



JAIME ALGUERSUARI

REINVENTATE

CÓMO PASÉ DE LA FÓRMULA 1 A LA MÚSICA

PRÓLOGO DE JOSEF AJRAM



Una apasionante historia de superación personal,
determinación y reinención profesional


alienta
EDITORIAL

ÍNDICE

PORTADA

SINOPSIS

PORTADILLA

CITAS

PRÓLOGO

INTRODUCCIÓN

Capítulo 1

Capítulo 2. NOS HAN HECHO MUCHO DAÑO, PERO NO NOS HAN MATADO

Capítulo 3. LECCIONES DEL GOLPE

Capítulo 4. COREA, VETTEL Y HELMUT

Capítulo 5. LA PRESIÓN

Capítulo 6. EL SHOW DE TRUMAN

Capítulo 7. LAS PALABRAS SE LAS LLEVA EL VIENTO

Capítulo 8. SUZUKA

Capítulo 9. ¿CÓMO SE PUEDE BAJAR TAN PRONTO DEL OLIMPO?

Capítulo 10. EL ANUNCIO

Capítulo 11. 2005. SECRETOS CONFESABLES DE UN AÑO INOLVIDABLE: POR FIN ME HICE PILOTO

Capítulo 12. OCHO VUELTAS Y UN CONTRATO

Capítulo 13. 2008. LA ANTESALA DE LA FÓRMULA 1

Capítulo 14. CONFÍA EN TI

Capítulo 15. EL ÉXITO SIEMPRE ES PERSONAL

Capítulo 16. COGE LAS RIENDAS DE TU VIDA

Capítulo 17. MUEVE A LA PERSONA QUE CAMBIARÁ TU VIDA

Capítulo 18. NUNCA DEJES QUE TE SUBESTIMEN

Capítulo 19. AHORA O, QUIZÁ, YA NUNCA

Capítulo 20. ¡HASTA LA VICTORIA SIEMPRE!
Capítulo 21. LA «L» DEL TALENTO
Capítulo 22. ¿Y AHORA QUÉ?
Capítulo 23. A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA
Capítulo 24. SIGUE TU PASIÓN
Capítulo 25. LA MÚSICA FUE ANTES
Capítulo 26. ORGANIC LIFE, UNA CRISIS
Capítulo 27. UN CAMBIO DE PERSONALIDAD: JAIME VS SQUIRE
Capítulo 28. CONTRAVINIENDO A GROUCHO MARX
Capítulo 29. MÁS ALLÁ DE UN DJ
Capítulo 30. BUSCA TU CIUDAD
Capítulo 31. FUERA LAS CRÍTICAS
Capítulo 32. MIS COSAS FAVORITAS EN LA VIDA NO CUESTAN DINERO
LÁMINAS
CRÉDITOS

Gracias por adquirir este eBook

Visita Planetadelibros.com y descubre
una
nueva forma de disfrutar de la lectura

**¡Regístrate y accede a contenidos
exclusivos!**

Primeros capítulos
Fragmentos de próximas publicaciones
Clubs de lectura con los autores
Concursos, sorteos y promociones
Participa en presentaciones de libros

PlanetadeLibros

Comparte tu opinión en la ficha del libro
y en nuestras redes sociales:



Explora

Descubre

Comparte

SINOPSIS

A nadie le sienta bien que le den plantón, pero solo duele la primera vez. Para cuando vuelve a ocurrir, uno ya está anestesiado. Eso, al menos, es lo que quiere creer Pierce, por lo que al abandono de su última pareja no le dedica siquiera cinco minutos de su tiempo, y menos aún cuando toda su atención está centrada en la remodelación de un antiguo palacete renacentista, propiedad de su familia, que quiere convertir en hotel de lujo.

Sin embargo, cuando llegue a Carcassonne, además de encontrarse con una joya arquitectónica, se topará también con un montón de secretos ocultos entre sus muros que retrasarán la obra.

Y, por si fuera poco, recibirá una visita inesperada que pondrá su mundo patas arriba.

Jaime Alguersuari

Reinventate

Cómo pasé de la Fórmula 1
a la música



Planta tus propios jardines y decora tu propia alma, en lugar de esperar a que alguien te traiga flores.

JORGE LUIS BORGES

Aquel que lo piensa mucho antes de dar un paso, se pasará toda su vida en un solo pie.

Proverbio chino

No tengas miedo al cambio, el cambio es evolución.

JAIME ALGUERSUARI

PRÓLOGO

Conocí a Jaime Alguersuari alrededor del año 2010, cuando yo me encontraba a punto de convertirme en atleta Red Bull y él competía ya con la escudería Toro Rosso. Pero, sin lugar a dudas, el momento en el que me impactó verdaderamente su figura y todo lo que ésta conllevaba, fue en 2011, en la reunión de atletas de Red Bull España.

En ese momento, todos los atletas del equipo estábamos reunidos en un salón de actos e íbamos a cenar juntos esa noche con el fin de conocernos un poco más entre nosotros. Todos estábamos esperando a Jaime, la gran promesa de la Fórmula 1: un par de años antes se había convertido en el piloto más joven en competir y para nosotros era la estrella del equipo. Sin embargo, cuando estábamos allí reunidos, nos comunicaron que Jaime ya no iba a continuar en Red Bull Motor, le habían echado del equipo. Esto fue todo un *shock* para nosotros y, sobre todo, lo que más nos sorprendió fue ver la frialdad con la que Red Bull manejó el asunto: avisándole de que no iban a contar con él en una fecha en la que sabían que encontrar otra escudería era prácticamente imposible. Jaime había tenido ciertos problemas con la escudería, probablemente se había negado a acatar decisiones que otros habían tomado por él o que le habían intentado imponer y, por ese motivo, decidieron castigarle y fulminar su figura.

Comencé a conocerle de verdad, profundamente, años después, durante un viaje que compartimos a la costa Oeste de Estados Unidos; allí empezó a forjarse nuestra amistad. Por aquel entonces todavía se podía intuir en él cierto rencor hacia Red Bull; un rencor que, en realidad, tenía su raíz en que Jaime seguía sin entender la razón por la que le habían hecho aquello. Por eso, a pesar de que se encontraba en el inicio de su carrera como productor musical, no podía centrar toda su energía en la música, y los que le conocíamos notábamos que había una parte de él que siempre iba a estar dedicada a intentar comprender aquella maniobra de Red Bull.

Le vino muy bien, y creo que significó un punto de inflexión en su vida, todo el trabajo de *coaching* y de *mindfulness* que llevó a cabo en aquellos años: él mismo ha

dicho en varias entrevistas que este trabajo le ayudó a entenderse mejor y a descubrir la causa de sus problemas. Para mí, esto fue lo que realmente le hizo comprender que tenía que mirar hacia delante, que tenía que pasar página y empezar un capítulo nuevo en su historia. Además, hizo muy bien en dejar su trabajo como comentarista de Fórmula 1, pues era difícil seguir adelante mientras continuase en aquel mundo y, sobre todo, mientras viese a sus compañeros disfrutar de la oportunidad que a él le habían arrebatado. Hubiese sido muy complicado que sus heridas cicatrizaran si no hubiera dado ese giro de 180 grados a su vida.

A partir de ahí, y gracias también al apoyo de sus padres, pudo centrarse totalmente en el mundo de la producción musical. En este sentido, es admirable la capacidad de reinvención de ambos, especialmente de su padre, que, siendo una figura tan estrechamente relacionada con el mundo del motor, ha hecho un ejercicio enorme de querer entender y comprender a su hijo. Así, tras la sacudida inicial que supuso su salida del equipo Red Bull, sus padres se han convertido en dos de los grandes apoyos de su vida.

Con ellos, con su talento y con su fuerza, Jaime ha conseguido reinventarse y dar vida a un nuevo Jaime que promete mucho. Este libro es un ejemplo de cómo podemos superarnos y de cómo, a veces, la vida puede desviarnos de nuestros objetivos iniciales y, pese a ello, podemos alcanzar otras nuevas metas, con trabajo y esfuerzo, que nos hagan sentir más plenos.

No cabe duda de que Jaime tiene un talento increíble, y tanto Sulaika, mi mujer, como yo le queremos como a un hermano pequeño. Nos sentimos increíblemente orgullosos de él, pues está haciéndose un hueco en un mundo que es muy competitivo; y es que, realmente, en el panorama musical hay una competencia igual o incluso mayor que la que hay en la Fórmula 1.

Todo lo que Jaime está logrando, todas las metas que está cumpliendo —y en el poco tiempo en el que lo está haciendo—, es digno de un competidor. Y es que él es eso: un competidor nato. Sin importar a lo que se dedique, siempre va a intentar ser el mejor. Tiene una hoja de ruta muy clara en la cabeza y, aunque a veces no todo el mundo la comprenda, yo estoy convencido de que esta hoja de ruta es la que le va a llevar dentro de unos años a convertirse en una de las grandes referencias de la música electrónica, no sólo en nuestro país sino en el mundo entero.

Por eso estoy especialmente contento de que haya escrito este libro y de que me haya invitado a prologarlo: porque es la muestra de que, mirando hacia atrás, lo que hace es dar un gran paso adelante.

Jaime, eres un puto diosarro.

JOSEF AJRAM

INTRODUCCIÓN

Querido lector, antes de que empieces a leer este libro, me gustaría aclararte que no pretendo enseñarte ni comprometerte en ninguna medida porque no soy profesor ni psicólogo ni *coach*, sólo una persona que intenta ser lo más honesta y fiel posible a sus valores; que ha vivido la vida (y la seguirá viviendo) con sus blancos y sus negros. Aprendí de las glorias de la Fórmula 1 y de sus decepciones, vi cómo mi vida, mis planes, mis metas y muchas otras cosas y sentimientos se tambaleaban, y me exploré, hurgué dentro de mí, en mis entrañas, en lo que removía mi estómago y ponía a revolotear mariposas en su interior; escuché a esas mariposas y actué para —y hasta— ser lo que soy hoy: más feliz y pleno que nunca antes.

