

**Libris**.RO

Respect pentru oameni și cărți

ALAIN  
DE BOTTON

**O săptămână  
în aeroport**

Heathrow – jurnal de bord

Traducere din limba engleză  
de Aurelia Ulici

 **VELANT**  
CĂRȚI ÎNSEMNATE.

## Cuprins

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| I. Abordare                     | 9  |
| II. Plecări                     | 14 |
| III. Zona de operațiuni aeriene | 36 |
| IV. Sosiri                      | 61 |

**Libris**.RO

Respect pentru oameni și cărți

I. Abordare

Cu toate că punctualitatea este principala calitate a ceea ce înțelegem în mod obișnuit printr-o călătorie reușită, adesea mi-am dorit ca plecarea avionului în care mă aflu să se amâne –, astfel încât să fiu nevoit să-mi petrec ceva mai mult timp în aeroport.

Rareori am împărtășit această năzuință cu alte persoane, dar în sinea mea am sperat la o scurgere la sistemul hidraulic al mecanismului de rulare sau la o furtună în golful Biscaya, la un val de ceață pe Malpensa ori la o grevă neautorizată la turnul de control din Malaga (renumit în branșă atât pentru relațiile de muncă dure, cât și pentru una dintre cele mai imparțiale conduceri din spațiul aerian mediteraneean de vest). Câteodată, mi-am dorit chiar o întârziere atât de mare, încât mi s-ar fi oferit un tichet de masă sau, mai spectaculos, o noapte pe cheltuiala companiei aeriene, într-o uriașă cutie Kleenex din beton, cu ferestre care nu se deschid, coridoare împodobite cu imagini nostalgice ale avioanelor cu elice și perne din spumă impregnate de mirosuri vagi de kerosen.

În vara lui 2009, am primit un telefon de la un individ care lucra pentru o companie care avea în proprietate aeroporturi. Deținea controlul în Southampton, Aberdeen, Heathrow și Napoli, și supraveghea operațiunile de vânzare cu amănuntul la Boston Logan și Pittsburgh International. În plus, corporația mai

controla mari porțiuni de infrastructură industrială pe care se bazează civilizația europeană (dar pe noi, ca indivizi, rareori ne preocupă cum folosim baia din Białystok sau cum conducem mașina închiriată spre Cádiz): compania de deșeuri CESP, grupul polonez de construcții Budimex și compania spaniolă de taxe rutiere Autopista.

Interlocutorul meu mi-a explicat că, în ultima vreme, firma lui, Grupo Ferrovial, începuse să fie interesată de literatura de specialitate și a luat decizia să invite un scriitor care să-și petreacă o săptămână în cel mai nou centru pentru pasageri, Terminalul 5, situat între cele două piste ale celui mai mare aeroport din Londra. Acestui artist – care trebuia să fie numit, în mod răsunător, primul scriitor cu reședința la Heathrow – i s-ar fi cerut să facă o cercetare bazată pe impresii personale a spațiilor și, apoi, sub ochii pasagerilor și ai personalului, să pună cap la cap materialul pentru o carte, la biroul special instalat în sala de plecări dintre zonele D și E.

Pare uimitor și emoționant că în perioada nebună în care trăim, literatura de specialitate și-a putut păstra suficient prestigiu pentru a stârni interesul unei întreprinderi multinaționale, altfel axată pe gestionarea taxelor de aterizare și a efluenților, care să susțină o aventură investind în asemenea ambiții artistice elevate. Cu toate astea, așa cum persoana de la compania aeriană mi-a prezentat lucrurile prin telefon, cu un lirism

pe cât de confuz, pe atât de seducător, existau încă multe aspecte ale lumii pentru care, poate, doar scriitorii ar putea găsi cuvintele potrivite să le exprime. O broșură lucioasă de marketing, care în anumite contexte este un instrument extrem de eficient de comunicare, s-ar putea să nu reușească să transmită mereu autenticul, ceea ce se poate realiza numai printr-o voce de autor – sau chiar, așa cum a sugerat prietenul meu cu o mai mare concizie, ar putea fi mai ușor respinsă drept „o scorneală“.

