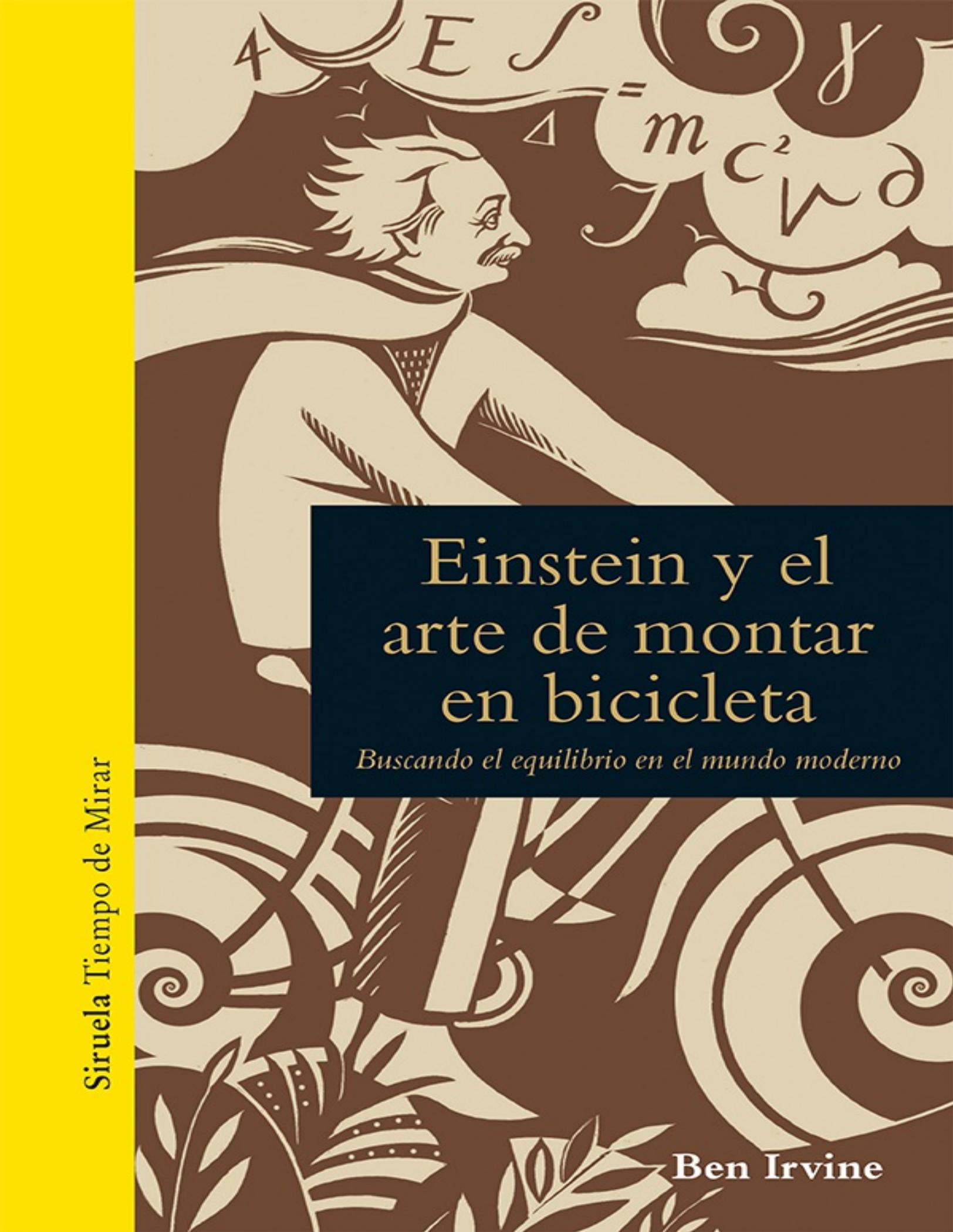


Siruela Tiempo de Mirar

A stylized illustration in shades of brown and tan. At the top, a profile of Albert Einstein is shown looking towards the right. Above him are various mathematical symbols including the Greek letter alpha (α), the letter E, the Greek letter sigma (σ), the Greek letter gamma (γ), and the equation E=mc². Below the Einstein illustration, a dark blue rectangular box contains the title and subtitle in gold text. The bottom half of the image features a large, stylized bicycle wheel and frame, with decorative floral and leaf patterns at the bottom left.

Einstein y el arte de montar en bicicleta

Buscando el equilibrio en el mundo moderno

Ben Irvine

$$E=mc^2$$

Einstein y el arte de montar en bicicleta

Buscando el equilibrio en el mundo moderno

Ben Irvine

Traducción del inglés de
María Corniero

 Siruela

Tiempo de Mirar

Para Rebecca

Edición en formato digital: junio de 2016

Título original: *Einstein & the Art of Midful Cycling*

© Diseño de cubierta y maqueta, The Ivy Press Limited, 2012

© Ben Irvine, 2012

© De la traducción, María Corniero

This translation of *Einstein and the Art of Midful Cycling*

originally published in English in 2012 is published by arrangement with The Ivy Press Limited

© Ediciones Siruela, S. A., 2016

Todos los derechos reservados. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Ediciones Siruela, S. A.

c/ Almagro 25, ppal. dcha.

www.siruela.com

ISBN: 978-84-16749-67-6

Conversión a formato digital: María Belloso

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN

Una mente equilibrada

CAPÍTULO 1

El mejor de los inventos

CAPÍTULO 2

A rueda libre, sin preocupaciones

CAPÍTULO 3

La vuelta a la manzana

CAPÍTULO 4

Una vuelta por el mundo

CONCLUSIÓN

Una vida equilibrada



AGRADECIMIENTOS

Ante todo, mi más expresivo agradecimiento a Rebecca Watts: sus consejos, atención al detalle, creatividad y apoyo en todos los frentes han contribuido notablemente a mejorar este libro y a hacer más grata la labor de escribirlo.

Gracias asimismo a Mark Powell y a Daniel James Paterson por haber leído los borradores y haberme asesorado en cuestiones técnicas relacionadas tanto con el ciclismo como con la obra de Einstein.

Estas páginas no habrían visto la luz de no haber existido Cycle Lifestyle, un proyecto en el que han participado numerosas personas. Estoy agradecido a todas ellas, y en especial a Dominic Tyerman, Gareth Jenkins, Adam Copeland, Jon Haste David Amos y Morris Lautman de Barclays Print, Matt Dettmar, Rose Stowell, Richard Lawson y Stuart France.

Vaya también mi agradecimiento al equipo editor de Ivy Press por haberme ofrecido esta oportunidad y por la calidez y solicitud con que me han tratado del principio al fin, así como a Mark Williamson por habernos puesto en contacto.

Por último, gracias a los escritores Walter Isaacson, Robert Penn, Richard Layard, Jonty Heaversedge y Ed Halliwell por haber escrito los libros que, en mayor medida que otros, han servido de inspiración para el mío.

INTRODUCCIÓN

$$E = mc^2$$

UNA MENTE EQUILIBRADA

Si te digo que el ciclismo te ayudará a parecerte a Einstein, dudo mucho que me creas. Einstein ha sido unos de los científicos más notables de la historia y montar en bicicleta es de lo más fácil. Pero ¿y si te recuerdo la famosa fotografía en que se ve a Einstein pedaleando alegremente? Quizá solo sirva para que pienses que vestir unos pantalones que te quedan cortos y una chaqueta de punto te ayudará a parecerte a este enigmático genio más que cualquier paseo en bicicleta.



PENSAR COMO EINSTEIN

Los grandes pensadores nos resultan a veces tan enigmáticos como los misterios que sus trabajos pioneros contribuyeron a desvelar. Einstein no es la excepción. Su vida estuvo plagada de excentricidades, sorpresas y contrastes, de los que a primera vista se diría que no hay gran cosa que aprender.

Einstein fue un rebelde (o un «holgazán», según lo expresó uno de sus profesores de la universidad) que tardó nueve años en iniciar su carrera docente después de haberse graduado. Y, sin embargo, en el legendario «año milagroso» de 1905, mientras trabajaba como empleado de una oficina de patentes, publicó cuatro estudios prodigiosos que revolucionaron la física. Creía firmemente en la verdad y en la estructura matemática de la realidad, pese a lo cual declaró que «la imaginación es más importante que el conocimiento». Además le encantaba tocar el violín. Valoraba mucho los placeres sencillos y sin pretensiones, hasta tal punto que prefería ayudar con los deberes a los niños del barrio que hacer la menor ostentación de su éxito. No obstante, se convirtió en una celebridad mundial, un ciudadano del mundo autoproclamado y un apasionado defensor de un Gobierno mundial. Era un cabeza de chorlito que olvidaba a menudo ponerse los calcetines o comer, pero eso no le impidió luchar incansablemente por la democracia, la igualdad racial y el pacifismo.

Socialista que abogaba por la libertad, solitario profundamente interesado en la humanidad, agnóstico que concebía el universo como una obra manual de Dios, Einstein fue la «persona del siglo» elegida por la revista *Time* y, en contraste, también la figura que inspiró a los personajes de E. T. y Yoda. En su lecho de muerte continuaba garrapateando ecuaciones.

«Se me ocurrió mientras montaba en bicicleta».

ALBERT EINSTEIN (1879-1955),

Unidad en la diversidad

El maravilloso mundo de Einstein abarca todo esto y mucho más. ¡Qué hombre genial tan caótico!, podríamos pensar, pero lo que para algunos es caos, para otros es armonía. Tal como las teorías de Einstein buscan la unidad en la diversidad de la naturaleza, su propia vida fue más coherente de lo que pudiera parecer a primera vista. En el mundo de Einstein armonizaban a la perfección lo local y lo global, lo individual y lo social, lo creativo y lo práctico. Nunca sacrificaba un extremo por el otro. Tenía una visión del mundo equilibrada. Y ahí encontramos el nexo de unión entre Einstein y el ciclismo.

La visión desde la bicicleta

Este libro trata sobre cómo el ciclismo nos ayuda a alcanzar el mismo equilibrio basado en la atención plena del que disfrutaba Einstein, y en virtud del cual era capaz de conjugar lo local, lo global, lo individual, lo social, lo creativo y lo práctico. En el mundo actual se tiene la impresión de que hay que optar por algunos de estos aspectos y renunciar a otros, pero al montar en bicicleta no sentimos esa necesidad, porque nuestro pedaleo va entretejiendo con todos ellos una gran sensación de bienestar. La sensibilidad localista encuentra amplios horizontes, la libertad expansiva recala en comunidades amistosas, la imaginación desbordante se aúna con las habilidades prácticas. Así como Einstein ascendió a altas cumbres intelectuales y divisó maravillosas pautas que hasta entonces no se habían vislumbrado, la humilde bicicleta nos ayuda a elevarnos sobre nuestras agitadas vidas e ir conformando una visión más amplia del mundo y de los demás.

¿QUÉ ES LA ATENCIÓN PLENA?

«Hay dos formas de vivir la vida —comentó Einstein en una ocasión—: como si nada fuera un milagro y como si todo lo fuera». Vivir con atención o conciencia plena es experimentar cualquier cosa como un milagro. Si te preguntas con curiosidad qué queremos decir con esto es que, de alguna manera, ya lo sabes.

Que Einstein viviera todo como un milagro no significa que se hincara de rodillas a cada rato para exclamar «¡Qué milagro!», sino que, gracias a su curiosidad, se mantenía en estado de asombro. Era consciente de lo que le rodeaba, prestaba atención a lo que veía y observaba los pequeños detalles. En lugar de pasar por la vida en piloto automático o de cerrarse al mundo como si este fuera un mero telón de fondo sin mayor interés, Einstein permanecía atento a su entorno y a los portentosos secretos que podía revelar. Vivía como si las danzarinas llamas de una hoguera lo tuvieran continuamente fascinado.

«No tengo talentos especiales. Solo soy apasionadamente curioso».

EINSTEIN

La atención plena como forma de meditación

La meditación no es solo cosa de *hippies* que tratan de conectar con otra dimensión. La mayoría de las personas —ya sean budistas u hombres de negocios— practican la meditación por un motivo muy pragmático: la atención plena es una habilidad práctica que puede desarrollarse y cuyos beneficios han sido demostrados por la ciencia. Es como hacer ejercicio. Igual que entrenar en el gimnasio nos ayuda a fortalecer la musculatura, la meditación nos va modificando el cerebro y nos vuelve más conscientes y

atentos. Al encauzar la curiosidad de una manera disciplinada, aprendemos a concentrarnos mejor.

«Si fuéramos capaces de prestar mayor atención al momento presente, al aquí y ahora, descubriríamos muchas más cosas sobre nosotros y sobre el mundo que nos rodea».

DR. JONTY HEAVERSEDGE Y ED HALLIWELL,
THE MINDFUL MANIFESTO, HAY HOUSE, 2010

Dejarse llevar por el flujo

El propósito de la atención plena es acercarse a todo con espíritu curioso, pero la meditación suele iniciarse sintiendo curiosidad por ti mismo. No es que los meditadores estén siempre mirándose el ombligo; más bien al contrario. La meditación, igual que la caridad, «empieza por uno mismo», porque la mayor fuente de distracción es nuestra propia mente. Por lo general, no paramos de dar vueltas a los pensamientos, sensaciones y emociones, ya sea para reprimirlos o darles rienda suelta, o porque nos preocupa saber de dónde vienen o adónde nos llevarán. Estos forcejeos pueden evitarse si nos observamos con plena atención al meditar. En lugar de juzgar nuestros pensamientos, sensaciones y emociones, los contemplamos con curiosidad. Nos limitamos a ser testigos de cómo pasan por el momento presente igual que las nubes por el cielo. Al emplear una parte de nuestra mente para observar con serenidad otra parte, permitimos que el contenido de nuestra vida interior se equilibre por sí solo y, al propio tiempo, desarrollamos una curiosidad mayor por el mundo exterior.

Cuando realizamos una tarea con atención plena, a veces entramos en un estado que los psicólogos denominan flujo (y que, a veces, se llama «estar en la zona»). La extrema concentración nos lleva a olvidarnos de nosotros mismos, porque la mente se funde con la actividad que nos ocupa, ya sea practicar un deporte o tocar un instrumento musical, realizar una creación

artística, tejer, cuidar el jardín o escribir un libro. Se diría que la atención plena y el flujo son experiencias muy distintas, pero hay entre ambas una relación intuitiva. La mente se deja llevar por el flujo siempre que nos hallamos totalmente en paz con nuestros pensamientos, sensaciones y emociones.

RESPIRAR CON ATENCIÓN PLENA

*

Uno de los objetivos de la meditación es aprender a *ser*. Si esta idea se nos antoja un tanto peculiar es porque casi todos estamos más acostumbrados a hacer que a ser. Cuando no estamos corriendo frenéticamente de un lado para otro, son nuestras mentes las que se aceleran. Motivos de preocupación nunca faltan.

Bajo toda esta agitación, una parte de nosotros sigue un paso más uniforme: la respiración. Por eso podemos utilizarla a modo de ancla para acordarnos de permanecer un rato en el presente. La respiración no nos plantea problemas; es algo automático. Es la base de nuestro ser, la delicada cadencia de nuestras vidas.

Busca un lugar tranquilo y una superficie estable donde sentarte. Procura hacerlo con la espalda tan recta como puedas, quizá en el suelo con las piernas cruzadas, quizá en una silla de respaldo vertical. Mantén los labios ligeramente separados y respira con naturalidad. A medida que comienzas a relajarte, percibe el ritmo de entrada y salida del aire. No trates de controlarlo. Déjalo fluir. Fija la atención en el camino que sigue el aire: pasando junto a los labios, penetra por las fosas nasales, desciende por la garganta, y entra y sale del pecho y del abdomen. Observa todas esas sensaciones.

Notarás que tu mente no para de distraerse. Esto es absolutamente normal. El objetivo de la meditación no es dejar la mente en blanco. Basta con que observes tus pensamientos y emociones como si fueran gotas de lluvia en un cristal. En lugar de enredarte en ellos o rechazarlos, vuelve a llevar suavemente la atención a la respiración. Una y otra vez, regresa a la respiración, el campamento base de tu mente errante.

Prueba a practicar esta meditación durante diez minutos y habrás experimentado por primera vez el gusto de la atención plena: un poco de

Crear felicidad

El estado de flujo es uno de los mayores placeres del ser humano. Cuanto más lo experimentamos, más felices vivimos. Quizá ese sea el motivo de que Einstein, que poseía un legendario poder de concentración, fuera tan jovial.

No obstante, lo más probable es que su felicidad fuese tanto causa como efecto de su prolífica producción. Suele decirse que los genios son espíritus torturados, pero es muy posible que no sea del todo cierto. Hasta los personajes trágicos como Vincent van Gogh, Friedrich Nietzsche o Samuel Beckett lograban dejar de torturarse el tiempo necesario para sacar adelante sus prodigiosas obras; y, en general, cuanto más satisfechos estamos, más productivos y creativos somos. «Sé metódico y ordenado en tu vida — aconsejaba Flaubert—, y así podrás ser violento y original en tu obra».

La cuestión de cómo podemos vivir más felices viene suscitando gran interés en los últimos tiempos y la investigación científica se ha ocupado de ella. Varios factores son recurrentes. La felicidad, al parecer, tiene una multiplicidad de causas, entre las que se incluyen aprender, dar, hacer ejercicio, contar con el apoyo de la familia, vivir en comunidades solidarias, la satisfacción en el trabajo, la estabilidad económica, la seguridad, la salud, los valores, la libertad política, el flujo... y la atención plena.

Conscientemente felices

Podría argumentarse que vivir con atención plena es el factor principal, puesto que nos ayuda a rehuir la infelicidad. Al tener plena conciencia de nosotros —de cómo pensamos, actuamos o reaccionamos— evitamos caer en las pautas negativas de comportamiento que son propias de la ansiedad, la depresión y la adicción. Aprendemos a dejar pasar de largo los impulsos indeseados y a relajarnos.

La atención plena promueve asimismo las demás causas de la felicidad. En algunos casos, lo hace de manera muy concreta. Así, por ejemplo, fortalece el sistema inmunitario y se ha demostrado su efecto positivo sobre enfermedades como el sida y el cáncer, así como sobre las dolencias psicosomáticas y el dolor crónico. Estar atentos despierta nuestra curiosidad y nos impulsa a aprender cosas. Además, nos ayuda a tener una economía saneada, tanto porque no cuesta nada, como porque nos lleva a actuar con minuciosidad en todas las áreas de la vida.

«El valor de una persona reside
en lo que da y no en lo que es capaz de recibir».

EINSTEIN

Estos ejemplos no son más que una ilustración de la relación general entre atención plena y felicidad. Al aprender a estar atentos mejoramos la capacidad de comprendernos, percibimos con mayor claridad cómo nos hacen sentir nuestros actos y adquirimos la conciencia necesaria para efectuar cambios. Nos fortalecemos, nos convertimos en nuestros propios maestros y optamos por llenar la vida de cosas que nos aportan felicidad.

La compasión consciente

Si lo dicho hasta ahora te suena a egolatría, no te preocupes. Buena parte de las causas de la felicidad están relacionadas con el trato social. El ejemplo más evidente es dar: ser amable, servicial y generoso. Esta actitud probablemente nos hará más felices que el egoísmo, pese a que la intuición parezca indicar lo contrario. Lo mismo cabe decir con respecto a actuar con moralidad, tratando de deparar a los demás el mismo trato que deseamos recibir.

Por otra parte, la atención plena fomenta la sociabilidad. Como mínimo, nos ayuda a fijarnos con mayor interés en los otros; pero lo fundamental es que al

comprendernos mejor también empezamos a entender mejor a quienes nos rodean, lo cual redundará en un aumento de la empatía y la compasión. Abordamos a las personas con el mismo talante que a nosotros mismos, sin ánimo de juzgarlas, y nuestras interacciones se vuelven menos críticas y defensivas. Quienes cultivan la conciencia plena tienden a comunicarse mejor y a mantener relaciones más satisfactorias y menos alteradas por conflictos y tensiones.

Un capital social

Cuando las familias y comunidades se construyen sobre la base de relaciones conscientes de este tipo, nuestras vidas adquieren un «capital social» mayor; es decir, la miríada de compromisos sociales de carácter amistoso o práctico que surgen en los grupos. Los economistas suelen considerar el capital social como un recurso equivalente a las posesiones o al dinero, pero la cosa no termina ahí. Cuando tenemos la suerte de poseer un gran capital social, la consecuencia más notable no es el aumento de la eficiencia o de la rentabilidad en nuestra vida cotidiana, sino el cálido sentimiento de pertenencia que nos acompaña día a día.

Las distracciones de la vida actual

Tal vez estés pensando que sentado junto a un arroyo en la montaña no es difícil estar atento, ni tampoco ser feliz cuando se disfruta de buena compañía, o mostrarte compasiva si eres monja, pero que quienes vivimos en la sociedad actual no lo tenemos tan fácil. Cuando se está sometido a un bombardeo continuo de distracciones no es sencillo concentrarse. La publicidad hace aflorar deseos que ni sabíamos que teníamos. Los informativos nos sobrecogen con multitud de catástrofes, crímenes y controversias. La vida de las rutilantes celebridades lleva a pensar que la calma es un aburrimiento. Las bandejas de entrada del correo electrónico se llenan a tal velocidad que no hay modo de vaciarlas. Y, para colmo, tenemos internet: el rey de la distracción.

Con una vida tan cargada de tensiones cuesta ser feliz. Las largas jornadas laborales y los extenuantes desplazamientos de ida y vuelta al trabajo nos

hacen sentirnos mal, y ni así logramos llegar a fin de mes. Como estamos demasiado cansados para hacer ejercicio, engordamos. Adquirimos ropa y posesiones vistosas, pero continuamos sintiéndonos inseguros, y no nos queda tiempo para dedicarnos a aprender o a ser creativos, y ni siquiera para pasar un rato agradable en familia o con los amigos. Al final, echamos mano de la bebida para relajarnos.

Ser compasivo es difícil porque la gente está muy endurecida. Desde los banqueros y políticos corruptos, hasta los delincuentes o quienes se aprovechan de las ayudas públicas, pocos parecen merecer nuestra simpatía. Por otro lado, no es tan sencillo acumular capital social; estamos demasiado ocupados con la televisión y los videojuegos o pleiteando unos contra otros. Muchas veces ni siquiera sabemos cómo se llaman los vecinos. Y la moralidad parece un lujo en esta época de prácticas económicas despiadadas.

El mundo está necesitado de atención plena

Buena parte de la vida actual es pura desatención. Pero no hay que desesperar. Tal como dijo el político norteamericano Charles W. Tobey: «Las cosas que están mal en el país hoy día son la suma total de las cosas que están mal en nosotros en cuanto individuos». Esto supone que si queremos vivir en una sociedad más atenta y compasiva, es necesario que desarrollemos estas cualidades en nosotros. Solo hay que averiguar cómo lograrlo.

PRACTICAR EL CICLISMO CON ATENCIÓN PLENA

Para desarrollar la atención plena hay que hacer lo mismo que con cualquier otra habilidad, como tocar un instrumento musical, realizar operaciones quirúrgicas o lanzar un módulo lunar: se trata de crear y consolidar nuestras capacidades en un entorno controlado antes de aplicar lo aprendido a situaciones de la vida real.

Cuando cultivamos la curiosidad en la meditación, nuestra pretensión es que los efectos perduren durante todo el día y aún más. Por desgracia, la confusión de la vida moderna a veces nos desborda y nos embota los sentidos. Incluso los meditadores habituales tienen dificultades para permanecer alertas todo el tiempo. ¿No sería fantástico que pudiéramos vivir de una forma más meditativa, practicando sobre la marcha, sin distinguir los ensayos de la actuación real?

Llegados a este punto, entra en escena la bicicleta: una máquina de ensueño que aúna meditación y movimiento; curiosidad y velocidad; atención plena y guardabarros. Sobre una bici puede adquirirse en pocas semanas el arte que los monjes budistas tardan decenios en aprender y que el gran Einstein personificó sin esfuerzo: *vivir con atención plena*. No es de extrañar que a menudo se diga que la bicicleta es el mejor invento de la historia. Es un artefacto sencillo y de fácil manejo que puede impulsarnos hasta altas cotas psicológicas. Un verdadero milagro, en mi opinión. Este libro explica cómo sucede.

La esfera de acción del ciclismo

Las bicicletas solo presentan un problema, el mismo que tienen esos seres mutantes de ficción llamados daleks: no pueden subir escaleras. Lamentablemente, no podemos vivir siempre sobre una bicicleta. Pero sí podemos usarla como medio de transporte para ir al trabajo, de compras, a la playa o a casa de los amigos, para llevar a los niños al colegio o incluso para llegar a los confines de la tierra. Estos y otros desplazamientos a pedales han

elevado la capacidad de atención en el mundo moderno.

Pero la influencia positiva del ciclismo no termina ahí. Además de permitarnos combinar la atención plena con la vida, la bicicleta posee los mismos efectos colaterales que la meditación convencional. Dicho de otro modo, practicar este deporte nos lleva a sentirnos plenamente conscientes a lo largo del día, incluso después de haber bajado de ella. Cualquier ciclista te dirá que se siente mucho más alerta y a la vez sereno, mucho más energético y a la vez relajado, después de haber dado una buena vuelta, y que concentrarse le resulta mucho más fácil. Te dirá asimismo que montar en bicicleta le aporta felicidad en general y mejora su conexión con la comunidad.

