

Otra cara de los "harlistas"

Nada de ángeles, esto es "high class"

ANGELA SOFIA PRECIADO

Don Jerry no se parece al prototipo del motociclista de los años 50 y 60 en los Estados Unidos, aquel que hacía parte de las bandas de forajidos conocidas como Hell's Angels -Angeles del Infierno-. A él le gusta hablar de Harley Davidson, sencillamente, porque esas dos palabras son las que más han tenido que ver con él en toda su vida. En 1967 se fue a vivir a Chicago, Estados Unidos, donde inicialmente trabajó como mecánico en una fábrica de carros y turbinas para jet. En 1971 se trasladó a Milwaukee, en el Estado de Wisconsin, y desde entonces laboró en la fábrica de las legendarias motos Harley Davidson.

Don Jerry es harlista y, sin embargo, es un hombre menudito. No es alto, ni tiene el estómago protuberante. Tampoco la espalda amplia, ni exhibe tatuajes en los brazos. Apenas usa un "topo" en el lóbulo de la oreja izquierda.

Está sentado en una silla de su casa, en el comedor del patio, junto a una moto desarmada, vuelta pedacitos. "Sofía Vergara" dice en su camiseta blanca, donde aparecen algunas fotografías que hacen énfasis en las partes más interesantes del cuerpo de la modelo, apenas vestida con un bikini pequeño.

Realmente él se llama Gerardo Bohórquez, pero los otros harlistas lo conocen como Don Jerry. Dicen que él y Euclides, que vive en El Poblado, son los más veteranos de las Harley en Medellín. También hablan de "el canoso", y de los Blanco, y cuando menos se piensa, los dedos de las manos no alcanzan para contar a los harlistas, mayores y mucho más jóvenes, que viven en la ciudad.

Don Jerry no se parece al prototipo del motociclista de los años 50 y 60 en los Estados Unidos, aquel que hacía parte de las bandas de forajidos conocidas como Hell's Angels -Angeles del Infierno-. A él le gusta hablar de Harley Davidson, sencillamente, porque esas dos palabras son las que más han tenido que ver con él en toda su vida.

En 1967 Don Jerry se fue a vivir a Chicago, Estados Unidos, donde inicialmente trabajó como mecánico en una fábrica de carros y turbinas para jet. En 1971 se trasladó a Milwaukee, en el Estado de Wisconsin, y desde entonces laboró en la fábrica de motos Harley Davidson.

Allí pasó por todos los departamentos habidos y por haber: soldadura, cuadros, pintura, cortado de piezas, prototipos, perfeccionamiento de motores, ensamble. En esta última dependencia ajustó seis meses, se aburrió, y entonces volvió a Colombia.

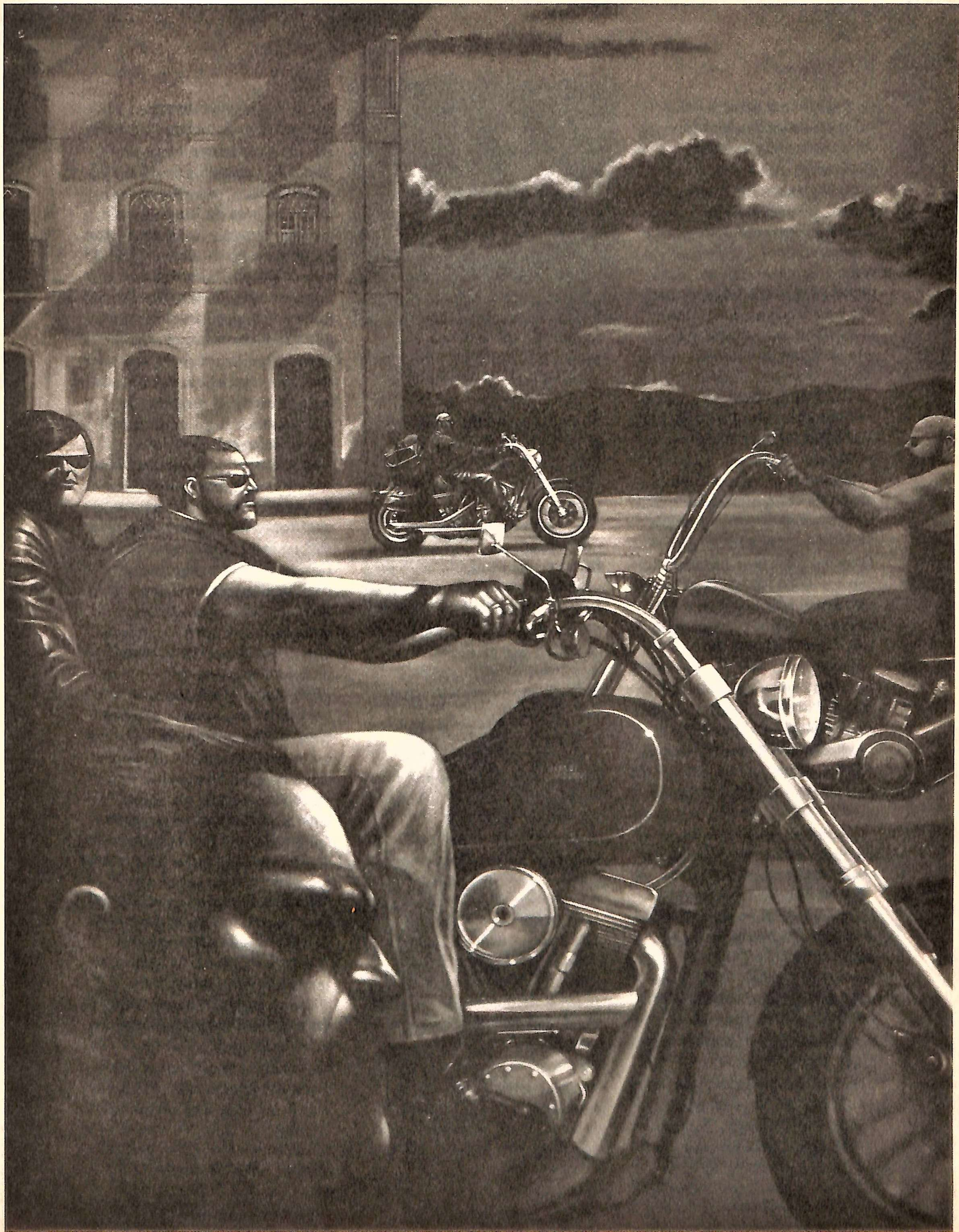
El regreso fue en el 87. Se sintió cansado, pero no por el trabajo. Al contrario, era "suave", según cuenta.

