

## Em Movimento

Quando fui mandado para um colégio interno, durante a guerra, sofri uma sensação de encarceramento e de impotência, e suspirava por movimento e poder, facilidade de movimentos e poderes sobre-humanos. A estes só os conhecia, por breves instantes, quando sonhava que voava ou, duma forma diferente, durante os passeios a cavalo pela aldeia que ficava próxima da escola. Adorava a força e elasticidade do meu cavalo, e ainda hoje sou capaz de recordar o seu ágil e alegre movimento, o seu calor e o seu adocicado cheiro a feno.

Mais do que tudo, eu adorava motas. O meu pai tivera uma antes da guerra, uma *Scott Flying Squirrel*, com um grande motor arrefecido a água e um escape que parecia berrar, e eu desejava ter uma mota igualmente potente. Imagens de cavalos, aviões e motociclistas, *cowboys* e pilotos, que eu imaginava sempre num precário mas jubiloso controlo das suas poderosas montadas. A minha imaginação de rapaz era alimentada por filmes de *cowboys* ou heroicos combates aéreos, nos quais os pilotos arriscavam a vida em *Hurricanes* e *Spitfires*, mas protegidos pelas suas grossas jaquetas de avião, tal como os motociclistas se protegiam com blusões e capacetes.

Quando regresssei a Londres, em 1943, com dez anos, gostava de me sentar à janela da nossa sala da frente a observar e a tentar identificar as motas que passavam (depois da guerra, sendo mais fácil arranjar gasolina, elas tornaram-se muito mais frequentes). Era capaz de identificar uma dúzia de marcas ou mais — *AJS*, *Triumph*,

*BSA, Norton, Matchless, Vincent, Velocette, Ariel e Sunbeam*, assim como as raras marcas estrangeiras, como as *BMW* ou as *Indians*.

Na adolescência ia regularmente a Crystal Palace ver as corridas, na companhia de um primo que partilhava este meu gosto. Muitas vezes ia à boleia até Snowdonia para fazer escaladas, ou até à Lake District para nadar, e houve alturas em que apanhei boleia de um motociclista. Viajar assim como pendura era excitante e fazia-me sonhar com a potente e lustrosa mota que viria a ter um dia.

A primeira mota que tive, aos dezoito anos, foi uma *BSA Bantam* em segunda mão, com um pequeno motor a dois tempos e, como vim a descobrir, travões defeituosos. Levei-a para Regent's Park no passeio inaugural, o que acabou por ser uma sorte, e quiçá me tenha salvado a vida, porque o acelerador encravou quando eu ia largado e os travões revelaram-se demasiado fracos para a fazer parar ou sequer abrandar mais do que um pouco. Regent's Park é circundado por uma estrada, e eu dei por mim a dar voltas e mais voltas nessa rotunda, empoleirado numa mota que não conseguia fazer parar. Buzinava ou berrava aos peões para saírem da frente, mas ao fim de duas ou três voltas já toda a gente me deixava a via livre e me recebia com gritos de encorajamento de cada vez que passava. Eu sabia que a mota acabaria por parar, quando acabasse a gasolina, e de facto, após dúzias e dúzias de voltas involuntárias ao parque, o motor estremeceu e parou.

A minha mãe tinha-se mostrado contrária à aquisição da mota, algo que eu já esperava. Mas o que me surpreendeu foi a oposição do meu pai, já que ele próprio tivera uma. Eles tinham-me tentado dissuadir da compra da mota oferecendo-me um carrito, um *Standard* de 1934, que mal passava dos 60 km por hora. Acabei a detestar aquele carro, e um dia, num impulso, vendi-o e foi com esse dinheiro que comprei a *Bantam*. Agora tinha de explicar aos meus pais que um carro ou um motociclo de baixa cilindrada se tornavam perigosos porque não tinham potência para nos livrar de sarilhos, e que eu estaria muito mais seguro com uma mota maior e mais potente. Eles concordaram, relutantes, e financiaram-me a compra duma *Norton*.

Na minha primeira *Norton*, uma máquina de 250 cc, por duas vezes estive perto de sofrer acidentes. O primeiro aconteceu quando cheguei a um semáforo com demasiada velocidade e, percebendo que não

seria capaz de travar ou virar em segurança, segui em frente e consegui — miraculosamente — passar entre duas filas de carros que iam em direções opostas. A reação chegou um minuto depois: percorri mais um quarteirão, estacionei a moto na berma — e desmaiei.

O segundo acidente aconteceu numa noite de forte chuvada, numa estrada rural cheia de curvas. Um automóvel apareceu na via contrária, não baixou os máximos e fiquei cego. Pensei que íamos chocar de frente, mas no último instante desmontei (uma expressão ridiculamente inadequada para uma manobra potencialmente salvadora mas potencialmente fatal). A moto seguiu numa direção (não embateu no carro, mas ficou totalmente destruída) e eu noutra. Por sorte, levava capacete, botas e luvas, assim como um fato de couro, e embora tenha deslizado uns vinte metros pela estrada humedecida, estava tão bem protegido que não sofri sequer um arranhão.

Os meus pais ficaram chocados, mas muito felizes por me verem inteiro, e estranhamente quase não levantaram objeções a que eu comprasse uma moto mais potente — uma *Norton Dominator* de 600 cc. Nessa altura tinha concluído os meus estudos em Oxford e preparava-me para ir para Birmingham, onde trabalharia como interno durante os primeiros seis meses de 1960; e tive o cuidado de lhes dizer que com a nova autoestrada M1, entre Birmingham e Londres, e uma moto veloz poderia ir a casa todos os fins de semana. Como nessa época não havia limites de velocidade na autoestrada, eu conseguia fazer o trajeto em pouco mais de uma hora.

