

## Runriders



...

Poder llevar una Runrider, era de las cosas más emocionantes que podían hacerse en la vida, y para ser francos, una de las pocas experiencias que podían ser vividas... Aunque fuera de manera ilegal.

Las sobreprotectoras políticas de seguridad, y de protección medioambiental, habían ido paulatinamente implantando un sistema, cada vez más eficiente, pero al mismo tiempo, menos individual.

Las carreteras inteligentes de todas las grandes urbes, iban saturadas de vehículos de emisiones cero, que automáticamente trasladaban a sus ocupantes al destino al que desearan ir, a una velocidad constante de 150 Km/h o la que permitiera la vía. Daba igual que lloviera, nevase, fuera una de las muchas horas punta, o sucediera cualquier otro incidente. Todo pasaba suavemente, y de forma totalmente transparente para los usuarios.

Sin duda esta nueva generación de vehículos ecológicos, silenciosos y sobretodo seguros, permitía realizar cómodamente nuestros desplazamientos. Al estar gobernados electrónicamente, y en permanente comunicación entre ellos, y los elementos de la vía, permitía que el tráfico fuera lo más fluido posible. Sólo había que detenerse ante semáforos en rojo, o cuando habíamos llegado al destino. Por supuesto las infracciones de tráfico eran algo que hacía mucho tiempo formaba parte del pasado.

Los ciudadanos se movían cómodamente en sus vehículos. Acudían al trabajo, desayunando tranquilamente mientras veían las últimas noticias en la televisión, o avanzaban algo de trabajo para tenerlo listo al llegar al despacho. Durante las vacaciones, esos mismos coches los trasladaban haciendo escala en los puntos que desearan visitar, de forma que a modo de esclavo, el vehículo era capaz de adaptar su comportamiento y ruta a los deseos de los pasajeros. Incluso los niños para ir y volver de la escuela utilizaban estos ingenios, ya fuera en solitario, o varios compañeros juntos, que el coche iba dejando paulatinamente en sus hogares a la vuelta, y que durante el trayecto solícitamente respondía a las preguntas que se le planteasen, mayormente relativas a tareas de la escuela.

Autónomamente eran capaces de buscar estacionamiento en el aparcamiento subterráneo más cercano con plazas libres disponibles, en aquellos casos que se requería su espera al llegar a destino. Los receptores biométricos que incorporaban, les dotaba de la capacidad de salir de su alojamiento para venir de nuevo a recogerlos tan pronto como lo pensásemos, y obviamente el cargo del aparcamiento era automáticamente descontado de nuestra cuenta.

Los tradicionales taxis de antaño, seguían existiendo, aunque muy mermados en número debido al bajo coste de adquisición y mantenimiento que tenían los vehículos de uso particular, pese a todo, continuaban ofreciendo un buen servicio a los usuarios que por un motivo u otro, seguían siendo fieles a este sistema de transporte.

El transporte público ya fuera en su versión mono-raíl para medias distancias, como metropolitano o colectivo para cortas, funcionaba también inteligentemente sin intervención humana alguna.

En lo que a ellos respectaba, los humanos solo formaban parte de dos puntos muy concretos del ciclo de vida. Los comerciales que lo vendían, ya fueran nuevos o de ocasión, y los mecánicos y personal de mantenimiento que revisaban y reparaban vehículos e infraestructura respectivamente.

Las normativas viales, exigían que todo fuera así, sin embargo en los casos de carreteras pequeñas con destino a entornos rurales, podíamos encontrarnos que no hubiesen sido debidamente adaptadas, así que el usuario pasaba en estos casos a ser conductor, aunque en todo caso, supervisado por los sistemas de visión y asistencias variadas del vehículo. De todas formas, eso era algo que en cuestión de pocos años quedaría totalmente desfasado.

Los segmentos de lujo, contaban con esos mismos vehículos, a los que se había añadido multitud de equipo auxiliar para maximizar el confort, combinado con un diseño notorio y atractivo, de manera que los demás pudieran saber nuestro estatus, con solamente vernos pasar.

Con el tiempo, la inventiva de diseñadores e ingenieros, se fue volviendo mucho más prolífica en este sector, en gran medida debido a los pingües beneficios que arrojaban las creaciones más elitistas.

Teníamos coches descapotables que incorporaban micropartículas de protección contra los rayos ultravioleta, y que permitían viajar a techo descubierto con la sensación que el aire nos tocaba la cara, a pesar de que si lo deseábamos, el entorno descubierto estaba totalmente controlado en cuanto a temperatura, humedad, iluminación y sonido.

Otros se decantaban por vehículos mucho más incómodos, pero también más notorios, las Riders, una especie de motocicleta del siglo XX, que ofrecía las características de los descapotables, en una envoltura más compacta y extravagante.

