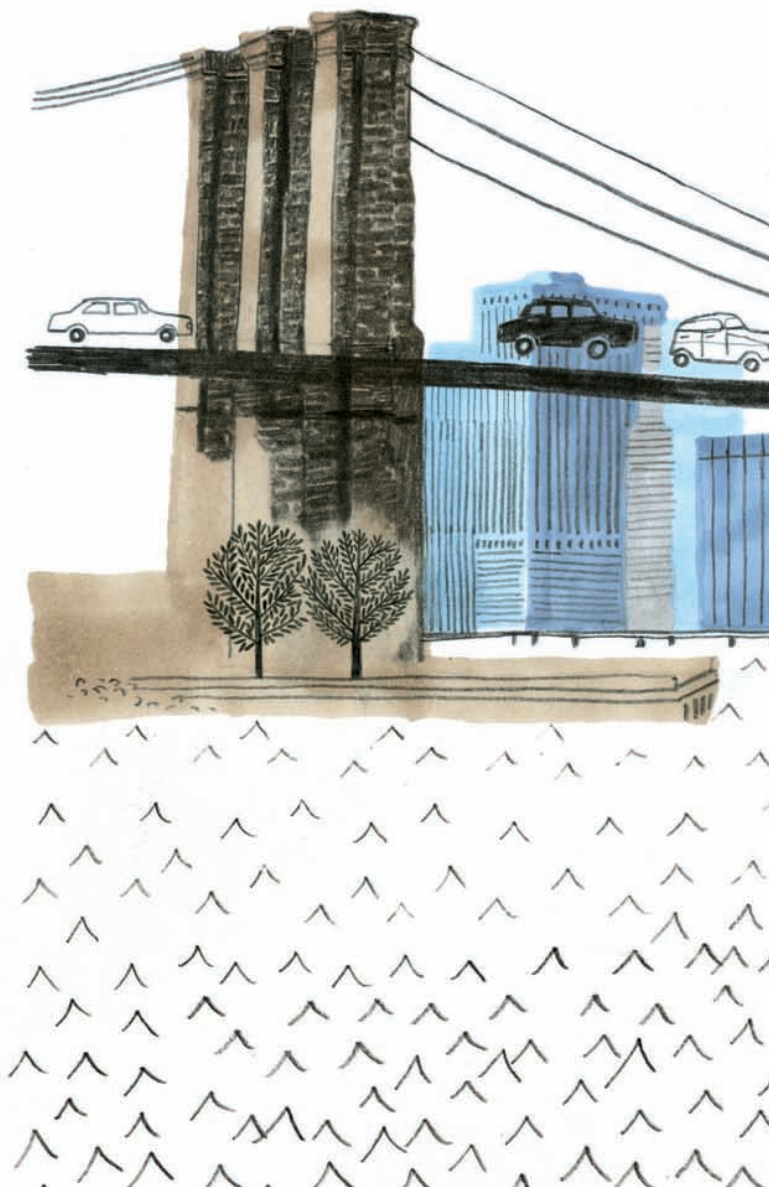


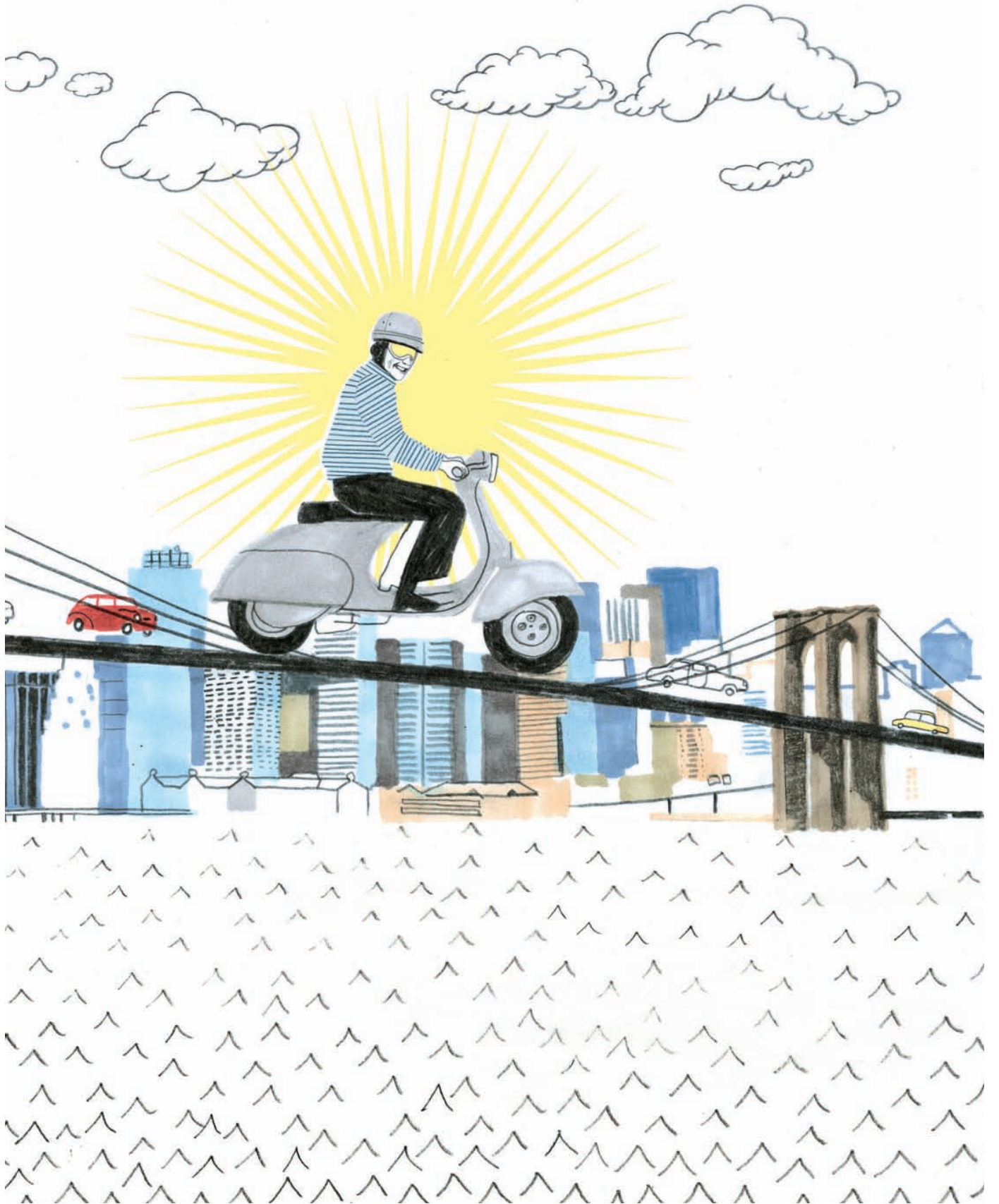
# UNA VESPA EN NUEVA YORK

Por **Hernán Iglesias Illa**

*desde Nueva York*

Podríamos pedirle un sinfín de temas actuales y candentes a Iglesias Illa. Primero porque vive en la capital mundial de las finanzas, segundo porque es nuestro corresponsal estrella en Estados Unidos, y tercero porque sabe muchísimo de casi todo. Pero desde que lo vimos el otro día en una foto en su twitter, subido a una motito de la marca Vespa, nos encaprichamos con eso. “¿Que hable sobre mi moto? ¿No quieren algo sobre la reelección de Obama y el avance republicano?”, nos preguntó por mail. “No, Iglesias: solamente nos interesa tu Vespa.”