"Ellos simplemente te dicen: tómese su tiempo, pero hágalo bien".

Don Jerry se levanta de su asiento cada vez que quiere hablar y mostrar de cerca las piezas regadas en el patio. Señala cada una, dice dónde van y cómo se ajustan a ese engranaje de cosas raras. A veces habla también de cuánto cuestan y del trabajo requerido "para ponerlas bonitas otra vez".

"Vea, ese motor está así porque yo cogí y lo limpié. Todo eso lo despinto y lo mando brillar. Armar esa moto me gasta veinte días, un trabajo por el que cobro dos millones de pesos".

Es una tarea bastante minuciosa y de cuidado, como



encargarle una pintura a un artista consagrado. El estilo está en el conocimiento y en la dedicación.

"En Bogotá, en Cali, en Pereira y aquí, me prefieren a mí. Sí, hay otros talleres, pero no tienen la misma experiencia. Y no le trabajo a todo el mundo. Mejor dicho: tengo mis clientes, porque hay unos... ¿cómo le digo? muy problemáticos. A ver si me entendió... sí, gente maluca".

UNO PARA TODOS Y TODOS PARA UNO... MIENTRAS NO ESTÉ LLOVIENDO

Domingo al medio día. Un grupo de cinco motorizados está a punto de partir. Todos andan en Harley Davidson. Diego Franco espera a un lado con "el canoso" a los otros compañeros, que aún no terminan de tanquear. El lugar: la bomba de San Juan con la 70.

Hace bonito día.

Todavía llenando el tanque están "Firulais", Felipe Castaño y Ludwing, el más acuerpado.

Los motores de las Harleys se van calentando y cuando ya todo parece estar listo, comienzan a salir.

Felipe comparte el asiento con su novia. Los otros viajan con el viento a sus espaldas.

No deja de ser una pose el momento de la partida: el ruido ensordecedor, el estar en grupo, así se trate sólo de cinco personas; las gafas oscuras, la chaqueta marcada con el águila calva en uno de ellos; listos para el viaje hacia el mundo de Harley Davidson.

Salen a los pueblos. Parán en el camino cada cierto tiempo a tomarse una cerveza. La gente los ve llegar y, sobre todo las mujeres, se les acercan para pedirles "una vuelta" o para que las dejen tomarse fotos encaramadas en las Harleys.

En ocasiones buscan un hotel donde quedarse hasta el día

siguiente, o emprenden el regreso el mismo día.

Ya en la ciudad no tienen un lugar fijo.

A pesar de que el Classic Bar en la vía a Las Palmas, enseguida del "Espolón", es el único en Medellín declarado expresa y exclusivamente para harlistas, son muy pocos los motorizados que aparecen por allí en las noches. No abren de día. Hay cadenas de hierro y fotografías de modelos sosteniendo Harleys, colgando del techo. En una pantalla gigante los movimientos no guardan sincronía con la música que se escucha: "rockcito" en inglés y español, y Gloria Estefan.

Los harlistas aparecían en el Classic Bar más "al principio", hace año, año y medio, pero no volvieron. Dicen que este sitio ya tuvo su cuarto de hora. También, que la ausencia de harlistas en él se debe a que no existe un movimiento constituido como tal, empecinado en ganarse lugares específicos.

Por ahora, algunos de ellos prefieren reunirse en el Mall de Llanogrande; en La Terraza, en la Avenida Nutibara llegando a la Avenida Jardín; o en el restaurante "La negra", unas calles más abajo del Exito de Colombia. Los dueños de este último quebraron, especulan los harlistas, "por fiarnos tanto a nosotros".

La reunión no hace parte de un compromiso periódico. Todo depende de cuánto haya por hacer y de que alguien se ponga en el plan de convocarlos, vía telefónica.

