

H. G. WELLS

A GUERRA NO AR



TRADUÇÃO
ALCEBÍADES DINIZ

| | | |
|-----|-------|--|
| 005 | | PREFÁCIO DO AUTOR PARA A EDIÇÃO DE 1921 |
| 007 | | PREFÁCIO DO AUTOR PARA A EDIÇÃO DE 1941 |
| 009 | I. | SOBRE O PROGRESSO E A FAMÍLIA SMALLWAYS |
| 031 | II. | COMO BERT SMALLWAYS ACABOU ARRUMANDO ENCRENCA |
| 057 | III. | O BALÃO |
| 079 | IV. | A FROTA AÉREA ALEMÃ |
| 117 | V. | A BATALHA DO ATLÂNTICO NORTE |
| 141 | VI. | COMO A GUERRA CHEGOU A NOVA YORK |
| 165 | VII. | O <i>VATERLAND</i> É POSTO FORA DE COMBATE |
| 191 | VIII. | UM MUNDO EM GUERRA |
| 215 | IX. | EM GOAT ISLAND |
| 247 | X. | GUERRA TOTAL |
| 269 | XI. | O GRANDE COLAPSO |
| 287 | | EPÍLOGO |

PREFÁCIO DO AUTOR PARA A EDIÇÃO DE 1921¹

Um breve prefácio para *A Guerra no Ar* tornou-se necessário se o leitor quiser fazer justiça ao livro que tem em mãos. Trata-se de uma parte expressiva de uma sequência de histórias a que me dediquei em períodos distintos. As outras duas são *The World Set Free* e *O dorminhoco*, todas as três geralmente designadas “romances científicos” ou “romances futuristas”. Contudo, creio que uma denominação bem melhor seria “fantasias sobre possibilidades”. Tais narrativas assumem algumas das possibilidades de desenvolvimento da humanidade em certos aspectos para trabalhá-las em direção às mais amplas consequências possíveis. Este *A Guerra no Ar* foi escrito, e o leitor deve ter isso em mente, em 1907, sendo serializado pela *Pall Mall Magazine* a partir de janeiro de 1908. Ou seja, antes dos primórdios da máquina voadora: Blériot² só atravessaria o Canal em julho de 1909 e os dirigíveis *Zeppelin* estavam ainda nos primeiros estágios de desenvolvimento. Talvez possa ser divertido, hoje, comparar meus palpites e suposições com o que de fato ocorreu.

Mas o livro, creio eu, não se tornou uma peça completamente inútil. A questão principal não está centrada na possibilidade de o homem voar, ou em mostrar como seriam esses homens voadores e suas máquinas.

1 Este prefácio foi escrito quando da reedição do romance, pela editora Collins. Fornecia uma breve contextualização para os leitores que testemunharam a Primeira Guerra Mundial. [Todas as notas são desta edição.]

2 Louis Charles Joseph Blériot (1872–1936), aviador, engenheiro e inventor francês, foi o primeiro homem a atravessar o Canal da Mancha em uma aeronave mais pesada que o ar.

A tese que o norteia, na verdade, foi reforçada no momento atual e está longe de ser superada. Essa tese é a seguinte: com as máquinas voadoras, a guerra foi alterada em sua essência. Nenhum dos lados, vencedor ou perdedor, permanece imune a danos terríveis, uma vez que o vasto aumento na destrutividade da guerra foi acompanhado por um aumento na indecisão acerca de seus efeitos e resultados. Assim, a Guerra no Ar significou destruição social para todos em vez de simples vitória ao final do conflito. Isso não modificou apenas os métodos da guerra, mas suas consequências. Tendo em vista tudo o que aconteceu depois de esta fantasia sobre possibilidades ter sido escrita, acredito que não estava equivocado a respeito dessa tese central. Após recente jornada à Rússia, que detalhei em *Russia in the Shadows*, fiquei inclinado a ter um conceito um pouco melhor sobre mim mesmo ao reler toda a minha abordagem imaginária sobre o colapso da civilização devido à pressão da guerra moderna, que constitui o epílogo desta narrativa. Em 1907, esse capítulo costumava ser lido com sonoras gargalhadas – o produto do cérebro não muito confiável de um “romancista imaginativo”. Ainda continua hilário nos dias de hoje?