## UNA VESPA EN NUEVA YORK

**E**n un momento de *Caro Diario*, Nanni Moretti se baja de su Vespa negra en una calle acomodada de Roma y estira el cuello hacia arriba. Su voz en off, tristonera y levemente irónica, explica: “Cuando estoy en la Vespa, me gusta mirar los áticos y las buhardillas donde me gustaría vivir e imaginar cuánto cuestan o cómo podría reformarlos”. Un día, uno de esos áticos está en venta. Moretti entra a preguntar el precio, o imagina que entra a preguntar el precio (no queda claro), y se sorprende por la respuesta: “¿Diez millones de liras por metro cuadrado?”. Otra vez arriba de la moto, dando vueltas en el verano de Roma, la voz narradora de Moretti explica: “El dueño del departamento ha dicho que no es mucho, porque Dándolo es una calle histórica y Garibaldi hizo la resistencia ahí mismo”.

A mí me pasa algo parecido en las calles de Nueva York, donde vivo desde hace casi ocho años y donde me muevo en una Vespa plateada desde hace casi seis. En los semáforos, sin nada que hacer más que esperar el cambio de la luz, me gusta espiar en hogares ajenos e imaginarme viviendo en ellos, con esas familias o con la mía, y preguntarme si tendría suficiente para pagar el alquiler, o si habrá un buen escritorio donde encerrarme a escribir, o si me molestaría el ruido del camión de basura que gruñe y bufa a mi lado. Antes de que pueda responderme, el semáforo se ha puesto en verde y he zumbado hacia el infinito, hacia nuevos semáforos y nuevas preguntas.

Como a Moretti, a mí también me gusta tener mi propia voz en off. Mientras viajo por las calles de Brooklyn, donde vivo, o de Manhattan, adonde voy dos o tres veces por semana, me relato a mí mismo lo que veo o lo que pienso, como el narrador de un documental sobre animales o el comentarista en vivo de un partido de fútbol. Normalmente no tengo nada demasiado interesante para decirme: me gusta sorprenderme cuando hago cincuenta o sesenta cuerdas sin parar en un semáforo, bajando o subiendo por las avenidas longitudinales de Manhattan; o detectar cambios mínimos en el paisaje de los avisos publicitarios y las fachadas de los restaurantes; o ver un edificio del que conozco la historia, como el de Amsterdam y la 71, en el Upper West Side, y volver a contármela, como si estuviera escribiendo algo al respecto o tuviera a algún amigo de visita sentado atrás.

Pero en la moto estoy casi siempre solo, y estoy casi siempre solo cuando cruzo el Brooklyn Bridge y vuelvo a maravillarme de lo hermoso



que es y de lo cinematográfica y dramática que es la llegada a Manhattan desde el este. Si un día estoy triste o atascado, o extraño a mis amigos y mi familia en Argentina, un viaje en la Vespa a través del puente de Brooklyn alcanza para reconciliarme con Nueva York y con la idea de vivir acá. En esos momentos de fascinación pienso que debería vagabundear más por la ciudad, agarrar la moto y, como Nanni Moretti en Roma, convertirme en un *moto-flâneur* de Nueva York, recorrerla sin rumbo y con menos apuro del que tengo normalmente.

Una de las cosas que siempre me gustó de tener una Vespa es que retrata bastante bien quién soy. Nunca me sentí representado por las motos grandes o de cross, que encandilaban a mis amigos de la adolescencia: nunca supe qué era una “chopera” —en algún momento lo supe, pero me lo olvidé— o por qué una Kawasaki debería ser mejor o peor (supongo que peor) que una Harley-Davidson. Cuando veo a cuarentones o cincuentones agazapados sobre motos gigantes, y una rubia de piernas largas enroscadas alrededor de sus muslos, no siento ningún tipo de conexión o admiración. Esa masculinidad de fierro y culo, confiada y extrovertida, de cuero y heavy metal, no me representa para nada ni me genera ninguna envidia. Es difícil

