobre una república. Pero el presidente de la Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña era, a la sazón, Su Excelencia el duque de Argyll, y sus tres vicepresidentes eran Su Excelencia el duque de Sutherland, el Honorable conde de Dufferin y el Honorable Lord Richard Grosvenor, parlamentario. El organismo francés equivalente, la Société des Aéroplanes, fundada por Tournachon, era más democrática e intelectual. Sus aristócratas eran escritores y artistas: George Sand, Dumas *père et fils*, Offenbach.

Los vuelos en globo representaban libertad, pero una libertad supeditada a los antojos del viento y el clima. Los aeronautas muchas veces no sabían si se estaban moviendo o permanecían quietos, si ganaban altura o la perdían. En los primeros tiempos, arrojaban un puñado de plumas que volaban hacia arriba si estaban descendiendo y hacia abajo si ascendían. En la época de Burnaby, esta tecnología había progresado y se usaban unas tiras de papel de periódico. En cuanto a la medida del avance horizontal, Burnaby inventó su propio velocímetro, que consistía en un pequeño paracaídas de papel atado a cincuenta metros de cordel de seda. Lanzaba el paracaídas por encima de la borda y comprobaba el tiempo que tardaba el cordel en desenrollarse. Siete segundos se traducían en una velocidad de vuelo de veinte kilómetros por hora.

A lo largo del primer siglo aeronáutico hubo múltiples intentos de dominar la bolsa incontrolable con su barquilla oscilante. Se probaron timones y remos, pedales y ruedas que hacían girar ventiladores de hélice; estas tentativas no cambiaron gran cosa. Burnaby pensaba que la clave residía en la forma: el progreso consistía en un aerostato con forma de tubo o de cigarro puro y propulsado por una maqui-

naria, como al final quedó demostrado. Pero tanto los ingleses como los franceses, los conservadores como los progresistas, coincidieron en que el futuro de estos vuelos estaba en la máquina más pesada que el aire. Y aunque su nombre estuvo siempre asociado a los globos, Tournachon fundó también la Sociedad para el Fomento de la Locomoción Aérea por medio de Aparatos más Pesados que el Aire; su primer secretario fue Jules Verne. Otro entusiasta, Victor Hugo, dijo que un globo aerostático era como una hermosa nube en movimiento, mientras que la humanidad necesitaba un equivalente de ese milagro desafiante de la gravedad: las aves. Volar, en Francia, interesaba por lo general a los progresistas en materia social. Tournachon escribió que los tres emblemas supremos de la modernidad eran la «fotografía, la electricidad y la aeronáutica».

En el principio los pájaros volaban, y Dios creó a los pájaros. Los ángeles volaban, y Dios creó a los ángeles. Los hombres y las mujeres tenían las piernas largas y la espalda lisa, y Dios tuvo sus razones para crearlos así. La pretensión de volar era contravenir los designios de Dios. Habría de ser una larga lucha, llena de leyendas instructivas.

Por ejemplo, el caso de Simón el Mago. La National Gallery de Londres posee un retablo de Benozzo Gozzoli; su predela se había roto y estuvo dispersa a lo largo de los siglos. Una sección del cuadro ilustra la historia de San Pedro, Simón el Mago y el emperador Nerón. Simón era un mago que se había granjeado el favor de Nerón y para conservarlo quería demostrar que sus poderes eran más grandes que los de los apóstoles Pedro y Pablo. Este cuadro diminuto nos cuenta la historia en tres partes. En el fondo hay una torre de madera desde la cual Simón el Mago hace una demostración de su última artimaña: el vuelo humano. El aeronauta samaritano había conseguido despegar y ascender y se le ve subiendo hacia el cielo, pero sólo se

distingue la mitad inferior de su manto verde; el resto lo tapa el borde superior de la pintura. El combustible secreto del cohete de Simón es, sin embargo, ilícito; cuenta —tanto física como espiritualmente— con la ayuda de demonios. En la media distancia se ve a San Pedro rezando a Dios para pedirle que desposea de su poder a los demonios. Los resultados teológicos y aeronáuticos de esta intervención se aprecian en primer plano: un mago muerto, de cuya boca rezuma sangre después de un aterrizaje forzoso. El pecado de la altura ha sido castigado.

Ícaro importunó al Dios Sol: también fue una mala idea.