Sobre la base de las Riders, hubo un taller que parcialmente anclado en la ilegalidad, y del cual no daré su nombre, contó con la ayuda de un estudiante de Sistemas, para encontrar la forma de reventar el hardware de control, de manera que pudiera ser conducido manualmente, y que luego pasaron a ser conocidas como Runriders. Aunque eso sólo fue el principio...

...

Los usuarios de las Runriders, ya no eran pasajeros ni conductores, eran pilotos, y miembros de una especie de fraternidad del desplazamiento.

Las preparaciones se tornaron cada vez más extremas, de hecho, ahora que se podía superar la velocidad establecida, realmente se podían aprovechar motores más potentes, que ofrecieran aceleraciones fulgurantes, y velocidades punta de vértigo.

De nuevo, empezaron a ocurrir accidentes de tráfico, aunque al principio no alarmara a las autoridades, los fallos mecánicos y electrónicos seguían causándolos, aunque fueran mucho menos habituales que los causados por el antiguo error humano, así que fue fácil atribuirlos a cuestiones de índole mecánico-electrónicas.

En aquel momento tan cercano a su origen, las Runriders eran efectivamente idénticas exteriormente a sus hermanas, las simples Riders, y lo que era más importante, la desconexión automática no era nada obvio, por lo que cuando se investigaron los primeros casos, tampoco se detectó anomalía alguna, ni se encontraron atisbos que insinuasen la posibilidad de ser conducidas en modo manual.

La iniciativa empezó a tener éxito, ahora algunos estudiantes ahorraban todo el dinero de sus empleos de tarde, para en algunos meses o pocos años, pudieran adquirir una Runrider o una Rider, normalmente usada, que en este último caso se dedicaban a transformar paulatinamente.

Puntualmente trabajadores de a pie, y ejecutivos accedían también al mundo Runrider, eran aquellos a los que les gustaba controlar las cosas, o experimentar sensaciones nuevas. La experiencia Runrider, merecía la pena ser vivida.

Con el lento pero continuo auge, las Runriders fueron evolucionando en la ilegalidad, todavía más. Empezaron a ser personalizadas interiormente, y después también exteriormente. Las funciones eran tanto estéticas como de rendimiento.

La accidentalidad continuó en aumento, lo que dio a las autoridades cada vez más pistas sobre sus posibles causantes. No era lo mismo analizar las telemetrías de alguna docena de Riders accidentadas, que hacerlo ahora con unos pocos cientos... Según reflejaban los datos, los vehículos accidentados adolecían de un defecto de manejo que hacía que sus reacciones fueran más impredecibles y lentas de lo que debía ser. Estaba claro que alguien había conseguido saltarse los bloqueadores.

No tardaron en empezar a hacer pesquisas en todos los fabricante de bloqueadores para detectar posibles irregularidades en forma de contrabando o hacking, hasta que cansados de no encontrarlas, dieron un giro de 180º a sus sospechas, poniendo en el punto de mira la posibilidad de que algún experto en seguridad, hubiera sido capaz de evitar el bloqueador.

Los pilotos que llevaban las Runriders menos discretas, se arriesgaban ahora a ser detenidos, por lo que el público de estos modelos cambió de repente, ahora eran delincuentes los que las pilotaban, usándolas como vehículos de fuga rápida, capaz de superar en más del triple la velocidad establecida, y hombres poderosos, para los que el riesgo de ser detenidos con la seguridad de que su abogado conseguiría su libertad, era totalmente asumible a cambio de la experiencia Runrider.

En esta línea más clandestina, vimos dispositivos cada vez más avanzados de falseo de identidad, que enviaba información corrupta a los sistemas de seguridad de las carreteras inteligentes, haciendo así mucho más difícil su detención, y como compensación, una medida que siendo tan sencilla, tuvo buenísima acogida haciendo que al final todas las Runriders lo incorporasen. Se trataba de aligerar el vehículo eliminando todo el equipo de conducción automática, lo que redundaba en una sensible mejoraba del comportamiento y las prestaciones, pero que sobretodo, aportaba un extra de emoción al aumentar el riesgo de ser descubierto, y multiplicar las sensaciones

...

**M**ientras tanto, el mercado Runrider no se detenía en absoluto, con creaciones cada vez más exuberantes. Una de ellas, tuvo su origen en un Runrider acérrimo, al que por su protección llamaré X, que trabajaba en una empresa privada diseñando los sistemas de control neural que desde hacía algunos años incorporaban los cazas de combate más modernos. Partiendo de un prototipo muy preliminar, decidió incorporarlo a su Runrider, y luego empezó a mejorarlo y pulirlo.

Ésta fue la primera que yo entiendo como Runrider, un vehículo rápido y pequeño, que se podía pilotar manualmente con la mente.

Su pilotaje era mucho más ágil que las anteriores, los tiempos de respuesta se reducían notablemente al evitar la espera que implicaban los movimientos musculares del piloto, así que todo era instantáneo, siendo igual o más rápido que la electrónica de las Riders.