En definitiva, **me reinventé**.

Por eso tres de los mensajes clave de este libro son:

- Escúchate a ti mismo, no a las voces que te rodean, que te aconsejan con cariño y más o menos acierto, pero a fin de cuentas con su criterio y no con el tuyo.
- Pregúntate:
¿Qué quieres hacer con tu vida?, ¿qué te apasiona?
Cuando lo identifiques, cuando lo sientas...
- ¡Ve a por ello con todas tus fuerzas como si no hubiera mañana!
¡Hazlo!

En estas páginas hay victorias y hay derrotas. Hay dudas, incertidumbres, luchas, sufrimientos, victorias, fracasos, alegrías, certezas, sorpresas... En definitiva, vivencias, todas ellas fruto de decisiones que me fueron forjando y convirtiendo en quien soy hoy.

Acerté y me equivoqué, pero decidí. Siempre decidí. Ésta es una de las claves de las que hablaré en este libro. Métete en la cabeza que no hay nada peor que la indecisión, el estado renqueante, ese «sí, pero no» que te impide avanzar.

No decidir conlleva no arriesgar, pero también no progresar.

No decidir es incluso peor que hacerlo siguiendo las indicaciones de otros. La vida es un camino repleto de bifurcaciones que nos obligan a elegir nuevas rutas. No importa si te equivocas, en algún momento lo harás, seguro, no existe una persona en el planeta que no se haya equivocado nunca. Pero ¿y qué si te equivocas? No ocurre nada. Turno de reinventarte. Yo lo hice. Como si de una bebida se tratara, absorbí hasta la última gota del mundo del motor. Agoté mi vida en él y, cuando comprobé que ya no me quedaba ni un atisbo de pasión, busqué un nuevo aliciente con el que crecer y sentirme pleno. Lo cierto es que fue duro enfrentarme a la realidad de que aquello para y por lo que había vivido había dejado de tener sentido. Ya no me motivaba. ¿Qué podía hacer? Me escuché a mí mismo y la música gritó dentro de mí. Lo siguiente ya lo sabes: aposté por la música.

Creé mi sello, Squire, y desde entonces he hecho cincuenta y siete lanzamientos.

Hoy vivo de la música. Compongo, investigo, siento. Horas y horas de trabajo para componer, pinchar mi música alrededor del mundo, hacer vibrar a la gente, meterles el ritmo en el cuerpo y tener el convencimiento de que todo tiene un sentido.

Puedo afirmar que me siento pleno.

Por eso mi mensaje es claro:

Toma decisiones. La experiencia es la suma de todos tus errores.

Como decía el célebre autor estadounidense Frank Herbert en *Dune*: «El misterio de la vida no es un problema a resolver, sino una realidad a experimentar». Hay que vivir, probar, observar, constatar, caerse, levantarse... En definitiva, aprender de nuestra experiencia y actuar.

Puede que sólo leas estas páginas y pases un buen rato conociendo anécdotas de la Fórmula 1 y de mis pasos desde que inicié mi vida en el karting hasta que empecé a componer música.

Lo cierto es que hoy estoy donde de verdad quiero estar y donde de verdad soy feliz: creando música. Pero si eso es así es porque un día me echaron de donde en ningún caso me quería ir. Un golpe que no me esperaba, que me tambaleó (pero que no me mató) y que, al final, me hizo más fuerte. Todo tiene un porqué para llegar a un cometido; un nexo causa-efecto que te hace aprender y llegar a donde tienes que llegar. Ésta fue una de las grandes enseñanzas que me llevé de la Fórmula 1 y de la vida. Las palabras se las lleva el viento, hoy puedes estar arriba y mañana abajo, intentarán abusar de ti, habrá que decidir.

Marca los límites y lleva las riendas de tu vida.

Yo sufrí, pero también disfruté, en la Fórmula 1, y ahora todavía más.

Por favor, no te sientas obligado a vincularte a mis esfuerzos, a mis victorias y a mis fracasos. Es lo último que deseo. Cada modelo de vida, cada persona, se enfrenta a situaciones muy distintas. Ésta sólo es una historia con bagaje. Seguramente, mis retos y los tuyos son distintos, pero las claves para superar los momentos negros y alcanzar los objetivos siempre son las mismas.

Como te decía al principio, no soy un *coach* ni pretendo serlo; no soy nadie para decirle a alguien lo que tiene que hacer. Tan sólo quiero compartir contigo lo que a mí me ha funcionado y lo que no; lo que me ha ayudado en la vida, esas técnicas que aún hoy utilizo para seguir superándome cada día.

Sigue tu pasión. Haz aquello que te haga vibrar; aquello que venza tu cansancio y tus ganas de dormir, que no te lleve a mirar el reloj; siempre, aquello que te dibuje una sonrisa y que te haga más feliz que cualquier otra cosa. Entrégate en cuerpo y alma a las necesidades de tu corazón, ése es el rumbo hacia la plenitud. Si es así, si disfrutas cada minuto no importa haciendo qué, no tendrás rival. **¿Quién puede competir con alguien que disfruta tanto con algo que quiere dedicar todas sus horas a perfeccionar esa pasión?**

Si tú u otra persona podéis extraer algo que os sirva para vuestras vidas de las páginas que vienen a continuación, habrá habido una buena razón para explicaros mi historia.

Antes de despedirme de este prólogo y que arranques a leer el libro, quiero dejarte el mensaje que ha sido la razón por la que he dedicado meses a escribirlo en los huecos que me dejaba la música. Quiero que sepas que tú también estás capacitado para pasar por donde lo he hecho yo o por los lugares por los que han pasado otros cuyas trayectorias te puedan resultar interesantes. Si algo tengo claro es que yo no soy más especial que tú. Sólo soy un chico que ha trabajado mucho para intentar cumplir sus sueños. Eso sí, mucho. Todo lo que soy es fruto de las circunstancias que me han ocurrido y de las horas que he dedicado a mis empeños. Tú también puedes hacerlo.

Esta historia tiene un final muy feliz: soy músico.

Gracias por confiar en mí.

JAIME ALGUERSUARI

Capítulo 1

NEGRO

¿Conoces la sensación de creer que nada puede ser mejor, que lo tienes todo bajo control y, de repente, ese control desaparece, tu mundo se cae y casi nada podría ser peor?

Puede que incluso estés sufriendo ahora una de esas rachas terribles en las que nada sale como esperas; uno de esos períodos en los que mires donde mires todo es y está negro.

Si es así, tengo una buena noticia: **se va a pasar y, si tú quieres, lo que venga podrá ser mejor.**

No hay nada con lo que tú no puedas (salvo una enfermedad grave o la pérdida de un ser querido. Y, aun en esos casos, tu actitud puede ayudar muchísimo). La fuerza está en ti, en tu determinación y en lo que remes en tu canoa para salir de en medio de ese océano en el que te encuentras a la deriva.

SE ACABÓ

Yo me sentí así.

Perdido. En negro.

Hoy controlo mi vida y veo en color. ¿Cómo? Ahora te lo cuento. Deja que antes te ponga en contexto...

Llevaba años preparándome para algún día ser campeón del mundo de Fórmula 1, en definitiva, para conseguir mis objetivos y ganar, pero nunca me preparé para que eso no sucediera. Trabajé para ser el mejor y luchar a contracorriente. No conseguirlo era una variable que ni siquiera contemplé.

El 2011 había sido un gran año en el que yo había superado cualquier expectativa con nuestro coche Toro Rosso (el primer monoplaza hecho por la escudería en lugar de por Red Bull). Toro Rosso no tenía experiencia en cuanto a construir y diseñar un monoplaza. Era su primer coche, disponíamos de un presupuesto relativamente bajo, aproximadamente unos 80 millones de euros (sé que suena a mucho, pero en Fórmula 1 es muy poco). Esto dio como resultado uno de los coches más flojos de la parrilla. Cuando llegamos a Australia, en la primera carrera comprobé sus limitaciones. Tengo que confesarte que me frustré. Supe que con él nunca podría ganar, ni siquiera quedarme entre las diez primeras posiciones. Yo vivía con mi duelo constante: esa dicotomía de estar pletórico, cumpliendo un sueño y, al mismo tiempo, sabiendo que no contaba con la herramienta para culminarlo. Ese sabor agrídulce me acompañó desde el primer día hasta el último en Toro Rosso. Por un lado había llegado a la Fórmula 1, ese objetivo por el que había trabajado y continuaba trabajando tanto; por otro, competía con un monoplaza que carecía de aerodinámica y que en ningún caso podría conducirme a un podio. Mi mente deambulaba por todo ello.

Pese a ese sinsabor, había sido un año magnífico gracias al trabajo que realizamos mi ingeniero (Andrea, un tipo sensacional del que siempre guardaré un gran recuerdo) y yo. Empezamos la temporada muy lejos de los puntos, pero a partir de la novena carrera el asunto empezó a cambiar. Nadie daba crédito a lo que estaba ocurriendo. De repente, en Valencia había salido dieciocho y terminé octavo con todos los coches en pista. Carrera tras carrera mejorábamos los resultados, gracias al sistema que habíamos encontrado para utilizar muy poco los neumáticos, haciendo un coche excesivamente lento en clasificación pero magnífico a medida que avanzaba el campeonato.

Todo iba como la seda. Entendía el sistema; el coche y yo éramos uno. Ganaba a mi compañero de equipo y sacábamos el máximo partido de cada situación, obviamente dentro de las limitaciones que teníamos... En el *paddock* se rumoreaba que yo era el próximo piloto de Red Bull, lo cual me hacía tocar mi sueño.

