

memorii | jurnale

Oliver Sacks s-a născut în 1933 la Londra, într-o familie de medici, și a studiat medicina la Queen's College, Oxford. La începutul anilor 60 s-a stabilit în Statele Unite, la San Francisco, iar din 1965 la New York, unde a și murit la sfârșitul lunii august 2015.

Oliver Sacks a îmbinat activitatea medicală cu scrisul, iar cărțile în care prezintă publicului larg cazurile sale clinice s-au bucurat de o uriașă notorietate internațională – au fost traduse în peste 25 de limbi, în tiraje de milioane de exemplare. În plus, opera lui Oliver Sacks a avut un mare impact asupra intelectualilor umaniști și asupra artiștilor. Cartea sa *Awakenings* a stat la baza filmului cu același titlu (cu Robert De Niro și Robin Williams, film nominalizat la Premiul Oscar) și a inspirat piesa lui Harold Pinter *A Kind of Alaska*. După *The Man Who Mistook His Wife for a Hat*, regizorul Peter Brook a pus în scenă un celebru spectacol de teatru.

Cărți: *Migraine* (1970), *Awakenings* (1973, trad. rom. *Revenirea la viață*, Humanitas, 2012), *A Leg to Stand On* (1984, trad. rom. *Un picior de sprijin*, Humanitas, 2013), *The Man Who Mistook His Wife for a Hat* (1985, trad. rom. *Omul care își confunda soția cu o pălărie*, Humanitas, 2005, 2011), *Seeing Voices* (1989, trad. rom. *Văzând glasuri*, Humanitas, 2013), *An Anthropologist on Mars* (1995), *The Island of the Colorblind* (1996), *Musicophilia* (2007, 2008, trad. rom. *Muzicofilia*, Humanitas, 2009, 2012), *The Mind's Eye* (2010, trad. rom. *Ochiul minții*, Humanitas, 2014), *Hallucinations* (2012).

OLIVER SACKS

ÎN MIȘCARE O VIAȚĂ

Traducere din engleză de
Miruna Fulgeanu

 HUMANITAS
BUCUREȘTI

Pentru Billy

„Viața trebuie trăită privind înainte, dar poate
fi înțeleasă numai privind înapoi.“

Kierkegaard

În mișcare

CÂND ERAM LA INTERNAT, TRIMIS DE ACASĂ ÎN TIMPUL războiului la o vârstă fragedă, mă simțeam întemnițat și neputincios, și tânjeam după mișcare și putere, după o mișcare nestingherită și o putere supraomenească. De acestea aveam parte, pentru scurt timp, atunci când visam că zbor și, sub o altă formă, atunci când mergeam să călăresc în satul din apropierea școlii. Îmi plăceau puterea și suplețea calului meu și încă îmi pot aminti mișcarea sa lină și voioasă, căldura sa și mirosul dulce, ca de fân.

Mai presus de toate, îmi plăceau motocicletele. Tata avuse una înainte de război, o *Scott Flying Squirrel*, cu un motor mare, răcire cu apă și o țeavă de eșapament care parcă țipa, și voiam și eu, la rândul meu, o motocicletă puternică. În mintea mea, motocicletele, avioanele și caii se amestecau, la fel ca motocicliștii, cowboy-i și piloții, pe care mi-i închipuiam ținându-și vehiculele puternice sub un control precar, dar triumfător. Imaginația mea de copil se hrănea cu filme western sau cu lupte aeriene eroice, în care piloții își riscau viețile în avioane *Hurricane* sau *Spitfire*, dar erau apărați de jachete groase de zbor, așa cum motocicliștii sunt apărați de gecii de piele și căști de protecție.

Când m-am întors în Londra în 1943, la vârsta de 10 ani, îmi plăcea să stau la fereastra camerei din față, privind și încercând să identific motocicletele care treceau în viteză (se înmulțiseră

considerabil după război, când benzina se găsea mai ușor). Puteam să identific o duzină de mărci sau chiar mai multe – AJS, Triumph, BSA, Norton, Matchless, Vincent, Velocette, Ariel și Sunbeam, precum și motociclete străine și rare, ca BMW sau Indian.

