

CUPRINS

Zi de zi, fericirea	9
77 777.....	24
Prietenul tatălui meu	41
Gallieni.....	55
Quagga	68
Originea	85
Marea grevă	98
Ucenicia	129
1998, Florida.....	155
Hesperophane	174

Căinele era culcat lipit cu totul de mine. Îi auzeam zgomotul respirației regulate. Una dintre labe era cuprinsă uneori de un ușor spasm care, fără îndoială, exprima tremurul unui vis. Salvasem acest animal din ape în ziua morții tatălui meu și îi dădusem numele de Watson. Puteam, așadar, face mici miracole. Cum ar fi să sar pe pereți, să arunc niște pelote cu mai mult de 250 km/oră, să fiu aclamat de mii de persoane. În plus, eram membru al breslei profesioniștilor de cesta punta. Îl cunoșteam pe Joey „Nervioso“ Epifanio. La fel ca el, mi se întâmpla să *quimbar y singlar*. Vorbeam spaniola, și în unele zile chiar înțelegeam basca. Da, în felul meu, putem face mici miracole.

Până pe 19 decembrie 1987, în jurul orei 16.10, am fost fiul unic al lui Adrian, medic generalist, al cărui cabinet, în parte, era și casa copilăriei și tinereții mele. De ieri, sunt ultimul dintre Katrakilis, ceea ce, în afară de mine, nu are pentru nimeni mare importanță. În câțiva ani, unii după alții, toți membrii acestei familii au dispărut. Și adineauri, sunând la numărul de telefon dat de consulat, am aflat că tata, la rândul lui, se conformase regulii. Funcționarul nu mi-a dat amănunte legate de natura exactă a gestului său, dar, rezervat, a făcut observația că „nu încăpea nicio îndoială în privința intențiilor sale“. Patru din patru. Toți membrii familiilor Katrakilis și Gallieni cu care mi-am împărțit

existența, chiar și cei care m-au făcut să le semăn atât, își luaseră viața. Ultimul, imediat ce a trecut de limita de 77 777 de mile.

O simplă fotografie trimisă din Franța, făcută cu un aparat ieftin, a fost suficient încât să-mi dea viața peste cap. Cu atât mai mult cu cât anunțul morții tatălui meu, acea imagine a vitezometrului, îmi amintea cine eram, de unde veneam, prin ce glande sexuale a trebuit să trec, scula, glandul și acel interminabil timp petrecut în uterul unei Gallieni. Oamenii aceia, incapabili să trăiască, să-și poarte propria greutate pe acest pământ, mă făcuseră greșit, alienat. Venisem până aici, în acest cotlon din Hialeah Drive, ca să nu mai aparțin acelui dezastru, să scap de acea fatalitate. Și iată că își făcuse apariția celălalt. Cu pantalonii lui scurți nenorociți, cu fața lividă. Cu consultațiile lui de după-amiază. Cu râgâielile lui casnice. Cu sentințele lui pline de pretenții. Cu latina lui de baltă. Apăruse să mă înnebunească și aici, să mă urmărească precum un câine de fermă, să-mi ia urma, să-mi simtă mirosul, acea miasmă a familiei. Venise într-o dimineață de iarnă, în timp ce navigam în golf. Chiar imediat după ce mă pregătise de moartea lui printr-o scrisoare sibilinică. Hieroglifa lui mintală. Kilometrajul mașinii lui. Cei cinci de 7 premeditați. Condusese cât timp era necesar pentru a-i potrivi. Pentru a pune pe orbită aritmetica lui de doi bani. Pentru ca în clipa când mi-aș fixa privirea pe acele cifre aș auzi sunetul vocii sale arogante spunându-mi: „7? Al patrulea număr prim, recunoscut ca fiind «sigur» și «ultraspecial», al doilea număr al lui Mersenne la puterea 1, al doilea număr la puterea 2 al lui Mersenne, un număr al lui Newman-Shanks-Williams, un număr al lui Woodall, un număr al lui Carol“.

Destabilizare, influențare, inoculare, subînțeles, folosirea limbajului său mascat, viciul lui cerebral, perversiunea lui de generalist. Să facă rău pe ascuns. Să moară în debandada iluziilor factoriale, combinația eteroclită a ridicării la putere, a mișcărilor de translație și

a funcțiilor monogene infinite, cu gura plină de fracții nenumărate și exponenți, și totuși fără o vorbă pentru copilul lui.

Și mașina aia englezească aleasă ca exemplu. Mașina aia cu volanul pe dreapta, căreia, într-o zi, îi oprisem cu mâna mea motorul, descoperind ceea ce un fiu nu trebuie să vadă niciodată.