DECISIONES QUE LO CAMBIAN TODO

En ese momento, dos meses antes de que cerrasen los cambios de la temporada siguiente, Renault me hizo una oferta. Éric Boullier, director del equipo Lotus/Renault, en aquel momento, llamó a mi padre y le puso un contrato delante para que firmara y me incorporara a su escudería. Buscaban a un piloto que conociera muy bien el funcionamiento de los neumáticos y que pudiera sacar el máximo rendimiento del coche para la temporada 2012. Con el retorno de Kimi a su equipo, necesitaban a un compañero de equipo que conociera bien los Pirelli y su famosa degradación. Aquella oferta era agradable, sobre todo cuando mi contrato con Red Bull/Toro Rosso terminaba ese mismo año y aún no habíamos renovado, pero no me inquietaba porque mis resultados estaban siendo muy buenos y mi compromiso con Red Bull parecía firme.

Llevaba tres años con ellos, Mark Webber se iba a ir, me decían que yo era el siguiente y Red Bull tenía coche ganador. «¿Cómo voy a dejar Red Bull ahora?», me dije. Me estaba aferrando a un futurible en lugar de a una oferta segura. Me equivoqué. Estaba soñando con el sueño. La realidad es que nada me podía hacer pensar, ni a mí ni a nadie que seguía las carreras, que no me iban a querer con ellos. Mucho menos que me la iban a jugar en el último minuto. Sin embargo, me equivoqué. No evalué la ecuación con la variable de que otras decisiones ajenas a mi rendimiento me sacasen de la Fórmula 1, menos aún que me lo fuesen a comunicar sin dejarme margen para encontrar otra escudería.

9.00 a. m. del 14 de diciembre de 2011

Sonó el teléfono. Era Franz Tost, el jefe de equipo de Toro Rosso. Te cuento que la tarde anterior había estado en la sede de Cepsa en Madrid explicando a setecientos empleados de la compañía las mejoras del coche durante la temporada. Supuse que Franz quería comentarme algo al respecto u organizarme alguna otra presentación para reforzar la marca y conseguir *sponsors*.

—Jaime, tengo malas noticias. Red Bull no quiere seguir ayudándote —dijo Franz sin atisbo de sentimiento.

Yo no supe qué responder. Me quedé petrificado y, entonces, sin pronunciar una palabra más ni darme tiempo para que yo lo hiciera, colgó.

De repente, vi negro. El mundo enmudeció. Todo se paró. Tardé unos segundos, incluso minutos, en reaccionar. No sabía si estaba soñando, si era una broma o si, simplemente, era real y mi vida estaba cayendo en picado y sin paracaídas por un abismo.

Cuando por fin pude pensar, llamé a Helmut Marko, director y responsable del programa de jóvenes pilotos de Red Bull. Su mensaje fue claro: «Lo siento, no he podido hacer más».

—¿Es en serio?

—Llama a HRT, te va a dar un asiento seguro —me dijo intentando consolarme.

—¿De verdad me dices que les llame? ¿Para qué? ¿Para terminar el veinte cada Gran Premio?

No entendí nada. Helmut era quien decidía. Él mandaba. ¿Quién le podría haber dado esa orden? Nunca lo he sabido.

El caso es que, en ese momento, ya era tarde. Red Bull me había dado la noticia apurando tanto los tiempos que todas las escuderías, salvo HRT, tenían cerradas sus plazas para la próxima temporada con los pilotos anunciados ya a prensa.

Helmut sabía que lo que me decía no tenía sentido. El monoplaza de HRT era el peor de la parrilla técnicamente, con él jamás sería posible llegar a la zona de puntos. Ahí me pregunté: «¿Qué sentido tiene?».

Mi respuesta fue clara: **Sí a la Fórmula 1, pero no a cualquier precio.**

Si estaba en la Fórmula 1 era para ganar o poder optar a buenos puestos, no para ser el último. ¿Qué sentido tendría? Tiene que haber un producto que vaya en alza. Esto mismo se extrapola a cualquier otra situación y profesión. Yo lo vivo ahora con la música. No quiero componer música sin más. Quiero explicar una historia tan importante que necesito darle un sentido a todo esto; le dedico horas y horas en el estudio, lo hago porque quiero emocionar a la gente, emocionarme a mí mismo y no me muevo hasta que no sé que lo he conseguido. No hay que hacer música porque sí, ya hay mucha música ahí afuera, demasiada; hay que hacer música que tú sientas. Si tú quieres hacer gorros, buscarás la manera de hacer los mejores gorros, por su diseño, por su calidad; gorros especiales, hechos y fabricados desde su esencia, pero no gorros sin más.

**Si quieres ser un líder,
un referente en lo tuyo,
no necesitas nada ni a nadie más
que tu propio amor hacia ti.**

**Nada a contracorriente si hace falta,
pero no pares de nadar.**

**La opción «abandonar» nunca debe
estar presente en tu pensamiento.**

Volviendo a la Fórmula 1, sabía que con HRT no iba a poder hacer nada, que básicamente sería estar en la Fórmula 1 para salir por la tele, pero no para crecer como profesional. Era curioso, acababa de pasar de unos meses de aplausos y admiración en los que daba por hecho mi asiento en Red Bull en una o dos temporadas, a tener como

única opción la escudería que para mí no era opción. De nada había servido que hubiera dado con un avance mecánico que nos había posicionado a otro nivel. Había rechazado ofertas, había creído a mi escudería. Nada de eso existía ya.

Aprendí que nada es seguro y que **no siempre lo que parece mejor lo es; aunque después, con el tiempo y trabajo, ese desengaño nos haga ir a un lugar mejor.**

Claramente, Red Bull no había sido mi mejor opción. Pero eso lo sé ahora. No antes de tomar la decisión. No había forma de que mi excompañero de equipo Sébastien Buemi o yo pudiéramos imaginarnos lo que iba a ocurrir. Decidí con la información que tenía en ese momento, y conforme a eso, tomé la mejor decisión.

La retorcida ironía del destino quiso que dos días antes de recibir la bomba me hicieran una entrevista para el «Magazine» de *La Vanguardia*, que salió publicada al día siguiente. En ella aseguraba que estaba «mentalmente preparado para quedarme sin trabajo». Al día siguiente, Red Bull prescindía de mis servicios y de los de Buemi. Aprendí (y así lo declaré) que en este mundo global nadie es imprescindible.

Gran lección.

**No te tortures si no decidiste bien
porque te faltaba información.
Era imposible hacerlo mejor
en ese momento.
Lo importante es lo que hagas
a partir de ahora.**

A mí me costó. Reconozco que durante un tiempo me torturé. Volvía una y otra vez sobre el dolor de haber apostado por quien no lo merecía, hasta que un día me detuve e hice esta reflexión.

Y entonces, con la serenidad de haber decidido con la información de que disponía, llegué a otra conclusión también muy importante: **preocúpate de lo que puedes cambiar tú; no de las circunstancias ajenas a ti. Siempre hay variables incontrolables. Si tiene que ocurrir, ocurrirá de todas formas.**

Capítulo 2

NOS HAN HECHO MUCHO DAÑO, PERO NO NOS HAN MATADO

Nada más reponerme de las llamadas de Franz y Helmut, llamé a mi padre.

—Papá, no te lo vas a creer —mi tono denotaba que no le estaba aguardando una buena noticia.

—¿¡Qué, hijo!?! ¿Estás bien? —me preguntó con preocupación.

—No. Red Bull no cuenta conmigo.

Hubo un silencio en el que los dos no supimos muy bien qué decir. Era un momento de desconcierto. Yo me sentía como si me hubieran soltado en medio de un planeta desconocido. Resulta que había estado jugando a un juego con las reglas del esfuerzo, el rendimiento, los resultados y la lealtad; y, sin previo aviso, me habían cambiado las reglas de ese juego. El silencio se mantenía. Entonces mi padre lo rompió. Con mucha calma me dijo unas palabras que todavía hoy siguen grabadas en mi cerebro y que dan título a este capítulo:

—Tranquilo, Jaime. Nos han hecho mucho daño, pero no nos han matado. Saldremos de ésta.

Ésas fueron las palabras más acertadas y sabias que pude escuchar. Era cierto. Nos habían herido, estábamos muy graves, en la UCI, si quieres; pero no nos habían matado. Seguía habiendo mucho que hacer y lo íbamos a hacer.

**Siempre hay mucho que hacer.
Lo importante es moverse
y hacerlo.**

No te voy a decir que fui fuerte desde el primer momento, porque no es cierto. Te decía al principio del primer capítulo que había pasado toda mi vida preparándome para algún día ser el mejor en mi trabajo, pero nunca me preparé para el peor escenario. Mi padre lo intentó, pero tengo que confesar que a mí me pareció absurdo. Recuerdo como si fuera hoy la mañana del 12 de julio de 2009 en el circuito de Nürburgring. Llovía, mi padre y yo estábamos en el *paddock*, con el coche, mirando hacia el circuito y las gradas. Gente y gente se agolpaba para ver la carrera. Iba a disputarse el Gran Premio de Alemania. Con el rumor de que en cualquier momento debutaría. Una idea un poco loca porque nunca había pilotado un Fórmula 1. Era la novena cita de la temporada 2009 y yo estaba a punto de convertirme en piloto de Toro Rosso.

De pronto, mi padre se volvió, clavó sus ojos en mí y me dijo:

—Prométeme que estás preparado para todo esto.

—¿A qué te refieres?, ¿a lo deportivo?

—No, eso no me preocupa. Me refiero a la prensa. A este circo. ¿Serás capaz de gestionarlo?

Lo dijo pausado, con sentimiento, consciente de lo que me decía. Yo me quedé quieto, con la mirada fijada en él. Me tomé un segundo y asentí. Simplemente asentí, como si aquella fuera una pregunta sin más.

Pero su duda me desconcertó, nunca antes había dudado. Era la primera vez que me preguntaba algo y que sentía que vacilaba. Nunca me pude imaginar lo profunda que era aquella pregunta y lo equivocada que había sido mi respuesta.