Peço a meu leitor que se recorde também de 1907 ao ver personagens como o príncipe Karl Albert ou Graf von Winterfeld. Sete anos antes de se concretizar, a Primeira Guerra Mundial já projetava sombras sobre nosso mundo ensolarado de forma bem evidente aos olhos deste “romancista imaginativo” – e de qualquer pessoa dotada da mais ordinária percepção. A grande catástrofe marchava sobre nós em plena luz do dia, mas quase todos pensavam que, de alguma forma, ela seria detida antes de acontecer. Atualmente, outros caminham no compasso dessa catástrofe. A rápida deterioração da moeda, a redução da produção, o refluxo da energia educacional na Europa são as consequências mais óbvias a qualquer homem com certa clareza de visão. As rivalidades nacionalistas e imperialistas levaram e levam nações inteiras, em passo acelerado, ao colapso social. O processo continua, abertamente, da mesma maneira que a concepção militarista era levada adiante nos anos em que *A Guerra no Ar* foi escrito.

Será que ainda é possível confiarmos uns nos outros?

EASTON GLEBE, 1921.

PREFÁCIO DO AUTOR PARA A EDIÇÃO DE 1941

Agora, em 1941, *A Guerra no Ar* ganhou uma nova edição. O romance foi escrito em 1907 e publicado pela primeira vez em 1908. A primeira reedição ocorreu em 1921, quando escrevi um prefácio que também foi reeditado. Peço ao leitor, novamente, que atente aos avisos que dei naquela ocasião, vinte anos atrás. Há alguma coisa que eu possa incluir, hoje, naquele prefácio? Nada além de meu epitáfio. Que, quando chegar minha hora, deverá ser: “Eu avisei, tolos *malditos*” (o itálico é meu).

I. SOBRE O PROGRESSO E A FAMÍLIA SMALLWAYS

1

— O progresso chegou – disse o sr. Tom Smallways. — E para ficar.

— Quem diria que ele *viria* para ficar – prosseguiu o sr. Tom Smallways.

Tais observações do sr. Smallways foram feitas muito antes de a Guerra no Ar ter início. Ele estava sentado na cerca do fundo de seu jardim, dando uma boa olhada nos gasômetros de Bun Hill, sem aprovar ou reprovar o que via. Acima daquele grupo de construções, três formas nada familiares surgiram – bexigas finas e compridas que oscilavam, rolavam e cresciam, cada vez mais arredondadas. Balões que eram enchidos, preparados para a ascensão de sábado à tarde no aeroclube do sul da Inglaterra.

— Eles sobem todos os sábados – disse o vizinho, sr. Stringer, o leiteiro. — Parece que foi esses dias que toda a Londres tinha acabado de ver um balão subindo. Agora, cada lugarejo no país inteiro também tem suas saídas semanais, ou melhor dizendo, suas subidas. Acho que foi a salvação para as empresas de gás.

— No último sábado fui obrigado a tirar três barris cheios de cascalho das minhas batatas – disse o sr. Tom Smallways. — Três barris cheios! É o que eles usam como balastro. Acerta as plantas, quebra algumas, enterra outras.

— Há senhoras, dizem, que gostam de subir neles!

— Não sei se devemos chamar essas mulheres de senhoras – respondeu o sr. Tom Smallways. — De fato, o que elas fazem não casa com a minha ideia de senhora: sair voando por aí, jogando cascalho no povo aqui embaixo. Não é nada do que eu estou acostumado a considerar apropriado a uma dama, é ou não é?

O sr. Stringer aquiesceu com a cabeça, em sinal de aprovação. Por algum tempo, continuaram olhando para os volumes inflados com expressões que variavam de indiferença a reprovação.