## 2

Cu toate că lumea afacerilor și cea artistică au fost adesea parteneri nefericiți, fiecare privind-o pe cealaltă cu un amestec de paranoia și dispreț, am simțit că ar fi meschin din partea mea să refuz oferta celui care m-a sunat, pur și simplu pentru că firma lui administra zona cu produse alimentare și găzduia tehnologii asemenea celor implicate în creșterea temperaturii medii a atmosferei planetei. Fără îndoială, existau câteva schelete în dulapul companiei aeroportului, rezultate din dorința lor de a turna din când în când asfalt peste sate străvechi și priceperea lor de a ne încuraja să facem ocolul pământului în călătorii inutile, încărcate cu saci de Johnnie Walker și ursuleți de jucărie îmbrăcați în uniformă gărzii monarhiei britanice.

Dar cum nici propriul meu dulap nu era chiar lipsit de schelete, nu mă aflu în situația să judec. Am înțeles că banii acumulați pe câmpul de luptă sau pe piață ar putea fi destul de cinstiți redirecționați către scopuri estetice mai înalte. M-am gândit la înflăcărații oameni de stat ai Greciei antice, care odinioară foloseau prada de război ca să construiască templele Atenei, și la nobilii fără scrupule ai Renașterii, care cu bucurie comandau delicate fresce în onoarea primăverii.

În plus, și mult mai prozaic, schimbările tehnologice păreau să tragă o cortină peste lungul și binecuvântatul interludiu în care scriitorii au fost în stare să supraviețuiască vânzându-și lucrările unui public mai larg, amenințând cu o nouă situație de îngrijorătoare dependență față de generozitatea sponsorilor individuali. Meditând la ceea ce ar putea însemna să fii angajat de un aeroport, am privit cu un optimism nu foarte încurajator la exemplul filosofului secolului al șaptesprezecelea, Thomas Hobbes, care nu s-a sinchisit prea tare scriindu-și cărțile, în timp ce era plătit de conții de Devonshire, plasând în mod obișnuit declarații pompoase la adresa lor în tratatele lui, și chiar acceptându-le darul unui mic dormitor alături de vestibul, în casa lor din Derbyshire, Hardwick Hall. „Cu umilință închin cartea mea Excelenței Voastre“, i-a scris subtilul teoretician politic al Angliei galantului William Devonshire, când i-a oferit *De Cive*, în 1642.

„Fie ca Dumnezeuul Ceres să vă încoroneze cu multe zile în șederea voastră pe pământ și cu multe altele în Ierusalimul ceresc.“

Pe de altă parte, propriul meu patron, Rafael del Pino, președintele Grupo Ferrovial, acționarul majoritar al BAA și proprietarul aeroportului Heathrow, s-a dovedit cel mai înțelegător dintre angajatori. Nu a avut nicio pretenție de la mine, nici pentru vreo dedicație, nici chiar o modestă referire la perspectivele sale în lumea viitoare. Personalul lui a mers atât de departe, încât mi-a dat explicit permisiunea de a fi dur cu activitățile companiei. Într-o situație atât de lipsită de constrângeri, m-am simțit ca beneficiind personal de o tradiție în care un negustor bogat intră într-o relație cu un artist complet pregătit să se comporte ca un haiduc. Nu se așteaptă la bune maniere, știe și este aproape încântat la gândul că maimuțoiul preferat îi va sparge toate oalele. O astfel de îngăduință este dovada supremă a puterii sale.

### 3

În orice caz, noul meu patron era îndreptățit să fie mândru de terminalul său, și, de înțeles, dornic să găsească o modalitate de a-i ridica în slăvi frumusețile. Structura vălurită din sticlă și oțel era cea mai mare

construcție din ținut, patruzeci de metri înălțime și patru sute lungime, dimensiunea a patru terenuri de fotbal, și, totuși, întregul transmitea o senzație de lejeritate nesfârșită și simplitate, ca o minte inteligentă care se implică fără niciun efort în lucruri complexe. Sclipirea luminilor sale rubinii putea fi văzută în amurg de la castelul Windsor, formele terminalului oferind perspectiva modernității.