Otros Runriders que en algún momento coincidieron con X, sintieron una inmediata envidia y admiración nada más ver su máquina, por otro lado, X, vislumbraba la posibilidad de sacarse un buen pellizco para completar su regular salario.

X contactó con el taller que comentaba inició la movida Runrider, y a cambio de una buena suma, que el taller sabía perfectamente cómo recuperar con creces, accedió a construir otra Runrider que les sirviera como base para incorporar el control neural a sus modelos.

Los radicales seguían apostando por Runriders cada vez más avanzadas, así que el control neural hizo que el taller se embolsara mucho dinero, y que las Runriders fueran cada vez más rápidas, ágiles y peligrosas.

El porcentaje de accidentes, habitualmente mortales, continuaba in crescendo, y la policía ya había conseguido realizar algunas detenciones a pilotos ilegales, por lo que el miedo empezó a apoderarse de aquella facción que solamente buscaba sensaciones, y no se interesaba especialmente por el riesgo ni la ilegalidad. Huelga decir, que en este sentido las primeras sanciones fueron ejemplares.

Para este nuevo público, empezaron a organizarse competiciones en circuitos, que daban la posibilidad de abrir el gas, y sentir la velocidad, con algunas medidas de seguridad que hacían que en el peor de los casos, la muerte fuera un final poco probable.

El rápido cambio, había matado la esencia inicial de las Runriders, sólo faltaba que las nuevas contramedidas introducidas paulatinamente en las vías públicas, hicieran imposible llevar una de ellas por las vías públicas sin ser detectado.

Como es lógico, las carreras de Runriders, gozaron de un elevado grado de seguimiento, que aumentaba en la medida que se complicaban las cosas para los que querían usarlas en las calles.

Ocurre a menudo, que el líder necesita reafirmarse sabiendo que es el mejor de todos, así que después de 7 años seguidos en los que Kawa Sanders hubiera vencido en todas las competiciones oficiales de Runriders, y gran parte de las no oficiales, empezaba a necesitar un nuevo reto. Sus habilidades como piloto estaban fuera de toda duda, y su montura, surgida del garaje que fabricara la primera Runrider, aunque ahora transformado en escudería, era una máquina realmente imbatible.

Después de los clásicos torneos abiertos 1 vs 1, donde cualquiera podía competir contra Sanders, llevándose un jugosísimo premio si le vencía, no hizo más que aumentar su ego, al no ser derrotado en ningún evento. Ya fuera ambos con la misma Runrider, como el aspirante con la suya propia. Sanders se iba a marchar como el campeón invicto, lo que era en cierto modo tan decepcionante para él, como magnífico para los corredores de apuestas.

Lejos de allí, una mente poco tradicional en el departamento de tráfico de la ciudad, del cual no recuerdo el nombre, le propuso al consejo rector una idea que cuanto menos era transgresora: Diseñar una Rider de competición para el circuito.

Este vehículo iba a ser de algún modo una potentísima Runrider, que montaría además el equipo de control automático necesario para que el ordenador la condujese autónomamente, al que se le dedicó algo de tiempo de cara a ser optimizado en el rendimiento de su software.

La tarea era sencilla, las piezas existían, ya fuera en las Riders o las Runriders incautadas, y solo era cuestión de juntarlas, así que en pocas semanas tenían el vehículo terminado, y debidamente probado. Estaba listo para competir con Sanders.

Al plantearse el nuevo reto para el open, la cara de Sanders lo decía todo, no le entusiasaban las victorias aplastantes, pero aceptó a su contrincante en gran medida gracias a la cobertura mediática de que gozaba el hipotético evento a esas alturas.

Tras cinco vueltas al circuito, la Runrider autoconducida, fue capaz de sacar a Sanders casi una vuelta de ventaja, consiguiendo por tanto una velocidad un 20% superior a la del mejor piloto humano que hubieran conocido los Runriders.

La sorprendente derrota no sólo humilló a Sanders, también sirvió de cura de humildad para los ciudadanos, que de nuevo estaban convencidos que determinados cometidos, son ejecutados de manera más eficiente por las máquinas. Esta es la principal razón por la que decidimos construir las.

**FIN**

**NOTAS**

No sé porque, pero después de escribir “Memorando Catherdam”, estaba rememorando viejos tiempos al jugar al Aspar GP Máster en un emulador de Spectrum, me vino a la cabeza el recuerdo de las motos de la película Akira y Tron.

Me apasionan los coches y la tecnología, así que me dije, ¿por qué no escribes un cuento que combine ambas cosas?

Reconozco que la idea del control mental en las Runriders, está tomada de los avioncitos controlados mentalmente que se describen en el relato “Combate aéreo” en “Quemando cromo” de William Gibson.

También quería terminar con un final que mostrara un futuro positivo y de progreso prometedor, aunque la superioridad de la máquina sobre el hombre puede que a muchos no le agrade.