În adolescență, mergeam cu regularitate la cursele de motociclete de la Crystal Palace, împreună cu un văr care-mi împărtășea pasiunea. Deseori făceam autostopul până în Snowdonia ca să fac alpinism, sau până în Lake District ca să înot, iar câteodată mă lua cineva cu motocicleta. Călătoriile pe șaua din spate îmi dădeau fiori și mă făceau să visez cu ochii deschiși la motocicleta rapidă și puternică pe care o voi avea într-o zi.

Prima motocicletă am avut-o la 18 ani, un BSA Bantam luat la mâna a doua, cu un motorăș în doi timpi și, după cum aveam să constat mai târziu, cu frâne defecte. M-am dus cu ea în Regent Park pentru o cursă inaugurală, ceea ce s-a dovedit a fi o idee bună, poate chiar salvatoare, fiindcă acceleratorul s-a blocat în timp ce goneam, iar frânele nu erau destul de puternice ca să oprească motocicleta sau măcar s-o încetinească semnificativ. Regent Park e înconjurat de o stradă, așa că m-am trezit conducând în cerc, cocoțat pe o motocicletă pe care n-o puteam opri. Claxonam și strigam la pietoni să se ferească din fața mea, iar după două sau trei ture, toată lumea se dădea la o parte și mă încuraja, în timp ce eu treceam pe lângă ei iar și iar. Știam că până la urmă motocicleta se va opri, când va rămâne fără benzină, și, în sfârșit, după zeci de ture de parc involuntare, motorul s-a înecat și și-a dat duhul.

Mama se împotrivi din prima ideii de a-mi cumpăra o motocicletă. Mă așteptam la asta, dar ce m-a surprins a fost dezaprobarea tatălui meu, care avusese și el una. Amândoi au încercat să mă facă să mă răzgândesc, cumpărându-mi

un automobil, un Standard din 1934 care abia atingea 65 de kilometri pe oră. Ajunsesem să detest mașinuța cu pricina, așa că, într-o zi, am vândut-o pe nepusă masă și am folosit suma obținută pentru a cumpăra motocicletă Bantam. Acum trebuia să le explic părinților mei că o mașinuță sau o motocicletă amărâtă erau periculoase deoarece nu aveau forța necesară pentru a evita un accident, și că aș fi fost mai în siguranță pe o motocicletă mai mare și mai puternică. Mi-au dat dreptate cu inima îndoită și mi-au oferit bani pentru un Norton.

Am fost cât pe ce să fac două accidente cu primul meu Norton, care avea un motor de 250 cm³. Primul s-a petrecut când mă apropiam în viteză de lumina roșie a semaforului și, dându-mi seama că nu pot să frânez sau să cotesc fără riscuri, am condus înainte și cumva – în mod miraculos – am trecut printre două coloane de mașini care mergeau în sensuri opuse. Am reacționat un minut mai târziu: am condus până la intersecția următoare, apoi am parcat motocicletă pe o stradă lăturalnică – și am leșinat.

Al doilea accident s-a produs în timpul nopții, pe o ploaie torențială, pe un drum întortocheat de țară. O mașină care venea din sensul opus nu și-a schimbat farurile pe faza scurtă și m-a orbit. M-am gândit că va urma o ciocnire frontală, dar în ultimul moment m-am dat jos de pe motocicletă (expresie ridicol de cuminte pentru o manevră care putea fi salvatoare, dar și fatală). Motocicleta s-a dus într-o direcție (a ratat mașina, dar a fost făcută praf), eu în altă direcție. Din fericire, purtam cască, cizme și mănuși, precum și costum din piele, astfel încât, deși am alunecat vreo douăzeci de metri pe șoseaua udă de ploaie, hainele m-au protejat de orice zgârietură.

Părinții mei au fost șocați, dar foarte fericiți că eram întreg, și în mod straniu n-au protestat aproape deloc când mi-am cumpărat o nouă motocicletă și mai puternică – Norton

Dominator de 600 cm³. La momentul respectiv, îmi terminasem studiile la Oxford și mă pregăteam să merg la Birmingham, unde aveam un post de chirurg stagiar pentru primele șase luni din 1960, și am avut grijă să spun că, având în vedere că abia se deschisese autostrada M1 între Birmingham și Londra și că motocicletă mea era rapidă, puteam să vin acasă la fiecare sfârșit de săptămână. În vremea aceea nu exista limită de viteză pe autostradă, deci aș fi putut ajunge acasă în doar puțin peste o oră.