În picioare, în fața obiectelor costisitoare ce reprezintă frumusețea tehnologică, am putea fi tentați să respingem posibilitatea de a le admira, de teama că le-am putea admira prostește. Putem simți că riscăm să devenim exagerat de impresionați de arhitectură și inginerie, să fim uluiți de avioanele Bombardier care circulă fără pilot printre sateliți sau de motoarele General Electric GE90, care atârnă ușoare de aripile compozite ale unui Boeing 777, cu destinația Seul.

Și, totuși, să refuzi să te lași cuprins de admirație este, până la urmă, aproape un altfel de nebunie. Într-o lume cuprinsă haos, terminalul părea un refugiu onorabil și șocant prin eleganță și logică. Era un centru ingenios de cultură contemporană.

Dacă cineva ar fi cerut unui marțian să viziteze un singur loc care să surprindă cu acuratețe întreaga gamă de teme care guvernează civilizația noastră – de la credința în tehnologie până la distrugerea naturii, de la interconectare până la caracterul romantic al

călătoriei – atunci cu holurile de la plecări și sosiri ar fi trebuit să înceapă. Nu mai am niciun motiv să nu accept neobișnuita ofertă a aeroportului de a petrece ceva mai mult timp în inima lui.

**Libris**.RO

Respect pentru oameni și cărți

## II. Plecări







## 1

Am ajuns la aeroport cu un tren din centrul Londrei, într-o seară de duminică, devreme, trăgând o valioară pe role și fără intenția de a pleca spre altă destinație timp de o săptămână. Am fost cazat în Terminalul 5, avanpost al lanțului hotelier Sofitel, care, deși nu era efectiv în proprietatea aeroportului, era situat la numai câțiva metri de el, legat ombilical de nava-mamă printr-o serie de alei acoperite și printr-un limbaj arhitectural curent, însemnând folosirea la nesfârșit a suprafețelor vitrate, a ghivecelor cu plante uriașe și a gresiei cenușii.

Hotelul pune la dispoziție 605 camere, față în față, de-a lungul unei curți interioare, dar curând a devenit evident că adevăratul suflet al întreprinderii constă nu

atât în ospitalitate, cât în gestionarea nesfârșitului și de conferințe și congrese ținute în cele patruzeci și cinci de săli de ședință, fiecare dintre ele numită după o altă parte a lumii și bine dotată cu puncte de informații și facilități LAN. La sfârșitul acestei duminici de august, Avis Europa se afla în sălile Dubai și Liftex, iar asociația industriei britanice de ascensoare – în Sala Tokio. Dar cea mai mare adunare se ținea în Amfiteatrul Atena, unde delegații încheiau o întâlnire despre dimensiunea supapelor, prezidată de Organizația Internațională pentru Standardizare (sau ISO), un organism implicat în eradicarea incompatibilității dintre diferitele feluri de echipamente industriale. Atâta vreme cât guvernul libian își onora acordurile, datorită celor douăzeci de ani de muncă desfășurați de ISO, curând oricine va putea călători în Africa de Nord, de la Agadir până la El Gouna, fără să fie nevoie de un adaptor de priză.

## 2

Mi-a fost repartizată o cameră în colțul vestic cel mai de sus al clădirii, de unde puteam vedea partea laterală a terminalului și un șir de lumini roșii și albe care marcau sfârșitul pistei din nord. La fiecare minut, în pofida celor mai mari eforturi ale furnizorilor de geamuri, auzeam mugetul unui avion care se înălța, odată cu sute de pasageri, unii poate ținându-și partenerul de

mână, alții frunzărind optimiști *The Economist*, supunându-se singuri unei calculate sfidări a originii terestre a speciei noastre.

În spatele fiecărui zbor de succes se află eforturile coordonate ale sutelor de suflete, de la producătorii de truse de agrement pentru dotarea companiei aeriene, până la inginerii de la Honeywell, răspunzători de instalarea radarelor de detectare a vitezei vântului și a sistemelor de evitare a coliziunii.



Camera de hotel părea să-și fi copiat design-ul după planul cabinei de la clasa business – deși e greu de spus cu certitudine care pe care a inspirat, dacă încăperea a fost concepută cu migală, în strădania de a semăna cu o cabină sau cabina cu o cameră – sau, dacă, pur și simplu, ambele împărtășeau inconștient spiritul epocii lor, în