No lo estaba. No para reaccionar cuando las malas noticias vuelan. Nadie lo está. Eso sí, puedes aprender a estarlo. Yo aprendí. Fue un ejercicio duro.

No había plan B.

Yo había tenido en la cabeza ser campeón del mundo y me veía sin coche. Empecé pensando acerca de mí, de mi trabajo, de las opciones que tenía. Me salí de mi historia y la miré, desde fuera, como si fuera un espectador más. Hasta hice de periodista para mí mismo. Recuerdo largas conversaciones con mi padre. Siempre he confiado en su criterio; más allá de padre, fue piloto, editor de revistas deportivas e impulsor de grandes pilotos. Ambos valoramos y barajamos las opciones. Había varias. Buenas. McLaren me llamó a su centro en Woking, allí me brindaron el DTM (competición de automovilismo de velocidad que se disputa en Alemania desde el año 2000, cuyas siglas vienen de las palabras alemanas Deutsche Tourenwagen Masters), pero yo no quería pensar en el

DTM en ese momento. Tenía toda mi energía volcada en regresar a la Fórmula 1. Y la realidad es que estaba fuera. La BBC me propuso incorporarme a su equipo como comentarista, un trabajo que acepté después de analizar la propuesta con mi padre y valorar que siempre era mejor estar presente en las carreras y verte cara a cara con los equipos.

Apenas unos meses después, comenzó la nueva temporada. Todo había cambiado. Ahora estaba con la BBC, junto a la prensa. Yo era prensa. Aquel primer día fue terrible. Realmente duro. Llegué al *paddock* de Melbourne, en él continuaba el trajín de siempre. Mecánicos e ingenieros haciendo ajustes, jefes de escudería dando indicaciones, pilotos hablando con unos y con otros sobre algunos últimos puntos, familiares, mánager, periodistas, patrocinadores, amigos de éstos... Recuerdo a los periodistas agolpándose sobre mí para captar la expresión que se me dibujaba en la cara viendo a mis ya excompañeros de competición preparándose para el primer gran premio de la temporada y mi sensación de estar donde no quería.

Aquél no era mi sitio.

Yo amaba los circuitos, pero para pilotar en ellos, no para comentar y, por supuesto, no para ser observado como el pobre chico que estuvo y ya no estaba.

Me resulta muy complicado explicar cómo fueron aquellos primeros minutos y las horas que los siguieron después. Una mezcla de humillación y desolación se debatía dentro de mí con el Jaime luchador que no quería rendirse y que todavía soñaba con poder ganar un campeonato de Fórmula 1.

Recordaba mis inicios y el día que me enteré de que Red Bull y Toro Rosso contaban conmigo. Paradojas de la vida, la noticia de que tocaba la Fórmula 1 me llegó un día caótico, de esos que te dejan el cuerpo revuelto y que, tal cual transcurren, intentas borrar de tu mente. Justo ese día que había sido tan complicado, recibí la noticia. Nunca lo olvidaré. Fue el jueves 28 de junio, en Wackerstorf, mientras hacía mis entrenamientos de karting. Hacía calor, el asfalto estaba seco y, de pronto, una bandera amarilla agitándose a toda velocidad me alertaba de que frenara. Algo ocurría. Una tormenta torrencial estaba provocando el caos en esa parte del circuito. Delante de mí tenía un telón gris de agua. Me asusté. Sabía que si frenaba iba a perder el control. No frené, dejé que el kart se deslizara y lo manejé como pude para evitar chocar con los demás compañeros que se deslizaban descontrolados por la pista. Fue un momento de máxima tensión en el que me di cuenta de que no todo lo que, en adelante, me fuera a ocurrir subido a un kart iba a depender de mí, por mucha pericia que tuviera. Hay elementos incontrolables. Ese día los hubo. Salí del kart. Habían sido los últimos entrenamientos del día. Justo al terminar, sonó el teléfono. Era Helmut Marko, expiloto y asesor de la escudería Red Bull Racing de Fórmula 1, uno de los hombres clave.

—Jaime, estate atento. Probablemente corras con nosotros en el siguiente gran

premio.

—¿Alemania?

—Sí.

Me quedé sorprendido. Una ilusión inmensa me inundó y pegué un grito mudo que resonó dentro de mí. Mi sueño se iba a cumplir. Tantas horas de karting, tantos desvelos y tantas ilusiones veían su recompensa. Iba a poner mi primer pie en la Fórmula 1.

Cogí un vuelo a Italia para conocer al equipo. Necesitaba hacerlo. Aquél fue un viaje de emociones increíbles. La ilusión me agitaba. Deseaba escucharlos, compartir criterios, ideas, expectativas... Todo eso existió y, además, me confirmaron que me querían como piloto de pruebas de Red Bull Racing y Toro Rosso. No fue Alemania, pero los rumores acerca de mí ya existían. La prensa comentaba y en el *paddock* todo el mundo daba por hecho que era cuestión de días que anunciaran mi incorporación. Fue así. Correría en Hungría.

Apenas unos días después, que a mí se me hicieron eternos, debuté en el Gran Premio de Hungría.

**Nunca pienses que estás tirando tu tiempo.
Todo lo que hagas te conducirá a algo.**

Como te decía, esos recuerdos del principio, de mis cándidas ilusiones, me golpeaban, pero yo luchaba contra ellos buscando la clave para regresar a la Fórmula 1.

El plan de mi padre de ser comentarista para estar en el circuito, que me vieran y que pensarán en mí funcionó en cierta medida. Una mañana, a pocas semanas de cumplir veintidós años, recibí una llamada que me sorprendió. Era marzo de 2012. Paul Hembery, responsable de Pirelli, me proponía que fuera probador de neumáticos de la marca. Sería la primera vez que la marca italiana contaría con dos pilotos de Fórmula 1, Lucas di Grassi y yo. Aquella llamada me alegró. Era una fantástica oportunidad de continuar activo y visible para la Fórmula 1. Iba a desarrollar los neumáticos de la temporada siguiente y quizá podría dar el salto a una buena escudería en un futuro no muy lejano, dado que iba a ser quien mejor conocería los neumáticos con los que se competiría en el siguiente mundial. En mayo me subí al monoplaza de Pirelli, el Renault R30, en el circuito de Jerez. Después tocaron Spa, Monza y Barcelona. Gracias a todas esas sesiones de prueba, en las que se dieron todo tipo de condiciones, Pirelli pudo definir la estrategia de compuestos para 2013. Pirelli me había aportado un conocimiento extraordinario para optimizar los neumáticos y me sentía preparado para aplicar toda esta experiencia en la temporada 2013 de la Fórmula 1 compitiendo. Pero eso no llegó, no como yo esperaba. De nuevo, **hacer lo que quiero, pero no a cualquier precio.**

La escudería Force India me estaba llamando para incorporarme con ellos. La prensa

hablaba de ello y daba casi por hecho que ficharía por Force India. Lo que no sabían es que me pedían que llevara un dinero que yo no podía conseguir. Me habría encantado tener millones conmigo, pero no era el caso, no resultaba sencillo encontrar *sponsors* para cubrir la cifra que exigían. Fueron unos meses de desasosiego y decepción. Yo era piloto, en mi cabeza concebía conducir, pero no buscar el dinero para que me pagaran. ¿Qué tipo de deporte era ése? ¿Para qué corría entonces? ¿Dónde estaba el mérito de la escudería? Si yo aportaba el dinero, entonces no era un trabajador, sino un cliente. Sobre todo, sentía desazón de pensar que mi futuro como piloto iba a depender no de cómo condujera, sino de cuánto dinero consiguiera. Ante esa pregunta, encontré la respuesta a mi vida: **estaba perdiendo el tiempo.**

Todo mi futuro, mi estabilidad, la seguridad de mi familia, la de mis hijos (si en algún momento los tengo), iba a depender de que yo buscara y aportara patrocinios. No tenía sentido. Al menos yo no se lo encontraba. Sigo sin encontrarlo.

Volví a renovar un año más con Pirelli para probar neumáticos. Esto me servía para hacer kilómetros y mantenerme en activo, esperando a que llegara el momento en el que una escudería me llamara para ofrecerme un asiento con un sueldo, sin cláusulas que me exigiesen aportar el dinero. Me llamó entonces BMW para incorporarme al DTM.

Mercedes me puso a trabajar con los GT, pero la competición de grandes turismos no me motivaba. No requería la misma forma física. Era algo totalmente diferente de lo que quería, la Fórmula 1 con una gran escudería la veía cada vez más lejos. En ese momento, en medio de mi crisis sobre si seguir o dejarlo, me llamó Alejandro Agag para contarme su proyecto de la Fórmula E, una competición en la que diez escuderías competirían con dos pilotos cada una y cada piloto con dos monoplazas eléctricos, porque en ese momento las baterías no estaban lo suficientemente desarrolladas como para aguantar toda la carrera. Los pilotos teníamos que cambiar de coche saltando lo más rápido posible para no perder milésimas decisivas. Me hizo gracia. Era una nueva competición cargada de entusiasmo e ideas frescas.

—Richard Branson quiere hablar contigo. Quiere ficharte como piloto de su escudería Virgin. ¿Puedes reunirte con él en Londres? —me dijo Alejandro.

Me gustó el proyecto, su ilusión, el espíritu que tenía. Pilotos jóvenes, coches eléctricos que cuidaban el medio ambiente, redes sociales... Una competición deportiva mucho más fresca y vanguardista que cualquier otra. Me gustó la compañía, su filosofía, pero probé el coche y la verdad es que nunca me enamoró. No tenía sensaciones. Era todo muy impredecible. Había mucho marketing y muy pocas horas de carreras. Necesitaba rodar más. Más pruebas y más carreras. Corrí esa temporada sin quitarme de la cabeza que vivía donde no sentía. Los pilotos estábamos muy bien pagados, pero la temporada fue muy difícil con los cambios de batería. Desde toda la admiración que le tengo al campeonato, se me había pasado el sueño de competir. Quería vivir otra magia,

otras fronteras, conocer a otras personas, vivir un capítulo nuevo de mi vida. Esto era lo que me decía mi corazón. ¿Hay algo más importante que el corazón?