Con tantos beneficios de los que hablar, a veces da la impresión de que los incondicionales del ciclismo están haciendo proselitismo, y llegan a resultar pesados o incluso condescendientes. Pero no se les puede reprochar ese entusiasmo con el que comparten sus secretos con los demás. El cinismo con el que se los trata es a menudo un reflejo de la frustración o incluso del resentimiento de quien lo manifiesta: una sonrisa de júbilo puede parecer una mueca cuando estás empantanado en un atasco.

La gente también se irrita porque no todos los ciclistas son santos. Hay multitud de formas desatentas de circular en bici: por la acera, en dirección contraria por una calle de un solo sentido, sin luces por la noche, saltándose los stop, borracho, distraída por el iPod, con precipitación y brusquedad, hablando por el móvil o haciendo caso omiso de las normas de circulación. Cuando hablo de montar en bici con atención plena, es evidente que no me refiero a estos ciclistas desconsiderados.

Este tipo de personas están, en cierto modo, desperdiciando una oportunidad. Yo diría que la verdadera vocación de la bicicleta, su auténtica función, es fomentar la atención plena. Pensemos, por ejemplo, en cómo el diseño de una hamaca se presta a la perfección para echar la siesta y los demás usos que se le den no son óptimos (digamos, como columpio) o son temerarios (por ejemplo, usarla de trampolín). Así como la bicicleta puede lograr que una persona dé lo mejor de sí misma, montar con atención plena sirve para que la bicicleta nos dé lo mejor que tiene.

Lograr el equilibrio

La bicicleta nos ayuda a no dejarnos atrapar por pensamientos, sensaciones y emociones y, en esa medida, puede ir equilibrando nuestra visión global del mundo, ya sea como individuos o como sociedad. Cuatro «actitudes» componen dicha visión y cada una de ellas se trata en los capítulos sucesivos de que consta este libro; podría decirse que estas páginas están imbuidas de atención plena en tanto en cuanto equilibran su contenido.

En «El mejor de los inventos» abordamos la actitud «práctica», un enfoque científico o tecnológico mediante el que se pretende comprender, controlar y predecir la realidad. En «A rueda libre, sin preocupaciones» descubrimos la actitud «individualista», consistente en expresarse con libertad, creatividad y decisión. En «La vuelta a la manzana» se analiza la actitud «localista», que es una búsqueda de la sencillez, la modestia y la vida en comunidad. En «Una vuelta por el mundo» se explica la actitud «globalizadora», la que aspira a la integración internacional y a desarrollar un sentimiento compartido de humanidad.

Cada capítulo se inicia revelando aspectos de la personalidad de Einstein que ejemplifican la actitud de que se aborda y, a continuación, se explica por qué montar en bici contribuye a generar una disposición de ánimo similar. La vida de Einstein es una síntesis de los elementos que constituyen la atención plena. En conjunto, los cuatro capítulos de este libro ofrecen una visión general de su filosofía holística e ilustran cómo la humilde bicicleta nos enseña a alcanzar un equilibrio parecido al suyo.

Las cuatro actitudes

Todo ciclista sabe que se inclina un poco más de lo normal hacia cualquier dirección el equilibrio natural se rompe. Usando el cerebro humano como metáfora, podemos pensar encada dirección como la representación de una de las cuatro actitudes. El lado izquierdo del cerebro está especializado en la comprensión de los mecanismos, normas y sistemas artificiales, por lo que podemos pensar en la actitud práctica como de izquierdas. El lado derecho del cerebro está especializado en la creatividad, la autoconciencia y la

imaginación, por lo que la actitud individual puede se puede considerar como inclinada hacia la derecha. En la parte posterior del cerebro se encuentran las áreas especializadas en las emociones y las necesidades básicas, por lo que podemos interpretar la actitud local como inclinada hacia atrás. Por último, las regiones frontales característicamente humanas del cerebro permiten ver nuestras vidas con una perspectiva más amplia, por lo que la actitud global se puede considerar como inclinada hacia delante.

Sobre una bicicleta permanecemos centrados, sin inclinarnos demasiado hacia delante ni hacia atrás, ni a derecha o izquierda, pero esa no es la única manera en que nos estabiliza. Aquí se expone el arte de montar en bicicleta con atención plena... y la clave para alcanzar el equilibrio en el mundo actual.

CÓMO PERDÍ Y RECUPERÉ EL EQUILIBRIO

En mi adolescencia aspiraba a ser un gran pensador, un inconformista, una persona como Einstein. Leía con avidez y llevaba un diario de teorías, poemas y pensamientos filosóficos. Aunque no eran más que reflexiones juveniles, la gran ventaja de tener como referentes a figuras históricas es que lo que piensen los demás no te preocupa.

Me daba igual, por ejemplo, que el ciclismo se considerase pasado de moda. En mi opinión, llegar al instituto en diez minutos sobre mi bici era mejor que pasar media hora en el autobús, aunque como contrapartida tuviera que aguantar a mi hermano llamándome bicho raro. Con el tiempo, él también se ha convertido en un ciclista entusiasta (algo que nunca me canso de repetirle). Supongo, no obstante, que tenía razón al considerarme un excéntrico. Más adelante, hice honor a ese epíteto en la universidad, donde llegué a doctorarme en Filosofía.

Cómo perdí el norte

A lo largo de mi época de estudiante, fui perdiendo gradualmente el equilibrio. No solo porque dejara de montar en bicicleta, mi vida entera cesó de fluir con suavidad.

Hacía agua en todos los frentes: amistades, relaciones amorosas, familia, salud, carrera y modo de vida. Iba acumulando problemas y mi vocación no me ayudaba. La filosofía aspira a dar respuesta a los dilemas, paradojas y enigmas vitales, sin aceptar las situaciones tal como son, cargadas de conflictos y sinsentidos. Yo oscilaba entre dos extremos: tan pronto llegaba demasiado lejos en una dirección, como rechazaba algo importante en la dirección opuesta. Hasta mis aspiraciones se convirtieron en una maldición. Me concentraba en los éxitos de personas como Einstein, sin tratar de aprender nada de sus trayectorias. Nunca vivía el momento; no me relajaba; me sentía incómodo con el *statu quo*; nunca estaba realmente feliz.

El punto de inflexión

Y al fin toqué fondo. A las cinco de la mañana de un día de diciembre de 2009, me desperté tumbado bocabajo en la acera de una calle londinense, con la cabeza dándome vueltas, lágrimas en los ojos y solo. No recordaba qué había sucedido, solo que había estado bebiendo. Los coches pasaban de largo a toda velocidad y los viandantes saltaban por encima de mí. No tenía dinero y no podía llamar a nadie. Mi vida había perdido por completo el rumbo.

Poco después de este episodio retomé el ciclismo. No sé bien por qué, pero sí me acuerdo de que empecé a hacer los mismos trayectos cortos que recorría de niño —a las tiendas, a casa de los amigos, a dar una vuelta al anochecer—, y no tardé en empezar a circular en bici por el mero placer de hacerlo, explorando una cara de Londres que no había conocido ni siquiera en la infancia: sosegados canales, preciosos parques, callejuelas y pasajes intrigantes.

«Cuando el ánimo decae, cuando el día
se oscurece, cuando el trabajo se torna monótono,
cuando se diría que no vale la pena tener esperanzas, monta
en una bicicleta y sal a recorrer los caminos,
sin pensar en nada más que en el paseo
que estás dando».

SIR ARTHUR CONAN DOYLE (1859-1930)

¡Cuánta belleza y posibilidades! Y habían estado largo tiempo ocultas tras la fachada de las estrepitosas calles principales y las ventanas de cristales mugrientos; esas apariencias conocidas que nos ofuscan y nunca pensamos poner en cuestión.

La mejoría

Pronto comencé a experimentar algo distinto en mi interior: una sensación

nostálgica a la que solo puedo denominar regocijo. En ocasiones aparecía a mitad de un descenso a rueda libre o, con un toque de alegría por la desgracia ajena, mientras me abría paso a través de un atasco, dejando atrás a los malhumorados conductores de los coches.

Otras veces surgía sin motivo aparente; tal vez gracias al viento que me revolvió el pelo; al reluciente paisaje urbano que se balanceaba rítmicamente en mi campo visual como un sonriente coro de góspel; o a unas palabras amistosas cruzadas con un compañero ciclista en algún semáforo. No tardé en darme cuenta de que esta sensación nostálgica iba transformándose en esperanza. Empecé a mirar al futuro desde la alegría.

Y de esta forma me fui transformando como persona, enmendando poco a poco mis errores pasados. No pretendo afirmar que el ciclismo fuese el remedio de todos mis males; pero sí que montar en bicicleta era un paréntesis en medio de mi vida, un lugar sereno que me servía como fuente de inspiración. Aquellos paseos me ayudaban a idear soluciones, y de ahí pasé a tomar decisiones constructivas en los demás momentos de mi vida. El efecto bola de nieve es muy curioso. Aquel ciclista regocijado que pedaleaba con sosiego por los vericuetos de la vida se convirtió en mi verdadero ser.

Siempre adelante

Estoy relatando mi experiencia porque es un viaje que cualquiera puede emprender. La economía mundial tocó fondo más o menos a la vez que yo. Nuestro condenado sistema global está sumido en el caos; los gobiernos, los medios de comunicación, las empresas y los bancos se han confabulado y todo el mundo se lava las manos echando la culpa a los demás.

No resulta fácil vislumbrar una salida en medio del alboroto de acusaciones y contraacusaciones. Pero algunas personas han conseguido dar con ella, tal como Einstein lo logró, evadiéndose con discreción de las distracciones familiares para internarse en los recónditos senderos donde reside el bienestar y donde la confusión de la vida moderna se equilibra y se encalma.

Si aún no lo has logrado, este libro te explicará cómo pedalear hasta allí. Es más fácil de lo que pueda parecer. *Una vez que has aprendido a montar en bicicleta, ya nunca lo olvidas.*

CAPÍTULO 1

$$E = mc^2$$

EL MEJOR DE LOS INVENTOS

Montar en bicicleta nos equipa con una actitud «práctica» semejante a la de Einstein. Al reflexionar sobre el ingenioso diseño de este vehículo y sobre cómo llegó a ser así, valoramos la importancia de la inventiva. Al aprender a mantenerlo, desarrollamos una comprensión mejor del funcionamiento de las cosas, así como el placer de trabajar con objetos materiales. Nos volvemos más emprendedores en nuestras actividades, más científicos en nuestra visión y más competentes para la vida en general. Prestamos atención plena a la realidad.



LOCURA CON MÉTODO

Un día de pleno verano empezó a llover a cántaros en el centro turístico costero de Watch Hill, en Estados Unidos. Einstein, que estaba allí disfrutando de unas vacaciones, iba en esos momentos de pasajero en un deportivo con la capota abierta. Impertérrito, echó mano a su sombrero..., pero no como era de prever. Se llevó la mano a la cabeza..., se quitó el sombrero y se lo guardó en el bolsillo del abrigo, dejando perplejo al conductor, Peter Bucky, que le dirigió una mirada socarrona. «Mi pelo ha soportado bien el agua en innumerables ocasiones —explicó Einstein—. Pero no sé cuántas veces la resistirá mi sombrero».

Son este tipo de comportamientos los que alimentan la imagen de Einstein que tan popular se ha hecho: la del genio inescrutablemente excéntrico con una cabellera blanca arremolinada. Pero hay algo más que lo que salta a la vista, tanto en esta anécdota como en Einstein. Según como se mire, su decisión no fue tan rara. El chaparrón podría haber deformado y desgastado su querido sombrero; el pelo ya lo tenía revuelto. Aunque no lo parezca, Einstein demostraba un gran sentido práctico.

Si nos detenemos a pensarlo, veremos que no podía ser de otro modo tratándose del gran científico que era. Como había consagrado su vida a comprender las sutilezas del universo, buena parte de la conducta de Einstein debía de basarse en factores que la mayoría de la gente no toma en consideración. E incluso cuando estaba enfrascado en sus pensamientos y demostraba un despiste evidente, como al quedarse fuera de casa sin llave en su noche de bodas o al aplaudir cuando se mencionó su nombre en una ceremonia de entrega de premios, es más que probable que sus preocupaciones fueran muy mundanas. Aunque diera la impresión de estar en las nubes, sabía desenvolverse muy bien en la realidad.

Una vida de invenciones

Cuando alabamos la invención de alguien, solemos referirnos a un artefacto

concreto que ha creado o al proceso de crearlo. Ahora bien, al decir que alguien ha llevado «una vida de invenciones», estamos elogiando a la persona en sí por su talento general para comprender las cosas materiales y trabajar con ellas. Y, sin duda alguna, esto es aplicable a Einstein.

La inventiva era su esencia vital y su sustento. Poco después del nacimiento de Einstein en Ulm, Alemania, en 1879, su familia se trasladó a Múnich, y allí su padre, Herman, y su tío Jacob montaron una empresa de fabricación e instalación de equipos eléctricos. En 1885, tenían a su cargo a doscientos empleados y suministraron a la ciudad sede del Oktoberfest su primer alumbrado eléctrico. Jacob registró las patentes de seis inventos.

El pequeño Einstein no tardó en demostrar unas aptitudes similares. Construía edificios de naipes de catorce plantas y se dedicaba a investigar cómo se movía la aguja de una brújula que le regaló su padre. Cuando su madre, Pauline, dio a luz a su hermana Maria, Einstein reaccionó con esa curiosidad impresionante que llegaría a convertirse en su sello distintivo: «Sí —dijo mirando a la niña—, pero ¿dónde están las ruedas?».

A lo largo de su época de estudiante siguió mostrando la misma actitud. Sobresalía en matemáticas y física, pero sus indagaciones siempre parecían pasarse de la raya. Su irreverente carácter inquisitivo solía exasperar a los profesores... y no digamos cuando provocó una explosión en el laboratorio.

«Todo debería hacerse de la manera
más simple posible, pero sin simplificarlo más».

EINSTEIN

Enclaustrado en medio del mundo

Con una buena capacidad inventiva y unas referencias académicas mediocres, no es de extrañar que Einstein terminara trabajando como examinador de patentes y no de profesor universitario. En su calidad de «técnico experto de tercera categoría», su función consistía en evaluar los méritos de las solicitudes que se recibían. Aunque no pareciera el trabajo ideal, más

adelante Einstein recordaría con cariño aquel «claustro en medio del mundo donde incubé mis ideas más hermosas». Su benévolo jefe hacía la vista gorda mientras Einstein trabajaba en sus estudios de física en las horas de oficina. Por otro lado, evaluar las ideas ajenas le sirvió para adquirir valiosos hábitos científicos: espíritu crítico, aprecio por la sencillez y capacidad de imaginar cómo las hipótesis se plasmarían en la realidad.

Y fue así como este hombre ajeno al mundo científico asombró a la comunidad de los físicos con una serie de teorías elegantes a la par que enjundiosas, incluida la relatividad, la dualidad onda-partícula de luz y la ecuación $E=mc^2$. Estas ideas continúan siendo difíciles de comprender para los profanos, pero Einstein siempre se esforzó en anclar las matemáticas en la realidad mediante analogías muy gráficas: un pintor que se caía del tejado de una casa; un ascensor acelerando a través del espacio vacío; una bicicleta que circulaba junto a un rayo de luz.

El realismo de Einstein

Einstein creía que el mundo existía y debíamos tratar de comprender cómo funcionaba. Aunque parezca extraño, no todo el mundo está de acuerdo con él. Muchos filósofos aseguran que el mundo no existe y todo es opinable; por tanto, si una persona piensa que la torre Eiffel está en París y otra piensa que está en Londres, ambas tienen razón; un razonamiento que equivale a decir que la ciencia carece de sentido, basta con que nos inventemos las cosas.

Este enfoque suele recibir el nombre de «relativismo», puesto que defiende que la realidad es «relativa» a las opiniones personales. A Einstein le irritaba que se confundiera realidad con relativismo. En 1919, el astrónomo Arthur Eddington aportó la evidencia fotográfica demostrativa de que la teoría de Einstein era acertada y, con ello, eliminó cualquier margen para las opiniones.

«La verdad duele. Tal vez, no tanto como subirse de un salto a una bicicleta sin sillín, pero duele».

TENIENTE FRANK DREBIN

A Einstein también le molestaba que sus colegas sacaran conclusiones peculiares de su trabajo. El «principio de incertidumbre» sostenía que las observaciones de los físicos influyen en la forma de ser del mundo. Einstein pasó los últimos cuarenta años de su vida rebatiendo esta hipótesis. «La creencia en un mundo externo independiente del sujeto perceptor es la base de todas las ciencias naturales», insistía.

Por este empeño suyo se le tachaba de testarudo, una crítica habitual contra los científicos. Mas no es justo acusar a la ciencia de falta de humildad. La ciencia responde a las dudas que se le plantean mediante una indagación sistemática en el mundo. Y precisamente por esto adquirió credibilidad la impresionante obra de Einstein.

En comparación, decir que el mundo no existe y que todas las opiniones tienen la misma validez se nos antoja una actitud negligente. Hay personas que se hacen relativistas porque no son capaces de afrontar la verdad; otras, sencillamente no son sinceras. Einstein aconsejó lo siguiente en referencia a sus colegas rivales: «No escuchen lo que dicen, presten atención a cómo actúan». Con esto pretendía indicar que la gente suele tomarse el mundo más en serio cuando se trata de hacer cosas reales. Si alguien te dice que el mundo no existe, proponle que salte desde la ventana de una planta decimocuarta.

El siglo de Einstein

De vez en cuando, Einstein echaba una mano en la empresa electrotécnica de su padre. También hacía sus pinitos inventando cosas; entre otras, un refrigerador que no emitía ruido, un aparato para medir la electricidad de bajo voltaje y juguetes para sus hijos hechos con cajas de cerillas y cuerdas. Pero nunca se convirtió en inventor profesional. Le desagradaba trabajar con «el objetivo de una sórdida ganancia de capital».

Además, comprobó los inconvenientes de la tecnología en las dos guerras mundiales que le tocó vivir. Sus propias teorías fueron empleadas por el

Gobierno estadounidense para lanzar bombas nucleares sobre Japón en 1945. La ciencia, advirtió Einstein, había puesto en nuestras manos «los medios para envenenarnos y mutilarnos unos a otros», mientras en tiempos de paz había «introducido la prisa y la incertidumbre en nuestras vidas» y «encadenado a los hombres a las máquinas», obligándolos a trabajar «largas y agotadoras horas sin disfrutar apenas de sus actividades laborales». E imploraba que la ciencia se pusiera al servicio de la mejora de la vida del común de las gentes: «Nunca lo olviden cuando estén reflexionando sobre sus diagramas y ecuaciones».

La influencia de Einstein en la ciencia del siglo xx no tiene parangón. Sus grandes logros en el campo de la física condujeron al descubrimiento de las estrellas oscuras, los agujeros negros, la antimateria y los agujeros de gusano. Al indómito joven Einstein le habría encantado el extravagante universo que sus teorías contribuyeron a desvelar. Ahora bien, es en el campo de la tecnología donde mayor ha sido la influencia de este remiso inventor. Miles de millones de personas han disfrutado de los incuestionables beneficios reportados por los avances que fueron posibles gracias a las investigaciones de Einstein. Entre ellos se incluyen el láser, la mezcla de cemento, los aerosoles, la energía nuclear, la fibra óptica, los semiconductores, los satélites artificiales, los paneles solares, los ordenadores, la producción láctea y muchos otros. Pero ¿dónde están las ruedas?

EL CABALLO DE PROPULSIÓN HUMANA

A los caballos les encanta el ciclismo. No porque lo practiquen, sino porque las bicicletas les permitieron ponerse pezuñas arriba y relajarse después de cinco mil años de fieles servicios a la humanidad. La única incógnita que sigue preocupando a los caballos (y a los historiadores) es por qué se tardó tanto en inventar la bicicleta cuando la tecnología que utiliza es tan simple y había sido descubierta hacía milenios.

La rueda se inventó aproximadamente en la misma época en que se domesticó a los caballos; ha pasado demasiado tiempo para que podamos precisar cuál de los dos avances precedió al otro. Las primeras ruedas se crearon en el sur de Mesopotamia y no eran más que discos de madera con un orificio en el centro por el que pasaba el eje de los carros. Hubo que esperar hasta el año 500 a. C. para que los egipcios comenzaran a fabricar ruedas con radios, que aportaron ligereza y velocidad a los carros. Posteriormente, la tecnología de la rueda apenas se modificó hasta principios del siglo XIX.

En esa época de grandes progresos tecnológicos estaba en marcha un asombroso empeño que se había emprendido un siglo atrás: crear un vehículo terrestre de tracción humana, el llamado «caballo de propulsión humana». Algunos de los primeros intentos se impulsaban con velas (que eran poco de fiar y de difícil manejo) o incluso recurrían a esclavos (lo cual no era juego limpio). Un periodista británico que revisó el panorama en 1819 llegó a la conclusión de que «la culminación de una máquina o carruaje para viajar sin caballos u otros animales de tiro» sería «el triunfo más memorable de la mecánica».

La máquina corredora

La invención del ciclismo fue, como correspondía, un trayecto por etapas —o una carrera de relevos, se podría decir—, en el que la bicicleta tal como la conocemos hoy fue surgiendo poco a poco de las manos de numerosos

innovadores sin relación entre sí. Cuando voy circulando en bici, muchas veces imagino a esos pioneros que la inventaron ocupados en sus asuntos, tratando de poner su granito de arena para mejorar el mundo. El desarrollo gradual de la bicicleta me hace recordar que el trabajo duro está detrás de todo lo bueno; los portentos nunca surgen por generación espontánea. La historia cooperativa de este gran invento es un ejemplo de cómo el trabajo en equipo promueve la invención; de cómo las ideas de una persona refuerzan las de otra. Y el carácter azaroso de este trayecto me recuerda que los esfuerzos a veces dan un rendimiento inesperado; nunca se sabe qué maravillosas sorpresas nos esperan a la vuelta de la esquina.

«Mis pies se apoyaban sobre los hombros de gigantes».

EINSTEIN HABLANDO DE SUS PREDECESORES

La draisiana

Un excéntrico barón alemán llamado Karl von Drais fue quien inició el desarrollo de la bicicleta. En 1815, un volcán que entró en erupción en Indonesia mató a alrededor de noventa mil personas y cubrió Europa con una gigantesca nube de cenizas que no dejaba pasar la luz del sol. Las cosechas se perdieron y los campesinos se vieron obligados a sacrificar de un tiro a sus famélicos caballos. Y, entonces, Drais se propuso descubrir el esquivo caballo de tracción humana.

La «draisiana» era en esencia una bicicleta sin pedales ni freno, con una vara montada sobre la rueda delantera que permitía manejarla. Todo el artefacto era de madera, excepción hecha de unas tiras de hierro en las ruedas. Drais dio a conocer su invento en 1817 y lo llamó «máquina corredora». Quien la montaba debía ir empujándose alternativamente con uno y otro pie, como si estuviera corriendo, y el impulso que iba adquiriendo el vehículo lo propulsaba hacia delante entre un paso y otro. Al circular cuesta abajo no era necesario mover las piernas; una ventaja en la que tal vez Drais

no cayó en la cuenta hasta que se deslizó por una pendiente con los pies en alto como un niño jubiloso. Comoquiera que fuese, había descubierto el principio de utilizar la propulsión para equilibrarse sobre dos ruedas.

Lo malo era el momento de frenar. Los usuarios de la draisiana a menudo desmontaban de forma ignominiosa (mediante lo que también se conoce como caída) o atropellaban a los peatones. Pese a que en algunos periodos fue fabricada con gran entusiasmo en ciudades de toda Europa y Estados Unidos, la máquina corredora siempre se prohibía en las aceras y la mayoría de las personas se burlaba de ella llamándola «caballo-dandi». Al poco tiempo, incluso sus mayores admiradores se desilusionaron a causa de su ineficacia y por la tendencia a desgastar los zapatos que demostraba. El desarrollo de la bicicleta se estancó durante cincuenta años.

CONCIENCIA PLENA DE LOS MECANISMOS

*

Casi nunca nos tomamos la molestia de prestar atención a los múltiples e ingeniosos mecanismos que tanto nos facilitan la vida en nuestro tiempo. Algunos son resultado de miles de años de progreso, pero ni siquiera eso nos lleva a dedicar un instante de reflexión al talento que se invirtió en crearlos. Estamos acostumbrados a utilizar los aparatos mecánicos de manera automática.

La próxima vez que tengas delante una bicicleta, dedica un momento a admirar su espléndida mecánica. Fíjate en la cadena. Observa cómo se conecta la serie alterna de eslabones y bulones para formar una estructura sólida a la par que flexible que rodea tanto las series de piñones dentados, montados en los ejes de los pedales, como la rueda trasera. Mira los pedales girando independientemente sobre sus ejes a la vez que rotan los cigüeñales, tal como la Luna gira alrededor de la Tierra mientras esta rota alrededor del Sol.

Levanta un poco el manillar para separar la rueda delantera del suelo. Haz que gire y observa el círculo que traza en el aire. No pierdas de vista sus radios, dando vueltas y vueltas, e imagina de qué manera tan ingeniosa permiten que la rueda se deforme al chocar contra el suelo y después recupere su forma original, igual que lo haría una pelota de tenis si la aplastamos.

Gira el manillar atendiendo a cómo la horquilla delantera encaja en el cuadro

tubular, combinando rigidez y ligereza. Fíjate en los frenos, que esperan con paciencia a que se les pida que tiren del cable que presiona unos rectángulos de caucho contra los bordes de la rueda para detener la bicicleta, como si el tiempo estuviera ralentizándose.

Examina el cuadro o chasis en forma de diamante, expertamente soldado en sus juntas. Como está hueco, se compone básicamente de aire, lo que no le impide sostenerse y mantener a la vez a los demás componentes durante decenios de uso.