admitir esto sin sonar un poco patético, pero yo siempre me sentí mejor representado, aun antes de subirme a una de ellas, por la sexualidad indefinida e inofensiva de la Vespa, que tiene caderas de mujer y en la que uno viaja sentado derecho y alerta, como un niño o un insecto, sin la pose sensual y casi horizontal de las motos de ruta. La Vespa es, para usar un término que estuvo de moda hace unos años y luego desapareció, una moto para metrosexuales: pibes que se bañan todos los días, escuchan Belle & Sebastian y tienen novias con pelo corto y tetas chicas. Sin entrar en el espinoso tema de las tetas de mi mujer, quiero señalar un paralelismo basado en la observación pero probado científicamente: parece haber una correlación entre el tamaño de las ruedas de una moto y el de los pechos de las mujeres subidas a ellas. A neumáticos mayores, neumáticos pechos mayores.



Comparamos la moto en abril de 2006, en el concesionario de Piaggio Vespa en el Soho. Fuimos un sábado al mediodía a averiguar cuánto costaban y el precio nos pareció alto para nuestro presupuesto, pero el vendedor, un gordito con pelo a lo mohicano y tatuajes en los brazos, nos dijo que también, excepcionalmente, vendían motos usadas. “Si quieren, anótense en la lista”, dijo, irritándome un poco. Una de las incomodidades menores de vivir en Nueva York es que uno se pasa la mitad de su vida en listas de espera o haciendo colas o reservando mesas o comprando hoy entradas para recitales dentro de cuatro meses. Con el tiempo, bufando una protesta, uno aprende a resignarse.

El morochito de los tatuajes nos había advertido que la lista de espera era larguísima, pero dos horas más tarde, mientras paseábamos por el Soho —era uno de los primeros días benignos post-invierno, y la calle estaba llena de gente—, sonó el celular de mi mujer y nos dijeron que estábamos primeros en la lista para una Vespa de 150cc con un año de uso. Primeros en la lista: como si estuviéramos adoptando un hijo. “Tienen cuarenta minutos para pensarlo”, dijo el pibe. Mientras caminábamos de vuelta hacia el concesionario, que estaba (y todavía está) en Crosby Street, una calle de adoquines pintorescamente postindustrial, me sentí algo incómodo, como si el plan de comprar una moto italiana en el Soho fuera un cliché cultural demasiado alevoso para mí. ¿Qué hacía yo

en el Soho, si no tenía nada que ver con su mercadería, casi siempre demasiado cara y estrafalaria para mis gustos, más humildes y más conservadores? Tenía ganas de tener una Vespa, pero me habría gustado comprarla en algún lugar más barrial, quizás en Brooklyn, quizás en un bolichito atendido por un viejo bonachón envuelto en un delantal manchado de grasa.

El viaje hasta casa, aquel día, fue difícil. Si ya venía con algo de remordimiento, por la cantidad de plata gastada y la sensación de no haber investigado lo suficiente como para conseguir un precio mejor, el cruce del Manhattan Bridge casi me hizo dejar la moto ahí mismo, en la mitad del East River, y salir corriendo para mi casa o para Manhattan, lo que quedara más cerca. Arriba de aquel puente, que es más ventoso, más alto y en general más desagradable que el Brooklyn Bridge, me sentí sumamente inseguro: sentí que la moto bailoteaba sin control entre mis manos y mis muslos y que se deslizaba sobre el asfalto más como si tuviera patines que ruedas. Llegué al otro lado despacio, con camiones tocándome bocina y el corazón ahuecándome las costillas. Diez cuadras después, hundido y humillado en el sofá de casa, me convencí de que había tomado la peor decisión del mundo. “Bueno, la podés usar solamente en Brooklyn”, me aconsejé. “Nada de cruzar los puentes.” Cuando mi mujer, que había vuelto a casa en subte, me preguntó cómo me había ido, le mentí: fingí tranquilidad y euforia, pero no sé si me creyó.