¡Ilusiónate!

Con frecuencia venía a mí una cita de Charles Dickens en la novela *Historia de dos ciudades*, que recuerdo que me impactó al leerla y pensé que era genial. Tanto fue así que, a la mañana siguiente de haberla leído, estando todavía medio dormido, encendí la luz de la mesilla, me levanté y la anoté en mi libreta de pequeños apuntes. La maestría de Dickens decía: «Era el mejor de los tiempos, era el peor de los tiempos, era la edad de la sabiduría, era la edad de la insensatez, era la época de la creencia, era la época de la incredulidad, era la estación de la luz, era la estación de la oscuridad, era la primavera de la esperanza, era el invierno de la desesperación». En aquellos tiempos puede que la relejera alrededor de trescientas veces. Mi vida era todo eso al mismo tiempo. Sentimientos cruzados, frustraciones, ilusiones, esperanzas, penas...

Llevaba años con mi música, te lo explicaré más adelante, pero muy por encima te cuento que ya había sacado un disco en 2009, incluso antes de incorporarme a la Fórmula 1, y que nunca había dejado de componer en mis ratos libres, siempre como *hobby*. Los tres años de parón que acumulaba me habían dejado mucho tiempo para crear piezas buenas. Un día, sin más intención que aquello de probar, le envié un par de temas a Damian Lazarus, uno de los referentes en el panorama tecno internacional. Para mí publicar con él era un sueño porque Damian era uno de los grandes en la música electrónica, responsable de levantar la carrera de artistas como Miss Kittin o Maceo Plex, de firmar uno de los éxitos más grandes de Felix da Housecat e impulsor del electroclash; así que decidí hacer que mi sueño pudiera ser realidad. Lo más probable era que no me contestara, que aquel intento mío se quedara en un mail más en la lista de enviados, pero ¡daba igual! Tenía que hacerlo. Quería hacerlo. Unas semanas después, recibí una de las mayores alegrías de mi vida. Damian Lazarus me llamó. Él, en persona. Quería verme. Me iba a publicar en su sello Rebellion. Me quedé sin habla.

Esa noticia fue como un tornado. Revolvió todo en mí. Me asaltaron pensamientos y, como consecuencia, surgieron muchas dudas. ¿Qué iba a hacer con la música? ¿Podría compaginarla?

Capítulo 3

LECCIONES DEL GOLPE

El despido fue un trauma que, en cierta medida, me desmoronó, pero de él extraje grandes lecciones.

Entendí que la vida es ondulante, que no es siempre increíble ni siempre horrible. Que a veces, aun trabajando duro y haciendo una gran temporada, las cosas se pueden torcer.

Aprendí que tengo que trabajar en busca de mis sueños, pero que no por ello el éxito está garantizado. Nada es seguro. Absolutamente nada. A veces habrá momentos maravillosos en los que todo saldrá y será incluso mejor de lo planeado; otras veces habrá momentos malos en los que las cosas se crucen y una desgracia suceda a otra. Pues bien. Ninguno de esos momentos, ni el trágico ni el formidable, serán para siempre. Hay que asumir esto y aprender a flotar.

Aprende a flotar.

Lo bueno pasa.

Lo malo también.

Si te pones nervioso todo va peor. A veces sólo tienes que flotar, dejar que las cosas fluyan y mantener el autocontrol. No es fácil, pero es lo más sensato. Alterarnos nos hace tomar decisiones equivocadas que responden a las vísceras y no al juicio. No te exaltes ni pierdas la serenidad cuando veas que tu compañero corre más que tú. Detente, analiza y piensa en el largo plazo, como si estuvieras viendo la partida de la PlayStation de tu amigo y tuvieras que resolverle el problema.

En la Fórmula 1 empecé a entender cómo es la vida, al fin y al cabo ha sido mi única universidad. Más que en ella, cuando me sacaron de ella. Disfruté al volante, pero sólo al

volante, no con lo que había detrás. Ahora sé que aquel despido fue lo mejor que pudo haber pasado porque gracias a él y a su golpe me hice más fuerte y mejor persona.

El Jaime Alguersuari piloto comenzaba a creerse que estaba en un lugar superior, tenía éxito, le perseguía la prensa, ganaba dinero... ¿Cómo no iba a perder un poco la noción de mi pequeña dimensión?

Pero no todo era miel en los circuitos. Uno de los momentos más duros fue cuando aprendí una lección que iba contra mí: «**O matas o te matan**». Tenía un coche con el que no podía competir con las grandes escuderías, era imposible luchar con equipos que gastan 350 millones de euros por temporada. Mi única opción era matar a mi compañero. Sacarle siempre puntos, décimas que lo enterrasen a él y me reforzasen a mí. Lo triste es que la vida es casi siempre así. Luchar contra el que tienes al lado. Yo era parte de ese capitalismo, de esos intereses materiales que rigen la sociedad. Y era duro. No me arrepiento, simplemente soy consciente. Lo analicé y me alejé.

Cuando dejé la Fórmula 1 trabajé en desestabilizar mi ego ya menoscabado por el golpe que había recibido. Tomé conciencia de lo que cuesta la vida.

**La vida cuesta mucho.
Mira a tu alrededor.
Valora lo que tienes.**

Me alegra reconocerlo a día de hoy, pero en su momento no sabía cómo funcionaba el mundo, lo que costaba ganar dinero para salir adelante. De los dieciséis a los veintiséis años jamás miré mi cuenta bancaria, ni una sola vez, ¿para qué? Lo único de lo que tenía que preocuparme era de correr dos décimas de segundo más rápido, de hacerle la vida complicada a mi compañero para que Red Bull me fichara a mí en lugar de a él para el primer asiento que quedara libre. Todo mi objetivo era conseguir ese asiento. Y ni aun así sirvió.

Lo cierto es que estando ahí dentro, con el cóctel de las ansias de culminar el sueño y la presión del día a día, me creí ese personaje que me habían construido, ese personaje que no era yo pero que tan bien interpretaba.

¿Cómo tener perspectiva cuando estás en un entorno en el que la proyección de un alerón delantero vale medio millón de euros y, si se rompe, se cambia y se pone uno nuevo sin más?, ¿cómo ser consciente de lo que cuesta ganar dinero cuando tienes a cuatrocientas personas trabajando para ti, cuando tu equipo se gasta 80 millones de euros y tú ganas el dinero que ganas? Se mueven tantas cifras de este nivel de locura, cifras que suben y suben, millones y millones... Era un ignorante. Quiero pensar que nunca miré a nadie por encima del hombro, me dolería, pero tampoco lo descarto. No es algo tan complicado cuando la gente te elogia constantemente. De una manera inconsciente te

vanaglorias del ser que eres. Pasas a ser una especie de monstruo lleno de ego, odio y frustraciones. Odio hacia quienes opinaban de mí y me criticaban, frustración por no poder ganar carreras o hacer podios por la situación en la que estábamos.

Ahora miro hacia atrás y doy gracias de que pasara todo aquello porque he podido conocerme más profundamente. Hoy me voy a la cama y concilio el sueño rápido sintiéndome pleno y sabiendo que estoy lleno de amor, de futuro, de intenciones positivas que me suman a mí y al mundo. Siento que soy un agente puro y orgánico, amante de la alegría y amigo de la sabiduría, con sed de aprender, de mejorar, que cancela la negatividad, el odio, el rencor, la mentira... Afirmando mi presente sin tapar mi pasado. Me siento lleno de luz.

Son pocos, pero buenos, los amigos que acompañan en los fracasos.

Cuando decidí retirarme del mundo del motor por esa falta de amor, empecé a darme cuenta de quién era yo, qué era lo que quería, a quién, por qué y quién era la gente que me quería a mí, dónde tenía que ir a buscarla.

A la decepción profesional le añadí la personal. Durante los tres años que estuve en la Fórmula 1 y todos los de antes y los dos posteriores que pasé corriendo, caminé por la vida creyendo que tenía buenos amigos con los que conformaba una gran familia, pero, al irme, aquellos compañeros/amigos a los que consideraba hermanos se olvidaron de mí, ni siquiera descolgaron el teléfono para interesarse por cómo estaba, qué era de mí. Ni un «¿qué tal estás?», ni un «¿qué estás haciendo?» o un «¿cómo te va la vida?»; así que me di cuenta de que las amistades allí dependían del éxito y de la cercanía.

Muy triste.

La vida no tiene sentido si no la miramos desde el plano espiritual. Seríamos bestias, monstruos indomables, si lo viéramos todo desde el instinto, desde lo físico, desde el cuerpo y no desde el alma.

Sin embargo, a veces, muchas, los instintos y los intereses se imponen sobre cualquier afecto. Constatar esa «soledad» me sirvió para conocerme más a mí mismo, para entender y darme cuenta de qué significa la proyección y la representación en un marco social y visualizar cuál es mi misión aquí, en este planeta. A partir de ahí, yo iba a decidir quién entraría en mi círculo de amor para dar y recibir paz, fe, honestidad, humildad y bondad.

**Saborea a tus seres queridos.
No es que sean importantes,
es que son esenciales.**

El ser esencial experimenta el amor desde una dimensión superior. Como si del esqueleto de mi vida se tratase, ellos estuvieron a mi lado para darme firmeza y un apoyo incondicional en lo que decidiese hacer. Celebraron los éxitos conmigo y me dieron su amor cuando lo necesitaba. No sé cuántas veces les di las gracias, no las conté, pero lo hice muchas. Tanto cuando saltábamos como cuando callábamos heridos. Ellos se merecían saber cuánto valor tenía su ayuda para llegar y también para no caer.