La bicicleta transportará tu mente, además de tu cuerpo, si muestras curiosidad por ella.

Aquellos locos cacharros

En esta etapa, la mayoría de los especialistas en mecánica centraron sus esfuerzos en artefactos de cuatro ruedas, con los que tuvieron escaso éxito. Algunos diseños incluían unas alas que supuestamente se agitarían cuando el conductor utilizara la tracción de las ruedas traseras; otros requerían de tres hombres para accionar diversas palancas; un carruaje funcionaba gracias a unos pedales que, como los de una máquina de coser, basculaban hacia delante y hacia atrás; se creó incluso un vehículo de cuatro ruedas que, al igual que la draisiana, se propulsaba con los pies.

Por lo visto, los inventores desconfiaban de la idea de equilibrarse sobre dos ruedas; y quizá fuera ese mismo prejuicio el que retrasó varios milenios la invención de la bicicleta. Algunos comentaristas incluso se mostraban escépticos sobre la viabilidad de cualquier vehículo de propulsión humana. En 1832, el editor de *Mechanics Magazine* declaró que «el hombre es una máquina locomotora fabricada por la propia Naturaleza y no mejorará añadiéndole cigüeñales ni ruedas».

El salto adelante

Sin embargo, este editor se equivocaba, como bien lo demostraron un par de bielas y de ruedas. Varias décadas después, se produjo una asombrosa

reaparición de los vehículos de dos ruedas con el simple añadido de bielas conectadas a la rueda delantera y movidas a pedales. Al empujar alternativamente dos pedales para que rotaran las bielas, se lograba una propulsión hacia delante equilibrada en todo momento, mientras que con la máquina corredora solo había sido posible conseguirla al deslizarse cuesta abajo.

Cuando una bandada de pájaros modifica su rumbo no es fácil determinar qué individuo fue el primero en cambiar de dirección. Del mismo modo, habiendo tantos innovadores en acción, no es sencillo precisar con exactitud quién fue el responsable del salto adelante que convirtió la máquina corredora en bicicleta.

Pierre Michaux comenzó a fabricar bicicletas de pedales en su taller de París en 1867 y más adelante se atribuiría la prioridad con respecto a esa invención; no obstante, está prácticamente demostrado que sus socios, los hermanos Aimé y René Olivier, y Georges de la Bouglise, hicieron una contribución más importante al desarrollo del nuevo artefacto. Otro parisiense, Pierre Lallement, también se colgó la medalla de la autoría y, en efecto, patentó un diseño similar en Estados Unidos en 1866. Para complicar aún más la historia, hubo sendos alegatos póstumos según los cuales los escoceses Gavin Dalzell y Kirkpatrick Macmillan habían creado décadas antes, cada uno por su cuenta y sin relación entre sí, un nuevo tipo de bicicleta con los pedales conectados a la rueda trasera mediante varillas.

Lo único seguro es que la bicicleta de pedales se puso de moda en París por primera vez a finales de la década de 1860, y pocos años más tarde ya se la veía en todos los continentes, tanto en las ciudades como en el campo. En lengua inglesa, la máquina en cuestión llegó a conocerse como la «sacudehuesos» [*boneshaker*] debido a la ardua experiencia a la que sus ruedas de madera y su chasis de hierro sometían a quien la montaba. La nueva demanda hizo que surgieran como hongos empresas de fabricación de bicicletas, a las que añadieron muelles, ruedas de hierro con radios y sólidos neumáticos de caucho con objeto de que rodaran con mayor suavidad. Otras innovaciones fueron los frenos y los cuadros tubulares. Y también fue novedoso que se emprendieran actividades de promoción del ciclismo como

clases gratuitas, circuitos cubiertos, exposiciones, clubes y carreras, todo lo cual contribuyó a que se desvanecieran las reticencias de los escépticos.

Necesidad de mejoras

A pesar de todo, las mejores bicicletas de aquellos tiempos seguían teniendo importantes defectos. El peor problema era que al girar la rueda delantera a izquierda o derecha, los pedales también se movían en esa dirección, forzando a las piernas del ciclista a seguirlos. La rueda rozaba el interior del muslo y existía el peligro de que la pierna quedase enganchada entre los radios. Muchos médicos advirtieron de estos riesgos, en especial para la zona corporal más frágil de los varones. Por otra parte, las propias máquinas se averiaban con facilidad y su rendimiento era malo en las superficies desiguales. Cuando los ciclistas se veían forzados a circular por la superficie más lisa de las aceras, sufrían las iras de los peatones, que les tiraban piedras y consideraban la sacudehuesos, al igual que la máquina corredora, un juguete peligroso para ricos ociosos. Y el ciclismo aún había de convertirse en una afición más azarosa y exclusiva.

El velocípedo

El modelo más conocido de bicicleta antigua es probablemente el velocípedo. Este extravagante artilugio tenía una enorme rueda delantera y una rueda trasera menor. Fue apodado el *penny farthing*, en referencia al tamaño del penique (*penny*) y al cuarto de penique (*farthing*), dos monedas que estaban en circulación en aquellos tiempos. Hoy nos preguntamos cómo un vehículo de aspecto tan ridículo pudo considerarse práctico en algún momento. Y, sin embargo, los velocípedos eran las bicicletas de carreras de su época, equipadas con la tecnología puntera del ciclismo (como pedales de caucho, rodamientos de bolas y cuadros más ligeros) y fueron asimismo los primeros vehículos a los que se les dio el nombre de «bicicleta».

Los velocípedos se crearon en el Reino Unido a mediados de 1870, y pasada una década ya estaban disponibles en el mundo entero. Ofrecían una ventaja importante a sus usuarios por una razón muy sencilla. Al estar montados los pedales en el centro de la rueda delantera, cuanto mayor fuera

esta, más avanzaba el ciclista con cada pedalada. Por eso las ruedas se fueron haciendo mayores, llegando a alcanzar un gigantesco diámetro de metro y medio, ya que el único límite a su tamaño era que el ciclista pudiera llegar al centro con los pies.

El sillín del velocípedo estaba colocado directamente sobre la rueda delantera, pues así la fuerza vertical ejercida sobre los pedales era más poderosa. Algunos modelos incorporaban un escalón al cuadro para que los ciclistas pudieran montar y desmontar. Ambas cosas debían hacerse a la carrera si quería evitarse que la bicicleta se volcara. Una vez sentados encima de un velocípedo, los ciclistas se hallaban en una posición a todas luces arriesgada: era como sentarse sobre los hombros de una persona que iba corriendo a toda velocidad. Las caídas se denominaban «cabezazos» y eran una experiencia tan peligrosa como inevitable por culpa de las carreteras llenas de baches, los vientos de costado y las dificultades que entrañaba montar y desmontar. Estas máquinas más rápidas y peligrosas solían atraer a un tipo determinado de usuario: joven, en buena forma, atrevido y, por lo general aunque no siempre, varón. Tal como opinó un *amateur*, la mayoría de la gente era «remisa a montar en un objeto semejante a una jirafa».

¿Qué se podía hacer para volver más accesible el ciclismo? Un entusiasta especuló que «cualquier invención que permita al ciclista detenerse por completo y continuar sentado sobre la máquina contribuiría más a popularizar el ciclismo que nada de lo que hasta ahora se ha hecho».

La bicicleta de seguridad

Entre grandes exclamaciones de júbilo, la solución se descubrió diversas veces a principios de la década de 1880. Las marcas eran distintas —la Bicyclette, la Marvel, la Pioneer, la Antelope, la BSA y la Humber—, pero todas las máquinas constituían ejemplos de las primeras bicicletas seguras, cuyo rasgo distintivo consistía en una cadena que conectaba los pedales con la rueda trasera.

Dos características conferían mayor seguridad a estos modelos. La primera era el cambio de marchas: la rueda dentada unida a los pedales (plato) era de mayor tamaño que la rueda dentada unida a la rueda trasera (piñón), con lo

cual la cadena hacía girar la rueda trasera a mayor velocidad que la de rotación de los pedales. Así pues, ya no era necesario emplear una rueda enorme para maximizar el rendimiento del pedaleo y el sillín pudo colocarse más abajo. Por lo tanto, las caídas eran menos graves y menos probables, dado que el ciclista tocaba el suelo con los pies y eso facilitaba montar y desmontar, arrancar y detenerse, así como reducir la velocidad.

La segunda innovación fue la transmisión del impulso del pedaleo a la rueda trasera. Gracias a ello, se minimizaron las posibilidades de que la máquina derrapara y se liberó la rueda delantera para que cumpliera su principal cometido: marcar la dirección de avance.

La bicicleta de seguridad Rover

El único problema que quedaba por resolver en estos primeros modelos seguros eran sus extrañas formas, como cuadros enrevesados o ruedas delanteras pequeñas. Pese a que el sillín más bajo confería aerodinamismo a la postura del ciclista y, en consecuencia, mayor velocidad, los paseos accidentados seguían siendo frecuentes.

Otras innovaciones modificaron este panorama. En 1886, John Kemp Starley perfeccionó su modelo Rover Safety. Constaba de ruedas más o menos del mismo tamaño, un cuadro rígido en forma de diamante con sillín y manillar ajustables, y la característica que ofrecía seguridad, es decir, la tracción trasera. Tres años después, John Dunlop inventó la llanta neumática, con un tubo interior lleno de aire comprimido. Todas estas mejoras dieron como resultado las bicicletas más seguras, ligeras, rápidas y de fácil manejo que nunca se habían creado, y la forma básica de la máquina se conservó inalterada hasta nuestros días. El futuro había llegado y el público lo recibió con entusiasmo.

La bicicleta fue el medio de transporte más popular del siglo XX.



El siglo del ciclismo

A comienzos de 1890, habiéndose tornado realidad el sueño del caballo de propulsión humana, se produjo una eclosión mundial del ciclismo. Había quien opinaba erróneamente que sería una moda pasajera; otros predijeron que el ciclismo perduraría «mientras los hombre y las mujeres sigan teniendo piernas», como lo expresó un editor. A la vista de lo sucedido hasta hoy, no se equivocaba. Si Einstein fue la gran figura del siglo xx, la bicicleta, el medio de transporte más popular de la historia, fue sin duda la máquina del siglo. En la actualidad hay más de mil millones de bicicletas en el mundo, que son utilizadas por motivos prácticos, recreativos o deportivos, por jóvenes y mayores, por ricos y pobres.

El ciclismo llegó a su apogeo durante las depresiones económicas de la primera y la cuarta década del siglo xx, así como durante las dos guerras mundiales y la crisis energética de la década de 1970. Mientras la historia sufría estos vaivenes, la bicicleta no dejó de mejorar gracias a una oleada continua de innovaciones. Se generalizó la rueda libre, que permite al ciclista reposar los pies en los pedales mientras la rueda trasera continúa girando, así como las marchas múltiples y algunos mecanismos ingeniosos, como el elegante cambio de marchas con el que se varía la velocidad. Se incorporaron a los manillares frenos Caliper o de pinza y la fuerza de frenado empezó a aplicarse a través de cojinetes o discos hidráulicos. Las ruedas desmontables facilitaron la reparación de los pinchazos a la vez que la vulcanización robustecía el caucho. Se emplearon nuevos materiales para los cuadros, como aluminio, titanio y fibra de carbono, y también acabados en esmalte duraderos y componentes ligeros de plástico. Aparecieron accesorios útiles, incluidas las cestas, las bolsas, los faros eléctricos y los cascos. La próxima vez que te subas a una bicicleta, dedica un momento a contemplar todos estos inventos en el marco de la invención global y reflexiona sobre el gran número de personas que han contribuido a que tu experiencia ciclista sea grata.

Se han introducido asimismo variantes en la forma de la máquina en sí; por

ejemplo, las bicicletas plegables (que pueden guardarse con facilidad), las de montaña (dotadas de ruedas gruesas con dispositivos de absorción de choque que permiten montar fuera de las carreteras asfaltadas) y las bicis eléctricas (con baterías que refuerzan el pedaleo o cargan un acelerador). Las bicicletas reclinadas sitúan a quien las monta aún más cerca del suelo, facilitando una eficiencia aerodinámica mayor y récords de velocidad superiores a los 125 kilómetros por hora.

Tecnología pionera

El ciclismo influyó en otros tipos de progreso material en el siglo xx. Así, por ejemplo, numerosos avances tecnológicos ensayados por vez primera en las bicicletas, o en su fabricación y montaje, fueron empleados posteriormente en el desarrollo de vehículos de motor y de la aviación. De hecho, algunos fabricantes de automóviles vanguardistas, como Henry Ford, eran expertos mecánicos de bicicletas; como también lo eran los hermanos Wright, que inventaron el primer aeroplano en su taller de bicicletas.

A medida que la bicicleta adquiría popularidad fueron surgiendo en todo el mundo talleres de reparación, que después se reconvirtieron en gasolineras una vez que el automóvil se impuso. Por otro lado, las generalizadas mejoras de las carreteras por las que batallaron los ciclistas allanaron literalmente el camino al transporte motorizado. Al fomentar una movilidad mayor, tanto personal como automática, el ciclismo ha sido un combustible vital para el surgimiento del mundo moderno.

«Llama la atención que la aparición del automóvil y del aeroplano no haya desplazado a la bicicleta. Quizá sea porque a la gente le gusta el mundo que ve y el aire que respira mientras la monta. O porque le agrada su simplicidad y la precisión con que está hecha. O tal vez porque disfruta de la posibilidad de lanzarse a tumba abierta y, al cabo de un instante, dar un tranquilo paseo por el parque sin haber dejado atrás un nubarrón de asfixiante contaminación ni el más leve rastro».

GURDON LEETE, *The Quotable Cyclist*,

BREAKAWAY BOOKS, 2001



UN MUNDO MATERIAL

«Vivimos en un mundo material y yo soy una chica material», cantaba Madonna en 1984. No era la primera, ni será la última, en cuestionar que el progreso tecnológico nos haya aportado grandes beneficios. Mucha gente se pregunta si nuestra cultura no se ha hecho materialista en exceso y nuestro interés en las cosas materiales no es desmedido.

Materialismo no es, sin embargo, el término más acertado para definir la actitud que predomina en nuestros días. A no ser que seamos científicos, lo normal es que no comprendamos cómo funcionan nuestras posesiones materiales y les prestemos escasa atención. Ahora que los ordenadores portátiles, las lavadoras y hasta los cepillos de dientes despliegan una tecnología de la era espacial, la mayoría de los objetos nos desconciertan en lugar de interesarnos.

Tenemos, asimismo, una actitud narcisista hacia numerosos productos de nuestra sociedad moderna. Tal como el joven y vanidoso Narciso de la mitología griega, que se obsesionaba con su propio reflejo en la superficie de un lago, nosotros valoramos los objetos por lo que dicen de nosotros y no por sí mismos. Queremos los accesorios más llamativos, la ropa de última moda y el mobiliario más elegante, no porque nos interesen estas cosas materiales, sino porque creemos que proyectan una buena imagen de nosotros.

Por último, la vida moderna tiende a aislarnos del mundo. Numerosos productos crean una barrera artificial que nos aleja de lo que sucede en el entorno. La realidad virtual es un ejemplo extremo, ya que nos bombardea con experiencias artificiales a través de los videojuegos, las redes sociales o los programas de televisión. Pero existen otros tipos menos evidentes de aislamiento; por ejemplo, los auriculares que no dejan pasar el sonido ambiente; las comidas envasadas sin relación con los alimentos originales; o las promesas de créditos para sacarnos de una situación que más bien requiere que se le aplique una buena dosis de realismo.

El mundo inmaterial

Lejos de despertar nuestro interés, las cosas materiales tienden a generar en nosotros desconcierto, una actitud narcisista y una sensación de aislamiento. El término que definiría mejor esta actitud podría ser «inmaterialismo», es decir, falta de materialismo. Cuanto más avanza la tecnología, lo cual es en sí positivo, más se desarrolla el inmaterialismo, y esto es negativo.

La correlación anterior quizá explique las reservas que le inspiraba a Einstein el progreso tecnológico. Las máquinas nos esclavizan cuando dependemos de ellas sin comprenderlas, una vez que nos han aislado de la realidad y nos han vuelto ineptos. Siempre que olvidamos hacer una pausa para demostrar curiosidad por el mundo, la premura y la incertidumbre empiezan a dominar nuestras vidas. Cuando gastamos más dinero del que habría sido necesario en comprar productos que no son básicos y que solo deseamos porque creemos que nos hacen dar buena imagen, nos vemos obligados a trabajar largas y agotadoras horas. Y cuando cambiamos los placeres que reporta el esfuerzo por los espejismos de la obsesión de destacar sobre los demás, trabajamos sin alegría en nuestras tareas.

El inmaterialismo suele provocar negatividad hacia el ciclismo. El motivo es que la bicicleta no es atractiva para quienes desconocen las cuestiones prácticas, ni se atreven a apartarse de los convencionalismos y prefieren la comodidad de un mundo esterilizado. Es lo que les sucede a muchos conductores de coche, en especial a los que son adictos a llevar un GPS adherido al parabrisas de un coche llamativo bajo cuyo capó jamás han echado un vistazo. A ojos de estas personas, el ciclismo es algo pintoresco e incluso estancado en el pasado.

Sin embargo, cuando el tráfico se detenga, el motor falle y el petróleo se agote, el avezado ciclista podrá pasar de largo a toda velocidad, poniendo en evidencia quién es el que está estancado en el presente. Y, así, quien caricaturiza quedará caricaturizado. El materialismo es una virtud que los ciclistas poseen en mayor medida que la mayoría de la gente. El ciclismo nos pone en sintonía con la realidad tanto física como mentalmente.

Hechos el uno para el otro

Las ranas no son capaces de montar en bicicleta, por mucho que las veamos haciéndolo en divertidas ilustraciones. Los gatos tampoco. Los monos sí, y sorprendentemente bien. Pero los seres humanos se llevan la palma. Ahora bien, antes de apresurarnos a celebrar que superamos a los monos en una cosa más, recordemos que la razón de esta destreza es que el ser humano y la bicicleta están hechos el uno para el otro.

«La bicicleta es un vehículo curioso —dijo el ciclista olímpico John Howard—: su pasajero es su motor». En efecto, al pensarlo parece curioso, pero cuando circulas montado en tu vehículo de dos ruedas lo más natural es sentirte parte integrante de la maquinaria. A veces, cuando voy pedaleando, dedico un momento a percibir bien la conexión entre mi cuerpo y la bicicleta. Siento las manos agarradas al manillar, firmes y, a la vez, relajadas. Siento el trasero sobre el sillín, como si estuviera encaramado en una pared y, al mismo tiempo, tan estable como si flotara sobre el agua. Y, por encima de todo, noto el suave contacto de los pies con los pedales; soy consciente de cómo se estiran y doblan mis piernas alternativamente, de una manera tan fluida e intuitiva que me da la sensación de que es la bicicleta la que me pedalea a mí.

«El ciclista es un hombre hecho a medias
de carne y de acero, que solo ha podido ser engendrado
por este siglo de la ciencia y el hierro».

LOUIS BAUDRY DE SAUNIER (1865-1938)
HISTOIRE GÉNÉRALE DE LA VÉLOCIPÉDIE, 1891

De hecho, Howard podría haber añadido que el motor humano de la bicicleta está ubicado en la parte más poderosa del cuerpo: las piernas, a las que pertenece el cuarenta por ciento de la anatomía. La bicicleta está hecha a la medida de nuestras fuerzas; por ello no es de extrañar que la montemos con tanta naturalidad.

Y aún hay más: el ciclismo saca el máximo partido de nuestras capacidades atléticas. Al pedalear, solo presionamos hacia abajo a lo largo de sesenta grados de la rotación completa de trescientos sesenta grados, lo cual establece una relación óptima entre esfuerzo y reposo de la musculatura.

Las bicicletas amplifican nuestros esfuerzos con increíble eficacia.



«La bicicleta es el transductor perfecto para adaptar la energía metabólica del hombre a la impedancia de la locomoción. Equipado con esta herramienta, el hombre rebasa la eficiencia no solo de todas las máquinas, sino también del resto de los animales».

IVÁN ILLICH (1926-2002)

FILÓSOFO

Cinco veces más lejos

Lo mejor de las bicicletas es que amplifican nuestros esfuerzos con increíble eficacia. Con el mismo gasto energético empleado para caminar, la bici nos lleva cinco veces más lejos. Así ha sido demostrado por estudios científicos que han calculado la eficiencia con que el ciclismo convierte la energía en movimiento hacia delante, comparándola con la de los animales. Sobre sus pies, un ser humano gasta 0,75 calorías por gramo y kilómetro; lo cual no está nada mal, pero no resulta tan eficaz como digamos, los caballos o incluso los salmones. Sobre una bicicleta, la eficiencia se multiplica por cinco, hasta alrededor de 0,15 calorías por gramo y kilómetro. Ningún otro animal alcanza esta cifra. Y lo que es más sorprendente, tampoco es capaz de lograrla ninguna máquina, incluidos coches y aviones a reacción. Si las bicicletas

funcionasen con gasolina, no llegarían a consumir cuatro litros para recorrer casi cinco mil kilómetros.

Incluso cuando se trata del equilibrio, se diría que la bicicleta está ansiosa de ayudarnos. Si la dejas rodar pendiente abajo, por sí sola, automáticamente hará minúsculos ajustes de la dirección para conservar la vertical. Estamos ante una máquina que cumple a la perfección con el empeño de Einstein de que la tecnología sirva para mejorar la vida de la gente común.

La sencillez de la bicicleta

Las bicicletas se ajustan asimismo a la opinión expresada por Einstein de que los inventores deben hacer las cosas tan simples como sea posible. Imagina que nunca has oído nada sobre las bicicletas y alguien te habla de este asombroso vehículo lleno de ventajas. Probablemente lo imaginarías como un artefacto futurista, salido de *La guerra de las galaxias*. Un par de ruedas unidas a unos tubos montados en forma de diamante te parecerían algo que se le puede ocurrir a una pandilla de preescolar. A veces me pregunto qué otros inventos maravillosos siguen sin ser descubiertos porque son tan sencillos que nadie se ha parado a considerarlos.

«La bicicleta fue el último avance tecnológico que todo el mundo comprende.
Cualquiera que pueda montarla es capaz de comprender cómo funciona».

STEWART PARKER, *Spokesong*,

STEWART PARKER: PLAYS 1, METHUEN DRAMA, 2000

Lo mejor de la simplicidad de las bicicletas es que cualquiera puede comprender cómo funcionan y, por lo tanto, desarrollar las habilidades prácticas que necesita el ciclista asiduo. Al aprender cómo (y cuándo) arreglar un pinchazo, sustituir o apretar las zapatas de los frenos, limpiar la cadena o cambiar una rueda, los ciclistas adquieren destreza para trabajar con las cosas materiales, una habilidad que escasea cada vez más en nuestros

días. Incluso si el mantenimiento les resulta demasiado engorroso, al menos los ciclistas pueden consultar a una persona de carne y hueso del taller de reparación acerca de qué precisan hacer y tal vez cómo se hace, y recibir una explicación en términos comprensibles. Al fomentar la conciencia práctica y facilitar las experiencias directas, el ciclismo nos ayuda a adquirir la confianza necesaria para abordar algunos de los retos más complejos y desconcertantes del mundo moderno.

Elogio de la planificación

Otra característica positiva de ciclismo es que promueve la buena planificación. Antes de ponerse en marcha, los ciclistas deben planificar un itinerario y decidir qué accesorios les harán falta —gorro, guantes, faros, casco, ropa de repuesto, prendas impermeables y demás—. Todo ello requiere ser organizado y previsor.

A veces, los preparativos pasan por la optimización, algo con lo que están familiarizados todos los ciclistas. Es la actitud de aprovechar al máximo la situación; por ejemplo, configurando la bicicleta para obtener el más alto rendimiento posible (digamos, colocando el sillín a la altura óptima: aquella en la que los talones alcanzan apenas a tocar los pedales con las piernas estiradas) y configurándose a uno mismo para sacar el mayor partido posible de la experiencia ciclista (llevando una vida y una dieta sanas).

Esfuerzo y recompensa

El ciclismo se viene asociando desde hace mucho tiempo al espíritu emprendedor. En inglés se emplea la expresión «súbete a la bici» para alentar a emprendedores en potencia, desempleados y haraganes, y se trata de un consejo muy sensato. Bastan un par de ruedas y poco más para sentirse victorioso. El simple hecho de pedalear hasta la cima de una colina (sin que se te haga cuesta arriba, podría decirse) confiere una sensación duradera de fuerza y superación, y disfrutar a continuación del descenso a rueda libre consolida la importante asociación entre esfuerzo y recompensa.

Todavía hay carteros, mensajeros y personal de los servicios de urgencias que se desplazan en bici. Son estas personas laboriosas las que hacen que el

mundo siga girando.

Una bicicleta es lo que hace

A los ciclistas no suele preocuparles en exceso su imagen y, por tanto, es raro que adopten actitudes narcisistas con respecto a sus vehículos. Y lo mismo cabe decir a la inversa: el ciclismo tiene algo que te aparta del narcisismo.

Una bicicleta «es lo que hace», dijo Stewart Parker. Es cierto que numerosos productos encajan en esta definición: las zapatillas deportivas, las teteras, las impresoras o las tablas de planchar, por ejemplo. Cualquier objeto diseñado para cumplir una función determinada es lo que hace. Ahora bien, no todos los productos funcionales son solo lo que hacen. Pensemos en las deportivas. Hay muchas personas para quienes el calzado simboliza hasta qué punto estás a la moda. En mi infancia, las Dunlop Green Flash indicaban que eras un perdedor, mientras que las Nike Air eran una señal de éxito. Aunque no había gran diferencia entre la calidad de ambas marcas, una era barata y la otra cara. Hoy más que nunca la gente está dispuesta a comprar lo más caro con tal de conseguir productos que te hagan destacar.