La compra de la Vespa, a pesar de estas primeras dudas, fue un éxito sensacional. Desde un punto de vista pragmático, me permitió ir y venir entre Manhattan y Brooklyn mucho más rápido que en tren o en taxi y muchísimo más rápido que en auto, si hubiera tenido un auto. También fue un éxito social. Estaba orgulloso de tener una Vespa: durante mucho tiempo, mi foto de perfil en Facebook fue una foto que me saqué arriba de la moto, con el casco puesto, mirando directo a la cámara de mi teléfono. Cuando la gente nos veía a mí y a mi mujer arriba del vehículo, nos decía que parecíamos sacados de una postal parisina o romana. “Te falta nada más que la baguette”, me acuerdo que me dijo un amigo en aquellos primeros meses. Y a nosotros, obviamente, nos gustaba que la gente nos dijera cosas lindas. Es difícil resistir el placer de los piropos sociales. En todos estos años, cada vez que tuve que mencionar a la Vespa en una conversación (o cuando la introduje forzada-

## UNA VESPA EN NUEVA YORK

mente, solo porque tuve la necesidad infantil de decir algo llamativo sobre mi vida), me ha aliviado comprobar que la motito mantenía su atractivo. Los ojos de mis interlocutores se abrían y masculaban, casi siempre con la mejor intención: “Oh, a Vespa, that’s so cool!”. Muchas gracias, respondía yo, tratando de esconder la vergüenza de sentirme halagado por un comentario así.



A veces, cuando estoy arriba de la moto, me descubro a mí mismo poniéndome de muy mal humor. Llega un momento, que no puedo explicar, en el que me pongo a insultar mentalmente a los peatones que cruzan mal la calle, a los taxis que no me ven y a los paquidérmicos camioncitos de 1800-ACCESS-A-RIDE, que se quedan quietos en el medio de la avenida o arrancan despacio (o no arrancan) cuando el semáforo se pone en verde. Mi cerebro empieza entonces a dictarme largas invectivas contra todo el mundo, en las cuales me declaro víctima y ser superior condenado a vivir en un planeta de seres inferiores. Todo esto es casi siempre inofensivo, porque no contamina mi vida preVespa y posVespa, pero hubo cuatro o cinco ocasiones en que mi mujer me ha preguntado qué me pasaba, por qué carajo estaba de tan mal humor si hacía cinco minutos estaba fenómeno, y yo no he encontrado una buena excusa o el coraje para admitir la indefendible banalidad de mi bronca.

¿Por qué me pongo así? Se me ocurren dos respuestas posibles. La primera es que al agua de mi cerebro en general le cuesta bastante poco entrar en ebullición. La segunda, más interesante para los propósitos de este ensayo, es que andar en moto es una tarea bastante más aburrida de lo que parece, y que uno a veces necesita inventarse todo tipo de dramas y emergencias para hacer que el viaje pase lo más rápido posible. En la Vespa uno no puede escuchar música ni la radio, porque es peligroso; y tampoco es fácil conversar con la persona que uno lleva atrás: con mi mujer a veces nos intercambiamos dos o tres alaridos pero después, aturridos por el viento y ahogados por los cascots, nos rendimos, porque no nos entendemos nada. Los únicos mensajes que llegan a destino son los de una o dos palabras: “¡Acordate supermercado!”, “¡Qué frío!”, “¡Cuidado, bache!”.

Entonces no me queda más distracción que divertirme con mi propio cerebro, que a veces, porque tiene voluntad propia, elige ofenderse y

enojarse con el prójimo. Hubo una época en la que, indignado por el mal funcionamiento de los semáforos o el celo multador de los policías, me imaginaba encontrándome en alguna fiesta con el alcalde de la ciudad, Michael Bloomberg, y soltándole largas parrafadas sobre lo mal que trata Nueva York a las motos (lo que es cierto) y sobre cómo los beneficios recientes para las bicicletas han definido derechos para ciclistas y automovilistas pero nos ha dejado sin oxígeno a nosotros, los mamíferos intermedios. En estas conversaciones imaginarias, Bloomberg asentía seriamente y se daba vuelta hacia su secretario. “Organizáme sin falta una reunión con este tipo”, le decía. “Tiene ideas muy interesantes.”