În Birmingham mă întâlneam cu un grup de motocicliști și astfel am cunoscut plăcerea de a aparține unui grup, de a împărtăși o pasiune; până atunci, fusesem mereu un motociclist solitar. Zona rurală din jurul Birminghamului era aproape neatinsă de om, iar una dintre marile mele plăceri era să conduc până în Stratford-upon-Avon pentru a vedea ce piesă de Shakespeare se punea în scenă.

În iunie 1960, am mers la TT, Trofeul Turistului, marea cursă de motociclete care se ținea anual în insula Man. Reușisem să obțin o banderolă de la Serviciul Medical de Urgență, ceea ce mi-a permis să vizitez boxele și să cunosc câțiva dintre piloți. Mi-am luat notițe cu atenție și mi-am propus să scriu un roman despre cursele de motociclete, a cărui acțiune să se petreacă în insula Man – am studiat îndeaproape subiectul – însă acest roman nu s-a concretizat niciodată.¹

*

1. Într-un caiet din perioada respectivă, mi-am notat intenția de a scrie cinci romane (inclusiv cel despre motociclete), precum și o carte de memorii despre copilăria mea strâns legată de chimie. N-am scris niciodată romanele, dar 45 de ani mai târziu am scris cartea de memorii, *Uncle Tungsten (Unchiul Tungsten)*.

În anii 80, nici șoseaua North Circular din jurul Londrei n-avea limite de viteză – lucru foarte apreciat de iubitorii de viteză – și tot acolo se găsea o cafenea faimoasă, „Ace“ [Asul], practic locul de întâlnire al motocicliștilor cu motoare rapide. „A face tona“ – 160 de kilometri la oră – era cerința minimă pentru a deveni membru al grupului select Ton-Up Boys.

Chiar și pe atunci, destule motociclete puteau să „facă tona“, mai ales dacă erau puțin ajustate, eliberate de greutatea în exces (inclusiv țevile de eșapament) și alimentate cu benzină cu cifră octanică mare. Mai palpitantă era „goana nebunească“, o cursă pe drumuri lăturalnice, la care puteai fi provocat oricând, imediat ce intrai în cafenea. Cursele frontale de tip „cine cedează primul“ erau rău privite; chiar și pe vremea aia, traficul pe North Circular era uneori foarte intens.

Eu n-am participat niciodată la asemenea curse, dar îmi plăcea să mă iau un pic la întrecere pe străzi; îmbunătățisem puțin motorul de 600 cm³ al „Dommie“-ului meu, dar tot nu se compara cu motocicletele Vincent de 1000 cm³ preferate de inițiații din grupul select de la „Ace“. Am încercat un Vincent o dată, dar mi s-a părut îngrozitor de instabilă, în special la viteze reduse, spre deosebire de Nortonul meu, care avea un cadru foarte solid și era extraordinar de stabilă, indiferent de viteză. (M-am întrebat dacă un motor Vincent ar intra într-un cadru Norton și am aflat, după ani de zile, că astfel de „Norvins“ fuseseră produse.) Odată cu introducerea limitelor de viteză, n-am mai putut face tona; distracția s-a terminat, iar „Ace“ și-a pierdut farmecul de altădată.

CÂND AVEAM 12 ANI, UN PROFESOR CU SPIRIT DE OBSERVAȚIE a notat în însemnările lui: „Sacks va ajunge departe, dacă nu va merge prea departe“, o afirmație care s-a dovedit adevărată în multe situații. În copilărie, mergeam adesea prea

departe cu experiențele mele de chimie, umplând casa de gaze toxice; din fericire, nu i-am dat foc niciodată.