¿Por qué los ciclistas no suelen estar dispuestos a pagar precios exorbitantes por bicicletas de última moda? El motivo es, en mi opinión, que hay una diferencia enorme de calidad entre los diversos modelos. Dependiendo de lo bien diseñado y fabricado que esté cada uno, montarlo se convierte en una experiencia ardua o eufórica, ya que factores como velocidad, suavidad y eficiencia mejoran con la calidad (lamentablemente, muchas personas renuncian al ciclismo tras un primer intento realizado sobre un armatoste inservible). En resumen, si alguien va a hacer un desembolso importante por una bicicleta, su prioridad suele ser cómo funciona; el narcisismo no interviene en la decisión. (Cierto es que a algunos les gusta alardear de modelos bien diseñados; pero, en este caso, lo principal no es el dueño sino el producto).

Saber distinguir las funciones de las modas nos aporta un baremo esencial para discernir lo real de lo falso y nos protege contra las taimadas promesas hiperbólicas que nos lanzan los publicistas a todas horas. Al practicar el ciclismo, aprendemos a determinar si un producto ofrece realmente una

mejora sobre lo que ya tenemos. Comprendemos asimismo que pagar un plus por la imagen de marca de un producto —desde reproductores de MP3 o sofás hasta chocolatinas o deportivas— puede ser un despilfarro de recursos. El ciclismo nos aparta del inmaterialismo al hacernos conscientes de todo esto.

Abordar el mundo

Una experiencia habitual para los ciclistas noveles es la «revelación del chaparrón». Por lo general ocurre la primera vez que a un ciclista lo sorprende un aguacero. Cuando te calas hasta los huesos de improvviso, lo normal es que te pongas tenso, maldigas tu suerte y desees estar en cualquier otro sitio. Sin embargo, sobre una bicicleta sucede algo misterioso: la experiencia de que te llueva encima puede ser muy grata. Tal vez se deba a que el agua es refrescante. O a que da gusto mojarse. O a que el mundo reluce de una forma muy hermosa bajo la lluvia.

En mi opinión, también entra en juego algo más profundo. La revelación del chaparrón deriva, en alguna medida, en que cuando empieza a llover y te das cuenta de que no tiene importancia, te liberas de aprensiones. Estamos tan acostumbrados a vivir protegidos del mundo que a veces olvidamos los placeres de salir al exterior y sencillamente estar ahí, en comunicación directa con el entorno, cara a cara.

A veces olvidamos los placeres de salir al exterior y sencillamente estar ahí, en comunicación directa con el entorno, cara a cara.



IR EN BICICLETA A LA REALIDAD

En mi mundo infantil, las bicicletas y las habilidades prácticas estaban íntimamente ligadas. Uno de los recuerdos más entrañables de aquellos años son los ratos que pasaba en el garaje con mi padre mientras me enseñaba a reparar la vieja BMX. Más adelante, en la adolescencia, mi bicicleta de montaña Muddyfox me ayudaba a repartir periódicos antes de ir al instituto todos los días. De vez en cuando, me veía obligado a hacer esa ronda a pie por el motivo que fuese, y así, caminando fatigosamente cargado con la pesada bolsa de periódicos, llegué a apreciar aún más mi bici. Al echar la vista atrás, me da la impresión de que era un niño bastante diligente. Después cayó sobre mí la filosofía.

No es que dejara de trabajar duro. Al contrario, me apliqué aún más en mis tareas. Pero desvié la energía hacia problemas insolubles. Por muy interesantes y estimulantes que sean dichos problemas, no pueden resolverse con habilidades prácticas. Ni montando en bicicleta. Un problema insoluble no se soluciona ni haciendo cosas ni yendo de un lado a otro.

Mientras cursaba estudios de Filosofía conocí a numerosos relativistas. Una chica me dijo que mi cuerpo en realidad no existía; no era más que una cuestión de opinión. Había personas que parecían haberse olvidado del mundo. Un tipo no sabía ni cómo manejar un hervidor de agua. Y no estoy bromeando.

Baste decir que cuando terminé el doctorado no me movía con soltura en la realidad. Einstein comentó en una ocasión que, de no haberse apoyado en los hombros de gigantes, nunca habría hecho los descubrimientos que hizo, pero los únicos gigantes en los que yo me apoyaba tenían la cabeza en las nubes. Cuando inexorablemente caí en la tierra y me di un buen batacazo, tuve que replantearme muchas cosas, y hacerlo deprisa.

Por fortuna, redescubrir el ciclismo me ayudó a aprender cinco veces más deprisa. La mentalidad realista que fomenta la bicicleta —práctica, planificadora, emprendedora— no tardó en irrumpir en otras áreas de mi

vida. Decidí poner en marcha un negocio propio y, puesto que mi fuente de inspiración había sido el ciclismo, fundé *Cycle Lifestyle*, una revista gratuita para promoverlo. El círculo se había cerrado. Había regresado a la realidad pedaleando.

He aquí uno de mis poemas zen preferidos. Trata de un viaje espiritual que concluye con un reconocimiento pragmático de la realidad y, a la vez, con un regocijo intenso por haber llegado a casa.

*Lluvia y bruma en el monte Lu,
y oleaje creciente en Che-chaing;
si aún no has estado allí,
grandes serán tus lamentos;
mas una vez que llegas y te encaminas a casa,
¡qué lisas y llanas parecen las cosas!
Lluvia y bruma en el monte Lu,
y oleaje creciente en Che-chaing.*

SU TUNG PO

CAPÍTULO 2

$$E = mc^2$$

A RUEDA LIBRE, SIN PREOCUPACIONES

El ciclismo fomenta una actitud «individualista» como la de Einstein. El regocijo infantil de explorar libremente nos lleva a redescubrir la independencia. Al ejercitar el cuerpo, despertamos la mente y ponemos en marcha la creatividad y la imaginación. El ritmo del pedaleo nos relaja hasta el estado de flujo y, a la vez, nos inculca una mayor determinación. Somos los rebeldes de la carretera: inconformistas, seguros, expresivos. Somos conscientes de nuestro potencial, de lo que podemos ser.



PONERSE EN MARCHA

La serenidad de una tarde de verano en Zúrich fue súbitamente interrumpida por una música de piano que brotaba de un viejo ático. En la casa de al lado, el mayor físico de todos los tiempos estudiaba en silencio; aún no había aprobado los exámenes universitarios. El joven aguzó el oído, se levantó de su asiento y se precipitó hacia el lugar de donde procedía aquella molestia, con su casera pisándole los talones. «Herr Einstein», exclamó la mujer mientras Einstein subía a zancadas la escalera de la casa vecina, blandiendo un objeto de madera. Cuando irrumpió por la puerta, una anciana levantó la vista del piano, desconcertada. «Siga tocando», le rogó Einstein. La mujer así lo hizo y él apoyó el arco sobre las cuerdas de su violín y empezó a acompañarla. La música era una sonata de Mozart, pero el amo de aquel momento fue Einstein, en su faceta de espíritu libre, insolente y creativo.

La libertad de espíritu es proclive a la insolencia y esta, a su vez, tiende a ser creativa. Estos rasgos suelen desarrollarse en la infancia y, en el caso de Einstein, alcanzaron su plenitud. En una ocasión, siendo aún muy pequeño, vio a los soldados alemanes desfilando por Múnich. Los chiquillos se lanzaban a las calles, deseosos de sumarse a la marcha, pero a Einstein no lo entusiasmó en absoluto. «Cuando sea mayor —informó a sus padres—, no quiero ser uno de esos pobres hombres».

Las primeras figuras de autoridad con las que chocó el espíritu libre de Einstein fueron sus profesores. Uno de ellos le advirtió que su impertinencia hacía poco grata su presencia en el aula. Años después, un profesor universitario se quejaba de él diciendo: «Siempre hace algo distinto de lo que he pedido». Cuando la genialidad de Einstein empezó a manifestarse con claridad, algunos trataban de adularlo: «Eres un muchacho muy listo, Einstein. Extremadamente listo. Pero tienes un defecto enorme: nunca permites que se te diga nada».

Einstein sentía especial aversión por los exámenes, que en su opinión menoscababan la curiosidad. «Había que meterse a presión en la cabeza todas

esas cosas..., tanto si te gustaba como si no», razonaba, añadiendo que «una educación basada en la libertad de acción y la responsabilidad personal» es superior a «una que se funda en la autoridad externa».

No hacerse nunca mayor

La libertad de espíritu del joven Einstein fue notable no solo por su intensidad, sino también por su duración. «Las personas como tú y yo nunca se hacen mayores —escribió muchos años después a un amigo—. Nunca dejamos de plantarnos como niños curiosos ante el inmenso misterio en el que nacimos».

Con el tiempo, Einstein llegó a atribuir algunos de sus mayores logros científicos a la perdurable ingenuidad de su visión. «El adulto corriente no se toma la molestia de pensar en los problemas del espacio y el tiempo —escribió—. Son cosas en las que ha pensado de niño. Pero yo me desarrollé con tal lentitud que empecé a hacerme preguntas sobre el espacio y el tiempo cuando ya era adulto. En consecuencia, sondeé más a fondo el problema de lo que lo hubiera hecho el común de los niños».

Al hacerlo, corrió riesgos que el común de los adultos no habría asumido. Otros teóricos de sus tiempos habían estado a punto de descubrir la relatividad, pero se echaron atrás. Einstein no tuvo tantos remilgos. Y es que no le importaba equivocarse: «Quien nunca ha cometido un error, nunca ha probado nada nuevo». Ni tampoco le daba miedo desafiar la tradición: «Una confianza simplona en la autoridad es el peor enemigo de la verdad». En ocasiones, Einstein se recreaba sin ambages en la rebelión, considerándola su mejor valor. «Larga vida a la insolencia, es mi ángel guardián en este mundo», exclamó una vez.

Su manera de ver las cosas apenas cambió una vez que sus teorías adquirieron prestigio. En una ocasión dio una conferencia en Praga a la que siguieron varios prolijos discursos. Lo invitaron a responder y así lo hizo, a su manera irreverente. «Quizá sería más grato y comprensible —sugirió—, que en lugar de hacer un discurso, les interpretara una pieza de violín». Y procedió a dar una serenata a los perplejos asistentes.

El filósofo bromista

La insolencia de Einstein estaba respaldada por un malicioso sentido del humor y una risa como la de un animal salvaje. Por lo visto, retuvo en la edad adulta una leve ecolalia y se divertía repitiendo expresiones absurdas. No había ocasión, por grandiosa que fuese, que escapara a su gusto por las travesuras. En una de las cartas más famosas de la historia de la ciencia adelantaba información a un amigo sobre los cuatro estudios que publicaría durante su año milagroso. «Ballena congelada», comenzaba, antes de disculparse por «los intrascendentes chismorreos» que venían a continuación. Años más tarde, cuando ya era célebre, Einstein asistió a una recepción en la que se pronunciaron en su honor nuevos discursos farragosos, y él, volviéndose hacia un señor elegante que había a su lado, comentó jovialmente: «Acabo de desarrollar una nueva teoría de la eternidad».

Al sacar la lengua a los fotógrafos, poner de nombre a su velero *Tinef* («cachivache» en yidis) o apilar la vajilla sobre la cama de un amigo, Einstein demostraba su talante de «filósofo bromista, cuyo ingenioso sarcasmo fustigaba implacablemente toda vanidad o artificialidad», en palabras de uno de sus compañeros de estudios.

Una mente de carreras

Como es natural, no todo consistía en gastar bromas ingeniosas. Einstein estaba resuelto a revelar la verdad allá donde la vislumbrara. Y para un individuo tan tenaz, llegar el primero era importante. En 1915 se embarcó en una increíble carrera con uno de los matemáticos más célebres del momento, David Hilbert. Diez años antes, Einstein había publicado la teoría «especial» de la relatividad, así llamada porque solo era aplicable en determinadas situaciones especiales. Desde entonces, estaba trabajando en una versión «general» de la teoría, una tarea más ardua. Durante años se había beneficiado de un intercambio regular de cartas con un gran número de eminentes estudiosos que, como el grupo de cabeza de una carrera de larga distancia, se elogiaban deportivamente unos a otros animándose a ganar. Ahora, con la meta ya a la vista, Einstein y Hilbert se despegaron de los demás.

Los historiadores discuten quién cruzó primero la línea, pero Hilbert cedió graciosamente la prioridad a Einstein, quien, a fin de cuentas, había concebido la idea y realizado la mayor parte del trabajo. Einstein desarrolló una productividad asombrosa en los años cercanos a la publicación de su teoría general de la relatividad. El resultado fue reconocido por sus colegas como «uno de los mayores logros del pensamiento humano», forjado en «el que podría considerarse el esfuerzo más prodigioso de ininterrumpida genialidad que nunca haya realizado un solo hombre en la historia de la física».

Ángeles estrictos

Mientras trabajaba con persistente empeño, Einstein entraba a menudo en largos periodos de flujo: ese enfrascamiento absoluto en una tarea que te hace perder toda noción de ti mismo y del entorno. La capacidad de concentrarse con tanta intensidad no solo fue beneficiosa para la obra de Einstein, también lo fue para su estado de ánimo. En 1903 se casó con una joven física, Mileva Marić, que no tardó en deprimirse y enfermar, como también le sucedió al segundo de sus hijos, Eduard. En esa época penosa, Einstein buscó refugio en la combinación de los placeres que le reportaba estudiar la naturaleza y pensar con ahínco. Ambas actividades, sostenía, eran «los ángeles fortalecedores y, a la vez, implacablemente estrictos que me guiarán a través de todos los problemas de la vida».

Einstein trató de inculcar al abúlico Eduard la importancia de mantenerse ocupado con proyectos significativos. «La vida es como montar en bicicleta —le dijo el atribulado padre—. Para conservar el equilibrio hay que mantenerse en movimiento». Y tenía derecho como el que más a hacer esa declaración, después de haber experimentado tanto el desaliento de los inicios de su trayectoria como la futilidad del éxito. «Viajar me encanta, pero detesto llegar», concluyó el genial físico.

Compositor cósmico

Por muy estrictos que sean tus ángeles, no se gana un Premio Nobel sin la ayuda de unas cuantas neuronas en acción. Tras los centelleantes ojos de

Einstein había una mente eléctrica, con un CI estimado superior a ciento sesenta. Ahora bien, la virtud más deslumbrante de Einstein era su creatividad. De su fecunda imaginación surgieron multitud de influyentes teorías. Su originalidad dejó perplejo a un mundo que no había sido testigo de tales poderes de transmutación desde que Newton hechizara a la física hacía más de dos siglos. ¡Un espacio curvo! ¡Rayos de luz que se doblan! ¡El tiempo ralentizándose! El sello distintivo de la genialidad es la imposibilidad de explicar de dónde procede y, en este sentido, ni el mismo Einstein podía dar razón del origen de sus teorías. «Si supiéramos lo que estamos haciendo, no se llamaría investigación, ¿verdad que no?», bromeaba.

Ahora bien, sobre la manera de alimentar su creatividad no tenía dudas. «Una intuición nueva» no es más que «el resultado de una experiencia intelectual previa», señaló. No obstante, Einstein sabía asimismo que los momentos de gran inspiración suelen aparecer cuando te tomas un descanso en el estudio y el trabajo arduo. Es una anécdota muy conocida que a Arquímedes le llegó la inspiración mientras se relajaba en la bañera (antes de salir corriendo desnudo a la calle). Se dice que Newton concibió la teoría de la gravedad mientras descansaba bajo un manzano. «Una idea nueva llega repentinamente», reconoció Einstein. Cuando estamos en el presente, sin pensar en nada en particular, y somos sutilmente conscientes de nuestra experiencia, pueden ocurrir cosas maravillosas.

Pero esperar sentado a que sucediera algo no era el estilo de Einstein. En lugar de eso, ensayaba con el violín, practicando una forma más activa de descanso. El ritmo del movimiento del arco, la armonía de las cuerdas, la vitalidad de las melodías, todo esto debía de resonar en su subconsciente y despertaba en él la actividad imaginativa, que no tardaba en brotar como las voces de un coro. Además, el violín lo ayudaba a entrar en flujo. No hay nada que fluya mejor que una buena pieza musical. Al crear una situación adecuada para concentrarse e imaginar, interpretar música preparaba a Einstein para las grandes proezas del descubrimiento intelectual. No es de extrañar que llevara consigo su baqueteado estuche de violín allá donde fuera.

Al margen de la corriente

Einstein retuvo hasta el final la aversión a cualquier tipo de autoritarismo, militarismo o nacionalismo, ya fuera fascista o comunista. Detestaba todo lo que comportase una mentalidad gregaria y siempre hizo una defensa ardiente de la inviolabilidad del derecho de elección individual: la libertad de palabra, la libertad de acción. «La misión fundamental del Estado —insistía— es proteger al individuo y hacer posible que desarrolle una personalidad creativa». Y añadía: «Solo el individuo puede generar ideas nuevas».

Es de lamentar que no fueran esas ideas las que dirigieron el curso de la historia. En 1933, Hitler se hizo con el poder en Alemania y Einstein, judío de nacimiento, tuvo que escapar de su tierra natal mientras el nazismo iniciaba su devastador avance. Una huida muy oportuna, ya que poco después descubrió que figuraba en la lista de las personas a quienes se planeaba asesinar. Sus magníficas proezas científicas solo habían servido para enardecer aún más a los nazis; las turbas quemaban libros y arremetían contra el intelectualismo como si fuera una especie de enfermedad de los judíos. Por fortuna, un amigo de Einstein rescató sus estudios científicos, un acto que simboliza el triunfo de la libertad en los tiempos de mayor oscurantismo. Einstein batalló afanosamente por la democracia, la libertad y la paz durante el resto de su existencia.

DISFRUTAR DE HACERLO TÚ SOLO

En 1983 tuvo lugar un acontecimiento trascendental en un parque de la zona este de Londres. Hubo pocos testigos. Un neozelandés con el pelo largo cortado a casquete, raídos vaqueros acampanados y una colorista camisa de cuadros; una australiana con un impresionante peinado ahuecado que mostraba en su rostro una discreta ansiedad; tres niños que correteaban como cachorros, excitados, a la espera de que algo ocurriese; y un perro de verdad, blanco y marrón, que olisqueaba un árbol, ajeno a lo que se avecinaba.

Fue como si el tiempo se hubiera detenido. De pronto, todos los presentes, salvo el perro, contuvieron el aliento. Estaba sucediendo. Un niño pequeño vestido con una camiseta de Superman se lanzó por una pendiente cubierta de hierba, giró bruscamente para ascender por el lado contrario y acabó por detenerse con un tambaleo que lo dejó en el suelo, hecho un gurrúño pero triunfante, mientras la rueda trasera de la bicicleta seguía dando vueltas en el aire. El alevín de la familia Irvine había experimentado por primera vez el gusto de la libertad.

Fue mi primera vuelta en bicicleta, y estoy seguro de que tú también recuerdas la tuya. Si eres de mi edad, lo más probable es que empezaras montando en una bici con estabilizadores, unas ruedas laterales de apoyo unidas al buje trasero. Cuando habías adquirido suficiente seguridad, esos ruedines se retiraban. Se trataba entonces de que un adulto te diera el primer impulso y, a partir de ahí, continuaras avanzando. El momento en que comprendías que estabas montando solo no se borra de la memoria.

Hoy día se han hecho populares las «bicicletas de equilibrio», que, como si fueran pequeñas máquinas corredoras, carecen de pedales. Los pequeños se acostumbran a la sensación de mantener el equilibrio antes de pasar a usar una bicicleta normal. El resultado es similar: un júbilo inolvidable.

¿Por qué es tan especial la primera vuelta en bici? A los niños les encanta la independencia y el ciclismo les permite explorar a mayor distancia y

velocidad de lo que creían posible; descubrir la libertad que te proporciona es emocionante. Además, los niños disfrutan y se enorgullecen al emular a los adultos y adquirir nuevas habilidades, y la de lograr mantener el equilibrio es toda una hazaña. Si a esto añadimos que la primera experiencia ciclista es tan singular como repentina (comparada, digamos, con aprender a leer, un proceso sin un final claro), la emoción se redobla. Es difícil que nada la supere, ni en el recuerdo, ni en la vida.

Niños grandes

Montar en bicicleta hace que los niños se sientan independientes y que los adultos se sientan como si volvieran a ser niños. Cualquier ciclista asiduo estará de acuerdo en que, de cuando en cuando, sus experiencias lo inspiran una euforia nostálgica que solo los arcoíris, las estrellas fugaces y las Navidades pueden igualar.

Es fácil comprender por qué. Comparado con otras formas de transporte, el ciclismo te hace sentir como si te quitaran un peso de encima. No hay por qué preocuparse de los atascos: las bicicletas los sortean. Los retrasos y las cancelaciones en el transporte público no te afectan: los ciclistas no están sujetos a horarios preestablecidos. Las multitudes y las colas son irrelevantes: escapas de ellas pedaleando. El único peso que lleva encima tu vehículo de dos ruedas es el tuyo.

Lo demás depende de ti. Puedes decidir circular por un recóndito callejón, por el bonito camino de sirga de un canal, a través de un bosque apartado, por una solitaria pasarela peatonal, por el carril del autobús, sobre calles empedradas, cruzando los campos de una granja, por una pista de montaña, junto a mansiones o viviendas de protección oficial, metiéndote en los charcos, adentrándote en las zonas residenciales, en el centro de la ciudad, recorriendo caminos rurales, por una vía ferroviaria en desuso o cruzando un parque. ¡Y quizá hacer todo esto en una sola salida!

Habiendo tantas joyas ocultas por descubrir a las que no se puede llegar a pie, en coche ni en transporte público, porque están lejos de los caminos trillados, el ciclismo recompensa la curiosidad y la exploración. Alienta asimismo la expansividad al aportar la confianza necesaria para emprender

trayectos que de otro modo quizá se realizaran con un sentimiento de vulnerabilidad. Y esto es aplicable tanto al tiempo como al espacio. A altas horas de la noche o temprano por la mañana, cuando se conjuran la oscuridad y la sensación de soledad, la bicicleta te infunde confianza, como una figura materna a la que te sientes unido o un ángel de la guarda. La libertad y el ciclismo van de la mano.

Por otro lado, la sensación física que genera el ciclismo es en sí misma liberadora. El escritor y naturalista Louis J. Halle señaló que montar en bici es la experiencia más próxima a volar que tiene a su alcance del ser humano; no a que te lleven por los aires, como en un avión, sino a volar de verdad, como un pájaro. Los ciclistas pueden lanzarse en picado desde las alturas, disfrutando de una majestuosa vista aérea; pedalear a ritmo regular como un ave migratoria que va batiendo las alas; alternar entre el esfuerzo veloz y el deslizamiento; o entretejer hábilmente una trayectoria por en medio de la selva urbana.

Libera la mente

Tocar el violín no era más que uno de los tipos de descanso activo a los que se dedicaba Einstein. Navegar también era para él un estímulo del pensamiento creativo, aunque sus habilidades marineras fuesen tan calamitosas como su barco. Por lo visto, según las anécdotas que circulan, tenía cierta tendencia a caerse al agua y ser rescatado.

Ahora bien, su descanso activo más conocido era el ciclismo. Mientras lo practicaba, imaginó por primera vez cómo sería circular en bici junto a un rayo de luz. Eso lo llevó a reflexionar sobre la influencia del movimiento en nuestra percepción del espacio y el tiempo. Poco después, comenzó a hacer asombrosos descubrimientos. Por ejemplo, si yo paso a tu lado en bicicleta mientras vas andando, poner en relación mi movimiento con el tuyo tiene una peculiar consecuencia: percibirás que el tiempo se ralentiza y el espacio se contrae donde yo estoy. Las ecuaciones de la relatividad de Einstein describían las complejas relaciones que existen entre el tiempo, el espacio, el movimiento, la masa y nuestras observaciones.

Si ha empezado a darte vueltas la cabeza, no te preocupes. El meollo de este

asunto es que el ciclismo ponía a dar vueltas la cabeza de Einstein en un torbellino de creatividad. Incluso a una edad avanzada, habiéndose instalado en Princeton después de escapar de los nazis, la bicicleta continuó siendo para Einstein una fuente importante de descanso activo. Se le veía a menudo recorriendo en ella el campus universitario, pues el ritmo del pedaleo le proporcionaba el mismo impulso creativo que tocar el violín.

La creatividad es de naturaleza impredecible y los pensamientos novedosos tienen por definición un contenido inesperado.



Sintonizando

La teoría de la relatividad no se le puede ocurrir a cualquiera mientras da una vuelta en bici, pero todo el mundo es capaz de experimentar el increíble arrebatado creativo que genera el pedaleo. Increíble es el adjetivo adecuado. La diferencia entre la ecología mental de antes y después de un paseo en bicicleta es como la de sintonizar una emisora de radio plagada de interferencias u otra de una nitidez cristalina. En lugar de una serie de impresiones vagas y fugaces sobre un zumbido de fondo que crea ansiedad e impide centrarse en algo significativo, nuevas ideas empiezan a fluir con facilidad y lucidez.

La creatividad es de naturaleza impredecible y los pensamientos novedosos tienen por definición un contenido inesperado; lo cual puede ser maravillosamente útil. Los ciclistas experimentan a menudo todo un desfile de esos momentos en que se te enciende la bombilla mientras practican su afición. ¡Esa es la solución! ¡Ahora ya sé lo que me hace falta! ¡Seguro que eso lo resolvería! Con una actividad mental tan desbordante, lo difícil es recordar ese cúmulo de ideas útiles una vez que te has bajado de ella.