Y pese a que no falta la silueta de una Harley los sábados por la mañana en la calle 10 de El Poblado, ni un fin de semana en que no se asomen por las vías que conducen al Oriente -Las Palmas, Llano Grande, El Retiro, La Ceja-, a los harlistas locales difícilmente se les ve rodar por los caminos en grupos numerosos. La excepción puede

ser la celebración de un encuentro y, entonces sí, es muy posible toparse con ellos, pero nunca en manadas de 50 ó 100.

Es más fácil "pillarlos" reunidos en los talleres de Harleys de la ciudad. El garaje doble de Diego Franco es uno de ellos. Allí se da cita un grupo de jóvenes y adultos, cerca de 50, dice Diego, que no siempre van el mismo día a la misma hora y que sólo se encuentran en torno de la marca de una motocicleta, porque, de acuerdo con sus propias afirmaciones, es lo único que tienen en común.

De todas maneras, no les falta el cuero, el jean o el color negro. Es usual encontrar en sus cinturones hebillas con el águila calva o el logotipo de Harley Davidson, botas grandes, chaquetas negras, aunque en menor medida; y en algunos, también con menor frecuencia, una cicatriz cerca de la sien, que hace pensar en caídas.

Parquean las máquinas una enseguida de la otra y quienes están adentro salen con sólo escuchar el sonido burbujeante.

Allá llegan a hablar de mecánica, mofles, exhostos, culatas, de lo depravado que es "el canoso", de no perdonarle a la novia y de cambiarles piezas a las motos porque ya están deterioradas, así se necesite una lupa para descubrir el desgaste del que tanto están hablando.

"Aquí el harlismo es más una moda que un espíritu o una cultura", define "Firulais", uno de los visitantes más frecuentes del taller de Diego Franco.

"Firulais" nunca dice su nombre y cuando se presenta, da la mano y se hace reconocer así, como "Firulais".

"Entre nosotros no es un estilo de vida, como en Estados Unidos. Allá se suben a una moto de estas por la mañana y sólo se bajan hasta por la noche.

Aquí la cogemos el fin de semana, pero apenas vemos el

agua, cuando va a llover, nos escondemos.

En Estados Unidos hacen viajes largos, salen de Canadá y llegan hasta La Florida. Aquí se usa más para ostentar: de quién es la más bonita, cuál es la más cara. Somos muy dados a las modas, al consumo, y todo lo que sea norteamericano es bien recibido.

Mientras se agacha, busca llaves, herramientas, se levanta y contesta el teléfono inalámbrico, Diego Franco trata de decir todo lo que es Harley Davidson para él y toda la gente que va a su taller.

"Hay unos muy 'picados', pero también gente buena y sencilla, profesionales, pilotos de avión. De todas maneras, los veo más creídos que rudos. Hay gente que no cabe ni en la ropa. Nadie quiere quedarse sin ponerle gallos a la moto, por eso nunca la sacan del taller, porque viven pendientes de que su moto sea la mejor".

Diego Franco ha sido muy "gomoso" toda su vida por la mecánica, los carros viejos y las motos. Ya pasó por los 35, es casado, tiene un hijo de unos 10 años, tres carros viejos y dos motos. Le gusta la idea de libertad, pero no sabe a ciencia cierta si es un harlista verdadero.

Descubrió cómo funcionan las Harleys hace años, armándolas y desarmándolas. El resto lo ha aprendido al lado de Don Jerry.

Felipe Castaño, otro de los habituales asistentes al taller de Diego Franco, ha hecho parte de varios grupos motorizados en Bogotá.

De apariencia joven, carga un celular en el bolsillo. Se considera harlista porque anda más en la moto que en el automóvil, un Peugeot convertible azul. Estudió Ingeniería Mecánica y se dedica a importar carros y motos. Tiene su Harley desde 1991.

"Me gusta sentir la moto, la libertad, la brisa, el clima. Es un placer andar en ella, rodar, disfrutar las carreteras y los



pueblitos. He hecho muchas travesías: ir a Bogotá, a la Costa, aunque aquí es muy difícil por los problemas de guerrilla y la inseguridad en las carreteras.

El grupo que inicialmente formamos en Bogotá se llamaba "Los Angeles DC". Eramos 4 ó 5 personas a las que sí nos gustaba rodar en moto. Nos poníamos una cita los miércoles en un lugar y de ahí salíamos. El cuento se fue regando, hasta llegar a salir 150 motos en una noche.

También salíamos a pantallar, porque eso sí: el que diga que no le gusta pantallar en la moto y que lo miren, es un mentiroso. Es para que la gente vea todo el trabajo que uno le ha metido a la moto.

Empezamos pues a rodar, pero comenzó a meterse gente rara y dañó el grupo. Se pensaron que eran la gran pandilla y les dio por coger los carros a patadas, entonces, tén, se disolvió todo y se formó otro grupo con gente más controlada, que amaba de verdad la carretera.

En Medellín tenemos un grupo para salir. Nos conocemos, sabemos muy bien quiénes somos, dónde estamos y qué hacemos, pero no hay nada establecido. Es más una casualidad de amigos".

Cuando habla acerca de que todos se conocen, aclara que existen otros harlistas con los cuales no tienen nada que ver y por los cuales no pueden responder.

"De lo que se trata es de seleccionar un grupo en el que no haya bandidos ni malosos".

"Firulais" comenta que, en grupo, han estado pensando en formar una asociación de harlistas en Medellín. Hasta han propuesto un nombre pero no les acaba de gustar, "Medallo riders", porque "suena a parcero, a barrio popular".