Îmi plăcea să schiez, iar la 16 ani am fost într-o excursie cu școala în Austria ca să facem schi alpin. În anul următor, am călătorit singur în Telemark pentru a practica schi fond. Schiatul a mers bine, iar înainte să iau feribotul înapoi spre Anglia am cumpărat doi litri de rachiu din duty-free, după care am trecut prin controlul de frontieră norvegian. Din partea vameșilor norvegieni, puteam să am oricâte sticle la mine, dar (m-au informat) nu puteam introduce decât o singură sticlă *în Anglia*; cealaltă mi-ar fi fost confiscată la intrarea în Marea Britanie. M-am îmbarcat, ținând strâns cele două sticle, și m-am îndreptat spre puntea superioară. Era o zi extrem de senină, dar foarte friguroasă, ceea ce nu mi s-a părut o problemă, fiindcă aveam pe mine toate hainele groase de schi; toți ceilalți pasageri erau înăuntru, deci eram stăpân pe întreaga punte superioară.

Aveam o carte de citit – citeam *Ulise*, foarte încet – și rachiu de băut; nimic nu te încălzește pe dinăuntru mai bine ca alcoolul. Legănat de mișcarea domoală, hipnotică a feribotului, sorbind puțin rachiu din când în când, stăteam pe puntea superioară, afundat în lectură. La un moment dat, am fost uimit să descopăr că băusem, cu înghițituri mici, aproape jumătate de sticlă. N-am observat nici un efect, așa că am continuat să citesc și să beau încet din sticlă, pe care trebuia s-o ridic din ce în ce mai sus, fiind acum pe jumătate goală. Am fost destul de surprins când am văzut că acostam; fusem atât de absorbit de *Ulise*, încât nu-mi dădusem seama de trecerea timpului. Sticla era acum goală. Încă nu simțeam nici un efect; probabil că băutura era mult mai slabă decât spuneau ei, m-am gândit, deși procentul de alcool trecut pe etichetă era 50%. N-am observat nimic în neregulă, până

când m-am ridicat în picioare și am căzut instantaneu cu fața la pământ. Am fost extrem de uimit – se clătina brusc feribotul? Așa că m-am ridicat și am căzut imediat la loc.

Abia atunci am început să-mi dau seama că eram beat – foarte, foarte beat –, deși aparent băutura se dusese direct în crebel, lăsându-mi în pace restul creierului. Un membru al echipajului, care urcase pe punte ca să se asigure că toată lumea a coborât de pe feribot, m-a găsit încercând să merg, folosindu-mi bețele de schi drept sprijin. A chemat un ajutor, și cei doi, ținându-mă de-o parte și de alta, m-au escortat la mal. Deși mă clătinau serios și atrăgeam multe priviri (în general amuzate), simțeam că am învins sistemul, părăsind Norvegia cu două sticle și ajungând doar cu una. Lăsasem vama Marii Britanii fără o sticlă pe care, îmi imaginam, și-ar fi dorit-o tare mult pentru ei înșiși.

ANUL 1951 A FOST PLIN DE EVENIMENTE ȘI, ÎNTR-O OARE-care măsură, de tristețe. Mătușa mea Birdie, care fusese o prezență constantă în viața mea, a murit în martie; locuise cu noi de când mă știam și ne iubise pe toți fără deosebire. (Birdie era o femeie micuță și de o inteligență modestă, singura cu astfel de lipsuri dintre frații mamei. N-am înțeles niciodată exact ce i se întâmplase în copilărie; se vorbea despre o lovitură la cap când încă era bebeluș, dar și de o deficiență congenitală a glandei tiroide. Însă nimic din toate astea nu conta pentru noi; ea era pur și simplu mătușa Birdie, o parte esențială a familiei). Moartea lui Birdie m-a afectat foarte tare și poate abia atunci am înțeles cât de strâns legată era viața ei de a mea, de ale noastre. Atunci când, cu câteva luni înainte, promisem o bursă de la Oxford, Birdie fusese cea care-mi dăduse telegrama, mă îmbrățișase și mă felicitase – lăcrimând în același timp, deoarece știa că asta însemna că eu, cel mai tânăr dintre nepoții ei, urma să plec de acasă.

Cuprins

În mișcare	9
Părăsirea cuibului	50
San Francisco	71
Muscle Beach	97
Inaccesibil	134
Revenirea la viață	170
Taurul de pe munte	212
O problemă de identitate	245
City Island	276
Călătorii	318
O nouă viziune asupra minții	345
Acasă	378
<i>Mulțumiri</i>	393
<i>Indice</i>	395
<i>Credit fotografic</i>	405