**La gratitud
te hace
más GRANDE.**

Ha habido otras lecciones que me han hecho más luchador. Sin duda, una de ellas fue aprender que para alcanzar el éxito, tanto en lo personal como en lo profesional, tenemos que entregarnos en cuerpo y en alma. **Nada llega del cielo.**

El éxito es ese brillo que todos anhelamos, que con frecuencia se envidia, pero ¿te has parado a pensar cuántas horas de sufrimiento, tesón y entrega ha dedicado esa persona a la que admiras para conseguir llegar a donde está ahora?, ¿cuántas veces se sintió frustrada, lloró y estuvo a punto de rendirse, pero resistió con empeño? La respuesta es clara: muchas. Muchísimas. Horas de vencer el abatimiento, la frustración; horas de renunciar a momentos personales; soledad, desorientación, lágrimas, tormentos... Sensaciones duras, en ocasiones desoladoras, que a veces, y sólo a veces, te llevan a donde deseabas. ¿Cómo sería alcanzar el éxito sin pasar previamente por un camino de obstáculos, lleno de incertidumbres y de dificultades? La realidad es que no se puede responder a esta pregunta o, al menos, ¡no la contemplo en mi sistema intelectual! Debemos desafiarnos, ponernos nuevos retos y caminar hacia nuevos rumbos para crecer como personas, para expandir nuestra cultura, nuestro conocimiento y, sobre todo, ¡para conocernos más a nosotros mismos!

Yo he pasado por varios de estos momentos en mi vida. Recibir la noticia de mi no continuidad en la Fórmula 1 fue, sin duda, el más duro, pero no el único. Hubo otros muchos, más pequeños, de los cuales ya te he desvelado algunos, pero quedan más. La música fue para mí ese estímulo que necesitaba, un reto cargado de adrenalina, pero también de miedos porque el cambio siempre asusta, aun cuando lo deseas. La sensación que sentí fue como si me encontrara en una avioneta con un paracaídas a punto de

tirarme al vacío. Deseaba volar con la misma intensidad con que me azotaba el vértigo.

**El esfuerzo no siempre conlleva el triunfo,
pero si no te sacrificas,
será difícil que llegue.**

Durante algún tiempo algunos pudieron pensar que yo había conseguido llegar a la Fórmula 1 y quizá no ver todos esos años de esfuerzos sin límite; igual que otros habrán podido pensar que mi reconocimiento musical se debe a quien fui y no a mi creatividad y a todas las horas que dedico pensando y haciendo mezclas en mi estudio. Se equivocan. Detrás hay incontables horas de trabajo, dudas... Una lucha incesante para que nunca gane la frustración o la desidia. Es importante que siempre tengas en cuenta este ingrediente de la ecuación cuando mires a alguien y estés dispuesto a considerar que ha tenido suerte sin más. Por mucha suerte que uno tenga, el éxito popular necesita estar acompañado de sacrificios. Pero estamos hablando del reconocimiento de los demás. Necesito aclararte que para mí el éxito está no en los aplausos o piropos que recibo, sino en lo pleno que me siento hoy. Y es pura y absolutamente personal (se suele confundir el éxito con la fama, y son dos cosas totalmente distintas, pueden ir de la mano, pero no son proporcionales).

**No hay mayor éxito
que el interior.**

Estaba obteniendo parte de lo que deseaba, podemos decir que estaba en el camino que iba directo. Los resultados venían, la gente me quería y la ruta era clarísima, pero no importa lo que te aplaudan los demás si vives corrompido por el odio y el rencor. Esto lo digo con conocimiento. Yo vivía con odio. Tenía una nube de quejas ensombreciendo mis luces. Esa frustración de la que te he hablado, que me impedía disfrutar del momento con intensidad. No nos vamos a engañar. Vivimos dentro de una sociedad con un sistema consumista donde todo pasa a mil por hora y hasta cierto punto es tóxico. Cada vez más, saboreamos menos el presente porque el sistema nos obliga a usar y tirar, a comprar y a vender. La información basura, internet y toda la digitalización de nuestras vidas hacen que perdamos identidad, rumbo y conocimiento sobre nosotros mismos.

A esto tenía que sumarle que tampoco tenía vida personal. Había empezado demasiado pequeño, toda mi vida habían sido los circuitos (y un poco de tenis profesional que luego te contaré). No jugaba con los demás, no salía los fines de semana...

¿Qué estaba haciendo con mi vida? Llegué a pensar que no era mía y eso me dio

fuerza para recuperarla. Cuando llegué al punto de ver que me habían sacado del único camino que podría llevarme a donde yo soñaba, me di cuenta de que estaba desaprovechando mi vida. Eso fue en 2015. Preguntarme qué quería realmente fue lo mejor que pude hacer. Esta cuestión me llevó a obtener otra gran lección: tenía que ser el guionista del libro de mi vida (valga la redundancia del ejemplo). No vale escribir lo que otros te dicen o pintar lo que otros han pintado o creen que será armonioso. Si eres pintor, pinta tu propio cuadro con los colores y las formas que a ti te salgan del corazón o la cabeza, en cualquier caso, tuyas. Si eres escritor, no escribas lo que te propongan, sino lo que sientas y creas.

Yo lo hice. Y tú también tienes que hacerlo. Todos tenemos que hacerlo. ¿Crees que los genios de la costura lo son por seguir las normas de las tendencias, o más bien por ignorarlas y diseñar ellos una nueva moda? ¿Crees que, por ejemplo, Freddie Mercury se habría convertido en uno de los más grandes de la música si hubiera seguido los cánones y hubiera hecho lo que le dijo su primera discográfica? Fueron muchos los que no creyeron en el álbum *A Night at the Opera* de Queen y, sin embargo, el álbum fue número uno en Reino Unido, donde se mantuvo dieciocho meses en las listas. A día de hoy, *Bohemian Rhapsody* y su letra han sido elegidas en varias ocasiones como una de las mejores canciones de todos los tiempos. Decide qué quieres, qué te gusta, cómo te vas a sentir orgulloso de ti mismo y hazlo así. No importa si eres diferente. El éxito no llega por ser igual que los demás, sino precisamente por todo lo contrario. Por hacer algo disruptivo. Así que ten claro tu objetivo y sé el capitán de tu vida. Ten la seguridad de que habrá dificultades, pero tienes un cerebro, dos manos y ganas. Con esos tres ingredientes puedes superarlas todas y conseguir lo que te propongas, sólo tienes que creértelo y ¡nunca renunciar!

Hoy estoy hambriento de componer, sentir, vibrar y trascender. Hoy vivo intensamente, disfrutando de cada nota que compongo, buscando hacer algo mejor el mundo, provocar sonrisas, cuerpos que se cimbrean al ritmo del compás de mis melodías. En definitiva, evocar sentimientos con mis melodías. Pero no busco brillar. Sólo crecer. El crecimiento personal se rige en tu psique, ¡en tu autoamor! En sentirte «capaz de», en sentirte único. Necesitas creértelo para salir ahí fuera, a la jungla, y hacerte un hueco en ella. Piensa en ti, no en tu proyección, no en tu representación de tu ser en la sociedad. Tú eres tú, único en tu especie. ¡No hay nadie igual! ¡Sólo eso ya es motivo de pensar que cambiarás el mundo! Brillaré o no, eso es lo de menos. Mi música puede no funcionar, es una opción, pero sigo trabajando y produciendo para mí.

El brillo es algo que se hace para los demás, crecer es algo que se hace para uno mismo.

Lo cierto es que trabajando con este convencimiento, la música, además de mi vocación, se ha convertido en mi profesión. Hoy pincho en los lugares más importantes,

las llamadas mecas del tecno. Ibiza, Dubái, Miami... Vivo de ello, y vivo bien. Viajo por todo el mundo y conozco seguidores que me alientan a seguir. ¿Qué más puedo pedir? He conseguido reinventarme, sentirme pleno y pagar mis facturas con los ingresos de esa pasión mutada en oficio.

**Sé el guionista de tu propia vida.
No dejes que otros la guionicen por ti.**

Capítulo 4

COREA, VETTEL Y HELMUT

La historia que te voy a contar aquí dio la vuelta al mundo. Todos los medios hablaron de lo ocurrido en la pista entre Vettel y yo, y en el box entre Helmut Marko y yo. Puede que la recuerdes. Las imágenes tardaron en estar en internet minutos. Es el poder de internet y las redes sociales. La gente juzgó y te reconozco que sentí cierta rabia porque se estaba interpretando lo ocurrido de una forma que nada tenía que ver con la realidad.

COREA DEL SUR, GRAN PREMIO DE FÓRMULA 1 DE 2011, DECIMOSEXTA PRUEBA VÁLIDA DE LA TEMPORADA

En Corea diluviaba. No dejó de llover desde que llegamos. En el aeropuerto nos estaban esperando con paraguas. Recuerdo que se me empaparon las zapatillas y bromeamos acerca de competir en góndola en lugar de en un Fórmula 1 si el agua continuaba cayendo con esa intensidad. La primera noche la pasé oyendo llover como si fuera uno de los protagonistas de la novela *La tormenta del siglo*, de Stephen King. Aquella tormenta azotaba la isla de Maine, la que sonaba en mi noche, inundaba el circuito. El sábado por la mañana hicimos los libres antes de la clasificación de las dos de la tarde. Por fin había dejado de llover e iba a ser la primera prueba en seco. Intentábamos hacer dos vueltas con el depósito lleno para saber cómo iba a ir el coche el domingo. Quedaban cinco minutos para que se acabara la sesión, yo salí con el tanque de gasolina lleno. Necesitaba dar cinco vueltas seguidas para ver cómo se comportaba el coche y cómo se degradaban los neumáticos delanteros con los 150 litros de combustible sin que cupiese una gota más dentro. Vettel (que había ganado el mundial de 2010 y ya tenía el de 2011 asegurado) iba detrás de mí y, como siempre, teníamos órdenes precisas de que cuando viéramos un Red Bull detrás le dejásemos pasar al segundo, aunque fuera un libre. Le dejé pasar. Aquella indicación era como una religión. Obviamente, intentas jugar lo más limpio que puedas y si tú estás en tu vuelta lenta y ves venir a otro en una vuelta rápida, no vas a molestar; pero, como te digo, en Red Bull era algo sagrado.