En días mejores, he usado los viajes para tareas más útiles. Cuando estuve muy metido en la escritura de libros, la soledad y la cadencia de los viajes en moto me llevaban a las páginas recién escritas y las transformaban en nuevos párrafos, que se formaban en mi cabeza como nubes o rompecabezas, párrafos casi siempre excelentes, líricos y musculosos al mismo tiempo, párrafos que reflejaban tan bien el espíritu de un capítulo o un fragmento que sentía que ya había descifrado el código del libro, de que el libro y yo nos habíamos convertido en el mismo ser y que a partir de entonces las páginas fluirían sin obstáculo hasta el final. Cuando me bajaba de la moto, sin embargo, aquellos párrafos de espuma se desvanecían en el aire, como si nunca hubieran existido o como si los hubiera soñado. Lo peor no era eso: las dos o tres veces que paré al costado de un semáforo para anotar mis brillantes pensamientos o para dictarle a mi grabador el producto de mis largos soliloquios motorizados, el contenido de esas notas y esas grabaciones era inevitablemente pedestre e inservible, apenas un pálido desteñido de las vigorosas imágenes de cinco minutos antes. Con los años, sin embargo, me he acostumbrado a convivir con la resignación de que aquel escritor seguro y encantador que soy arriba de la Vespa, desaparece o se intimida cuando le toca exponerse en la página o la pantalla. Este mismo artículo, cuyos primeros borradores imaginé zumbando de acá para allá, serpenteando entre taxis o invadiendo bicisendas, era mucho mejor en mi monólogo interior motociclista que en esta versión tartamudeada y autoconsciente que mandé a los editores de Orsai.

Otra de las cosas que más me ha sorprendido de mi comportamiento arriba de la Vespa es lo rápido que manejo. En la vida real, no soy un



## UNA VESPA EN NUEVA YORK

tipo excesivamente nervioso ni ansioso ni me enorgullezco de tomar riesgos innecesarios. No soy tampoco de esos que van por la vida sugiriendo que están a punto de matarse, o reclamando de los demás algún tipo de admiración o seducción. Y sin embargo zigzagueo por las calles de Brooklyn y Manhattan como si me estuvieran cronometrando, o como si me hubieran dado cinco minutos para desactivar una bomba al otro lado de la ciudad. Esta desesperación al volante no viene del placer de la velocidad: mi Vespa no pasa de los ochenta o noventa kilómetros por hora y llega ahí solo en los puentes o en los pocos segmentos de autopista que me animo a tomar. (Me gusta especialmente tomar la FDR hacia el norte, desde Brooklyn, y oler el mar en la curva anterior al edificio de Naciones Unidas. Es uno de los pocos lugares en toda la ciudad donde hay olor a mar.) Tampoco lo hago por una pulsión de macho o de exhibición de masculinidad, porque a esta altura todo el mundo sabe que no hay moto menos varonil que la Vespa. Lo hago, creo, por una razón bastante más idiota: porque es otra manera de combatir el aburrimiento de viajar solo en moto y de escaparme de mi cerebro, que se resiste a convivir en paz consigo mismo.



Cuando compré la moto, había pocas Vespas en las calles de Nueva York. La importación había estado prohibida durante casi veinte años, porque los modelos de la empresa no cumplían con las regulaciones ambientales de Estados Unidos, y se había reanudado dos o tres años antes de que nosotros compráramos la nuestra. En esa primera época, los conductores de Vespas nos saludábamos discretamente en los semáforos, con una leve inclinación de cabeza, como si fuéramos miembros de un club secreto. No lo éramos, más bien, pero tenía gracia encontrarse con un desconocido en la calle y fingir, detrás de aquella mueca incómoda, la existencia de un código compartido y una contraseña.