El reverso de la moneda de tanta vivencia innovadora es la excentricidad de

las elucubraciones inspiradas por montar en bicicleta. Extrañas concatenaciones de palabras e imágenes pasan a la deriva por tu conciencia, como esos peces iridiscentes de aspecto surrealista que habitan en las profundidades submarinas. A veces, un fragmento absurdo de una melodía o una canción te viene una y otra vez a la cabeza. Insistentemente. A la creatividad poco le importa que consideres estrambóticos o incluso molestos los obsequios que te presenta. Hace lo que quiere y cuantas veces se le antoja. De hecho, da la impresión de que se deleita en la grosería. Uno de los estribillos imaginarios con los que mi mente decidió sintonizar una vez decía así: «Tócame los huevos, soy Puckeridge».

«El atractivo del ciclismo radica en que el ritmo adormece cualquier actividad seria del cerebro: crea un vacío. Y en él se cuelan pensamientos fortuitos: el estribillo de una canción, una estrofa de un poema, un detalle del paisaje, un chiste, la réplica a una afrenta sufrida hace mucho tiempo».

It's All About The Bike, ROBERT PENN,

PARTICULAR BOOKS, 2010

Pero no toda la música mental inspirada por el ciclismo es un fastidio. A veces te viene a la cabeza una melodía, real o imaginaria, tan vivaz y placentera que no puedes por menos de cantarla en voz alta, quizá con auténtica euforia. Por lo visto, así como el ritmo de la música y el del pedaleo inspiran creatividad, el ritmo del pedaleo inspira musicalidad.

Toda esta creatividad inspirada por el ciclismo quizá contribuya a explicar por qué quienes lo practican no suelen ser narcisistas en relación con sus bicicletas ni con otros objetos materiales. En lugar de expresarse de forma indirecta, mediante productos que están de moda, suelen desarrollar la

creatividad hasta el punto de poder expresarse directamente, mediante actividades artísticas, científicas o empresariales.

La diferencia entre la ecología mental de antes y después de un paseo en bicicleta es como la de sintonizar una emisora de radio plagada de interferencias u otra de una nitidez cristalina.



MOVIMIENTO EN ESTADO DE FLUJO

Va apareciendo de forma gradual hasta que, de pronto, se materializa, inducido por las vueltas que dan las ruedas, el ritmo del pedaleo o el paisaje que se aproxima desde lejos y pasa veloz a tu lado. Cuando se entra en estado de flujo, nada importa salvo tú, tu bici y el trayecto. Ningún pensamiento llama a la puerta de tu mente; tus sentimientos se entretienen solos; el mundo es exactamente como tiene que ser. Pocas sensaciones son más gratas que montar en bicicleta en estado de flujo.

A sí como tocar el violín ayudaba a Einstein a desarrollar trabajos de física porque aguzaba su concentración, el ciclismo nos facilita entrar en el estado mental adecuado para los quehaceres intelectuales. Cuando te bajas de una bicicleta, siempre te sientes más despierto y sereno, más satisfecho y centrado que antes de haber montado en ella. El flujo continúa fluyendo a lo largo del día y todo transcurre con mayor sosiego.

Siempre adelante

El ciclismo no siempre resulta atractivo. Cuando el viento sopla con fuerza y la lluvia te pega de costado, puede ser muy tentador buscar otro medio de transporte; o sencillamente quedarse en casa. Sin embargo, este deporte recompensa la capacidad de plantar cara a las dificultades. Si hace mal tiempo, puedes usar gorro y guantes para proteger las zonas más expuestas del cuerpo, pero el resto se pone a tono tras unos minutos de pedaleo. Mientras otras personas se congelan porque los trenes se retrasan, tiritan detrás de parabrisas cubiertos de escarcha o hacen muecas en las paradas de autobús azotadas por el viento, los ciclistas avanzan a ritmo sostenido, caldeados y cargados de energía.

Incluso cuando estás cansado o con la moral baja, montar en bicicleta te revitaliza. Te orienta cuando vas a la deriva. Te proporciona ímpetu si necesitas luchar. Te inyecta energía cuando te sientes languidecer. Basta con hacer el pequeño esfuerzo de ponerse en marcha y lo demás viene por

añadidura. Si se ha prendido en ti una chispa de determinación, el ciclismo la incrementa tal como una catedral amplifica la intensidad de un susurro. Y lo mejor de todo es que ese refuerzo de la determinación que te aporta el ciclismo se prolonga durante el día entero, igual que el estado de flujo sigue acompañándote una vez que has desmontado.

Los rebeldes de la carretera

Desde los primeros tiempos del ciclismo, la actitud predominante hacia él ha oscilado entre la indiferencia y la indignación, pasando por la irritación. Los motivos de que así sea son un misterio. Sería lógico esperar que la gente acogiera con los brazos abiertos un vehículo que alivia la congestión en las calles, carreteras y transportes públicos, reduce el ruido y la contaminación atmosférica, y apenas perjudica a los peatones.

Por desgracia, no es así. El ciclista suele ir contracorriente, y por ello requiere desde el inicio una piel curtida y una veta de rebeldía. Ahora bien, una vez que emprendes el camino descubres que tu seguridad aumenta con cada pedalada. Un peatón que va jugueteando con su teléfono móvil se te cruza insensatamente, se asusta y te fulmina con la mirada. Tú no le das importancia. Un conductor consumido por el estrés se asoma por una ventanilla cercana y, como un perro rabioso que ladra a una mariposa, deja tras de ti una estela de improperios mientras serpenteas entre el atasco. Tú te alegras de no haber sacado el coche. Una persona obsesionada con la moda mira con desdén tu chaquetón de colores vivos y, demasiado tarde, se aparta cuando una motocicleta la salpica al pasar. Tú esbozas una sonrisa traviesa.

Cuando concluyes tu periplo, estás convencido de haber hecho la elección correcta, por mucho que tus detractores digan lo contrario, y el resto de tu jornada queda imbuida de esa sensación de confianza y certidumbre. No hace falta circular en bicicleta para toparse con gestos groseros, también pueden presentarse en otros momentos. Cuando así sea, estarás preparado para defenderte de cualquier eventualidad de ese estilo. La desenvoltura que te aporta el ciclismo continua, ya lo verás.

Los ciclistas heredarán la Tierra

Si alguna vez te enzarzas en un debate con alguien a quien le desagrada el ciclismo, es muy probable que ocurran dos cosas. La primera es que tu interlocutor llevará años sin montar en bicicleta. Y la segunda que cuando él o ella se quede sin argumentos, tratará de asestarte un último golpe inquietante: «El quid del asunto es que montar en bicicleta es demasiado peligroso».

Cierto es que muchos ciclistas se confían demasiado. Con el alarmismo que suscita el ciclismo, nadie que no sea más animoso de lo común se subiría siquiera a una bici. Pero el hecho de que los practicantes de este deporte se atrevan a correr riesgos no significa que todos los ciclistas se expongan al peligro. Si planificas la ruta con cuidado, puedes circular exclusivamente por calles tranquilas (o parques, o canales), donde no hay sitio para camiones y autobuses, que son las mayores amenazas. Estos recorridos apacibles y gratos son tan peligrosos como, digamos, estar vivo en general.

En realidad, esto puede considerarse una colosal infravaloración incluso cuando hablamos de un itinerario cualquiera. Se ha demostrado mediante estudios que el ciclismo protege contra las enfermedades cardiacas, la apoplejía, la obesidad, la demencia, la diabetes, la tensión arterial alta y algunos cánceres, y a la vez mejora el estado de huesos, músculos y articulaciones e incluso mejora las pautas de sueño. Aunque el ejercicio físico en casi todas sus formas aporta beneficios similares, el ciclismo es una actividad especialmente valiosa por cuanto tiene una tendencia mínima a provocar lesiones por desgaste y, además, puede encajar perfecto en la programación de la vida cotidiana como medio útil de transporte. Otra gran ventaja de hacer ejercicio en bicicleta es que puede regularse a voluntad el esfuerzo realizado, e incluso tomarse descansos de vez en cuando al rodar sin pedalear.

«Cuando avanzas haciendo girar el plato,
estás montando en bicicleta. Cuando vas a rueda libre,
solo estás dando una vuelta».

NED OVEREND (1955)
CAMPEÓN DE BICICLETA DE MONTAÑA

Tal como lo resume un informe, los riesgos de montar en bicicleta son «mínimos» y «los superan los beneficios que aporta a la salud en una ratio de alrededor de veinte a uno» (*Cycling and Health*, 2007). Sin olvidar que los novatos deben ser conscientes de la importancia de circular con seguridad (sobre todo, de no colocarse nunca al lado de un vehículo que tiene puesto el indicador para girar en esa dirección o lo está haciendo), si tuviera que convencer de una sola cosa a quienes no practican el ciclismo, escogería la conclusión citada al principio de este párrafo. O, mejor aún, los persuadiría de que salieran a dar una vuelta en bicicleta. El defensor del ciclismo norteamericano Richard Ballantine señala con acierto: «La bicicleta es el mejor alegato a favor de sí misma».

La alegría de montar en bicicleta

Te habrá ocurrido alguna vez que, estando de mal humor, sucedió algo divertido y fuiste incapaz de contener la risa por más que lo intentaste. A mí me acusaron una vez de hacer trampas en una partida de billar y después empecé a quejarme de lo que había pasado. Iba a decir «Soy una persona noble» (afirmación bastante ridícula de por sí), pero lo que me salió fue: «Soy un noble». Tras una pausa, mi interlocutor y yo cruzamos una mirada de perplejidad y estallamos en carcajadas. Ni que decir tiene que no soy aristócrata.

El ciclismo tiene un efecto similar sobre la negatividad: uno y otra son incompatibles. Igual que es difícil mantener la solemnidad sobre un palo saltador, tener una actitud meditativa a lomos de un caballo de rodeo o mostrarse señorial sobre un patinete a motor, es casi imposible estar malhumorado mientras circulas en bicicleta. El único estado de ánimo asociado al ciclismo es la felicidad, un sentimiento positivo que perdura incluso después de desmontar. Es como si la tristeza se evaporase mientras

pedaleas. Los estudios realizados así lo confirman, pues demuestran que los ciclistas están protegidos contra diversos trastornos mentales como la depresión, la ansiedad y la baja autoestima. Esto se debe en parte a que un cuerpo sano lleva a una mente sana (las endorfinas, hormonas que se liberan al hacer ejercicio, favorecen la salud de ambos), pero hay múltiples razones más por las que las bicicletas nos hacen felices.

Gracias al ciclismo se llegan a dominar las causas de la felicidad. Los placeres del aprendizaje, por ejemplo, se disfrutan con mayor facilidad porque el ciclismo promueve la inteligencia. Los seres humanos evolucionaron en un entorno donde el esfuerzo físico iba asociado muy a menudo a los traslados de campamento. Por ello, nuestros antepasados desarrollaron la tendencia a estar receptivos a las informaciones e ideas nuevas después de hacer ejercicio. Nuestros cerebros incorporaron ese rasgo y lo han conservado hasta la actualidad; por lo tanto, el ciclismo nos prepara para aprender mejor, lo cual nos hace más felices. Suele creerse que las personas con alta capacidad intelectual son estiradas, cuando lo cierto es que llevan vidas más expansivas y gratificantes que la mayoría.

«Las bicicletas no tienen paredes».

PAUL CORNISH

PRIMER RÉCORD DE CICLISMO A CAMPO TRAVIESA DE ESTADOS UNIDOS

Otro aspecto a tener en cuenta son las ventajas económicas del ciclismo. Una vez que has comprado la bicicleta y tomado en cuenta los ínfimos costes de mantenimiento (unas ochenta libras al año en el taller de reparación al que voy yo), el ahorro es enorme: en billetes de tren o autobús (más otros desembolsos varios asociados al transporte público, incluidos periódicos y cafés para llevar), o en costes de circular en coche, como gasolina, mantenimiento, tasas de aparcamiento y peajes urbanos para circular por zonas especialmente congestionadas. En tiempos de recesión, el ciclismo promueve la felicidad más que nunca al reducir el estrés económico.

La seguridad es otra causa de felicidad que llega a dominarse mediante el ciclismo. Comparado con el funcionamiento anárquico de otros medios de transporte, el ciclismo es regular, fiable y predecible. La bicicleta no te va a cancelar ningún trayecto, no te deja atrapado en el tráfico, no te hace esperar mucho en la oscuridad nocturna, ni te lleva a comerte las uñas con ansiedad cuando el Gobierno te comunica que debes subir el nivel de alerta a 11. El ciclismo ofrece a quienes lo practican confianza y certidumbre, dos factores fundamentales para tener una mente estable y feliz.

Sin paredes

El vagón aminora la marcha. Salta hacia adelante. Gana velocidad. Vuelve a avanzar a paso de tortuga. Se detiene. El corazón se acelera. Paredes ennegrecidas de un túnel. Cañerías que corren horizontalmente a centímetros de las mugrientas ventanillas. Las luces del vagón titilan. Oscuridad. El corazón palpita. Se encienden las luces. El corazón sigue palpitando. Los pasajeros consultan sus relojes. Las piernas flaquean. Ni un asiento libre. Una tela pegada a la cara. Es un abrigo. Huele a alfombra vieja, a pila llena de ropa sucia. Sudor en las palmas de las manos. Demasiado calor. No se puede salir. El corazón golpea contra el pecho. El motor ruge. ¡Bravo! Después se para. Un hilillo de música electrónica escapa de unos auriculares. ¿Tratar de abrir las puertas? No seas idiota. Ahora el golpeteo se ha trasladado a la cabeza. El corazón tiembla, apretado como un puño. ¡Estamos moviéndonos! El conductor se disculpa. Circulamos a buena velocidad. Alivio, como si se abriera una presa. Las cañerías se difuminan. Cañerías interminables. De pronto, un mar de luz. Gente, carteras, carteles publicitarios. La estación de King's Cross. Lo conseguí.

Millones de personas padecen día a día el estrés de desplazarse en el metro de Londres. Personalmente, preferiría estar en cualquier otro lugar del planeta antes que en un tren que se detiene en un túnel. Cuando vivía en la City, el ciclismo era mi vía de escape del metro y, hoy día, siempre que regreso allí, utilizo la bicicleta. Lo que está en juego es la libertad. En bicicleta puedes ir adonde quieras y cuando quieras. Comparadas con esos túneles del horror, las

calles lomdinenses son como vistas alpinas. Cuando pienso que la alternativa sería estar viendo esas tuberías de mala muerte, me siento como si fuera circulando junto a un rayo de luz. La visión del túnel, la incapacitación y el estrés son reemplazados por la creatividad, la determinación y la felicidad. He escrito este libro no solo sobre el ciclismo, sino también mediante el ciclismo.

CAPÍTULO 3

$$E = mc^2$$

LA VUELTA A LA MANZANA

El ciclismo fomenta una actitud «localista» igual que la de Einstein. Al escoger una forma de transporte sin pretensiones y una vestimenta sencilla, practicamos las discretas virtudes de la modestia y la humildad. Al circular por las calles, conocemos mejor el barrio y la comunidad; cara a cara somos más abordables y sociables, más amistosos y amables. Empatizamos con nuestros vecinos y reconocemos el valor de una actitud inclusiva y ecuánime. Al prestar mayor atención a los demás, contribuimos a crear un entorno más grato para todos.



AQUÍ ME TIENEN

Era el día del cumpleaños de Einstein y sus amigos de Berna le habían preparado una cena sorpresa. Había conocido a Maurice Solovine, estudiante de Filosofía, y a Conrad Habicht, graduado en Matemáticas, unos meses antes. Los tres jóvenes se reunían a menudo para debatir sobre física y filosofía y se habían apodado satíricamente «Academia Olimpia». En lugar del menú habitual a base de salchichas, queso, té y fruta, tres platos de caviar ocupaban la mesa en aquel día especial. Mientras lo engullía a puñados, a la vez que hablaba con entusiasmo de Galileo, sus compañeros cruzaban miradas de complicidad. «¿Sabes lo que has estado comiendo?», le soltó al fin Solovine. «¡Cielo santo! ¡Así que esto era el famoso caviar! — exclamó Einstein—. Bueno, ya sabéis que es inútil ofrecer comida de gourmets a pueblerinos como yo; no la valoramos». Pero sí valoró el gesto de sus amigos, claro está. Su actitud modesta y sus gustos sencillos predisponían a Einstein a apreciar a las personas.

Varios años después, el pensador más brillante de la Academia Olimpia empezaba a despertar interés. En general, el aluvión de publicaciones revolucionarias del «año milagroso» de Einstein había caído en oídos sordos, pero unos cuantos físicos despiertos habían tomado nota. Uno de ellos era Max Planck, un gigante en esa área de estudio. En 1906, Einstein y él mantuvieron una relación epistolar, y el catedrático prometió ir a verlo a Berna. Al final, envió en representación suya a un ayudante, Max Laue, a quien lo sorprendió enterarse de que Einstein no pertenecía al mundo académico. Y aún iba a sorprenderse más.

Quedaron en verse en la recepción de la oficina de Einstein, pero cuando el emocionado experto en patentes bajó las escaleras, nadie dio señales de estar esperándolo. Laue rememoraba así aquel episodio: «El joven que venía a mi encuentro me causó una impresión tan imprevista que no pude creer que fuera el creador de la teoría de la relatividad... y lo dejé pasar de largo». No se dio cuenta de quién era hasta que Einstein volvió sobre sus pasos.

Relajado

Con la ropa holgada, los pantalones demasiado cortos, un aspecto descuidado, despeinado y sin calcetines, Einstein más bien parecía un artista en apuros que un gran científico. Mucho después de que sus grandes logros lo impulsaran a la celebridad, seguía conservando esa imagen relajada. En 1909, cuando le ofrecieron un doctorado honorario para conmemorar la fundación de la Universidad de Ginebra, Einstein acudió a la ceremonia de entrega tocado con un sombrero de paja.

Pocas ocasiones eran dignas de que diera de lado a su proverbial indiferencia. Cuando su segunda esposa, Elsa Löwenthal, le rogó que se pusiera elegante para recibir al embajador alemán y a su camarilla, Einstein replicó: «Quieren verme. Pues aquí me tienen. Si lo que quieren es ver mi ropa, abre el armario y enséñales mis trajes».

Una vida sencilla

A Einstein le gustaba la sencillez no solo en el atuendo, también en la vida. «No tienes ni idea de lo encantadora que puede ser una vida así, con pocas necesidades y sin pomposidad», le escribió a Elsa. La sobriedad de sus gustos se reflejaba en los espacios sencillos donde vivió; incluida la modesta casa que compró la pareja cuando él estaba en la cima de la fama y donde vivieron felizmente veintiún años.

Incluso cuando tenía a su alcance entornos más señoriales, Einstein solía rehuirlos. En una casa de campo de alquiler situada en Long Island, comía en la cocina porque el comedor se le antojaba demasiado solemne. Clausuró la mitad de su apartamento en un hotel de Nueva York por considerarlo espacioso en exceso. Y muchas veces optaba por viajar en tercera clase en los trenes aun cuando tuviera en el bolsillo un billete de primera.

Estoy en deuda

El talante desenfadado y los gustos sencillos de Einstein estaban en consonancia con la humildad con que trataba a la gente. Enemigo de hacer alardes, era modesto, campechano y sincero, y no dejó de serlo al dispararse

su fama. Cuando una niña le escribió preocupada por su rendimiento en el colegio, le envió una respuesta típica de él: «Que no te inquieten tus dificultades con las matemáticas. Te aseguro que yo las tengo mucho mayores».

Como profesor no perdía esa afabilidad: hacía pausas periódicamente para comprobar que los alumnos lo seguían bien y los animaba a interrumpirlo. Esas familiaridades eran poco comunes en las clases y no pasaron inadvertidas en la Universidad de Zúrich. Antes de su traslado a la Universidad de Praga, sus alumnos presentaron una reclamación en la que recalcan: «Asistir a sus clases es para nosotros un gran placer. Tiene el don de compenetrarse a la perfección con sus oyentes».

Einstein era amable con sus ayudantes y colegas por igual, y trataba a todo el mundo con el mismo respeto, tanto si estaban de acuerdo con él como si no. Se apresuraba a reconocer los méritos intelectuales de quien fuera cuando era oportuno hacerlo. De hecho, su primer artículo sobre la relatividad termina con un tributo: «Permítanme señalar que mi amigo y colega M. Besso me ha apoyado incondicionalmente en mi trabajo sobre el problema que aquí se analiza y que estoy en deuda con él por varias sugerencias inestimables».

Para Einstein, la modestia era algo instintivo y, a la vez, una virtud. «Considero que vivir con sencillez es bueno para todo el mundo, física y mentalmente», escribió. En Ginebra no solo lo demostraba con su sombrero. La universidad había sido fundada en 1559 por Juan Calvino, personaje de notoria austeridad. Sin embargo, Einstein asistió a un ostentoso desfile y a un banquete organizado sin reparar en gastos. En un momento dado, se volvió hacia un invitado de aspecto distinguido y le dijo en un susurro: «¿Sabe lo que habría hecho Calvino si hubiera estado aquí? Habría erigido una estaca enorme y nos habría quemado a todos por este despilfarro pecaminoso». Tiempo después, Einstein recordaba que «aquel señor no volvió a dirigirme la palabra».

Ser generoso

Pese a su insobornable independencia intelectual, Einstein era una persona

sociable. Le encantaba relacionarse, ya fuera para interpretar música en grupo o para debatir ideas, a ser posible con una taza de café en una mano y un puro barato en la otra. Sus amistades eran profundas y gratificantes, y algunas duraron décadas enteras o incluso toda una vida, como fue el caso de Solovine y Habicht. Caía bien a los desconocidos. «Me llamó especialmente la atención —comentaba un físico— su expresión apacible y reflexiva, su amabilidad para con todos, su sencillez y su cordialidad».

Su generosidad resultaba entrañable. En 1902 puso un anuncio en un periódico local de Berna para ofrecerse como profesor de Física. Un joven estudiante de Filosofía se entusiasmó al descubrirlo. Al día siguiente, llamaron a la puerta de Einstein. Era Maurice Solovine. Hicieron buenas migas desde el principio y quedaron en volver a verse. En su tercer encuentro, Einstein se empeñó en no cobrarle ya que disfrutaba enormemente de aquellas sesiones.

Allá donde fuera, Einstein sacaba tiempo para dedicarlo a la gente del lugar. En Princeton, una niña de ocho años fue a visitarlo y le pidió que la ayudara con los deberes de matemáticas, y él le hizo ese favor; a fin de cuentas, le había traído unos tofes. La niña tomó por costumbre presentarse en su casa cada poco tiempo, siempre con el mismo objetivo. A los padres se les caía la cara de vergüenza cuando se enteraron, pero a Einstein no le importó en absoluto.

En otra ocasión concedió una entrevista a un esforzado estudiante de periodismo que le había escrito diciéndole que si lograba apuntarse ese tanto, le pondrían la calificación máxima. Einstein se prestó incluso a posar para que le hiciera un retrato la mujer de un amigo cuyo talento artístico era muy cuestionable. ¿Por qué lo hizo? «Porque era una buena mujer», explicó.

Una vida plena

La amabilidad y la inteligencia de Einstein resultaron ser una combinación atractiva. A lo largo de toda su vida —incluso de casado, según parece— nunca le faltaron atenciones de las mujeres. Las fotografías suyas más conocidas hoy día captan algo de su encantadora excentricidad, pero no su belleza juvenil. Tenía «una apostura masculina de esa clase que causaba

estragos en los días del cambio de siglo», en palabras de una amiga suya.

Mileva Marić, su primera esposa, conoció sus momentos más impetuosos e íntimos. La familia de Einstein estaba en contra de esa relación, lo cual pareció inflamar más su pasión. Cuando los amantes contrajeron matrimonio, el padre de Mileva ofreció dinero a Einstein, quien lo rechazó diciendo que no se había casado por eso; un gesto que conmovió mucho a Miloš Marić.

Einstein hizo cuanto pudo por ser un buen padre. «Mi marido dedica a menudo su tiempo libre a estar en casa, jugando con el niño», escribió Mileva después del nacimiento de su primer hijo, Hans Albert. El segundo, Eduard, llegó unos años más tarde y, en aquel entonces, toda la familia salía a dar paseos en bicicleta, a los que se unía Maria, la hermana de Einstein.

Cuando el matrimonio se deterioró, debido en parte al temperamento depresivo de Mileva, Einstein siguió carteándose con su familia y manteniéndola. En la época en que estaba empeñado en una carrera contra el tiempo para concluir la teoría general de la relatividad, encontraba momentos para escribir atormentadas cartas a la mujer de la que se había separado y a sus desilusionados hijos, con la esperanza de lograr suavizar un poco la situación. Más adelante, Eduard también se hundió en la soledad de una depresión y Einstein le envió tiernas palabras de aliento: «Las personas que viven en relación con los demás, disfrutan mirándose mutuamente a los ojos; quienes comparten sus problemas, centran sus esfuerzos en lo que es importante para los otros y así son felices... Esas personas viven una vida plena».

Lo más valioso

Según un cuestionable lugar común, los científicos están demasiado enfrascados en los detalles de las ecuaciones y las cosas materiales como para preocuparse por la gente. En todo caso, Einstein no era así. Entendía bien el valor de las relaciones humanas. Así se evidencia en su compasiva visión política. Uno de sus grandes héroes era Gandhi y, en virtud de su sentido innato de la ecuanimidad, detestaba las diferencias de clase y la desigualdad. «Luchar por la justicia social es lo más valioso que puede hacerse en la vida», declaró.