Como decía, le cedí el sitio, me adelantó, se pasó de frenada en la primera curva y se fue recto, así que le pasé. Como iba sin carga de combustible y tenía un coche que iba cinco segundos más rápido que el mío, me volvió a alcanzar. De nuevo sacrifiqué mi vuelta y le dejé pasar. En la primera curva se volvió a salir. Le volví a pasar y, en ese momento, decidí que era suficiente. Estábamos en la tercera de libres y tenía que hacer, por lo menos, dos vueltas seguidas. De nuevo me alcanzó, pero esa vez no le cedí el paso. Necesitaba hacer mis vueltas, no podía continuar perdiendo tiempo. Sinceramente, fui generoso; si quería, que intentara adelantarme o que buscara otro hueco por el que pasar. Me estaba jugando la octava o séptima posición con Sauber y no podía volver a perder tiempo y velocidad. Entonces Vettel comenzó a quejarse por la radio. «No me deja pasar», «No me deja pasar», «Decidle algo, no me deja pasar», «Oye, que no me deja pasar».

Cuando llegué al box me encontré a Helmut Marco montándome un show y bastante fuera de sí. Tan pronto como frené, Helmut empezó a gritarme con las cámaras grabando.

—Esto es inaceptable.

—Helmut, le he dejado pasar dos veces, ¡nadie me puede decir nada! Se ha salido dos veces en la primera curva. No estamos en una carrera, sino en una práctica de libres

en la que yo tenía que hacer dos vueltas seguidas. ¡Ha ganado el mundial! Yo iba lleno de gasolina, él vacío. Es que no me puedes decir nada.

—Esto no funciona así. Tenías que verlo, ¡estaba detrás de ti!

—Lo vi, pero ¿tengo que cederle el paso en todas las vueltas?

—Todas las vueltas no, pero le estorbaste y, en ese instante, no es momento de pensar si eres más rápido o más lento. ¡Para nada!

—Lo era. Estaba peleando.

—No, no era una pelea porque pudiste haber frenado en la primera curva o haber disminuido velocidad. Además, tienes órdenes sobre esto.

—Yo no quería.

—Yo no lo acepto.

—Helmut, le he dejado pasar dos veces, ¡nadie me puede decir nada!

—Esto es inaceptable. Esto no funciona así —volvió a repetir, indicándole a Franz Post que le veía fuera.

Helmut se volvió y yo también. No tenía razón. Y menos allí, en medio del box, delante de todo el mundo. Una vez más, sí a la Fórmula 1, pero no a cualquier precio. No iba a dejar que me humillase.

Curiosamente el fin de semana terminó muy bien. Fue una de mis mejores carreras. Acabé séptimo, con el mejor adelantamiento de mi vida. Iba octavo detrás de Nico Rosberg. Íbamos muy parecidos. Yo corría un poco más en las rectas y él en las curvas, en el segundo sector le perdía porque perdía carga aerodinámica y no le podía seguir. En ese momento, pensé: «Si me guardo todo el kers para la salida de la primera curva y empalmo con el DRS, como la recta es tan larga, igual tengo una posibilidad de adelantarlo en la frenada. Si lo hago, lo hago en la última vuelta, para que ya no le dé tiempo a adelantarme».

No sabía si iba a funcionar, pero el que tenía detrás estaba lejos y decidí jugármela. Utilicé todo el kers, empalmé con el DRS más el rebufo que le cogía, y pasé a Nico al final. Fue una estrategia que estuve pensando durante veinte vueltas.

Helmut se me acercó y me dio un abrazo orgulloso del adelantamiento y del séptimo lugar. La alegría se multiplicó cuando, pocos minutos después, anunciaron que las votaciones de los fans me habían concedido el *driver of the day* (un reconocimiento que la Fórmula 1 creó para que los aficionados puedan elegir al piloto que ellos consideran que ha sido el mejor en cada carrera, independientemente del que haya llegado primero a la meta).

Capítulo 5

LA PRESIÓN

En la vida estamos sometidos constantemente a presión. Cómo la gestionemos puede cambiarnos la calidad de nuestro día a día. No todas las personas tenemos la misma capacidad de realizar nuestras funciones en condiciones adversas. Hay personas a las que les resulta especialmente complicado mantener una buena ratio de eficiencia cuando tenemos a un jefe o a un cliente exigiéndonos unos resultados determinados. Esto se complica todavía más si ese jefe nos grita y pierde los papeles.

Trabajar bajo presión puede elevar la actividad del individuo y, en consecuencia, aumentar su productividad. Pero si esta presión es excesiva y la persona no sabe manejarla, aumentará su cansancio, le generará estrés y disminuirá su rendimiento. Puede incluso llegar a provocar insomnio y una incapacidad de concentrar la atención en lo necesario. En resumen, una exigencia muy elevada puede derivar en desequilibrio físico y emocional, también conocido comúnmente como «estrés laboral».

Para ser productivos es clave:

- Planificar.
- Organizar.
- Priorizar.
- Distinguir lo importante de lo urgente.
- Delegar.
- Saber decir «no».

En la Fórmula 1 esa presión es implacable y, además, imposible de combatir, porque se exigen unos resultados que no admiten margen. Hablamos de milésimas de segundo que marcan la diferencia. A Buemi y a mí se nos llevaba al límite con tiempos imposibles de alcanzar con el coche que teníamos; recuerdo sus caras de desesperación y

las más. Toro Rosso no daba más de sí. Nosotros lo estábamos llevando más allá de su nivel y, aun así, querían más. Ahí no valía saber decir «no», ni delegar, ni distinguir lo importante de lo urgente. En realidad, esa lista que acabo de poner se aplica para casi todo en la vida, menos para la Fórmula 1.

Podría poner muchos ejemplos de situaciones de estrés a las que me vi sometido y que podrían haberme llevado a un bloqueo. Algunos compañeros lo sufrieron en algún momento. Sin duda, una de ellas fue lo que ocurrió en Singapur dos días antes del Gran Premio de 2010. El sistema F-Duct (conducto F), un DRS patentado por McLaren que, a través de un sistema que activabas manualmente, hacía el coche un segundo y medio más rápido, estaba funcionando en todas las escuderías menos en la nuestra. En Toro Rosso no dábamos con la solución. Nunca lo pudimos utilizar. De hecho, fuimos el único equipo en puntuar sin conducto F. Cuando llegamos a Singapur no funcionó en los entrenamientos. Franz Tost se cabreó muchísimo. Le recuerdo despotricando al terminar el entrenamiento, así que me acerqué y le pregunté qué le ocurría. Me llevó a una sala enorme en penumbra a paso acelerado. Parecía como si fuese a reprenderme a mí. Colocó dos sillas una frente a la otra, sin mesa, y me sentó delante de él. Necesitaba desfogarse. Me explicó por qué estaba tan enfadado. Estaba indignado con la poca efectividad de los ingenieros. «¡Llevan toda la temporada para poner en marcha el maldito F-Duct y no han sido capaces!», chilló. Lo cierto es que no estaban cumpliendo los avances que nos habían prometido y eso impedía que Buemi y yo pudiéramos dar más rendimiento, pero tampoco era justo cargar contra los ingenieros. Ellos hacían todo lo que podían. A Franz se le estaba olvidando que ése era el primer coche que Toro Rosso hacía como constructor. Un gran detalle de muchísima importancia que marcaba la diferencia con los anteriores monoplazas Toro Rosso, hechos por la gran escudería Red Bull. Ahí, escuchando a Franz Tost, tomé conciencia de que **yo valía lo que valía mi coche**.

Al salir de aquella habitación oscura me encontraba alterado. Pese a que aquellas palabras azoradas no habían sido contra mí, me había traspasado el estrés. ¿Cómo no estar alterado? Franz Tost había descargado su ansiedad sobre mí. Lo más preocupante es que al día siguiente yo tenía que competir sin conducto F y con los gritos de Franz Tost en mi cabeza.

Al final, fue una carrera divertida, pero muy difícil. Fuimos muy rápidos, pero fuera de los puntos. Sin conducto F y con pocas esperanzas.

Capítulo 6

EL SHOW DE TRUMAN

Si miro hacia atrás me doy cuenta —ya me di cuenta entonces— de que me estaba convirtiendo en un títere con unos hilos que mi escudería movía como mejor le convenía. Era un producto de marketing, con una gorra de una marca y una camiseta de otra marca, al que le decían qué tenía que decir, cómo se tenía que vestir y casi cómo tenía que respirar. Estaban creando un perfil de alguien (o más bien algo) que yo no quería ser. No sabía, sigo sin saberlo, si competía para mí o para los demás. Lo único que me compensaba era ponerme el casco, pero en el momento en el que me lo quitaba, me sentía como en *El show de Truman*. Una especie de vacío me inundaba y empecé a plantearme muchas cosas, sobre todo si era aquello lo que yo quería hacer con mi vida. **A ese vacío contribuía la mecánica de la Fórmula 1 como campeonato: que no ganara (ni gane) el mejor piloto, sino el mejor coche.** Las consecuencias de ello son muy duras para los pilotos, sobre todo por la frustración que producen. Ejemplos hay muchos. De Alonso a Jenson Button, que en 2008 hizo cero puntos y lo defenestraban por viejo y, paradójicas de la vida, en 2009, un año más viejo, se proclamó campeón del mundo en Interlagos, dejando perplejos a todos aquellos que habían opinado con tanta alegría.