Cei din familiile Katrakilis și Gallieni erau niște artiști. Știau să moară la nesfârșit. Să crape în stilul acelor actori proști care cer să fie rechemați la rampă. Să-ți regizeze duhorile ca să se fixeze în memorie, să le mențină pe axul nenorocirii, să le lege de suferință.

Ar fi trebuit să mă agăț de pereții uterului ei, să mă țin bine, să rezist, să nu ies niciodată din acel mizerabil tub și să-l las să se zbată în ejacularea lui sterilă de medic acreditat.

Îmi amintesc perfect anotimpul și împrejurările în care tata și-a achiziționat mașina sport Triumph Vitesse. Era la începutul primăverii lui 1978. La acea vreme, nu avea nici cea mai mică atracție pentru mașini, își făcea vizitele la domiciliu într-un Renault 4L și, în timpul vacanțelor, pe care le petreceam fără abatere în Țara Bascilor, își ducea sfânta familie într-un DS 19.

Așa că, printr-unul dintre pacienții lui, negustor de lemn și colecționar de mașini, avea să dobândească acea atracție pe cât de ciudată, pe atât de bruscă pentru producătorii uzinelor din Coventry, West Midlands. Tata îl trata pe individ ca pe un dobitoc și se lăuda că se amuză constant de naivitatea lui în timpul vizitelor. Odată consultat, liniștit și din nou îmbrăcat, amatorul de mașini rapide se lăuda mereu la tata cu ultimele lui achiziții și impresii. La masă, tata ne dădea uneori raportul, încercând să redea în avantajul lui farmecul dialogurilor:

– Am cumpărat alta, doctore. Un Porsche Carrera de 3 litri. Dar gata, aici s-a încheiat, este ultima. Am ajuns la unsprezece, e mult prea mult. Așa cum i-am spus nevastă-mii, asta, înțelegi, pe cuvânt de om, este ultima, ea o să mă ducă a cimitir.

Tata își lua atunci o mină de tăntălău, dublată de o voce ușor şuierată pe care nu i-o cunoșteam, și îl întreba pe bietul om:

– Probabil că asta merge foarte repede, cel puțin cu 130, 140.

Și celălalt se clătina în fotoliu, roșind de plăcere, corectându-l:

– Glumiți, doctore, 230, 240. Și așa mai departe...

Fie că se afla în familie, fie în locul unde își făcea meseria, mereu aveam sentimentul că tata avea plăcerea de a pipăi sufletul omului și a-l mânui așa cum te joci cu plastilina.

În orice caz, într-o zi, în taina relativă a cabinetului, clientul i-a vorbit despre un Triumph Vitesse, o decapotabilă cu patru locuri, de ocazie, într-o stare cum nu mai văzuse niciodată. Data din 1969, și părea să iasă direct din uzinele din Coventry. În seara aceea, doctorul Katrakilis nu și-a mai bătut joc de pacient. Dimpotrivă. A vorbit despre el cu multă bunăvoință, descriindu-l ca pe cineva foarte prietenos, dotat cu o mare putere de discernământ și multă sensibilitate. Apoi ne-a spus povestea mașinii, foarte serios, ca și cum ne povestea cu de-amănuntul Facerea Lumii:

– Mașina asta a fost cumpărată de nouă în 1969, de un oarecare Dennis Mason, din Birmingham, care avea pe atunci 71 de ani, ceea ce este destul de ciudat. Omul era celibatar, fără rude și copii, și considera mașina asta ca fiind unicul membru al familiei sale. A avut deci o grijă disperată de ea, și o folosea ca să se ducă în fiecare zi la Wolverhampton, unde avea o mică afacere. Nimeni nu s-a așezat niciodată pe bancheta din spate sau pe scaunul pasagerului, în interior totul este impecabil, de la tabloul de bord din lemn la mocheta buclată. Acum patru ani, acest domn Mason a venit în Franța cu mașina ca să-și sfârșească aici zilele. A murit la Gers, la vreo cincizeci de kilometri de aici, acum vreo două săptămâni. Domnul Mason, care nu avea nicio familie, și-a donat toate bunurile unor societăți de caritate engleze. Cât despre Triumph, a cerut să rămână în Franța și să fie încredințat cuiva care să aibă mare grijă de el. Notarul pacientului meu a fost însărcinat cu lichidarea. Cât despre

câștigul din vânzare, va fi oferit unei fundații franceze care se ocupă de copii bolnavi.