«El empeño humano más importante es esforzarse en que haya moralidad en nuestros actos».

EINSTEIN

Con este propósito, escribió y habló largo y tendido, y prestó su apoyo a centenares de organizaciones humanitarias y movimientos de protesta. Elsa, su segunda esposa, cobraba un dólar por su autógrafo y cinco por su fotografía; donaban lo que así recaudaban a obras benéficas para la infancia.

La defensa de la igualdad entre las razas apasionaba especialmente a Einstein. La segregación racial que descubrió al llegar a Estados Unidos lo dejó horrorizado. Se afilió a la Asociación Nacional de Apoyo a las Personas de Color y se convirtió en abanderado de las libertades cívicas. Declaró que el racismo era «la peor enfermedad de Estados Unidos». Cuando a la contralto negra Marion Anderson le vetaron la entrada en un hotel de Princeton, localidad adonde había acudido a actuar, Einstein la invitó a su casa con gran ostentación. Y de ahí surgió una amistad entre ellos.

VIVIR EN BUENOS TÉRMINOS CON EL MEDIO LOCAL

¿Te has ido alguna vez de excursión por el camino de la memoria? Es un paseo agradable. Los pájaros cantan. Los niños juegan en la calle. Las señoras mayores charlan en la parada del autobús. Un hombre poda los rosales de su jardín delantero. La vendedora de chupachups espera en el paso de cebra. En la iglesia suenan las campanas anunciando una boda. De las paredes exteriores del pub cuelgan cestos de flores. Un agente de policía orienta a un viandante. Desde la panadería se extiende el aroma del pan recién hecho. En el parque, un hombre llama a su perro a voces y silbidos. Un grupo de chavales juega al fútbol, con jerséis señalando la portería. La camioneta de los helados dobla la esquina. Los vecinos conversan por encima de las vallas de los jardines. Y lo mejor del camino de la memoria es que puedes recorrerlo en bicicleta siempre que lo desees.

¿Sabes dónde vives? No me refiero a si recuerdas el nombre de tu calle, sino al entorno que te rodea. Lo más probable es que conozcas unos cuantos puntos relevantes y diversos lugares de interés práctico como el supermercado, el centro médico o la estación de tren, así como las calles que los conectan. De esta forma, el medio local en que vivimos semeja una red por la que circulamos con el piloto automático puesto.

Vamos a establecer una comparación con la lectura de un libro. En cierto sentido, son habilidades similares. El significado de las palabras, expresiones y párrafos nos dirigen hacia conclusiones variadas mientras recorremos el texto en piloto automático. Pero la lectura da mucho más de sí, es evidente. Cuando nos sumergimos en el contenido de un libro, nos mantenemos alertas y expectantes, ojo avizor como un buzo. Nos movemos por el entorno escrito fijándonos en los pequeños detalles. Leemos entre líneas. Estamos a la vez activos y atentos.

Hablando en este sentido, ¿sabes dónde vives? Si la respuesta es negativa, el ciclismo puede ayudarte a conocer el medio más a fondo. Sobre una bicicleta no vas protegido del mundo por una pantalla como cuando usas el

coche o el transporte público, y por ello sueles observar detalles que de otro modo se habrían colado por las grietas de tu atención. No solo avanzas hacia tu destino, a la vez saboreas el trayecto. Además de recurrir al piloto automático, mantienes una actitud vigilante. El ciclismo se presta a circular con atención plena, lo cual es una forma más enriquecedora de tomar contacto con la zona donde vives.

CIRCULAR CON ATENCIÓN PLENA

*

Montar en bicicleta mejora la percepción del entorno local; es como si los objetos, las personas y las escenas con las que te encuentras estuvieran iluminados por focos. Pasas de largo, pero lo captas todo.

La experiencia de circular con plena atención puede disfrutarse al máximo mediante una meditación intencionada. Mientras pedaleas, trata de centrar la atención en el entorno del mismo modo en que has aprendido a centrarla en la respiración. Tu mirada divagará de un lado a otro, no pasa nada. Esos movimientos son tan automáticos como la respiración. El objetivo no es centrarse exclusivamente en un elemento del entorno; sería imposible estando en movimiento. Más bien se trata de focalizar la atención en cualquier cosa sobre la que recaiga tu mirada por casualidad.

Observa si eres capaz de mantener esa focalización sin que te distraigan los pensamientos, las sensaciones o las emociones. Puede que veas algo que despierte un antiguo recuerdo y te haga sentir de determinada manera o te suma en cavilaciones. Procura que esas reacciones se disuelvan. Toma nota de ellas, pero después pon atención sobre lo que ves. Permite que el entorno se te revele. Solo tienes que colaborar con tu curiosidad.

Capta los detalles insignificantes. La matrícula agrietada de un coche. Los pájaros que se pelean en un árbol. El aroma de una loción para después del afeitado. Las abolladuras de un viejo desagüe. Un niño dando saltos en un charco. La ropa tendida en las ventanas sobre una tienda. El olor de una hoguera. Un peinado estrafalario. Un perro que ladra. Muchos perros contestándole. Un anciano que bebe una lata de sidra. El color del cielo.

Cuando vas en bicicleta, estas escenas tan familiares se vuelven fascinantes,

es como si formaran parte de un gigantesco caleidoscopio.

Ir de aquí para allá a nuestra manera

El ciclismo nos ayuda a conocer mejor la comunidad en que vivimos porque nos hace descubrir un entorno lleno de vida. Cuando te mueves en bicicleta, te fijas bien en tus conciudadanos. Los rostros se iluminan, los movimientos corporales captan tu atención, oyes bien las voces. Las personas genéricas a las que veías como monigotes hechos con palotes se convierten en seres humanos en alta resolución, con todas sus características individuales y sus intrigantes singularidades.

Mientras circulas, a veces intercambias una sonrisa con alguien que pasa de largo. Otras veces, algún ciclista entabla una breve conversación contigo mientras esperáis a que el semáforo cambie a verde. Y en otras ocasiones solo disfrutas de la sensación de pertenencia que te aporta ir por ahí rodeado de gente. Sentirse así es especialmente gratificante cuando al mismo tiempo llevas a cabo la actividad práctica de desplazarte entre A y B. Vayas donde vayas, el ciclismo tiñe la experiencia de espíritu de comunidad.

Uno de mis ejemplos preferidos de esta sensación es ir en bicicleta a ver un partido. Siempre me asombra que no sean más los hinchas que acuden en este medio a ver en acción a su equipo local. A fin de cuentas, buena parte de la diversión consiste en disfrutar del ambiente previo al partido y la bicicleta te permite empaparte a fondo. Mientras los seguidores caminan sin prisa por las calles entonando canciones, componiendo un *collage* de banderas, gorros y bufandas, el aire se llena de una mezcla de emoción y aroma a perritos calientes. Los conductores y los usuarios del transporte público solo viven el final de este peregrinaje, pero los ciclistas experimentan todo el proceso, presenciando cómo un reguero de hinchas va convirtiéndose en caudaloso río a medida que se aproximan al estadio.

La alegría de desplazarse de tu casa al trabajo

Hay un tipo de trayecto donde se realzan de manera especial los placeres de la vida comunitaria que aporta el ciclismo: los desplazamientos entre tu casa y el trabajo. Diversos estudios indican que esos momentos son los peores del día para la mayoría de las personas que no utilizan la bicicleta. En 2004, la BBC informó de que los conductores de coche y los usuarios del tren de Londres suelen experimentar más estrés que un piloto de combate o un policía antidisturbios en acción.

Este estrés extremo se debe en parte a que esta clase de traslados son a menudo socialmente alienantes. Los atascos de tráfico condenan a los conductores a estar en una especie de celda de aislamiento. En el otro extremo, los trenes de las horas punta deshumanizan a sus ocupantes al apiñarlos de manera harto molesta, como esclavos en la bodega de un buque o inmigrantes escondidos en la parte trasera de un camión.

En contraste, circular sin obstáculos en medio del bullicio te lleva a implicarte y a desempeñar un papel significativo. Al mismo tiempo, es una experiencia llena de frescura, como patinar junto a desconocidos cordiales que se han reunido en un lago con la superficie helada. El ciclismo renueva día a día el sentimiento de pertenencia a la comunidad y la sensación de cumplir con tus objetivos.

Y como todos los estados de ánimo inspirados por la bicicleta, estos tienden a perdurar en ti, igual que el impulso. Como es natural, el momento en que más se aprecia esto es por la mañana. Ir pedaleando al trabajo te aporta beneficios psicológicos como individuo y, a la vez, mejora tu disposición hacia los compañeros y las responsabilidades. Los estudios así lo confirman, ya que demuestran que ir en bicicleta al trabajo mejora la moral y la lealtad de los empleados al tiempo que reduce el absentismo.

Salir por ahí

¿Cómo terminé tirado en la hierba con las piernas enganchadas en el cuadro de mi bici, el pantalón del chándal bajado y el trasero al aire, mientras mis cinco mejores amigos se revolcaban de risa a mi alrededor con los ojos llenos de lágrimas? Por ser breve, lo explicaré diciendo que traté de saltar

sobre una zanja con la bici cuando tenía quince años. Mis compañeros lo habían logrado y pensé que a mí también me resultaría fácil. Por desgracia, no hice un «salto de conejo» levantando la rueda delantera porque di por hecho que me sobraba velocidad para superar el obstáculo al estilo de Evel Knievel, el famoso motociclista de acrobacias, y me equivoqué. La rueda delantera chocó contra el borde distante de la zanja y la bicicleta y yo dimos unas cuantas vueltas de campana antes de detenernos, sin daños pero con muy poca dignidad. La historia habría terminado ahí si mis amigos no hubieran exclamado eufóricamente que la bicicleta había conspirado contra mí para bajarme los calzoncillos durante la caída. «¡Le ha bajado los calzoncillos!» fue la única frase coherente que se oyó durante los diez minutos siguientes.

Hasta aquí la explicación breve. Hay también un motivo de fondo para que tenga este hermoso recuerdo, si es que así puede calificarse. Mis amigos y yo salíamos por ahí en bicicleta muy a menudo y hacíamos todo tipo de payasadas, que nos abocaban a tener experiencias memorables. Podría hablar de la ocasión en que me metí en un arroyo sin querer. O de las vueltas «para perderse» que dábamos por el bosque de Epping, cuyo objetivo queda claramente expresado en el nombre que les pusimos. O de aquella vez en que nos persiguió en motocicleta un repartidor de pizzas. Y puedo asegurarte que no medió ninguna provocación por nuestra parte. En serio.

Estos episodios nos enseñan que, además de ser una forma de transporte sociable, el ciclismo es al mismo tiempo una manera fantástica de relacionarse con los demás. Quizá parezcan aventuras de chavales, pero ¿por qué los adultos no pueden divertirse como cualquier otro saliendo por ahí en bici? No hay límites de edad para el sentimiento de camaradería que deriva de usar la bicicleta para ir a la playa, recorrer un parque o explorar, o sencillamente de detenerse a tomar algo o a charlar un rato. Y no hay que olvidar que también se puede conocer a gente durante los trayectos.

«Las bicicletas son casi tan buenas como las guitarras para conocer chicas».

BOB WEIR (1947)

GUITARRISTA, CANTANTE Y MIEMBRO FUNDADOR DE GRATEFUL DEAD

Una bicicleta para dos

Montar en bicicleta es tan divertido que esta actividad suele crear lazos entre las personas que la practican juntas: los recuerdos felices compartidos establecen amistades duraderas. Pero el ciclismo ha adquirido fama sobre todo por fomentar un vínculo afectivo concreto: el amor.

No hace falta ir a París para comprender por qué. Cualquier sitio parece romántico cuando lo recorres en bicicleta acompañado de alguien especial. Quizá se deba a la espontaneidad, a esa sensación de «tú y yo contra el mundo», a la vivacidad juvenil, al corazón acelerado o al rubor que tiñe las mejillas al circular al aire libre. O tal vez lo importante sea la idea de acurrucarse en el sofá al final de un día de actividad. ¿Quién sabe? La cuestión es que montar en bicicleta hace que surja el amor de forma misteriosa y esa experiencia puede revivirse en cualquier lugar y momento, dotando a la relación de nueva energía una y otra vez.

Daisy, Daisy

dame el dulce, sí.

Medio loco me tienes,

loco de amor por ti.

No será una elegante boda,

no me alcanza para un carruaje a la moda.

¡Pero vas a ser la sensación

montada en una bicicleta para dos!

DE LA CANCIÓN «DAISY BELL»

HARRY DACRE, 1892

No es necesario usar un tándem para dar una vuelta romántica, pese a que suele creerse lo contrario. Montar en una bicicleta para dos es una labor increíblemente ardua, sobre todo para quien va detrás, «de paquete», y tiene que pedalear con la vista clavada en la espalda de quien va delante y resistir la tentación de tirar del inamovible manillar trasero (pues el vehículo volcaría). Este esfuerzo forma parte del reto continuo que supone para ambos ciclistas cooperar en mantener el equilibrio; digamos que si han apodado a los tándem «bicicletas del divorcio» por algo será. No pongo en duda que pedalear a dos tiene un encanto especial, pero el uso de máquinas independientes facilita la aparición del romanticismo: las parejas pueden cruzar miradas, charlar con mayor facilidad y esquivar los baches.

AQUÍ ESTOY, MONTANDO EN BICICLETA

El temperamento de Einstein encajaba a la perfección con su disfrute del ciclismo. Incluso teniendo a su disposición vehículos de motor, prefería moverse en bicicleta por Princeton. Y como usaba pantalones demasiado cortos, nunca se le enganchaban en la cadena.

Los vehículos de motor fomentan el engrimiento de los conductores. Nos pasa a todos. Sentados ante un salpicadero de alta tecnología, al mando de una máquina grande, reluciente y veloz, nos sentimos con derechos especiales, al menos subconscientemente. Esta arrogancia dificulta no ver a los demás usuarios de la calzada como obstáculos inoportunos (peatones y ciclistas) o como rivales (los demás conductores).

En contraste, el ciclismo promueve la modestia. Sobre una bicicleta estás muy próximo a los demás usuarios de la calzada y eres un participante más en lugar de un señor supremo. Te encuentras con los peatones y los otros ciclistas directa y abiertamente —cara a cara, cruzando la mirada— y colaboras para no obstaculizar el paso a los demás. Los buenos ciclistas comunican sus intenciones y hacen notar su presencia a los conductores mediante un contacto visual frecuente y otros gestos como agitar la mano o mover la cabeza. Compartir las calles y carreteras diligentemente favorece la humildad y la empatía.

Además de transmitir todo tipo de señales orientativas, los ciclistas suelen comunicar un mensaje sobre sí mismos. O, mejor dicho, el mensaje es que no hay nada especial que decir. Así como los ciclistas rara vez tratan de enaltecerse adoptando poses narcisistas sobre un vehículo especial —una bici no es más que una bici—, lo normal es que su vestimenta no indique nada sobre su personalidad. A fin de cuentas, el ciclismo es una actividad práctica que se presta a usar ropa funcional; las prendas de vestir tampoco son nada más que lo que son. No pretendo decir con esto que no pueda llevarse un elegante conjunto de diseño sobre una bicicleta, solo que no sería la elección más apropiada. Al adoptar la costumbre de ponerse prendas cómodas (o

incluso un equipo de licra de última generación), los ciclistas renuncian una vez más a hacer alardes.

«No hay nada comparable al sencillo placer de dar una vuelta en bici».

JOHN F. KENNEDY (1917-1963)

PRESIDENTE DE ESTADOS UNIDOS DE 1961 A 1963

Cualquier puede montar en bicicleta

El ciclismo cultiva el talante humilde y los gustos sencillos, tanto cuando se está sobre una bicicleta como cuando se la deja aparcada. Así, por ejemplo, numerosos ciclistas llegan a disfrutar vistiendo ropa funcional incluso los días que no cogen su vehículo. Aprenden asimismo a apreciar, en ellos mismos y en los demás, esa actitud relajada que deriva de no medirse continuamente con los otros. Al crear armonía de este modo, entre amigos, amantes o en la comunidad, las bicicletas son un gran nivelador social. Da igual que seas John F. Kennedy o Joe Bloggs, sobre una bici te presentas con naturalidad y disfrutas de los mismos placeres.

La ascensión de Emmeline

En los tiempos en que las personas de su género deberían haber guardado para sí el hecho de tener tobillos, resultó un tanto sorprendente que desde el suelo —donde sus pulcras botas estaban atadas con lazos de satén y sus rodillas, inadvertidas, permanecían fijas bajo una triple falda y no podían alardear de una sola cicatriz— se le ocurriera ascender por la pequeña escalera de mano que el padre de alguien les había prestado con ese propósito y, agarrándose relajada a la mano de un desconocido, lanzara espléndidamente una larga y atlética pierna sobre el armazón, entrando en territorio sin apoyos, sin siquiera dedicar un lívido segundo al miedo de caer desde un bochornoso medio metro de altura hasta cero, desde una rueda tan alta; y que una vez allá arriba no se reconociera viendo lo que nunca habría podido imaginar, sino todo exactamente tal como era: la clara y dura calzada, hecha para recorrerla; las terrazas

formando en fila para que las admirase; y al otro lado del seto recortado, los hombres descubiertos en el parque, a solo unas cuantas calles de sus oficinas cerradas, pero muy distantes de ellas, aireando sus incipientes calvicies ante las palomas y ante cualquiera que, por una vez, estuviese preparada para mirarlos desde arriba.

REBECCA WATTS

Y, como suele decirse, cualquiera puede montar en bicicleta. El prestigio de esta forma de transporte como impulsora del igualitarismo se afianzó desde sus inicios. En el siglo XIX, las mujeres estaban sometidas al control de los varones y se las trataba como a ciudadanas de segunda clase. Muchas vivían enclaustradas en sus casas o lugares de trabajo y se las obligaba a vestir prendas sofocantes, como faldas pesadas, corsés muy ceñidos y cuellos que restringían los movimientos. Con la llegada de las bicicletas, las mujeres se emanciparon en el pleno sentido de la palabra: adquirieron la capacidad de recorrer distancias más largas, elegir la compañía que deseaban y vestir prendas liberales que se adecuaban mejor al ciclismo. Pese a las absurdas advertencias retrógradas de hombres pomposos que aseguraban que las bicicletas suponían una amenaza para la castidad de las mujeres e incluso para su fertilidad, el florecimiento del ciclismo coincidió con el auge del feminismo y contribuyó a impulsarlo. Hoy día vivimos en un mundo más tolerante gracias a los éxitos que tuvo desde sus inicios este movimiento, lo cual no impide que numerosas mujeres sigan teniendo en alta estima la libertad que aporta el ciclismo.

«Permítanme que les diga qué opino del ciclismo.

Creo que ha contribuido más que nada en el mundo
a emancipar a las mujeres».

SUSAN B. ANTHONY (1820-1906)

DESTACADA ACTIVISTA ESTADOUNIDENSE,

Ciclistas todos, grandes y pequeños

El carácter inclusivo del ciclismo abarca también a los niños. Sobre una bici pueden ir y volver del cole, ampliar sus horizontes, sacudirse de encima los algodones en los que los han envuelto sus padres. Y, aún mejor, a los chicos les encanta que los adultos los acompañen a dar una vuelta en bici. Pocas experiencias familiares se disfrutan tanto como esta.

En el extremo opuesto de la escala están los ciclistas «de plata»: esos jubilados tan inspiradores que nos demuestran que nunca se es demasiado mayor para montar en bicicleta o incluso para aprender a hacerlo. Muchos de los beneficios básicos del ciclismo tienen un valor especial para la gente mayor: independencia, interacción social, estimulación mental, asequibilidad, buena salud. Y como este vehículo se presta a hacer ejercicio con suavidad —o incluso a escoger un modelo que complemente tus esfuerzos con un motor eléctrico—, permite que todo el mundo se mantenga en forma dentro de sus límites.

Lo mismo cabe decir de las personas con sobrepeso. El ciclismo es un tipo de ejercicio muy accesible, mucho más que el *jogging*, que puede ser un asesino de rodillas. En proporción a su propio peso, la bicicleta tiene capacidad para soportar una carga mayor que un automóvil, un aeroplano o un puente.

Ni siquiera las discapacidades graves impiden practicar el ciclismo. Mantener el equilibrio sobre una bicicleta quizá no sea posible para todos, pero hay distintos modelos que se acomodan a las diferentes necesidades de los usuarios. Existen bicicletas accionadas a mano para las personas que no pueden utilizar las piernas; máquinas de cuatro ruedas con respaldo para quienes requieren una estabilidad extra; tandems con los asientos en paralelo o uno detrás de otro para las personas que necesitan tener al lado a un cuidador; e incluso bicicletas diseñadas para transportar sillas de ruedas. Los placeres del ciclismo están al alcance de todos.

CON ESPÍRITU DE COMUNIDAD

Sobre una bicicleta te acercas más al entorno local e ir de aquí para allá en contacto con la comunidad te aporta un sentimiento de pertenencia. Descubres que no necesitas echar marcha atrás en el tiempo para disfrutar de estas experiencias nostálgicas. Además, los vehículos de dos ruedas no solo hacen más grata la vida de barrio para el ciclista, sino para todo el mundo.

El porcentaje de contaminación atmosférica y sonora que corresponde al ciclismo es igual a cero. Las bicicletas rara vez causan daños por colisión a otros usuarios de las calzadas. Y los ciclistas contribuyen a aumentar el «capital social», es decir, la intensidad y número de lazos que unen a los miembros de la comunidad. Un capital social elevado posee numerosos efectos valiosos y prácticos como, por ejemplo, reducir la delincuencia y las enfermedades mentales y lograr que las comunidades sean más felices, saludables, variopintas e igualitarias.

Veamos ahora, a modo de comparación, cómo afectan los coches a la vida de barrio. Emiten humos tóxicos que provocan enfermedades como asma e incluso cáncer. Generan ruidos que resultan molestos de noche y estresantes de día. Son la causa de incontables lesiones y muertes entre peatones, ciclistas y otros usuarios de coche. Y hacen descender el capital social al segregar de sus conciudadanos a conductores y pasajeros.

A pesar de todo, las bicicletas están tristemente infrautilizadas. Es evidente que no sirven para ir a todas partes; la longitud de algunos trayectos y el peso de algunas cargas lo impiden. Pero incluso cuando los desplazamientos son cortos y sin obstáculos, como suele suceder en las ciudades, muchos conductores de coche rehúyen las bicicletas. En Estados Unidos, un país enorme donde los viajes largos en coche están a la orden del día, casi una tercera parte de la gasolina suministrada en las estaciones de servicio se utiliza para viajes de cinco kilómetros como máximo.

Y no es que estos desplazamientos cortos beneficien a los conductores. Al

tratar de ser veloces, acaban por conseguir lo contrario, atascados en el tráfico. La inutilidad de un embotellamiento puede compararse a la de tratar de superar a los vecinos. Cuando las personas adquieren posesiones o prendas de ropa sofisticadas en un esfuerzo de quedar por encima de los demás, lo único que consiguen es terminar por presentar todas ellas el mismo aspecto y, lo que es aún peor, haber malgastado el dinero.

Trata a los demás...

Al excluirse de manera voluntaria de estas rivalidades fútiles, los ciclistas logran múltiples beneficios. Por desgracia, siguen padeciendo el impacto de los vehículos de motor en las comunidades (podría argumentarse que más que nadie), pero a muchos los consuela saber que ganan algo incomparablemente más valioso que comodidades o ahorro: adquieren valores morales.

No en vano, el principio básico o «regla de oro» de la moralidad nos dice que debemos tratar a los demás como queremos que nos traten a nosotros, y eso es precisamente lo que suele hacerse cuando se va en bicicleta. La mayoría de los ciclistas no desean padecer atascos, contaminación, peligros, ni un ambiente antisocial, y por ello procuran no fomentarlos. A los ciclistas no suele gustarles que los provoquen ostentando símbolos de estatus y, por tanto, evitan adquirirlos.

El ciclismo es un ejemplo de actividad en que lo mejor para la comunidad coincide con lo que es mejor para los individuos. Dicho de otro modo, la moral correcta favorece a todos. En las comunidades más felices, cada persona se preocupa de las demás o del grupo, y todos se benefician de ello. De hecho, nuestros cerebros están programados para conseguir este efecto, pues los neurólogos han descubierto que al realizar buenos actos se experimenta una sensación placentera. Por lo visto, si queremos sentirnos bien, debemos obrar bien. Y el ciclismo es un buen comienzo para conseguirlo.

BUSCAR TRABAJO

Si tuviera un penique por cada vez que alguien me ha dicho «busca trabajo», no me haría falta volver a trabajar en la vida. Durante algún tiempo no tuve necesidad de hacerlo. En mi condición de filósofo, pasé una década al margen de la sociedad. Creía tener problemas más importantes de los que preocuparme. ¿Cómo reconocer lo que es verdad? ¿Por qué mi dolor es mío? ¿Soy libre? ¿Por qué siempre estoy aquí y ahora? Cuestiones todas ellas muy introspectivas. Incluso cuando me tomaba algún tiempo para pensar en los demás, había en mis reflexiones algo de ese egocentrismo característico de la filosofía. ¿Cómo puedo saber cuál es la actuación correcta? ¿Es posible fiarse de lo que dice la gente? ¿Tienen los otros una mente igual que la mía?

Poco a poco fui dándome cuenta de que la tendencia filosófica a mirarse el ombligo va unida a una actitud especialmente ansiosa en las relaciones con el prójimo. Comencé a preguntarme si la caricatura que suele hacerse de los filósofos como solitarios hipocondríacos y holgazanes no respondería en bastante medida a la realidad. ¿Podría ser que mi actitud hacia la sociedad fuera la causa de mi interés en los problemas filosóficos en lugar de que mi interés en la filosofía explicara mi actitud hacia la sociedad?