AMOR A PRIMERA VISTA

Alejandro llega esa tarde de viernes en su Harley al taller de Diego Franco. La semana pasada había pedido que le cambiaran los manubrios porque estaban soltando "como una tinta negra". Le pusieron otros exactamente iguales.

Ahora vino empecinado en que el tablero de la velocidad está "descentrado" y en que hay que hacer algo para remediarlo.

Los demás, cuatro o cinco que cayeron en sus Harleys después de las 5:00 de la tarde, se arriman a mirar la moto de Alejandro.

"¿Descentrado?"

Una situación bastante difícil de superar en un taller de mecánica. De un lado, porque salió así de la fábrica, y de otro, porque todos están de acuerdo con que el tablero de velocidad está donde debe.

"Firulais" siempre tuvo en mente llegar a ser dueño de una Harley Davidson. Comenzó con las japonesas, que son más baratas, anduvo en ellas varios años, y nunca se le vararon, pero su obsesión era manejar una Harley. Por fin hace cuatro meses compró una; la misma que desde entonces no ha salido del taller.

Mientras Elizabeth, la esposa de Diego Franco, trata de deshacer un mito afirmando que no todas las mujeres de los harlistas son rubias y de cuerpos esculturales, "Firulais" interviene y asegura que subir "una vieja fea" a una Harley, es tirarse en la moto.

"Puede ser la mejor moto del mundo, pero le pone una fea y se la tira, no luce".

Si Felipe Castaño tuviera que vender algo en su vida, la moto sería lo último de lo que se desharía.

"La novia puede cuidarse sola, pero a la moto hay que cuidarla. ¿Qué es mejor que una moto? Dos motos".

Y agrega:

"Lo que me gusta de la Harley es la potencia, el peso, el sonido. Es un ruido muy particular, es el único ruido del mundo que está patentado".

Podrían utilizar silenciadores, pero ellos lo prefieren así, porque les sirve para anunciar que se aproximan y de esa manera, la gente se prepara para envidiar la moto que está por aparecer.

Asunto de familia

Ya hacia el sur de la ciudad, en Envigado, queda "Motos Blancos", un taller de reparación y exhibición.

Uno de sus creadores, Alfonso Blanco, lleva 20 años volteando por el mundo en una moto. O mejor, en muchas motos. Las ha tenido japonesas, americanas y europeas; desde aquellas utilizadas en competencias, hasta las que sólo sirven para pasear por la ciudad y "tenerlas de bonitas".

Sus hermanos, Héctor y Edgar, son bastante conocidos en el ambiente harlista local.

Alfonso también luce como una persona común y corriente. Sólo que, a diferencia del grueso de la gente, él vibra y se emociona seguido con el asunto de las motocicletas.

"Lo de las motos no era una debilidad familiar, era mía, y yo se la creé a mi familia", relata este santandereano criado en Medellín, donde se quedó a vivir para siempre.

"La primera moto la conseguí a cambio de un jeep Willys que me había regalado mi papá a los 14 años. La ví en una venta de motos y carros, y le dije a un amigo que iba conmigo: imirá esa moto! iyo quiero esa moto!

Entonces llegaba a mi casa caminando y cuando mi mamá me preguntaba por el carro, yo le decía que lo tenía malo en el taller. Un día me inscribí en un evento... 'Trepadores a Santa Elena', decía el cartel; eso fue en el 76; corrí, y gané. Salí en el periódico, en la radio, y ahí fue cuando mi mamá se dio cuenta... Pero desde ese día, ella siempre me apoyó.

Hace como 15 años le compré una Harley a un viejito en Bogotá. Me fui con mi hermano y un tío que tenía un pick-up. La vimos tan bonita que quisimos prenderla, pero le faltaban un mundo de cosas. De todas maneras nos vinimos andando desde allá así, sin mofles, hasta Villeta. El tanque de la gasolina botaba mucho, entonces subimos la moto al carro y seguimos. Pero en Puerto Triunfo no nos aguantamos las ganas, la ajustamos y continuamos el viaje hasta aquí manejándola. Esa fue una de mis primeras Harleys".

Hoy Alfonso Blanco dice que dejó a "Motos Blancos" en manos de Héctor y Edgar. Anda dedicado a la restauración de motos viejas, y en una campaña para enseñarle a los muchachos el verdadero sentido de manejar una moto. "Es que las motos dan muy duro".

Tiene motos regadas por toda la casa. Ha pensado en hacer un museo pero lo detienen "todos los problemas que le ponen aquí a la gente para hacer ese tipo de cosas. Lo enredan a uno".

Sin tantos "gallos" ni colorines, una de las motos de Don Jerry reposa en el garaje de su casa, al lado de un campero. No tiene necesidad de prender la luz. Los destellos cromados de su Harley son suficientes para llenar todo el espacio, como estar viendo una enorme orquesta de metales en un salón inundado de lámparas.

Es la clásica Harley Davidson de silla negra. En el tanque, la marca: simplemente, Harley

Davidson. No tiene ni una veta amarilla, mucho menos manchas de aceite o parches negros. Luce impecable.

Don Jerry se delata. Se siente bastante orgulloso de ella.

"He sido harlista toda mi vida. Eso, prácticamente, es como cuando uno se enamora de una mujer.