Tata a înghițit un duminic, a băut o gură de apă. Și, fără ca măcar să ne privească, a adăugat:

– Am cumpărat-o.

Așa s-a făcut că, în primăvara lui 1987, Triumph Vitesse a intrat în familie, trecând timidă pe sub portalul casei. Ai fi zis că volanul ei pe dreapta, atitudinea categoric britanică îl intimidau pe tata. Mergea de-a lungul casei, pe sub copacii din grădină, și intra imediat în garajul cu porți grele de stejar.

Aveam 22 de ani, îmi continuam studiile de medicină, dar mai ales ucenicia și turneele de cesta punta, care mă purtau neîncetat pe coasta bască. Participam la toate competițiile, mai ales primăvara și vara, când vedetele din Florida se întorceau în țară să se înfrunte în marile turnee locale. Jucam, priveam, învățam și jucam din nou, încercând să reproduc ce învășasem privind. Ca să mă pot duce la Bayonne, tata îmi dădea Triumph-ul. Nu din amabilitate sau măreție sufletească, ci pentru că mașina nu-l interesa absolut deloc. Nu frâna bine, pretindea el, era prea zgomotoasă, prea inconfortabilă – pe scurt: peste măsură de nesigură, mult prea englezească. În plus, volanul pe dreapta și schimbarea vitezelor cu mâna stângă erau pentru el un semn de dereglare mintală. Revenise deci la DS-ul lui și la regula națională a uzinelor de pe cheiul Javel. Prin localități ca Bidart sau Saint-Jean-de-Luz, poziția volanului Triumph-ului îmi adusesese porecla de „englezul”. În lumea cesta punta, nu eram foarte sigur că asta era un compliment.

De-a lungul timpului, mă atașasem de mașina asta. Făceam atât de des împreună drumul acesta lung, încât până la urmă îi descoperisem un oarecare farmec. Schimbătorul de viteze rotund, ca o proteză de șold, se potrivea firesc în mâna mea stângă și chiar dacă vitezometrul ne socotea drumurile și viteza în mile, noi continuam, pe porțiunile drepte, să ne

dublăm semenii fără cea mai mică aroganță, dar totuși cu o oarecare bucurie.

Ca să ajung pe coasta atlantică, aveam la dispoziție două trasee. Fie drumurile din Gers, prin Auch-ul cel auster, dealurile cu viile de Saint-Mont, Manciet, circuitul din Nogaro, fie drumurile prin Landes, Mont-de-Marsan, și Dax care mirosea deja a piperadă. Tot așa, puteam să ajung la Bayonne prin Martres-Tolosane, traversând câmpiile rău mirositoare ale uzinelor de pastă pentru hârtie din Saint-Gaudens, tremurând în aerul rece al platoului din Lannemezan, plonjând pe panta din Capvern, uitând de Tarbes, ignorând Pau, rugându-mă ca vântul să sufle în sensul bun, ca să scap de valurile de putreziciune de mercaptan scăpate din rafinăriile din Lacq, apoi s-o tai spre Orthez, Peyrehorade, Biarrote, malurile Adour-ului și strâmtoarea de la Anglet. Dar ce-mi plăcea mai presus de orice era traversarea și coborârea din Bidart, care nu părea mare lucru, și în mod rațional nu te lăsa să speri la nimic bun, dar, totuși dintr-odată, la dreapta, minunea se săvârșea și o deschidere nesperată se arăta spre ocean, promisiunea unei imensități, hotarul sălbatic al plajei și aerul plin de iod care năvălea dintr-odată pe geamul deschis. Avem impresia că mă întâlnesc din nou cu un prieten din copilărie care mă așteptase mereu în același loc, anotimp după anotimp, an după an. Pentru un om ca mine, venit de pe uscat, această deschidere de la Bidart era semnalul pentru o viață mai bună.

Triumph-ul ăsta a fost și martorul, complicele și chiar, într-un anume fel, ucigașul mamei mele. Este destul de caraghios, admit, să vorbești astfel despre o mașină, și, cu toate astea, este chiar rolul pe care l-a avut acest automobil joi, 9 iulie 1981, ziua în care mama s-a sinucis la Toulouse.

Mă sculasem destul de devreme, ca să-mi pregătesc lucrurile și s-o iau pe drumul spre Hendaye, unde trebuia să joc sâmbătă. Măinile de răchită erau în husele lor, iar medicina, de cealaltă parte a preocupărilor mele. Se făcuse deja o căldură din acelea neplăcute, care-ți storcea toată energia din corp.