Recuperándome de la filosofía

Esa podría ser la razón, deduje, de que aquellos problemas resultaran tan pertinazmente insolubles. Quizá no fuesen más que una cortina de humo. Tal vez los filósofos los inventaban para evitar hacer frente a la vida en sociedad. Ni que decir tiene que estas reflexiones no agradaban demasiado a mis colegas, pero llegado a ese punto me daba igual. Me interesaba más averiguar lo que sucedía en la sociedad en general. Estaba recuperándome de la filosofía.

Y la recuperación aún continúa. A veces, cuando me siento caer en una introspección excesiva, el ciclismo me recuerda cuál es mi sitio. En lugar de

preocuparme por mi conexión con las demás personas, como suelen hacer los filósofos, salgo a experimentar la vida del barrio. Me muevo con el tráfico; me hago un hueco en la comunidad trabajadora; miro a la gente a los ojos; convierto a los extraños en conocidos. Soy plenamente consciente de los demás.

CAPÍTULO 4

$$E = mc^2$$

UNA VUELTA POR EL MUNDO

El ciclismo promueve una actitud «global» igual que la de Einstein. Empezar viajes largos en bicicleta y reflexionar sobre ellos nos brinda la oportunidad de ampliar nuestros horizontes y límites: ya sea pedaleando a toda velocidad o rodando con tranquilidad, vemos el mundo desde una perspectiva nueva. Nos acercamos más a la naturaleza y, al mismo tiempo, percibimos sus dimensiones sobrecogedoras y su profunda belleza. Además, alejados de nuestra casa, encontramos lugares comunes con otras culturas; descubrimos el valor de la cooperación internacional. Nos hacemos plenamente conscientes de la humanidad.



OTRAS ESTRELLAS MÁS IMPORTANTES

El universo nos creó y, sin embargo, nos comportamos como si estuviéramos separados de él. Einstein definió esta sensación de desapego como una «ilusión» que aprisiona nuestros corazones y mentes. «Nuestra tarea — aseguró— debe ser liberarnos de la prisión al ampliar el círculo de nuestra compasión para abarcar sin excepción a los seres vivos y la naturaleza entera en toda su belleza».

Pocos están tan cualificados como Albert Einstein en lo que a pensamiento expansivo se refiere. Sus teorías físicas seguían el rastro de lo inconcebiblemente pequeño y de lo inconmensurablemente grande. Al sondear la materia, encontró un océano invisible rebosante de moléculas, átomos y electrones, que al propio tiempo estaba inmerso en el vacío. Volviendo la vista hacia el mundo, observó esta misma pauta proyectada en el exterior: centenares de miles de millones de galaxias separadas por desiertos de espacio en expansión, un dilatado universo que corría en todas direcciones alejándose de sí mismo. Y, cómo no, Einstein apreció la maravilla más sobresaliente entre todas: que el intelecto humano pueda llegar a tales confines.

Como buen viajero, Einstein hallaba consuelo en los grandes espacios que se abrían ante él. «Hemos de recordar que esta es una estrella muy pequeña y, probablemente, algunas estrellas mayores y más importantes sean muy virtuosas y felices», comentó una vez refiriéndose al conflictivo entorno de la humanidad.

Ave de paso

La Tierra es aún más pequeña que la minúscula estrella alrededor de la cual orbita, y, sin embargo, las dimensiones de nuestro planeta bastan y sobran para dedicarle incontables vidas de exploración. Einstein, que se consideraba un «ave de paso», sacó el máximo partido de esta oportunidad. Desarrolló los hábitos itinerantes ya en su juventud, haciendo excursiones en bicicleta con

los amigos. Como científico aspirante, las consideraba momentos para contemplar el mundo. Eran asimismo ocasión de estrechar lazos con su compañera preferida, Mileva Marić. Fantaseando sobre su futuro en común, le escribió: «Pase lo que pase, viviremos la vida más maravillosa del mundo [...]: podemos comprarnos unas bicicletas y hacer una excursión cada dos semanas».

La propensión a mantenerse en movimiento caracterizó la vida profesional de Einstein. Ocupó puestos en siete instituciones de investigación distintas, una trayectoria notable si consideramos que tardó bastante en ocupar su primera plaza académica. Como no era dado a hacer las cosas a medias, Einstein solía adoptar una nueva nacionalidad cuando el cambio de trabajo suponía trasladarse de un país a otro. A lo largo de su vida fue alemán, suizo, austriaco, de nuevo alemán y, por último, norteamericano. Cuando abandonó por primera vez su tierra natal, fue incluso apátrida durante algún tiempo.

Una estrella errante

Los éxitos de Einstein en el campo de la física coincidieron con los inicios de la era de la celebridad global. A principios del siglo xx hubo una gran expansión económica, los automóviles complementaron las posibilidades de desplazarse ofrecidas por barcos, trenes y bicicletas, y el desarrollo de la radio se sumó a las comunicaciones ya existentes, como periódicos y telegramas. Gracias a esta pujante red de interconexión, las noticias se propagaban cada vez a mayor velocidad y los acontecimientos e individuos destacados encontraban un público global. Los descubrimientos teóricos de Einstein daban la talla para saltar a la fama, así como su adorable apariencia extravagante y sus frases ingeniosas. La gente estaba encantada: no era el científico aburrido que esperaban.

El renombre de Einstein fue creciendo a la par que se intensificaban sus andanzas. Sus viajes se hicieron programados y lucrativos, y abarcaron numerosos países como Francia, Inglaterra, Japón, Israel, Brasil, Cuba, Panamá, Palestina y Australia. Las multitudes se congregaban en las calles para saludarlo, y sus conferencias cautivaban a salas atestadas, incluso cuando hablaba en alemán. Se codeaba con los ricos, los poderosos y los

famosos. Le ofrecieron papeles en el cine... y la presidencia de Israel. Y ambas cosas las rechazó.

Ahora bien, a lo largo de su vida fue adquiriendo una conciencia cada vez más honda de su condición de judío. Tenía muy presente que su vida errante era en parte involuntaria, en una época turbulenta que fue testigo de la dispersión de los judíos europeos por el mundo. Einstein se valía de su fama para recaudar fondos para causas justas, incluida la del pueblo judío perseguido.

Un solo mundo

Allá donde fuera, Einstein se comunicaba sin esfuerzo con las gentes del lugar y, de este modo, adquirió la convicción de que pese a las diferencias culturales superficiales, las personas del mundo entero pertenecían a una sola raza humana.

Vio que los seres humanos poseían en esencia la misma forma física e iguales requerimientos biológicos, como alimentos y agua. Vio asimismo que todos compartían las mismas características mentales y emocionales: esperanzas, deseos, necesidades, placeres, tristezas y demás. Estas observaciones ampliaron y reforzaron el sentimiento de empatía de Einstein. Se sentía hermanado con la humanidad entera y se convirtió por elección propia en un «ciudadano del mundo».

El gran objetivo

La actitud esclarecida de Einstein intensificó su angustia ante las convulsiones y los derramamientos de sangre que presenció a lo largo de su vida. En las dos conflagraciones mundiales, y también en el periodo de entreguerras, las sociedades del mundo estaban unidas fundamentalmente por su mutua enemistad. Einstein sacó la conclusión lógica de que la naturaleza humana debe de contener la semilla de la que nacen el fanatismo y la belicosidad.

Pese a ello, Einstein no era pesimista. No creía que luchar fuera inevitable. Por el contrario, dejó constancia escrita de «su devoción al gran objetivo de la liberación interna y externa del hombre de la maldición de la guerra».

Sabía que la naturaleza humana se manifiesta de maneras distintas en función de las circunstancias y que la tarea de la civilización es descubrir el mejor modo de promover una conducta moral y reducir los actos dañinos. Asestando un golpe a los relativistas de la época, que eludían las complejidades del mundo real, dedicó elogios al psicólogo Sigmund Freud: «Su sentido de la realidad está menos empañado por el voluntarismo».

La unidad del mundo

Einstein tenía el ferviente convencimiento de que la cooperación internacional era el único medio de lograr la paz. Llevando su aversión al nacionalismo hasta un extremo lógico, concibió un Gobierno mundial que tuviera el monopolio del uso de la fuerza y, de tal suerte, la capacidad para arbitrar en las pugnas internacionales o intervenir allá donde los Gobiernos nacionales oprimieran a sus ciudadanos. En efecto, Einstein argumentó que el mundo entero debía convertirse en una federación de Estados, unidos por los principios universales de la democracia y la coexistencia pacífica.

«La única salvación posible para la civilización y la raza humana radica en la creación de un Gobierno mundial».

EINSTEIN

Einstein buscaba la unidad en los asuntos del mundo, igual que en la física. Cuando sus teorías científicas inspiraron el desarrollo de las armas nucleares, su ardor por lograr la paz se redobló, tal vez con un cierto sentimiento de culpa injustificado (puesto que fue una carta suya la que alertó al Gobierno estadounidense sobre la posibilidad teórica de una detonación nuclear; mas, a partir de ese momento, no se implicó personalmente en el Proyecto Manhattan, el que fabricó la primera bomba atómica). Más adelante presidió una organización que reclamaba el control de las armas nucleares mediante un Gobierno mundial. A su modo de ver, los riesgos eran tan elevados que

era la única postura aceptable para un intelectual responsable.

«La fuerza desatada del átomo lo ha cambiado
todo salvo nuestra forma de pensar».

EINSTEIN

Un no creyente profundamente religioso

Sobrecogido por la belleza en expansión del universo y la exquisita racionalidad de sus leyes, Einstein llegó a la conclusión de que la realidad en sí misma podía identificarse con Dios. Pero no creía en lo que él llamaba un Dios «personal», un déspota fantasmal que estaba interesado en los asuntos humanos, respondía a las plegarias, valoraba los ritos, recibía a algunas personas en el cielo a la vez que castigaba a otras al infierno, y tenía un plan para el universo. Einstein consideraba ingenua y creadora de disensiones a esta clase de religión. Insistía en que «el camino a la auténtica religiosidad no pasa por el miedo a la vida y a la muerte, ni por la fe ciega, sino por esforzarse en buscar el conocimiento racional». Dicho de otro modo, según Einstein, el único medio de conocer a Dios era profundizar en el conocimiento del mundo.

Esta aseveración equivalía a una visión de la unidad en su esencia más profunda: entre ciencia y religión, así como entre las religiones (si el universo es Dios, entonces hay un solo Dios). Einstein tendía así una mano reconciliadora y urgía a todas las religiones a hacer lo mismo. Si un científico era capaz de apreciar el carácter divino del universo, quizá los creyentes religiosos pudieran aceptar que la idea de Dios equivale a la del universo impersonal descrito por la ciencia. Lamentablemente, la sutileza de Einstein fue acogida con desdén por numerosas figuras religiosas destacadas. A su entender, un «no creyente profundamente religioso», como el físico se definía a sí mismo, era en definitiva un no creyente.

Al topar con posturas intransigentes, Einstein se consolaba con el ingenio

que lo caracterizaba: «Hay dos cosas infinitas: el universo y la estupidez humana; y sobre el universo no estoy seguro».

NUEVOS HORIZONTES

Vivo en una ciudad de gigantes. Recorren las calles y van de un lado a otro sin dedicar apenas el menor pensamiento a la planificación urbana, mientras la gente pequeña se desplaza presurosa por las profundidades o corre a su lado metida en jaulas metálicas. Los gigantes sonrían y avanzan apaciblemente. Cuando se hastían de la muchedumbre, salen al campo, solos o en grupo, para retozar por los caminos sosegados y a través de las praderas. Los gigantes disfrutaban de los espacios abiertos. Algunos cruzan continentes para encontrarlos sobre montes velados por la bruma y en desiertos inalterables, de los que hasta los gigantes se cansan. Pronto vuelven junto a la humanidad para que los reconforte. Y lo consiguen... allá donde estén. Desde una perspectiva amplia, la humanidad es solo una.

Con la invención de la bicicleta, el movimiento de las piernas pudo llevar a las personas más lejos que nunca. Fue como si el ciclismo transformara a quienes lo practicaban en gigantes, que incluso superaban a quienes habían coadyuvado a la movilidad humana durante milenios, los caballos. Cuando los primeros híbridos de ser humano y metal pasaban de largo despreocupadamente, quienes los veían debían de quedarse pasmados y un tanto asustados. Quizá el espectáculo fuera semejante a la experiencia actual de ver a una persona caminando a una velocidad increíble por una banda transportadora, pero la sensación onírica de perplejidad provocada al ver rodar a tu lado a los primeros ciclistas debió de ser más duradera.

Aunque no indefinida. La asequibilidad de las bicicletas permitió que se pusieran de moda enseguida y los gigantes no tardaron en proliferar en todos los estratos sociales. En las ciudades, los trabajadores abandonaron las atestadas edificaciones de vecindad y se trasladaron a las afueras, ya que se había hecho posible desplazarse entre la casa y el trabajo. En el medio rural aumentó el acervo genético porque los pueblos lejanos se hicieron más accesibles. A medida que se ampliaban los horizontes de las personas, ya no se planteaba la cuestión de cómo montar en bicicleta, sino hasta dónde llegar

y a qué velocidad.

Más lejos, más deprisa

Los ciclistas de larga distancia experimentan todas las maravillas que aporta el ciclismo en un grado extremo. La mayoría de nosotros apenas nos alejamos unos cuantos kilómetros de la civilización y solo nos forzamos un poco, mientras que el ciclismo de resistencia consiste en rebasar todos los límites: los del cuerpo, los de la bicicleta y los de la fortaleza mental. La historia del ciclismo ha sido desde sus inicios la de una espectacular trayectoria de expansión de lo posible. Reflexionar sobre sus asombrosos episodios añade un ingrediente inspirador a cualquier vuelta en bicicleta.

Las velocidades alcanzadas y las distancias cubiertas resultan aún más impresionantes cuando ambos logros se combinan. Y esto se hacía especialmente evidente en los primeros tiempos de la bicicleta a pedales. Recorrer despacio y con esfuerzo un camino largo y hacer a toda velocidad un trayecto corto eran hechos rutinarios de la locomoción humana; pero desplazarse velozmente a lugares lejanos sin ayuda de caballos pertenecía al reino de la fantasía.

Los mejores entre los británicos

En los albores del ciclismo, Gran Bretaña fue un semillero de estas proezas fantásticas. En julio de 1869, la prensa informó de que R. J. Klamroth había viajado de Londres a Edimburgo en seis días, cubriendo una distancia de 644 km. Estuvo un total de 65 horas sobre la bicicleta, alcanzando una velocidad media de 12 km/h. Disfrutaba de un buen descanso todas las noches, echaba una siesta por las tardes y bebía jerez mientras avanzaba. Su periplo hizo las delicias de sus conciudadanos. Entre los héroes de aquel año figura asimismo John Henry Palmer, que tardó solo tres días en recorrer 354 km en bicicleta, desde Newcastle-on-Tyne hasta Birmingham, donde residía; y tres amigos — Charles Spencer, Rowley Turner y John Mayall— que fueron en bicicleta desde Londres hasta Brighton en un día, cubriendo 88,50 km. El más veloz fue Mayall, que tardó doce horas, y poco después de su llegada se echó a la calle para divertirse en la ciudad.

En los meses y años siguientes, las hazañas de resistencia se volvieron más habituales y sorprendentes. En 1869, un escocés en un solo día pedaleó a lo largo de 133 km desde su casa, cercana a Glasgow, hasta Oban. En 1871, tres socios del Amateur Bicycle Club de Inglaterra cubrieron en una sola jornada 161 km, deteniéndose únicamente para dar una vuelta triunfal entre las columnas de piedra de Stonehenge. Dos años más tarde, cuatro entusiastas del mismo club necesitaron solo dos semanas para recorrer los 1.127 km que separan Londres de John O’Groats, la punta más septentrional del este de Escocia. Y lo mejor aún estaba por llegar. En 1891, Keith-Falconer logró alcanzar ese mismo destino iniciando el viaje desde Land’s End, el lugar más meridional del oeste de Inglaterra, con lo que cubrió unos 1.600 km en solo trece días. Un año después, J. W. F. Sutton completó un asombroso trayecto de 418 km por carretera en menos de veinticuatro horas.

El escenario estaba preparado para una de las grandes figuras del movimiento de liberación de la mujer. En 1893, Tessie Reynolds, que a la sazón contaba dieciséis años de edad, fue en bicicleta desde Brighton, donde vivía, hasta Londres y luego regresó a casa, todo en un solo día. Llevaba un atuendo atrevido: americana y pantalones cortados por debajo de las rodillas. Su éxito fue testimonio de la igualdad de derechos y capacidades.

Cruzando continentes

En todo el mundo había ciclistas que causaban sensación. En 1875, un francés recorrió 1.127 km hasta Viena en doce días. En 1890, un teniente ruso pedaleó de San Petersburgo a Londres en un mes, dejando atrás 3.220 km de recorrido. Sin dejarse achicar, un teniente estadounidense recorrió esa misma distancia en bicicleta con un grupo de veinte *buffalo soldiers* (voluntarios negros del Ejército), en su caso desde Montana hasta Saint Louis.

Aun después de que salieran al mercado las motocicletas, las bicicletas a pedales continuaron saltando a los titulares. En 1899, Charles Murphy, apodado *Una Milla por Minuto*, se mantuvo a la altura de un expreso a lo largo de cinco kilómetros de la línea ferroviaria de Long Island. En el tercer kilómetro, alcanzó una velocidad de 96 km/h, igualándose a las motocicletas

más rápidas de aquel tiempo. En el otro extremo de la escala estaban los mensajeros que devoraban kilómetros en bicicleta a principios del siglo xx. En 1915, John Dixon, de Dallas, pedaleó 25.750 km en seis meses, realizando sus entregas diarias. Le pagaban por distancia recorrida.

Las carreras de seis días

Traspasar los límites de velocidad y distancia enseguida se convirtió en un objetivo organizado en los primeros tiempos del ciclismo. En la carretera fueron acumulándose impresionantes éxitos competitivos, pero fue en las superficies más lisas de los circuitos circulares para bicicletas —los «velódromos» al aire libre o cubiertos— donde se consiguieron resultados auténticamente portentosos. En 1874, después de que la prensa lo ridiculizara por afirmar que había ido en bicicleta de Bath a Londres en solo ocho horas y media, David Stanton repitió la proeza ante el público en una pista cubierta, haciendo 160 km en menos de ocho horas.

Y no se conformó con eso. Un año después, Stanton deslumbró a las multitudes al completar 1.046 km de pista en siete días sucesivos. Este triunfo alcanzó tanta popularidad que se crearon competiciones con ese formato, suprimiendo el domingo. Estas pruebas de resistencia, que llegaron a conocerse como «carreras de seis días», se organizaban en el mundo entero. Las reglas eran sencillas: los competidores debían recorrer la mayor distancia posible en seis días. En uno de estos eventos, celebrado en 1878, Stanton logró superar los 1.600 km.

El atractivo de las pruebas de resistencia

El formato de la carrera de seis días aún goza de popularidad en la actualidad, pero son otras dos pruebas de resistencia las que han perdurado con mayor pujanza. En 1891, el francés Pierre Giffard organizó una carrera ciclista de larga distancia para promocionar el periódico parisiense que editaba, *Le Petit Journal*. El circuito se iniciaba en París y llegaba hasta la ciudad costera de Brest, en el extremo de la península bretona del noroeste de Francia, para luego girar sobre sí mismo y regresar hasta la capital. Hubo doscientos siete participantes, de los que noventa y nueve completaron el trayecto de 1.288

km. El ganador, Charles Terrant, alcanzó la línea de meta en solo 71 horas y 22 minutos.

La complejidad logística de organizar la carrera París-Brest era tal que pasaron diez años antes de que se llevara a cabo la segunda edición. Se celebraron seis carreras con esta programación de una por década, culminando con el evento de 1951, en el que venció Maurice Diot, en 38 horas y 55 minutos, que continúa siendo el tiempo récord (debido en parte a que el trayecto se ha modificado posteriormente varias veces y se ha hecho mucho más empinado).

En la actualidad, la carrera París-Brest-París tiene lugar cada cuatro años. Ahora bien, el cambio más significativo ha sido que el elemento competitivo del evento se ha restringido a un pequeño grupo de ciclistas que inician la carrera independientemente del resto de los participantes. Todos los demás ruedan con el mero objetivo de llegar a la meta, algo que deben hacer dentro de los límites establecidos por la velocidad media máxima y la mínima. Esta modalidad más relajada se denomina *randonnée*. Los eventos de este tipo se organizan en el mundo entero, por lo general para cubrir distancias de entre 80 y 1.600 km. Un *randonneur* participa solo por la gloria (o para recaudar fondos de beneficencia), sin necesidad de competir.

La carrera más famosa

Existe, no obstante, un acontecimiento ciclista de gran tradición que continúa siendo una carrera en el sentido estricto del término. Tal vez no sea el más antiguo, pero sí es el más famoso. En 1901, el diario *Le Vélo* copatrocinó la carrera París-Brest-París, iniciativa que tuvo una excelente repercusión en las ventas. Un periódico rival, *L'Auto-Vélo*, vio una oportunidad abierta y, al impulso del visionario editor y ciclista Georges Lefevre, decidió lanzar su propia carrera ciclista en 1903. El trayecto cubría 2.414 km en dieciocho días, comenzando en París y pasando por Lyon, Marsella, Toulouse, Burdeos y Nantes, para luego regresar a la capital. Sesenta ciclistas se agruparon en la línea de salida; veinte llegaron al final. El evento quizá tuviera dificultades para atraer a participantes, pero fue un tremendo éxito de público. Las multitudes flanqueaban la ruta y los parisienses salieron en masa a ver cruzar

la línea de meta al ganador, Maurice Garin, en un tiempo de 95,5 horas. El Tour de Francia se había consolidado.

El Tour anual de nuestros tiempos dura veintiún días, repartidos en una serie de etapas, y cubre unos 3.500 km. El itinerario ha ido variando mucho a lo largo de los años, oscilando entre 2.430 y 5.747 km, y ha cruzado numerosas regiones e incluso países. Las etapas de montaña han intensificado la dureza del esfuerzo y el sobrecogimiento que produce. El famoso *maillot* amarillo que viste el líder de la carrera es otro elemento dramático.

«No hay nada comparable...

Es la única carrera del mundo en la que tienes que cortarte el pelo a mitad de camino».

CHRIS BOARDMAN (1968)

MEDALLISTA DE ORO OLÍMPICO BRITÁNICO

Un reto extenuante

Los corredores del Tour suelen quemar entre 6.000 y 10.000 calorías al día, avanzando a una velocidad media de 38,5 km/h a lo largo de un trayecto diario de 200 km (con solo dos días de descanso) y escalan altitudes equivalentes a tres veces el monte Everest. Este reto, sin duda uno de los más duros de cualquier tipo de deporte, ha hecho surgir numerosas figuras legendarias, como Jacques Anquetil (entre 1957 y 1964), Eddy Mercks (entre 1969 y 1975), Bernard Hinault (entre 1978 y 1985) y Miguel Induráin (entre 1991 y 1995), cada uno de los cuales ganó el título cinco veces. Pero nadie ha llegado a la altura de Lance Armstrong, el norteamericano que se hizo con el título siete veces seguidas (de 1999 a 2005). Lo más asombroso es que en los tres años anteriores se había recuperado de un cáncer de testículos con metástasis en el cerebro y los pulmones.

El Tour de Francia es uno de los tres «grandes» de Europa, junto al Giro d'Italia, creado en 1909, y la Vuelta a España, establecida en 1935. Pero al

otro lado del charco, un reto aún mayor ha ido adquiriendo popularidad en las últimas décadas, lo que da testimonio del persistente atractivo de traspasar los límites en el ciclismo de larga distancia. La primera edición de la Race Across America (Carrera de Costa a Costa de Norteamérica) tuvo lugar en 1982 con un trayecto agotador de 4.800 km, desde Santa Mónica hasta el Empire State Building. Su creador, John Marino, compitió en ella con otros tres corredores; todos le ganaron. El vencedor fue Lon Haldeman, que llegó a la meta en menos de diez días.

Desde entonces, esta carrera de costa a costa se ha celebrado todos los años, con un itinerario variable pero manteniendo aproximadamente la distancia original, algunos centenares de kilómetros arriba o abajo, y siempre en dirección oeste-este. En la actualidad siempre se apuntan varios cientos de competidores, que cubren entre 400 y 550 kilómetros al día, sin abandonar la bicicleta ni siquiera cuando tienen una necesidad fisiológica y durmiendo no más de dos o tres horas por noche. Este es probablemente el único acontecimiento deportivo del mundo en el que las alucinaciones son un riesgo documentado. Y, sin duda alguna, el único donde algún participante se ha quejado de que lo han atacado árboles monstruosos, lo han perseguido aullantes hombres barbudos o lo han amenazado unos buzones.

El camino más largo

El logro definitivo del ciclismo de larga distancia es dar la vuelta al mundo. Llegados a este punto, es probable que el lector sospeche que la humanidad no se ha amilanado ante este desafío, y no se equivoca. Prácticamente desde que existe el ciclismo ha habido personas que han emprendido este empeño. El primero de estos viajes épicos lo completó el inglés Thomas Stevens. Arrancó de San Francisco en abril de 1884 y, avanzando hacia el este, cruzó Estados Unidos, Europa y Asia hasta llegar al punto de partida casi tres años, varias travesías marítimas y casi 22.000 km pedaleados después.