O sr. Tom Smallways era verdureiro por profissão e jardineiro por vocação. Sua pequena esposa, Jessica, cuidava da quitanda, e os céus pareciam tê-lo concebido para viver num mundo tranquilo. O problema é que os céus não conceberam um mundo tranquilo para ele. O sr. Smallways vivia em um mundo de mudança incessante e obstinada, e em uma região onde os efeitos desse processo eram implacavelmente notáveis. A vicissitude estava bem no solo que ele lavrava. Até mesmo seu jardim era na verdade um arrendamento anual, ofuscado por uma enorme placa que evidenciava ser o local menos um jardim e mais um possível canteiro de obras. Ele era um horticultor que tinha um aviso pendente para deixar sua terra, o último pedaço de campo em meio a um distrito inundado por novidades urbanas. Fazia o possível para se consolar, imaginando que a maré, nesse caso, poderia virar.

— Quem diria que viria para ficar – disse o sr. Tom Smallways.

O velho pai do sr. Smallways ainda se lembrava de Bun Hill como uma idílica vila de Kent. Trabalhou como condutor para *sir* Peter Bone até seus 50 anos. Começou, então, a beber um pouco além da conta e adotou o ofício de condutor de ônibus até completar 78 anos. Depois se aposentou. Aquele enrugado e velhíssimo cocheiro sentava-se em frente à lareira, sobrecarregado de reminiscências, preparado para qualquer estranho desavisado que aparecesse. Ele poderia contar histórias sobre a propriedade desaparecida de *sir* Peter Bone, retalhada para a construção muito tempo antes, ou sobre como esse magnata mandava e desmandava naquela longínqua região rural quando ela ainda era uma longínqua região rural, ou sobre a prática de tiro e da caça, de coches que percorriam a estrada principal, do campo de críquete que se localizava “onde agora ficam os gasômetros”, da chegada do Palácio de Cristal. O Palácio de Cristal ficava a 6 milhas de Bun Hill, uma grande fachada reluzente pela manhã, uma silhueta azulada contra o céu no final da tarde e, à noite, uma fonte gratuita de fogos de artifício para toda a população local. Mas vieram a estrada de ferro, casas e mais casas, e então os gasômetros, as estações de bombeamento, enormes e feios conjuntos habitacionais de operários, e em seguida a drenagem, e a água desapareceu de Otterbourne e restou apenas uma vala medonha, e logo apareceu uma segunda estação de trem, a

Bun Hill South, e mais casas, mais comércios, mais competição, grandes vitrines, um conselho escolar, taxas, ônibus, bondes – que iam diretamente para o centro de Londres –, bicicletas, carros motorizados, mais carros motorizados, uma biblioteca pública financiada pelo sr. Carnegie.

— Quem diria que viria para ficar – disse o sr. Tom Smallways, que cresceu em meio a todas essas maravilhas.

E ficou. Assim, quando ele abriu a quitanda em uma das menores casas originais do vilarejo, que sobreviveu na ponta da Rua Principal, havia essa atmosfera de esconderijo, de fuga diante de uma perseguição. Quando pavimentaram a Rua Principal, o processo de nivelamento fez com que, para se chegar à quitanda, fosse necessário descer três degraus. Tom fazia de tudo para vender apenas sua excelente mas limitada gama de produtos; porém o progresso atropelava sua vitrine com coisas novas: alcachofras e berinjelas francesas, maçãs importadas – de Nova York, da Califórnia, do Canadá, da Nova Zelândia, “frutas bem bonitas, mas nenhuma delas genuinamente inglesa”, dizia Tom –, bananas, nozes pouco usuais, uvas, mangas.

Os carros motorizados que iam a norte e a sul ficavam a cada dia mais potentes e eficientes, zunindo mais alto e cheirando pior; apareceram enormes e barulhentos troles movidos a gasolina para a entrega de carvão e de encomendas, substituindo as extintas carroças puxadas por cavalos; ônibus motorizados destituíram os de tração a cavalo, e até mesmo os manganos de Kent eram despachados para Londres durante a noite por máquinas que estrepitavam em vez de ranger, com o progresso e o petróleo afetando o sabor das frutas.