Uno a veces no cambia la moto por nadie. En ocasiones, la quiere más que a la mujer. Uno no consciente nada con un aparato de estos. Es algo que lleva dentro, como cuando quiere algo bastante.

Es lo que siento por ella. Solamente la cambiaría por otra mejor, siempre y cuando sea de la misma marca, aunque muchas veces uno no hace eso porque ya conoce la que tiene. Sólo sé que decir Harley Davidson... le llena a uno "la pechuga" ahí mismo.

Un harlista verdadero es al que se le daña la moto y esa noche no duerme, sufre con los problemas de la moto, si se vara, ahí se queda con ella. No la deja, no la descuida. El harlista muere por su moto. Ella es un pedazo del cuerpo, del alma".

EN DOS RUEDAS POR LAS CARRETERAS DEL MUNDO

Don Jerry dice no estar interesado en enseñarle a nadie todo cuanto sabe sobre las Harley Davidson: "tendría que ser una persona muy allegada a mí, uno de mis nietos.

En Harley Davidson, Estados Unidos, todos son como una familia, pero de verdad. No como aquí que dicen eso en todas las empresas. Si usted necesita hablar con el presidente y ve la puerta abierta, puede entrar y lo atiende ahí mismo. Incluso hubo un tiempo en que la empresa nos capacitó. Después de estar viejos nos dio un training - entrenamiento-, de una hora diaria, y lo tuvimos que hacer todos: desde el barrendero hasta el ingeniero de más alto rango.

Todo eso fue en los 70, cuando las motos estaban saliendo muy malas, cuando los Harley y los Davidson vendieron la mitad de la fábrica a la AMF

-American Machine & Foundry-, una compañía que compró con la intención de entrar a competir en producción con los japoneses".

Harley Davidson Motor Company nació en 1903 en un garaje propiedad de los padres de los hermanos Davidson, que eran tres. Ellos se asociaron con un amigo de apellido Harley y juntos constituyeron la compañía que desde entonces ha llevado su nombre.

En 1904 sólo habían fabricado dos motos, y 6 años después, en 1910, la producción anual llegó a ser de 3.168 unidades.

Desde sus comienzos, la Harley Davidson se caracterizó por el diseño de su motor compuesto de dos cilindros gemelos en forma de V -se le conoce como V-Twin-. El primer motor de ese estilo salió a la luz pública en 1907.

Durante la Segunda Guerra Mundial el gobierno de los Estados Unidos les ayudó a construir un edificio donde pudieran incrementar la producción. A las motos les acondicionaron sillas laterales para llevar pasajeros, y ametralladoras... para matar. El arma ideal, porque se desplazaba fácilmente en cualquier terreno, por agreste que fuera.

Luego les llegó el momento de enfrentar la competencia con las marcas y los récords de la alta tecnología del Japón.

A pesar de que seguían vendiendo motos, era difícil continuar a la cabeza, dados sus bajos niveles de producción así que, contando con los recursos de la AMF, vieron que era posible multiplicar la producción 3 ó 4 veces, pero tanto afán hizo que las motos mermaran en calidad.

En 1971 habían alcanzado las 28.850 unidades y en 1972 la cifra llegó a ser de 37.620. Ya para el trienio del 73 al 75, se llegó a un nivel promedio de 75.000 motos por año, número que descendió considerablemente en 1977, a 45.608.

AMF invertía más y más en la fábrica, pero igual, las motos eran cada vez más malas. Como vio que el negocio no era rentable, AMF puso en venta su parte a una empresa japonesa.

De esa forma, las Harleys, que en cientos de vías y carreteras reafirmaban el espíritu americano, estaban a punto de pasar a la historia.

Los directivos de Harley Davidson se unieron para recuperar esa parte que no sólo ellos, sino los Estados Unidos, iban a perder, y consiguieron el dinero para comprarla.

Sin embargo, para que los consumidores volvieran a creer en la marca era preciso salir al mercado con nuevo motor y nuevo diseño. Al motor lo llamaron "Evolution", y le metieron la publicidad del caso en los grandes medios de comunicación.



"Ya por esa época los que empezaron a comprar se dieron cuenta de que la moto sí servía. Duramos dos años y medio haciendo ese motor, probándolo, trabajando 24 horas al día, 7 días a la semana. Y justo a tiempo, salió en el momento en que los trabajadores salvaron la empresa.

No creían mucho en él, pero todo empezó para arriba y al año exacto de haber construido el 'Evolution', ellos pudieron pagar sus deudas".

DURACIÓN, MEJOR QUE VELOCIDAD

A pesar de sus altos costos y de la producción más cuidadosa y menos masiva, no se puede comparar una Harley Davidson con un reloj suizo. Sus dueños las definen como "toscas sin ser ordinarias, motos bonitas y sin mucha perfección", y afirman que una moto japonesa es mucho mejor, porque son más finas en cuanto a todo... excepto en duración.

¿Velocidad? Dicen que no tiene nada que ver con las Harleys, pues éstas son hechas para disfrutar del paisaje, mientras que una moto japonesa sí sirve para salir volado.

Don Jerry piensa diferente.