Em Birmingham conheci um grupo de motoqueiros e saboreei o prazer de fazer parte de um grupo, de partilhar uma paixão; até então, sempre havia sido um motociclista solitário. A paisagem em redor de Birmingham ainda não estava estragada, e dava-me especial prazer ir até Stratford-on-Avon ver a peça de Shakespeare que estivesse em cena.

Em junho de 1960, fui assistir ao Tourist Trophy, a grande corrida de motos que se realiza todos os anos na Ilha de Man. Consegui que me arranjassem uma braçadeira dos Serviços de Emergência Médica, o que me permitia aceder às pistas e ver alguns dos motociclistas. Escrupulosamente, tomei notas e planeei escrever um romance sobre motociclistas passado na Ilha de Man — fiz imensas pesquisas com esse objetivo, mas o romance nunca passou da fase de projeto.<sup>1</sup>

\*

A Circular Norte de Londres também não tinha limites de velocidade nos anos 50 — o que a tornava apetecível para os amantes da velocidade — e havia na zona um café, o Ace, que era basicamente um poiso para motoqueiros com máquinas potentes. “Fazer a tonelada” — os 160 km por hora — era o critério mínimo para pertencer ao grupo, os Ton-Up Boys.

Já nesse tempo, muitas motas eram capazes de dar 160 km por hora, sobretudo se fossem afinadas para tal, se fossem aliviadas do peso extra (incluindo os escapes) e alimentadas a gasolina com um alto índice de octanagem. Mais exigente era o “rasganço”, uma corrida feita em estradas secundárias, para a qual corríamos o risco de ser desafiados assim que entrávamos no café. Todavia, corridas para pôr a coragem à prova não eram vistas com bons olhos; a Circular Norte, já nesse tempo, tinha por vezes imenso trânsito.

Nunca entrei em provas para testar a coragem, mas de vez em quando gostava de fazer uma corridinha. A minha *Norton* 600 tinha um motor ligeiramente otimizado, mas não estava à altura das *Vincent*s 1000 preferidas pelo grupo do Café Ace. Uma vez experimentei uma *Vincent*, mas pareceu-me horrivelmente instável, sobretudo a baixas velocidades, muito diferente da minha *Norton*, que tinha um quadro “cama de penas” e era maravilhosamente estável, independentemente da velocidade. (Eu perguntava-me se seria possível inserir o motor duma *Vincent* no quadro duma *Norton*, e anos mais tarde viria a descobrir que havia quem tivesse forjado essas “Norvins”.) Quando foram introduzidos os limites de velocidade, deixou de ser possível fazer a “tonelada”; a diversão acabara-se, e o Ace deixou de ser o lugar que havia sido.

Quando eu tinha doze anos, um professor perspicaz escreveu sobre mim no seu relatório: “O Sacks irá longe, se não for longe de mais”, e muitas vezes era isto que acontecia. Em rapaz, muitas vezes ia longe de mais nas minhas experiências químicas, enchendo a casa de gases tóxicos; felizmente, nunca a incendiei.

Eu gostava de fazer esqui, e aos dezasseis fui para a Áustria com um grupo de amigos esquiador. No ano seguinte fui sozinho para Tele-

mark, praticar esqui de fundo. A esquiada correu bem, e antes de apanhar o barco de regresso para Inglaterra comprei dois litros de aquavita numa loja *duty-free* e cruzei depois a fronteira norueguesa. No que dependia dos funcionários da alfândega norueguesa, podia levar comigo as garrafas que quisesse, mas (informaram-me) só podia entrar em Inglaterra com *uma* garrafa; a outra seria confiscada pela alfândega britânica. Entrei no barco, agarrado às minhas duas garrafas, e subi para o convés superior. Estava um dia luminoso, embora gélido, mas como vestia a roupa de esqui, o frio não era problema; todos os outros passageiros estavam abrigados, e eu tinha o convés superior só para mim.

Tinha o meu livro — estava a ler *Ulisses*, muito devagar — e a aquavita para bebericar; não há como o álcool para nos aquecer por dentro. Embalado pelo suave e hipnótico baloiçar do barco, bebendo de quando em quando um gole de aquavita, sentei-me no convés, absorto na leitura. A dado momento, tive a surpresa de verificar que, gole a gole, já bebera quase metade da garrafa. Como não sentia qualquer efeito, continuei a ler e a bebericar, inclinando cada vez mais a garrafa, agora meio vazia. Fiquei admiradíssimo quando verifiquei que estávamos a acostar; tinha estado tão absorto por *Ulisses* que nem dera pela passagem do tempo. A garrafa estava agora vazia. Continuava a não sentir qualquer efeito; a bebida devia ser muito mais fraca do que eles afirmavam, pensei, apesar de no rótulo dizer “50 por cento de álcool”. Só senti que alguma coisa estava errada quando me levantei e caí redondo. Fiquei muito surpreendido — teria o barco oscilado de repente? Assim, tornei a levantar-me e caí novamente.

Só então comecei a suspeitar que podia estar bêbado — muito, muito bêbado — embora aparentemente a bebida me tivesse atacado diretamente o cerebelo, deixando em paz o resto do meu cérebro. Quando um tripulante subiu para verificar se todos os passageiros haviam saído do barco, deu comigo a tentar caminhar, apoiado nos bastões de esqui. Chamou um ajudante, e os dois, um de cada lado, escoltaram-me para fora do barco. Embora a cambalear e a sentir-me alvo das atenções (a maioria divertidas), eu sentia ter ludibriado o sistema saindo da Noruega com duas garrafas e chegando só com uma. Surripiara aos agentes da alfândega britânica uma garrafa à qual, imaginei, eles teriam todo o gosto em deitar a mão.