A veces, cuando estoy estacionando en la esquina de casa, se me acerca un peatón y me pregunta cómo es la vida arriba de una Vespa. Yo siempre digo que es fantástica, porque lo pienso de verdad pero también porque sé que estos señores (y algunas señoras) están pensando en comprarse una Vespa y quieren de mí que les dé un último empujón para terminar de reunir el coraje. Me gusta asumir este papel: me gusta ver el brillo

en sus ojos mientras sueñan con comprarse una y, al mismo tiempo, me ven a mí como el tipo que se atrevió a cumplir sus sueños. No son muchas las ocasiones en las que otras personas me ven a mí como alguien más valiente o arriesgado que ellas. Esa es otra cosa que le tengo que agradecer a la Vespa: me ha permitido desempeñar roles sociales que en el resto de mi vida, más rutinaria y apacible —menos protagonista, más observadora—, casi nunca tengo oportunidad de sacar a relucir.

Una de las preguntas más frecuentes que hacen estos extraños es dónde estaciono la Vespa. En estas situaciones, de acuerdo con el papel que ya estoy desempeñando, suelto una sonrisa despreocupada y digo que la facilidad de estacionamiento es una de las ventajas principales de tener moto en Nueva York. “Yo nunca tendría auto en esta ciudad”, digo. “Mucho menos en este barrio, donde estacionar es imposible.” Mis interlocutores asienten con la cabeza, aprobando lo que digo, pero tengo la sensación de que a esta altura aprobarían cualquier cosa. “Yo dejo la moto en esta esquina, todas las noches, hace más de cinco años”, insisto. “Nunca la até ni le puse ningún candado.” Ajá, ajá. “El único problema es en Midtown, donde no se puede estacionar en la calle y los grandes estacionamientos no aceptan motos”, digo entonces, y sentencio: “Es una vergüenza”. Si veo que el interés se mantiene, tengo otros dos minutitos de discurso preparados: “Otras ciudades, como Londres o París o incluso Miami, ¡Miami!, tienen lugares de estacionamiento medido para Vespas y motos en general. En Nueva York no hay ninguno. Ni uno. Es una vergüenza”.

A esa altura de la conversación el interés de mis interlocutores ha desaparecido. Podría dedicar párrafos y párrafos al alambicado asunto del estacionamiento para motos en Nueva York, pero no lo voy a hacer, porque no me gusta quejarme en público y, especialmente, porque me he dado cuenta de que la mayoría de la gente no comparte mi entusiasmo. Lo único que quiero agregar, porque es un dato de color interesante, es que muchos dueños de motos en Nueva York llevan las patentes (o “placas”, o “chapas”) de sus motos adheridas con Velcro, no atornilladas sino pegadas. Así, cuando estacionan, arrancan la patente y se la ponen en el bolsillo, dejando a su moto imposible de identificar. Si un policía cree que esa Vespa merece una multa (y entre la psicología policial y los agujeros legales a veces es imposible saber si uno está bien estacionado o no), no pue-

de hacer nada, porque esa moto, así como está, no existe. Cuando voy caminando con amigos de visita, me divierte mostrarles las motos sin patente estacionadas sobre la vereda (prohibido) o de trompa contra un parquímetro (legalidad dudosa) y lanzarme a larguísimas disquisiciones sobre la gestión de Janette Sadik-Khan, la hiperactiva secretaria de Transporte de Bloomberg. Como prometí no hacerlo acá, me callo en este momento y cambio de tema.