"Sí, las Harleys son lentas, no son motos de velocidad, pero eso depende del modelo. La fábrica también hace motos de carreras, de 250 millas por hora. Son muy diferentes de las que se usan para andar por la calle. Estas que nosotros usamos son motos de fuerza, de largo tiro, puede andar 400 millas sin parar. Claro que nadie se aguanta eso.

La duración es lo más importante en las Harleys. En la fábrica, los motores se apagaban cada 25 horas para cambiarles el aceite. Los podían dejar prendidos 4 ó 5 días y no les pasaba nada, ya que ellos mismos se estabilizaban, al igual que lo hacen las motos japonesas.

La Harley no es la mejor, pero sí la preferida en todo el mundo. Por ahí desde el 80 comenzó a ser más costosa. Ahora la más barata es la 883 y vale 7 mil dólares. La más cara cuesta 22 mil dólares, tiene radio y accesorios de lujo que pueden

hacer subir su precio a 30 mil dólares.

Quien tenga una Harley tiene un cheque al portador. Si la pone en venta, eso lo hace en tres días. Mucha gente viene aquí a comprarme la mía y me dice: póngale todos los ceros que quiera, pero no la vendo porque le he metido mucha plata".

Alfonso Blanco cuenta su propia versión acerca de los costos: "No hay necesidad de hacer tanto escándalo. El valor es el que le ponen las personas. Dicen que pueden llegar a valer 40 millones, pero ¿acaso le van a meter diamantes?".

Felipe Castaño opina que para el verdadero harlismo lo que se necesita no es tanto una moto sino seguridad, "porque aquí para hacer cualquier cosa, tienes que contar primero con la guerrilla, con los bandidos, con todo el mundo. Además, el espíritu aventurero es reprimido totalmente y mal visto. Si te vas de aventura, creen que sos un pillo. También hace falta que las motos sean más baratas. Estas son muy caras.

El problema de las motos es que tienen mala fama y están asociadas a las épocas violentas de Medellín. Claro que

imagínate un sicario en una Harley Davidson! La policía no nos mira ni nos requisa. Bueno, sí, a veces, pero no es lo común.

Allá, en Estados Unidos, las motos están relacionadas, históricamente, con gente de mala calaña: alcohólicos, borrachos, tatuados, vulgares, malolientes. En Colombia muchos compran la Harley sólo por ser americana. Aquí el harlismo es para el que tenga con qué comprarla y mantenerla. Sí, los hay que son traquetos, pero la gran mayoría es gente de bien".

Luego retoma el caso de los Estados Unidos. El país del norte es cita obligada entre ellos.

"Allá casi todas las estrellas de cine tienen su Harley. Por decir

algo, Arnold Schwarzenegger tiene varias sólo para guardarlas en el garaje, al lado del Porsche, allá tener una Harley es muy high class".

En otras palabras: en Medellín, muchos las usan al estilo de Schwarzenegger.

Alfonso Blanco coincide con Felipe Castaño en la idea de mejorar la imagen de los motociclistas.

"Necesitamos cambiarla porque estamos en un país lleno de violencia. A nosotros nos ven mal sólo porque hay una idea de que aquí todo es violento, y terminan encontrando violencia donde no hay.

No me gustan los grupos, porque uno no puede tener control de lo que hacen sus compañeros en un país como éste, donde además lo investigan a uno por cada cosa. Imagínese yo de jefe de un grupo para responder por lo que hacen todos".

Con todo y los malos recuerdos que dejaron las motos entre la gente de Medellín, cuando pasan los harlistas se nota una extraña energía. Ellos sienten que la gente los quiere y admira sus motos.

HISTORIAS DE ÁNGELES

"Las bandas de motorizados sólo existen en las películas", dice Don Jerry.

De acuerdo con él, la leyenda de los Angeles del Infierno en los Estados Unidos es una fantasía inventada por Hollywood.

A pesar de que se le citen testimonios de libros y documentales producidos acerca del asunto, él insiste en que todo eso acerca de que eran bandidos, es mentira.

"No fue tanta la maldad. Eran gente muy unida. Andaban en línea de dos, fila india. Donde paraba el primero, paraban los demás y no se metían con nadie. Viví allá 21 años, trabajé 17 en la fábrica y anduve en grupos con

ellos, de 20, de 30, de 40. Éramos muy normales, como aquí.

Los viernes salíamos de la fábrica y nos íbamos a un bar a tomar unas cervezas, o de weekend -fin de semana-. Subíamos 300 millas al norte. Los que tenían hijos y esposas, los llevaban. Había gente que no tenía a nadie y entonces los acompañaba el perro, una lora, lo que fuera. De trago, muy poco. Está bien, de pronto cuando estábamos en el área de camping la gente se emborrachaba, pero no hacía locuras. Bailaban y hacían ruido, muy duro. Lo de las películas es otra cosa.

En una de esas películas Marlon Brando anda en una Triunfo, una Pájaro de Trueno. No era ni Harley, era una moto inglesa. Después de que la pasaron surgieron todas las bandas. Fue el cine el que produjo todo aquello, no al revés. La fiebre vino después de la película".

El filme de Marlon Brando al que Don Jerry hace referencia es "El salvaje"

-The wild one-, del director Stanley Kramer, estrenado en 1953.

El protagonista es, efectivamente, Marlon Brando. La cinta está basada en un incidente ocurrido en Hollister, California, en 1947, cuando una banda de 200 motoristas, que no eran -todavía- Angeles del Infierno, se tomó la pequeña población para hacer fechorías.