Casa, care era uriașă, lăsa întotdeauna impresia că este goală. Fiecare trăia acolo doar cu sine, în colțul lui, în camera lui, în biroul lui, plecând și venind fără să spună nimănui. Pentru mine, nu era nimic ieșit din comun în asta, așa crescusem, înconjurat de acel perimetru de indiferență.

Tata probabil că și-a început vizitele, mama s-a dus în atelierul ei de ceasornicărie fină. Cât despre bunicul, Spiridon, mort din 1974, merita să te întrebi dacă îi observase cineva dispariția.

Întâi și-ntâi m-a alertat mirosul, ușor grețos, un miros de gaze de eșapament, care n-avea ce să caute într-o bucătărie. Apoi zgomotul. Departe, abia auzit, pe un ton grav, un fel de tors, ceva ce s-ar fi putut confunda cu ritmul sacadat al unui contrabas. În grădină nu era nimic și nimeni. Pe măsură ce mă îndreptam spre garaj, zgomotul devenea mai puternic, și am recunoscut imediat torsul Triumph-ului. Ușile împunătoare ale garajului erau baricadate pe interior și a trebuit să mă lupt ca să le întredeschid, să strecur o mână și să pot să depărtez canaturile. Atmosfera era albăstruie de hidrocarbură și o putoare toxică te împiedica să înaintezi. Norii se împrăștiau, aerul proaspăt își făcea loc încet, încet, și am zărit spatele mamei. Era așezată pe locul pasagerului, având capul sprijinit de geam, ca și cum ar fi ațipit din cauza drumului prea lung. I-am luat pulsul, am încercat să ghicesc dacă respiră, apoi am oprit motorul. Capota fusese lăsată.

Serviciul de urgență a încercat o tehnică de reanimare la fața locului, dar mama murise de multă vreme. Motorul era încins. Probabil venise în garaj în timpul nopții, în timp ce noi dormeam. Tata nu observase nimic și, dimineață, plecase să trateze niște angine sau să prescrie câteva antiinflamatoare, în timp ce, la doi pași de ceașca lui de cafea matinală, nevasta lui murea, așezată în Triumph-ul lui, înecată într-o ceață deasă de dioxid de carbon. Mașina o ucisese, dar și singurătatea, supărarea, dispariția fratelui ei, indiferența noastră reciprocă, și tata îngrămădit în pantalonii lui scurți și ridicoli.

Asfixia cu gaze de eșapament era modul cel mai puțin agresiv și cel mai radical de a-ți lua adio de la viață. Am citit că până la 2% de CO₂ în aer, respirația devine mai adâncă. La 4%, se accelerează. La 10%, transpirăm, apar tremurături și vederea se tulbură. La 15%, ne pierdem cunoștința și la peste 20%, inima se oprește, respirația odată cu ea, și întreaga amintire a bucuriilor, a mirosurilor, a sentimentelor, a obiceiurilor, a cheilor de la mașină, a orei de pe ceas, a rezultatelor sportive, toate acele lucruri care ne leagă de lume, toată această minunată mediocritate care alcătuiește o viață, toate astea încetează pentru totdeauna.

Deci așa a murit Anna Gallieni, transpirând, orbită și sufocată sub potopul de dioxid de carbon cu care motoarele de la Coventry nu fuseseră niciodată zgârcite.

În seara morții nevestei sale, tata a luat cina la masă, la locul lui, ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat. În jurul lui, scaunele lui Spiridon, Jules și Anna erau goale, dar asta nu-i dăuna poftei de mâncare. Îi rămânea fiul lui, care spera, fără îndoială, că într-o zi îi va prelua moștenirea. Pentru moment, făcea studii mediocre și practica mai ales *chistera*.

Era puțin și vina mamei sale, care nu îndrăgea decât Țara Bascilor și care își târa acolo în fiecare an toată familia, cât ținea vacanța. Și privind acest fiu pe care îl considera destul de impulsiv și indolent, probabil se întreba adesea dacă, genetic, acest Diaforius ucenic nu ținea mai mult de familia Gallieni decât de Katrakilis.

Ca în fiecare seară, tata și-a luat porția de brânză de Bethmale moale, în timp ce mesteca bucata cu nivel scăzut de materie grasă, s-a întors spre mine și mi-a spus:

– Ții neapărat să păstrezi Triumph-ul?

Am coborât pe Hialeah Drive, apoi pe 95, spre sud, ca să ies pe MacArthur Causeway, în direcția plajelor.

Watson nu mă scăpa din ochi. Mă urmărea pe nisip, potrivit-și pașii după mersul meu. Am rămas așezați unul lângă altul, în fața