En estos años viajé en la Vespa casi todos los días, nueve o diez meses por año. En uno de los diálogos que tengo aprendidos para este tipo de conversaciones, digo lo siguiente: “El problema son la nieve y los días posteriores a la nieve, porque las calles quedan patinosas y peligrosas”. Y después agrego: “Pero el frío no es un problema. Si uno se abriga bien y el piso está seco, puede andar perfectamente bien con diez o doce grados bajo cero”. Esto es algo que me gusta decir, pero no es del todo cierto. Cuando hace mucho frío es difícil respirar arriba de la moto, sobre todo en puentes y ondas verdes: me quedo sin oxígeno y los pómulos y la mandíbula, mal protegidos por el casco abierto, se me endurecen hasta casi agrietarse. En días así, lo más probable es que traicione a la Vespa por el tren subterráneo, donde estoy caliente y, a diferencia de la moto, puedo leer: no tengo que hacerme cargo de las divagaciones de mi cerebro.

Desde hace unos meses, sin embargo, he estado traicionando a la Vespa con un enemigo quizás más poderoso: la bicicleta. Encontré una bicicleta vieja en el sótano de mi casa, la arreglé un poco y empecé a usarla para ir y volver de la oficina, que queda a unos cuatro kilómetros de distancia. A veces, cuando saco la bicicleta y veo a la Vespa estacionada en la esquina, me da un poco de pena, porque ahora hay semanas en las que solo la uso para cruzarla de un lado a otro de la calle los días en los que cambian las limitaciones para estacionar. En todo este tiempo la vi resistir el frío (pasó los últimos inviernos a la intemperie, porque me robaron las dos cubiertas de lona que compré para protegerla) y la vi deteriorarse, como un perro viejo, por el paso

del tiempo y los tumbos que le dan algunos autos cuando está estacionada. Sigue andando perfecto: cuando vuelvo de un viaje o después de una semana de nevadas y lluvia, le doy arranque y siempre se enciende en el primer intento, como si estuviera esperándome o tuviera miedo de decepcionarme. Pero no puedo evitar sentir que estamos en el final de nuestra relación. Ya no vale mucho (no creo que pueda venderla por más de mil dólares) y es posible que, entre la bicicleta y el auto que finalmente estamos pensando en comprar, ya no la necesite como antes.

Hay una escena de *Caro Diario* que me hace reír mucho, en la que Moretti frena en un semáforo al lado de un Mercedes-Benz convertible y decide bajarse de la Vespa y encarar al conductor, un tipo con anteojos negros y pinta de ejecutivo. Le dice: “¿Sabés en qué estaba pensando? Estaba pensando en algo muy triste. Quiero decir que, incluso en una sociedad más decente que esta, yo siempre me voy a sentir en la minoría”. Todavía con el casco puesto y, mirando a cámara desde atrás de sus propios anteojos negros, el artista de izquierda Moretti insiste, ante el desdén divertido del empresario: “Pero no porque no crea en la gente. Yo creo en la gente. El problema es que no creo en la mayoría de la gente. Sé que siempre voy a estar de acuerdo y comfortable solo con una minoría...”. A esta altura, el tipo del Mercedes ha arrancado sin escuchar el final de la diatriba de Moretti, que de todas maneras tampoco se tomaba tan en serio a sí mismo: el próximo tema de su monólogo es *Flashdance*, “un film que me ha cambiado definitivamente la vida”.

Yo igual me quedé pensando, cuando volví a ver la película hace unos días, que la Vespa me había dado en estos años la oportunidad de pertenecer, como a Nanni Moretti, a una minoría. De sentir que, aun si llevo una vida burguesa y apenas distinguible de la de mis vecinos y colegas y compatriotas, mi condición de dueño y timonel de una Vespa me había dado, como un certificado o un bautismo, la oportunidad de recortarme contra el fondo y presumir de minoría petulante y arbitraria. Yo manejo una Vespa, señor, ¿usted qué ha hecho con su vida? ▀



**Hernán Iglesias Illa** (Buenos Aires, 1973). Vive en New York. Ha sido editor en *The Wall Street Journal Americas* y ahora escribe para medios locales y latinoamericanos, como *Rolling Stone* o *Etiqueta Negra*. Ya colaboró en el primer número de Orsai con una crónica futbolística. @hernaniiny

Ilustraciones:  
**Sonia Pulido**  
soniapulido.blogspot.com