La historia del ciclismo está salpicada de numerosos éxitos de este estilo, aunque la mayoría de ellos son anteriores a 2005, año en que se adoptó una nueva definición formal del viaje en bicicleta alrededor del mundo. Para cumplir los criterios oficiales, el ciclista debe pasar por dos puntos opuestos

de la superficie terráquea y completar un viaje de un mínimo de 40.073 km (para igualar la longitud del ecuador), de los que al menos 29.000 deben recorrerse en bicicleta.

Batidores de récords

Tal vez convencidos de competir por la existencia de un marco normativo tan claro, una serie de aventureros han pulverizado el récord del mundo en la última década. Steve Strange realizó el viaje en 276 días. A continuación, Mark Beaumont lo hizo en 194 días. James Bowthorpe rebajó la marca a 175. Julian Sayerer la dejó en 169. Y Vicent Cox, en 163. Después se produjo un salto cuántico: Alan Bate completó el trayecto en 106 días. Fue el primero que iba acompañado de un equipo de apoyo, lo que explica en parte su prodigioso rendimiento. Pero, aun así, tuvo que pedalear. Su enrevesado itinerario comenzó en Bangkok, siguió por Australia y Nueva Zelanda, giró en dirección norte hacia San Francisco, continuó por Halifax, en Canadá, dio un rodeo por Sudamérica, ascendió hacia Brasil, cruzó el Atlántico hasta Europa Occidental, se dirigió al Reino Unido, atravesó Francia, viró hacia Italia, pasó por Grecia, continuó por Oriente Medio y el este de Asia y terminó de vuelta en Bangkok.

Sin duda, el récord seguirá cayendo en picado. Apuesto lo que sea a que algún día alguien dará la vuelta al mundo en bicicleta en ochenta días.

CONCIENCIA PLENA DEL CUERPO

*

El cicloturismo no resulta tan sacrificado como las carreras. Es menos probable que sufras penalidades al practicarlo; y, además, si llegan a presentarse, tienes la oportunidad de relajarte y afrontarlas con una actitud más consciente. La práctica de la meditación de la «conciencia plena del cuerpo» te ayudará a aceptar con naturalidad las molestias y los dolores que surgen al recorrer largas distancias.

Tómate un descanso y céntrate en la respiración. Pero esta vez deja que tu

atención se desplace por todo el cuerpo. Trata de «mover» suavemente la conciencia corporal hacia abajo, pasando despacio por el cuello, los hombros, el pecho, el abdomen, los costados, la pelvis, los muslos, las rodillas, las pantorrillas, los pies y los dedos de los pies. A continuación, puedes realizar el recorrido al revés.

Mientras tu atención va pasando de un lado a otro, observa las sensaciones corporales que experimentas. Habrá algunas agradables, otras neutras y otras de cansancio, dolor sordo o dolor agudo; intenta no juzgarlas como buenas o malas. Límitate a sentir curiosidad por ellas. Imagina que estás contemplando un diseño nuevo o un color poco común, como si nunca hubieras experimentado una sensación así y te tuviera intrigado.

Si aparecen pensamientos sobre lo que estás notando, déjalos pasar de largo como las nubes. Solo debes estar presente en tu cuerpo. Al sentirte más cómodo con él, quizá el cuerpo también se relaje.

Más alegrías que penas

El ciclismo de larga distancia comporta muchas penalidades posibles. Tenemos para empezar la incomodidad física: ingles cubiertas de ampollas, lesiones de espalda, cuello dolorido, muñecas lastimadas, manos entumecidas, problemas de rodillas, dolor de oídos, ojos llenos de polvo, retortijones, náuseas, enfermedades infecciosas, pie de atleta, quemaduras solares, deshidratación, mal de altura, hemorragias nasales y el alarido del ácido láctico en los músculos. Está, por otra parte, el impacto psicológico: somnolencia, mareo, sensación de soledad (o lo contrario, irritación provocada por tener siempre al lado a otros ciclistas), nostalgia del hogar y desorientación derivada de dormir en un lugar diferente cada noche. Y no hay que olvidar los riesgos: funcionamiento defectuoso de la bicicleta, superficies inadecuadas (cubiertas de grava, desiguales, fundidas, deslizantes o llenas de baches), climas extremos (calor, frío, nieve, lluvia, viento, tormentas y niebla), animales descarriados en el camino (perros, ovejas, vacas, caballos y hasta bandadas de ranas), animales salvajes peligrosos (serpientes, osos,

insectos y arañas) y terrenos impredecibles (muchas regiones remotas del mundo siguen sin cartografiar o son demasiado cambiantes como para permitir que se levanten mapas).

Y lo peor de todo es el temible bajón o «pájara», a veces llamado «choque contra la pared»; ese momento en que tu cuerpo está tan exhausto que no te queda energía para seguir adelante.

Lo creas o no, la gente practica este tipo de ciclismo por mera diversión. Un trayecto de larga distancia realizado por razones meramente recreativas se denomina *tour* (aunque este nombre se preste a confusión, puesto que algunas carreras también lo llevan). En esta modalidad de ciclismo puedes trazar tu propio itinerario; no es una carrera, ni una competición y el reloj sobra. ¿Es que los cicloturistas que pedalean cientos y miles de kilómetros sin un motivo específico están locos? En absoluto. Las penalidades del ciclismo de larga distancia son mucho más livianas cuando adoptas un ritmo tranquilo y te relajas en lugar de pretender batir récords, dar alcance a otros ciclistas o cumplir los requisitos de las rutas épicas. Y lo que es más importante: los beneficios del ciclismo de larga distancia se acumulan con una facilidad y perdurabilidad notablemente mayores cuando se practica como una mera diversión.

Un trayecto con vistas

El cicloturismo de larga distancia comporta el esfuerzo de pedalear, pero no es ese el único de sus aspectos que te dejan sin aliento. Uno de los mayores placeres de ver el mundo desde una bicicleta es encontrarse con las prodigiosas bellezas de la naturaleza: praderas llenas de trinos, recónditas bahías, cascadas atronadoras, valles serenos, picos cubiertos de nieve, torrentes rocosos, ríos mansos, plácidas llanuras, cielos inmensos, bosques fragantes, acantilados escabrosos y extensas alfombras de flores.

El cicloturismo no solo te ofrece estas experiencias, también las intensifica. En cierta medida, esto se debe a que la bicicleta te pone en contacto directo con el entorno y te hace estar más atento y, de este modo, todos los detalles de una escena van adquiriendo una gran nitidez a cámara lenta. Otro factor importante es que el cicloturismo te lleva a apreciar mejor las verdaderas

dimensiones de las cosas. Te pones en marcha con una carga lo más ligera posible, tanto para que no frene tu avance como porque no dispones de mucho espacio de almacenaje. Llevas contigo solo lo esencial —mudas de ropa, un kit de herramientas, una tienda de campaña, comida y agua— y renuncias a muchos de los lujos de la vida actual. Actuar así te recuerda qué lugar ocupas en el orden de las cosas una vez que has traspasado los rosados muros de tu casa. Contemplas la verdadera inmensidad de la naturaleza y su inexorable grandeza.

Cuando despiertan de la anestesia de la vida diaria, bastantes cicloturistas experimentan la sensación de que el mundo es más profundo de lo que creían; que las honduras y complejidades ocultas abundan. Es como si descubrieran un cuadro valiosísimo bajo una superficie mugrienta, o sacaran brillo a una piedrecita que resultase ser un diamante, o abrieran una caja vieja y polvorienta que empezase a emitir una música maravillosa. No hace falta profesar ninguna religión para experimentar el deslumbramiento ante una realidad que resuena, centellea y canta exquisitamente. Más bien, esta experiencia traslada la esencia de la religión al aquí y ahora. En lugar de ascender al cielo para encontrar las glorias ocultas del mundo, es posible descubrirlas montando en bicicleta.

EL CICLISMO Y EL DESARROLLO

*

La bicicleta ha dejado de ser en Occidente un medio importante de desarrollo económico. Aviones, trenes y automóviles cubren nuestras necesidades de transporte a larga distancia y solemos usar los vehículos de dos ruedas solo para trayectos cortos o con fines recreativos.

Pero en el mundo en desarrollo el panorama es muy distinto. Las bicicletas continúan siendo una forma de transporte fundamental tanto a larga como a corta distancia, para mercancías y personas por igual. En muchas regiones, hasta las ambulancias se mueven a pedales, lo que ilustra cómo la movilidad que nos brinda el ciclismo puede ser cuestión de vida o muerte.

En numerosas comunidades en desarrollo el pedaleo es una fuente de energía con múltiples aplicaciones: descascarillar maíz, afilar cuchillos, cargar baterías, filtrar el agua, bombear agua (o el contenido de una letrina), cruzar ríos o lavar ropa. La próxima vez que te pongas en marcha sobre tu querida bicicleta, recuerda todo esto. El pedaleo sería mucho más vital para ti si vivieras en un país en desarrollo.

La humanidad

No solo los escenarios naturales se revelan más hermosos desde una bicicleta. Gracias a una conciencia sensorial agudizada y a la exposición al medio físico, los paisajes y estructuras realizados por el hombre también resaltan en todo su esplendor: puentes impresionantes, faros erosionados por la intemperie, rutilantes paisajes urbanos, castillos señoriales, templos majestuosos, bonitas aldeas, monumentos grandiosos y carreteras que se extienden hasta el horizonte. Todo esto nos deslumbra al apreciarlo como lo que es: un deleite para los sentidos hecho de diseño, técnica y trabajo.

Al practicar el cicloturismo, la relación con las personas que vas encontrándote por el camino también se enriquece. Desprovisto de pantallas protectoras, recalas en comunidades remotas con los sentidos y la sensibilidad bien despiertos, tal como experimentas tu propia comunidad desde una bicicleta. Y al estar libre de las responsabilidades cotidianas, sintonizas más fácilmente con quienes te rodean.

Es probable que cuando llegues pedaleando a una aldea, pueblo o ciudad, seas muy consciente de la dependencia que te liga a sus habitantes. Tras varias horas, días, semanas o meses sobre el sillín, quizá necesites alimentos o agua. Te puede hacer falta asimismo un lugar para resguardarte del mal tiempo, un sitio para dormir u orientación para proseguir tu camino, y para todo ello dependerás del conocimiento de los lugareños. Tal vez requieras reparar la bicicleta, para lo que quizá sea preciso adquirir herramientas o piezas, o bien negociar con un artesano del lugar que se ocupará de hacerlo.

O puede que solo desees compañía; alguien con quien charlar, una multitud con la que fundirte o una pista de baile en la que bambolearte.

Con la sonrisa por delante...

Muchas de estas necesidades influyen sutilmente en la actitud que adoptas hacia tus anfitriones. No te contentas con contemplar los aspectos pintorescos de su cultura, sino que deseas entablar una relación más profunda. Vas con la sonrisa por delante, ese gesto innato que desarma a todos los seres humanos. Después intentas descubrir las similitudes que os unen para comprender con quiénes estás tratando: cuáles son sus motivaciones y qué recursos potenciales te pueden ofrecer. Procuras leerles el pensamiento por la cuenta que te trae.

De esta forma, siempre que topas con personas desconocidas, incluidos otros viajeros, descubres un terreno común que hace posible la mutua comprensión más allá de las diferencias superficiales que haya entre vosotros. Son sensaciones lisas y llanas, pero tan profundas como cualquier encuentro con las maravillas de la naturaleza o de la técnica. Cuando practicas el cicloturismo, haces automáticamente el esfuerzo de escudriñar bajo la convulsa superficie de la cultura y allí encuentras la condición humana.

Un mundo unido

La historia de la humanidad es ante todo una crónica de los movimientos de integración. Igual que las gotas de lluvia se juntan y forman charcos que a su vez se funden en lagunas, los grupos pequeños de personas han ido fusionándose en sociedades mayores de las que, con el tiempo, han surgido otras más grandes. Desde que, en un principio, clanes heterogéneos de cazadores recolectores vagaban por las llanuras y se encontraban de cuando en cuando con grupos vecinos, la especie humana se ha ido metamorfoseando paso a paso en una comunidad global.

Cuatro factores interrelacionados han hecho posible esta integración creciente. La mejora de las comunicaciones —desde el alfabeto hasta internet— ha generado un mayor entendimiento mutuo. Los avances en la locomoción —desde el caballo al aeroplano— han permitido que la gente se

desplace más lejos y a mayor velocidad. La expansión del comercio por los continentes ha traído beneficios para todos, apoyada por la invención del dinero, que ha permitido que se realicen intercambios de gran complejidad. El desarrollo de la gobernanza ha proporcionado la infraestructura legal y física —leyes y vías de comunicación— para encauzar el progreso humano.

El mundo actual dista mucho de ser perfecto y está plagado de injusticias dentro de cada estado y en las relaciones internacionales pero, en conjunto, la integración trae consigo un aumento de la riqueza, una mejora de la sanidad, la prolongación de la vida, la disminución de la mortalidad infantil, más democracia, menos prejuicios y un grado de violencia notablemente menor, guerras incluidas.

Estos beneficios se han consolidado de manera espectacular en la segunda mitad del siglo xx y en los primeros años del XXI, una época de integración global acelerada. Queda así demostrado que las intuiciones de Einstein eran acertadas. No hemos llegado a tener un gobierno mundial, pero la globalización de las comunicaciones, los viajes y el comercio ha coincidido con la creación de numerosas organizaciones y acuerdos internacionales, como las Naciones Unidas y el Tratado contra la Proliferación de Armas Nucleares. El resultado ha sido un período relativamente libre de conflictos armados que ha dado en llamarse «la larga paz» y que no tiene precedentes en la historia humana.

No obstante, estos avances no se han realizado sin ningún quebranto. La globalización ha impuesto un ritmo de vida que para muchos es intolerablemente rápido y ha trastocado veneradas tradiciones y estructuras sociales. Hoy día, con la expansión del comercio, todo parece tener un precio. La burocracia es tan engorrosa como fatua. Los medios de comunicación se inmiscuyen en nuestras vidas y no nos dejan estar tranquilos. Todo el mundo parece hallarse en continuo movimiento.

Es fácil perder de vista el panorama general y olvidar que tenemos la buena fortuna de vivir en estos tiempos de paz, prosperidad y oportunidades brindadas por la era de la globalización. Ni siquiera viajar a lugares lejanos suele ampliar nuestros horizontes. Los vuelos a larga distancia nos embotan los sentidos. En los sitios visitados, los encuentros quedan desvirtuados por la

comodidad de los hoteles, las tarjetas de crédito y unos anfitriones falsamente complacientes. No llegamos a apreciar la enorme importancia de comunicarnos a fondo con otras culturas y por ello, cuando nos topamos con los inconvenientes de la globalización, tendemos a desdeñar sus beneficios.

Viajar con atención plena

Al practicar el cicloturismo viajamos con atención plena y nuestros horizontes se expanden de verdad, como en los antiguos tiempos del ciclismo. Propulsados por nuestro duro esfuerzo, apreciamos a fondo la maravilla que es viajar a larga distancia. Experimentamos la enormidad de la Tierra y nos formamos una idea más precisa de la miríada de oportunidades que nos ofrece. Al distanciarnos de las comodidades de la vida diaria, llegamos a comprender los increíbles logros de la civilización. La comunicación más profunda y auténtica que entablamos con las culturas remotas nos lleva a percibir de un modo directo el valor de la cooperación global. Y, como todas las revelaciones inspiradas por el ciclismo, estos efectos perduran mucho después de que desmontemos. Acabamos por sentirnos más cómodos en un mundo integrado.

Mi primer viaje largo en bicicleta

Hubo un tiempo en que pedalear más de unos cuantos kilómetros al día me parecía inconcebible. Solo conocía a gente para la que dar la vuelta a la manzana en bicicleta era un tipo de deporte extremo. Pensar en practicar el ciclismo a larga distancia se les antojaba una locura.

Después, en la universidad, conocí a un matemático que había reflexionado sobre el asunto con la lógica propia de su profesión. Caminar diez kilómetros al día es fácil y, por lo tanto, recorrer ochenta en bicicleta también lo es. Así me lo explicó cuando pasaba de largo por Cambridge (donde ahora vivo), camino de Edimburgo. Había iniciado su viaje en bicicleta en Portsmouth, en la costa meridional de Inglaterra, y planeaba terminarlo en menos de una semana. Al verlo llegar a mi casa, apenas daba crédito a que se hubiera plantado allí en un solo día. Aunque quedé más convencido cuando prácticamente vació mi despensa. Cuatro días después, me comunicó

mediante un mensaje de texto que ya estaba en Escocia.

Inspirado por este heroísmo desenfadado, decidí que la próxima vez que fuera a Londres volvería a Cambridge en bicicleta, haciendo algo más de cincuenta kilómetros. El día señalado amaneció soleado y agradable y cubrí la mitad del camino sin apenas darme cuenta, circulando entre cultivos de repollos y pintorescas granjas. Me detuve a almorzar unos sándwiches de queso bajo un arbolillo, al borde de la carretera. En la vida me había sentido tan satisfecho. No era una emoción compleja, solo orgullo de haber llegado tan lejos por mi propio esfuerzo. En aquella campiña preciosa, donde el modo de vida era tan diferente, tenía la impresión de haber recorrido millones de kilómetros.

Hice una última parada a quince kilómetros de Cambridge, en una gasolinera. Pregunté a la empleada si podía rellenar mi cantimplora. Y en lugar de tratar de venderme una botella, ella misma se ocupó de hacerlo. Creo que estaba impresionada con mi viaje. Llegué a Cambridge en tres horas y media.

Respirar el aire de otra ciudad fue más estimulante porque llevaba conmigo una secuencia continua de vivos recuerdos en la que se engarzaban todas las etapas del viaje. De pronto comprendí por primera vez lo que es la distancia. No es el tiempo que transcurre en espera de llegar a algún sitio. Es espacio, inmenso y desbordante de experiencias. Le envié este SMS a mi amigo: «El águila ha aterrizado». Me moría de ganas de emprender de nuevo el vuelo.

CONCLUSIÓN

$$E = mc^2$$

UNA VIDA EQUILIBRADA

El ciclismo es una meditación en acción que promueve una filosofía holística como la de Einstein. Sobre la bicicleta cultivamos la actitud práctica, la individualista, la localista y la globalizadora, y todas ellas se refuerzan mutuamente. Al final del trayecto, tenemos la oportunidad de reflexionar sobre los lugares recorridos y sacar provecho de las nuevas experiencias. Nuestra visión se enriquece, aportándonos una calma y felicidad renovadas. Al dominar el arte de montar en bicicleta con atención plena, alcanzamos el equilibrio en el complejo mundo actual.



EL FINAL DEL VIAJE

El 12 de abril de 1955, Einstein acudió a trabajar a su despacho de Princeton. Le dolía la ingle y se le notaba en la cara. Su ayudante le preguntó si todo iba bien. «Sí, todo va bien —respondió Einstein con una sonrisa—, menos yo». Al día siguiente se vino abajo. Un aneurisma de la aorta abdominal, diagnosticado años antes, había empezado a rasgarse. El grupo de médicos que se reunió en su casa le recomendó que se operase, advirtiéndole de las escasas probabilidades de éxito. Einstein rechazó esa sugerencia: «Yo ya he cumplido. Es el momento de irse». A la mañana siguiente despertó agonizando y lo llevaron apresuradamente al hospital, donde tuvo una mejoría de varios días, que dedicó a garrapatear páginas y páginas de ecuaciones y a trabajar en el discurso que pronunciaría en un compromiso inminente al que no llegó a acudir: «Hoy me presento ante ustedes no como un ciudadano norteamericano ni como un judío, sino como un ser humano». A la una de la mañana del 18 de abril, una enfermera le oyó gritando algo en alemán y corrió a su lado. Albert Einstein había fallecido. Al día siguiente lo incineraron en una modesta ceremonia a la que, cumpliendo sus deseos, asistieron solo doce personas. Einstein murió como había vivido: como una persona voluntariosa, un apasionado científico, un internacionalista comprometido y un espíritu humilde.

Al dar un repaso a tu vida, ¿como qué clase de persona desearías verte? ¿Como alguien que ha vivido con la misma plenitud que Einstein? Él fue una persona que valoraba la ciencia, la tecnología y la realidad; que defendía la creatividad, la determinación y la audacia; que tenía en alta estima la humildad, la modestia y la calidez; y que contemplaba a la humanidad con amplitud de miras.

«Se mantuvo cuerdo en un mundo loco».

BERTRAND RUSSELL (1872-1970)

El rasgo más inspirador de Einstein es que manifestaba cada una de estas actitudes en grado extremo: era notablemente práctico; resumaba individualidad en todo lo que hacía; desplegaba una cordialidad excepcional en el trato con su entorno local; y defendió sin descanso el internacionalismo. Cabría pensar que al abarcar tantos frentes, no puede dominarse ninguno; que no es posible combinar las actitudes práctica, individualista, localista y globalizadora sin que todas ellas se resientan. Sin embargo, la vida de Einstein demuestra lo contrario: estas cuatro cualidades se refuerzan mutuamente al unirse.

La mayoría de nosotros demostramos un talante muy distinto. Cultivamos una sola de estas actitudes y excluimos las demás, o incluso las denigramos. Actuamos como si tuviéramos el cerebro desequilibrado, con un sesgo hacia la zona izquierda, derecha, posterior o anterior, que es donde se ubican respectivamente las actitudes práctica, individualista, localista y globalizadora. (Lo mismo puede decirse de la sociedad, que nos encasilla en grupos mutuamente exclusivos según las actitudes que adoptemos). Y hay quien incluso se hace filósofo y se hunde en una preocupación constante y estéril sobre los conflictos y contrastes de la existencia.

La vida moderna genera muchas tensiones y el estrés nos lleva a encastillarnos en nuestros hábitos. Atrapados en los pensamientos, las sensaciones y emociones, persistimos obsesivamente en adoptar siempre la misma actitud, como si lleváramos anteojeras. La moraleja de la vida de Einstein es que nos iría mejor si abrazásemos un enfoque más equilibrado. Por muy ocupados que estemos, nos sentiremos más plenos si, en lugar de una sola actitud, hacemos nuestras todas las que se han descrito en este libro y permitimos que se refuercen mutuamente.

La moraleja de la vida de Einstein es que nos iría mejor si

abrazásemos un enfoque más equilibrado. Por muy ocupados que estemos, nos sentiremos más plenos si, en lugar de una sola actitud, hacemos nuestras todas las que se han descrito en este libro y permitimos que se refuercen mutuamente.



Una combinación maravillosa

Basta reflexionar un poco para ver que la sinergia es evidente. Conocer la realidad fomenta la creatividad y, a la vez, la imaginación nos ayuda a desarrollar la conciencia práctica. Una sociedad global integrada enriquece la vida local, mientras que la existencia de comunidades prósperas es beneficiosa para la economía en su conjunto. El talento creativo expande nuestra visión del mundo, en tanto que viajar y comprender el mundo es un acicate para la imaginación. La mentalidad práctica es una herramienta útil para colaborar con la comunidad local y, al propio tiempo, interactuar con los vecinos nos ayuda a compartir habilidades prácticas. La integración global promueve el desarrollo tecnológico, mientras que los avances científicos facilitan la globalización. Expresarnos con creatividad en lugar de tratar de quedar por encima de los demás nos ayuda a relacionarnos con los vecinos en un plano de igualdad, en tanto que las comunidades amigables nos incitan a expresar la individualidad.

Y para desarrollar estas formas positivas de vida, nada mejor que practicar la meditación de la atención plena, que nos permite no enredarnos en pensamientos, sensaciones y emociones, y dejar que nuestra visión del mundo recobre su equilibrio natural. Sin embargo, múltiples ocupaciones nos impiden a menudo encontrar un momento para meditar, e incluso cuando sacamos tiempo, las tensiones malogran los beneficios a largo plazo. Una y otra vez, volvemos a caer en nuestros hábitos desequilibrados.

Una meditación en acción

El ciclismo es una meditación en acción: nos permite lograr la plenitud de la conciencia en medio del torrente de la vida, sin necesidad de retirarnos a un lugar apartado y sin que los beneficios sean menores ni menos perdurables. Mientras pedaleamos y después de haber desmontado, las cuatro actitudes que hemos expuesto aquí nos salen al paso naturalmente. Aprender cómo funciona la bicicleta, prepararnos para cada trayecto y afrontar la realidad sin pantallas protectoras nos ayuda a comprender mejor los aspectos prácticos de la vida. El ciclismo promueve asimismo la libertad, la creatividad y la determinación, tres ingredientes importantes para expresar la propia individualidad. Nuestra sensibilidad hacia el entorno local se agudiza al recorrer en bicicleta el barrio, una forma de conocerlo mejor y de hacernos más sociables. Y el ciclismo a larga distancia nos dota de una visión globalizadora al permitirnos experimentar directamente la realidad de la distancia, la unidad de la humanidad y el valor de la integración entre todos los seres humanos.

Gracias al ciclismo, conservamos el equilibrio, sin desviarnos a izquierda o derecha, adelante o atrás. Pero ante todo somos felices disfrutando de los beneficios de una filosofía plena. Sobre la bicicleta experimentamos la mágica alegría de la curiosidad; el regocijo de la mente en estado de flujo; la calidez de pertenecer a una comunidad y colaborar con ella; y el sobrecogimiento inspirado por la vastedad de la naturaleza o por los aspectos esenciales de la condición humana. Sobre la bicicleta descubrimos lo que Einstein sabía desde el principio: que todo lo que nos depara la vida está bien.

El ciclismo es una meditación en acción: nos permite lograr la plenitud de la conciencia en medio del torrente de la vida, sin necesidad de retirarnos a un lugar apartado y sin que los beneficios sean menores ni menos perdurables.