Los Angeles del Infierno nacieron a finales de los años 40 en California, Estados Unidos, cuando muchos de los infantes de marina que habían ido a la Segunda Guerra Mundial regresaron y quisieron buscar opciones de vida diferentes de la universidad y el matrimonio.

El periodista norteamericano Hunter S. Thompson dice en su libro "Los Angeles del Infierno, una extraña y terrible saga", que lo que esos muchachos

perseguían era un poco de tranquilidad y tiempo para aclarar las cosas: "Querían más acción y uno de los medios de buscarla era una buena moto".

Si tenemos en cuenta las palabras de Thompson, Don Jerry tiene razón, así sea sólo en parte.

Dice Thompson:

"Sobre ese medio, inevitablemente, influyó la película, porque ella dio a los forajidos una imagen perdurable y romántica de sí mismos, una imagen que muy pocos habían sido capaces de ver en el espejo".

¿Que hicieron diabluras? Las hicieron. Siempre se destacaron por protagonizar actos violentos y encabezar titulares de prensa con sus gestos vandálicos, violaciones, asaltos, y declaraciones que "retaban la decencia y las sanas costumbres".

"La gente tendrá que aprender, sencillamente, a quitarse de en medio. Machacaremos a todo el que se interponga en nuestro camino", decía un Angel del Infierno a un policía en 1967.

En el concierto de los Rolling Stones realizado en 1968, en la localidad de Altmont, Estados Unidos, la banda de rock contrató como escoltas y guardias de seguridad, a un grupo de Angeles del Infierno, en vista de que el evento era gratuito, multitudinario, y a campo abierto.

Hubo tantos incidentes, que Mick Jagger tenía que parar de cantar a cada rato para pedir a todos un poco de calma. Luego se enteró de que en medio de tantas trifulcas y polvorines, uno de sus escoltas había asesinado a golpes a un asistente el cual, por cierto, era negro.

Palo en mano, los Angeles del Infierno se mostraron más rudos y faltos de piedad que la imagen ofrecida usualmente por la policía en este tipo de eventos.

PARA QUÉ ESPEJO CUANDO SE TIENE UNA HARLEY

Los tanques de gasolina parecen hervir de tanta llamarada. Sólo que sí, bueno, las llamas están apenas pintadas. Un trabajo de aerógrafo bastante bien "jalado".

Dos motos más allá, un perro furioso destroza un hueso y es posible que en cualquier momento acabe de perder el control, salte del tanque donde lo dibujaron y muerda a alguien. Casi se escuchan sus gruñidos.

Por la 10, el cromado de las motos se ve opacado por la imagen de un indio pielroja con un penacho repleto de plumas de colores, estampado allí, de medio lado, sobre un fondo violeta.

A la Harley se le pueden poner todos los adornos que el dueño desee, ya sea porque los venden, o porque se le quiera imprimir un poco de "personalidad" a la máquina.

Transmitirle la forma de ser del dueño a la moto, "ponerle gallos", a eso se le llama "customizar", una actividad que, prácticamente, sólo puede hacer un harlista, pues las otras motocicletas no han creado el clima propicio para que exista una relación tan visceral entre la moto y su dueño. Lo que aquí se ama es la máquina, y es lo que ellos tratan de expresar.

En su afán de transmitir sus propios rasgos a una Harley Davidson, Alfonso Blanco pintó una vez su cara en el tanque. Era él, con una pañoleta amarrada en la cabeza, y atrás, haciendo el decorado, unas palmeras y un velero.

"Todo el mundo gozó mucho con esa moto", dice Alfonso ahora y se ríe. Todavía está gozando.

Y aunque otros prefieren dejarle como único adorno la marca, es casi imposible encontrarse dos Harleys exactamente iguales.

Cuenta Felipe Castaño que durante el tiempo que vivió en Bogotá, conoció a quien él considera "la persona más harlista del país". No recuerda el nombre, pero asegura que es famoso en todos los círculos motorizados de Colombia.

"Imagínate que tiene una 125, arreglada, disfrazada como una Harley. El sueño de él es comprarse una. Tiene tatuajes hasta en la nariz. Vive de la moto y para la moto. La moto es negra mate con cachos. Uno la ve y dice: el dueño de esto debe ser así y así, y preciso, es igualito. Es una moto cagada, que no camina nada, y cuando sale a la carretera, se va pidiendo. Conoce mucha gente y la gente le ayuda. Uno se imagina, cuando lo ve, que es vicioso, pero es el tipo más sano del mundo. Le encanta ese ambiente: es un harlista, pero no tiene Harley".

Las Harleys llevan muchos años en el mercado y en Colombia, donde se introdujeron como tantas otras máquinas que se importaron hace años, por eso no se puede hablar de una moda repentina. Lo cierto es que existe un interés reciente por el mundo que rodea la marca.

En los supermercados y cadenas de almacenes, ahora es bastante normal encontrar lapiceros y estilógrafos Harley Davidson a precios que oscilan entre los 23 y los 80 mil pesos.

También hay un almacén especializado en la marca, en la llamada Zona Rosa de El Poblado. Allí, una camiseta puede costar entre 30 y 50 mil pesos; una calcomanía, la más sencilla, 7 mil, y adicionalmente se venden encendedores, pulseras, gorras, botas, chaquetas, y el atuendo necesario para ser harlista de pies a cabeza, si de lo que se trata es de vestirse de esa manera para sentirse de esa manera.