La primera ascensión de la historia en un globo de hidrógeno la realizó el físico Jacques Charles el 1 de diciembre de 1783. «Cuando sentí que me alejaba de la tierra», comentó, «mi reacción no fue de placer, sino de *felicidad*». Fue «un sentimiento moral», añadió. «*Me oía vivir*, por decirlo así». La mayoría de los aeronautas experimentaban algo parecido, incluido Fred Burnaby, que procuró en principio no sucumbir al raptó. Muy por encima del Canal de la Mancha, observa el vapor del paquebote que navega de Dover a Calais, reflexiona sobre la más reciente insensatez y abominable proyecto de construir un túnel en el Canal y luego, brevemente conmovido, experimenta un sentimiento moral:

El aire era ligero y respirarlo delicioso, libre como estaba de las impurezas que enrarecen la atmósfera cerca del globo. Se me ensanchó el ánimo. Era agradable estar por el momento en una región donde no hay cartas ni una estafeta de correos cercana, sin preocupaciones y, sobre todo, sin telegramas.

A bordo del *Doña Sol*, «la divina Sarah» está en la gloria. Descubre que por encima de las nubes «no hay silencio,

sino la sombra del silencio». Siente que el globo es «el emblema de la libertad extrema», que es también la idea que casi todos los espectadores se habrían hecho de la actriz desde tierra. Félix Tournachon describe «las inmensidades silenciosas de espacio acogedor y benéfico, donde el hombre no está al alcance de ninguna fuerza humana ni ningún poder maligno, y donde se siente como si viviese por primera vez». En este espacio silencioso, moral, el aeronauta experimenta una salud física y también espiritual. La altitud «reduce todas las cosas a sus proporciones relativas, y a la Verdad». Se esfuman las cuitas, los remordimientos, las aversiones: «Con qué facilidad se disipan la indiferencia, el desprecio, la desmemoria... y surge el perdón».

El aeronauta podía visitar el espacio de Dios —sin usar magia— y colonizarlo. Y al hacerlo descubría una paz que no sobrepasaba el entendimiento. La altura era moral, la altura era espiritual. Algunos pensaban que incluso era política: Victor Hugo creía, lisa y llanamente, que el vuelo más pesado que el aire conduciría a la democracia. Cuando *Le Géant* se estrelló cerca de Hanover, Hugo se ofreció a organizar una colecta pública. Tournachon la rechazó por orgullo y en su lugar el poeta compuso una carta abierta de alabanza a la aeronáutica. Contaba que un día en que estaba paseando por la Avenue de l'Observatoire de París con el astrónomo François Arago pasó por encima de sus cabezas un globo que había despegado del Champ de Mars. Hugo le había dicho a su acompañante: «Ahí flota el huevo que espera al pájaro. Pero el pájaro está dentro y eclosionará». Arago tomó las manos de Hugo y respondió, vehemente: «¡Y ese día Geo se llamará Demos!». Hugo aprobó esta «observación profunda» diciendo: «Sí, Geo se convertirá en Demos. El mundo entero será una democracia... El hombre se transformará en pájaro, ¡y qué pájaro! Un pájaro pensante. ¡Un águila con alma!».

Esto suena altisonante, exagerado. Y la aeronáutica no llevó a la democracia, a menos que se tenga en cuenta a las compañías aéreas de bajo coste. Pero la aeronáutica expió el pecado de la altura, igualmente conocido como el pecado de apuntar demasiado alto. ¿Quién tenía ahora derecho a mirar el mundo desde arriba y a imponer su descripción? Es el momento de centrar la atención en Félix Tournachon.

Nació en 1820 y murió en 1910. Era un hombre alto y desgarbado, con una melena pelirroja y de natural apasionado e inquieto. Baudelaire dijo de él que era «una asombrosa expresión de vitalidad»; sus arranques de energía y su pelo llameante parecían capaces de elevar el globo por sí solos. Nadie le acusó nunca de ser sensato. El poeta Gérard de Nerval lo presentó al editor de revista Alphonse Karr con estas palabras: «Es muy ingenioso y muy estúpido». Más adelante, otro editor y amigo íntimo, Charles Philipon, le describió como «un hombre inteligente sin un ápice de racionalidad. [...] Su vida ha sido, es y será siempre incoherente». Era de esos bohemios que vivían con su madre viuda hasta que se casaban; y el tipo de marido cuyas infidelidades coexistían con la devoción a la cónyuge.

Fue periodista, caricaturista, fotógrafo, aeronauta, empresario e inventor, se afanaba en registrar patentes y creaba empresas; incansable publicista de sí mismo, en la vejez fue un escritor prolífico de memorias poco fidedignas. Progresista, odiaba a Napoleón III, y se enfurruñó en su carruaje cuando el emperador acudió a presenciar el despegue de *Le Géant*. Como fotógrafo, repudió la costumbre de la alta sociedad y prefirió ser cronista de los círculos en que se movía; naturalmente, fotografió varias veces a Sarah Bernhardt. Era un miembro activo de la primera Sociedad Protectora de Animales francesa. Soltaba ruidos groseros a los agentes de policía y desaprobaba la cárcel (en la que una