Foi então que o jovem Bert Smallways resolveu comprar uma bicicleta motorizada...

2

Bert, é necessário explicar, era um Smallways progressista.

Nada representava mais eloquentemente a insistência impiedosa do progresso e sua expansão em nossa era do que a constatação de que o próprio progresso acabou inoculado no sangue dos Smallways. Mas já havia algo de avançado e empreendedor no jovem Smallways desde quando

H. G. WELLS

O DORMINHOCO



TRADUÇÃO
ALCEBÍADES DINIZ

H. G. WELLS O DORMINHOCO

ILUSTRAÇÕES
LOUISA GAGLIARDI

TRADUÇÃO E POSFÁCIO
ALCEBÍADES DINIZ

CARAMBAIA

| | | |
|-----|--------|--|
| 005 | | PREFÁCIO DO AUTOR PARA A EDIÇÃO DE 1921 |
| 009 | I. | INSÔNIA |
| 017 | II. | O TRANSE |
| 025 | III. | O DESPERTAR |
| 031 | IV. | O SOM DE UM TUMULTO |
| 045 | V. | AS VIAS MÓVEIS |
| 051 | VI. | O SALÃO DE ATLAS |
| 061 | VII. | NOS CÔMODOS SILENCIOSOS |
| 073 | VIII. | OS TELHADOS DA CIDADE |
| 087 | IX. | O POVO MARCHA |
| 093 | X. | A BATALHA DA ESCURIDÃO |
| 105 | XI. | O VELHO QUE SABIA DE TUDO |
| 119 | XII. | OSTROG |
| 133 | XIII. | O FIM DA VELHA ORDEM |
| 139 | XIV. | DO CESTO DA GÁVEA |
| 145 | XV. | PESSOAS NOTÁVEIS |
| 157 | XVI. | O MONOPLANO |
| 167 | XVII. | TRÊS DIAS |
| 173 | XVIII. | GRAHAM RECORDA |
| 183 | XIX. | O PONTO DE VISTA DE OSTROG |
| 191 | XX. | PELAS RUAS DA CIDADE |
| 213 | XXI. | O SUBTERRÂNEO |
| 221 | XXII. | A LUTA NA CASA DO CONSELHO |
| 233 | XXIII. | GRAHAM FAZ SEU DISCURSO |

PREFÁCIO DO AUTOR PARA A EDIÇÃO DE 1921

Este livro, *O Dorminhoco*, foi escrito em um ano remoto e comparativamente mais feliz, 1898. É o primeiro de uma série que escrevi aos poucos, com intervalos, desde aquela época: *The World Set Free*¹ foi o último. Todos eram “fantasias sobre possibilidades”; cada um capta alguma tendência ou conjunto de tendências criativas, desenvolvendo suas possíveis consequências no futuro. O romance *A Guerra no Ar* faz isso, por exemplo, com a ideia de aviação – e talvez, do ponto de vista da previsão do futuro, tenha sido o mais bem-sucedido. O presente volume utiliza certas ideias, muito discutidas no fim do século passado, a respeito do crescimento das cidades e o consequente esvaziamento do campo e a degradação do trabalho, especialmente por meio de uma organização extremamente rígida da produção industrial. “Vamos colocar essas forças em movimento” era o princípio central da história em questão.

O *Dorminhoco* é, sem dúvida, o homem comum que tudo conquista – ele poderia optar por apenas cuidar dessas posses – e tudo negligencia. Desperta para descobrir que é um fantoche de homens de intelecto extremamente gabaritado em um mundo que é a realização do pesadelo de Belloc, o Estado Servil². E o romance desenvolve, em seu vigor imaginativo

1 Escrito em 1913 e publicado em 1914, o romance apresenta uma arma atômica de destruição em massa. [Todas as notas são desta edição, exceto menção contrária.]

2 No livro *The Servile State* (1912), o escritor e historiador Hilaire Belloc (1870–1953) sugere que a adoção de medidas sociais reformistas levaria o Estado do capitalismo moderno a repetir esquemas de um passado servil e escravocrata, que ele denominava “Estado Servil”.