Un manejo comercial que Diego Franco explica con sus propias palabras:

"Cuando la compañía se quebró en Estados Unidos comenzaron a meterle publicidad y venta de accesorios, y claro que todo eso ha representado dividendos.

Además, porque lo que ellos querían era rescatar la marca de la moto americana y crear un nacionalismo alrededor de ella".

En las librerías se consiguen catálogos, libros y revistas donde se exponen los últimos modelos, los decorados más recientemente craneados, y las fotografías de las "chicas" en bikini, medio sentadas en la moto. Hasta los sitios donde ponen tatuajes incluyen en sus catálogos de diseños el águila calva y el logotipo de Harley Davidson.

Lo de usar tatuajes no es muy significativo entre los harlistas locales. Así lo ve Alfonso Blanco, mientras se descubre los brazos para demostrar que no tiene ninguno.

"En Medellín debe haber unos 300 harlistas. De esos, sólo un 10 por ciento usará tatuajes, y tal vez un porcentaje un poco más alto escuchará rock. Lo que sucede es que la gente maneja muchos mitos".

Don Jerry justifica la aparente fiebre harlista diciendo que lo único que hace todo el mundo es usar los apellidos.

"Harley era el que tenía la plata y los Davidson los que querían ponerle motor a una bicicleta. Todo lo que diga Harley Davidson cuesta dinero y el mundo entero quiere tenerlo sólo porque lleva esos dos nombres. Ahí no hay más nada. Esa marca tiene loco al mundo. Donde quiera que vaya, la gente lo dice con entusiasmo y amor. Es muy acogedor. ¿Por qué? No se puede contestar".

Eso sí, defiende a ciegas lo de la pinta: "la chaqueta de cuero, las botas, se usaban en Estados Unidos y se usan aquí para protegerse del frío, de las caídas, no tanto para aparentar maldad o rudeza".

Quizás el territorio menos absorbido por la moda Harley sea el de la música, al menos en Medellín.

Se les ha querido relacionar con heavy metal y otras corrientes con tendencia rockera, pero muchos de nuestros harlistas prefieren otros ritmos.

"A los encuentros siempre llevan música pesada. Ellos creen que a todos nos gusta el rock, pero a mí eso no me gusta para nada", dice Diego Franco.

Felipe Castaño también está en contravía de esa especie de imposición musical por parte de los organizadores de eventos para harlistas. Opina que más que promover las motocicletas y el verdadero espíritu de libertad inherente a la moto, lo único que muestran es la ropa y la música que a los organizadores les parece: "eso se llena de gente de todo tipo menos de motociclistas, y termina uno sintiéndose utilizado".

Alfonso Blanco, quien además es uno de los principales promotores de encuentros harlistas en Colombia, se ha rehusado a participar en la organización de algunos eventos. De acuerdo con él, los están poniendo como una pantalla para montar un concierto:

"Tendría más sentido que 100 motociclistas hicieran un viaje de 100 kilómetros, que ir a un concierto de esos".

HORA DE JUNTAR PIEZAS

Don Jerry da la idea del eterno joven. Por su vida no han pasado los años, sino las motos. Ha tenido varias. La que más recuerda es aquella que vendió en Estados Unidos, cuando decidió regresar.

"Hace dos años fui a visitar al que me la compró. Le pregunté por ella y me respondió que si no tendría otra igualita, porque con esa no había tenido ningún problema. Lo único que le había hecho desde cuando se la vendí,

fue mandarle a pintar el motor. Me dijo: 'Le he dado pata por donde quiera y está buenecita. Si tiene otra igual, se la compro...'

Era modelo 68. Se la compré mala a un prieto que la tenía tirada en un garaje porque no le servía, un negro americano que trabajaba en la misma fábrica conmigo. Una vez que fui a la casa de él, vi la moto y le pregunté si la vendía. Me contó que tenía malo el motor y que el arreglo costaba mucha plata. También dijo que valía 800 dólares. Le dí 700, la arreglé, y cuando la vendí, lo hice por 5 mil dólares".

Don Jerry asegura no sentir nostalgia ni necesitar el recuerdo de viejos tiempos, porque viaja seguido a la fábrica. La última vez, hace año y medio, le propusieron quedarse, pero él no quiso.

"Me va mejor aquí".

Le avisan que una persona vino a buscarlo. Es el dueño de la moto que está regada por todo el patio.

Se saludan. El que acaba de entrar trae más pedacitos para alimentar el rompecabezas en que transitoriamente se ha convertido su moto. Don Jerry reinicia su labor, no sin antes hacer un comentario que cierra el capítulo sobre los Angeles del Infierno.

"Las películas son muy exageradas, puros montajes. Uno ve que los motociclistas van a mil y mentiras, apenas corren a 10 millas por hora. Es que el que llevan encima de la moto vale mucha plata". ♣

ANGELA SOFIA PRECIADO ha sido periodista de la sección cultural del periódico EL MUNDO. En la actualidad trabaja en el Departamento de Comunicaciones de COMFAMA y es estudiante de la Especialización en Periodismo Investigativo de la Universidad de Antioquia.