Podía gestionar mejor el mundial de lo que lo habrían hecho otros con mi coche, podía cometer menos errores que otros en un cúmulo de veinte carreras, de malas situaciones realmente adversas podía sacar unos puntos que nadie se esperaba, y lo hice. Pero lo que no podía era sacar un segundo por vuelta. No con mi coche. El factor humano a este nivel no juega el mismo rol que en el tenis o en el golf. ¡La tecnología sí!

En 2010 fuimos el primer equipo que consiguió puntuar sin el «conducto F». Toro Rosso alquilaba el túnel del viento en Colonia, Alemania. Intentó hacerlo funcionar, pero no funcionó y nos convertimos en el único equipo en puntuar sin este sistema. Ya llevaba tiempo sabiendo qué tenía en mis manos, pero ahí me empecé a concienciar de

que lo único que podía hacer era esperar a subir a Red Bull o a que otra gran escudería me diera la oportunidad para tener el coche con el que ganar un Mundial. Entré en un punto de frustración mental tóxico. Mi pensamiento circulaba en bucle. Antes de que llegara el fin de semana ya sabía cuál iba a ser mi resultado. Todos los pilotos lo sabemos porque conocemos lo que tiene el de al lado y sabemos qué coche es competitivo y cuál no. Puedes decir mucho de un coche mirando su estadística y la media de todo un año. Buemi y yo nos movíamos entre el quince y el diecisiete. Ambos nos frustrábamos. Yo nunca había estado el diecisiete en ninguna categoría inferior, no había vivido esa sensación porque en las otras todos teníamos el mismo coche, lo que contaba era cómo pilotábamos, quién era el mejor piloto. En la Fórmula 1, no. Aquí vales lo que vale tu coche. Si el coche está en el *Top 5* directamente la prensa y la afición te pondrán como uno de los cinco mejores pilotos de la F1. Si tienes un coche para estar el diecisiete, ni te mirarán.

Capítulo 7

LAS PALABRAS SE LAS LLEVA EL VIENTO

Cuando aquel jueves 28 de junio, en Wackerstorf, recibí la llamada de Helmut Marko para anunciarme que me querían en el programa de jóvenes pilotos de Red Bull y que pretendían hacerme piloto titular de Toro Rosso, Helmut, consciente de que no conocía los circuitos ni había pilotado un Fórmula 1, me transmitió con mucha claridad que lo único que el equipo esperaba de mí era que me tomara la temporada con calma. Sus palabras textuales fueron: «Sabemos que te estamos metiendo en un lío y no te pedimos nada más que te lo tomes con calma. Esto va a largo plazo. No te vamos a pedir resultados, Jaime. Tómate tu tiempo».

Los monoplazas de entonces eran muy distintos a los de ahora, requerían una forma física altísima. Eran coches muy duros de llevar y, además, los neumáticos eran diferentes y había que repostar la carga de gasolina, lo que hacía que las carreras fueran muy físicas. Los pilotos, antes de empezar una temporada, más que entrenar mucho con el coche, tenían que rodarlo. Era imposible concebir a un piloto que no conociera los circuitos y que no se hubiera subido a un monoplaza antes de competir en un Gran Premio.

Yo tenía en la cabeza que llegar a la Fórmula 1 sería algo a muy largo plazo. Venía con una base muy buena de karting. En él, es difícil pasar desapercibido, por lo puro, orgánico y accesible que es. Acababa de ganar la Fórmula 3 británica y sabía que podían ocurrir cosas buenas, pero no me imaginaba que ya me fueran a llamar de la Fórmula 1 sin experiencia ni ningún tipo de contacto previo con el campeonato. Estábamos a mitad de temporada y sólo tenía diecinueve años. Me iba a convertir en el piloto más joven.

Durante las primeras carreras, y casi casi te diría que durante ese primer año 2010, lo más importante para mí era acabar las carreras y ver qué sensaciones físicas sentía,

siempre con la tranquilidad de aquellas palabras de Helmut pidiéndome que me lo tomara con calma porque esto iba para largo.

Fue un gran reto. Cada entrenamiento, cada carrera, en realidad cada vez que me subía al monoplaza, daba lo mejor de mí. Mantenía la cabeza fría y pensaba estrategias como si le estuvieras trazando la carrera a un tercero.

A final de 2010 yo empezaba a estar establecido. Fue un proceso lento y paulatino, pero sólido, como creo que tienen que hacerse las cosas para que avancen bien. Hacía grandes vueltas y en el *paddock* lo valoraban muy positivamente. En la escudería estaban contentos conmigo y los periodistas me felicitaban. Pero no todo era felicidad, esos buenos resultados se empañaban por un problema contra el que no podía hacer nada: las limitaciones del coche. El porqué era sencillo. Aquél era el primer monoplaza construido íntegramente en Faenza por Toro Rosso, Red Bull no aportaba nada, así que, pese a los millones y las horas invertidas, la ingeniería y la mecánica tenían fallos y carencias lógicos de un primer proyecto. Aquel monoplaza daba lo que daba, que era más bien poco. El 2011 fue un gran año, mi mejor temporada en la Fórmula 1 y, probablemente, a nivel técnico de mi vida. Yo estaba maduro física y psicológicamente, me sentía preparado para ganar un campeonato con un buen coche y confiaba en que eso ocurriría porque me habían prometido el asiento de Red Bull. Les creí. La promesa había sido de palabra, nunca por escrito, pero aunque no estuviera firmada, confiaba en que era honesta.

Ya sabéis que nada de eso se cumplió.

Las palabras volaron. Las de 2009 asegurándome que querían que me lo tomara con calma y las de 2011 prometiéndome el monoplaza de Red Bull. Hasta entonces no sabía que pudieran hacerlo. Lo descubrí aquella mañana, con aquella llamada que dio fin a todo. Nadie entendía nada. Ni siquiera yo. La prensa se preguntaba qué había ocurrido, cómo podía ser que después de un año tan bueno prescindieran de mi compañero Sébastien Buemi y de mí. La respuesta de Red Bull y Toro Rosso nos dolió. No sólo nos echaban del equipo sin tiempo para buscar otra escudería, sino que mentían y nos dejaban mal a nosotros, como si no hubiésemos estado a la altura. ¿Qué necesidad había? ¿Por qué hacerlo así? No lo sé. En ese momento me torturé, no pude evitar darle mil vueltas, pero con el tiempo me di cuenta de que eso era algo que no dependía de mí y que únicamente debía trabajar y pensar en aquello que estuviera en mis manos.

El caso es que en un comunicado dijeron que no nos renovaban porque no habíamos ganado ni una carrera. No era cierto. Ése no era el motivo. No podía serlo porque ellos sabían que esos coches nunca ganarían una carrera. De hecho, había conseguido posiciones inimaginables gracias al trabajo que hicimos con Andrea (el mecánico del que os he hablado antes). Los hechos que siguieron en las temporadas siguientes los delataron. Buemi y yo fuimos sustituidos por Jean-Éric Vergne y Daniel Ricciardo en

Toro Rosso. Dos años después, Ricciardo consiguió la plaza de Webber en Red Bull con cinco puntos menos que los que había hecho yo dos años antes con un equipo más pequeño y con menos presupuesto.

Nada tenía sentido.

La realidad era que no tenía *sponsors*, estaba yo sólo con mi conducción, y eso no era suficiente.

Lo asumí. La vida es así, el mercado es así. Vales lo que tienes. También asumí que ninguna promesa es firme, que puede venir una sutil ráfaga de viento y llevársela. Y algo todavía más importante, entendí que no debo buscar explicaciones. No si no dependen de mí y no hay nada que pueda hacer. ¿Para qué? No tiene sentido. Desde entonces, vuelco todas mis energías en ser mi mejor versión, en brillar independientemente del brillo o la oscuridad que tengan los demás.

**Que la intensidad de tu brillo
no dependa de la de los demás.**

Quiero ser el mejor para ser una mejor versión de mí. Y trabajo cada día para serlo. Tú también debes quererlo. Y trabajar para serlo.

Decora tu alma, siéntete lleno, no confíes demasiado en las palabras ajenas ni vuelques esperanzas en expectativas futuribles. En definitiva, apuesta por ti, sueña y apunta alto, pero sabiendo que circunstancias alrededor podrán frenar ese sueño.

Capítulo 8

SUZUKA

Suzuka, Japón, 7 de octubre de 2011.

Estaba en el circuito, acababa de terminar las dos primeras tandas libres, en sexto y undécimo lugar, respectivamente. Fue de los primeros viernes que recuerdo tranquilos desde el inicio de la temporada, sin problemas, sin accidentes, sin lluvia. Las pocas partes nuevas del coche que llevamos parecían funcionar. Nuestro ánimo, tanto el de Sébastien Buemi como el mío, era bueno. Este Gran Premio de Japón de 2011, la decimosexta prueba del campeonato, prometía, pero todo cambió en unos segundos. Justo antes de que nos enfundáramos los monos, Helmut Marko nos llamó a su despacho, a Buemi y a mí. Le recuerdo de pie, rígido, con los brazos cruzados, atravesándonos con una mirada fría que auguraba que algo malo se cernía sobre nosotros. Sus palabras nos helaron más que sus pupilas.

—Tenéis que firmar esto —espetó, acercándose al escritorio para coger unas hojas que había sobre la mesa y tendérmolas.

Buemi y yo comenzamos a leerlas. Se trataba de una adenda al contrato que teníamos. Pretendía hacernos aceptar un retraso en nuestra renovación del contrato para 2012.

—¿Qué es esto, Helmut? —le pregunté sorprendido, entre confundido y cabreado.

—Tranquilo, es sólo que se retrasa un poco.

—No entiendo. ¿Por qué?

No me estaba gustando esa cláusula. Se suponía que estaban encantados con la temporada, mi nombre no dejaba de sonar como sustituto de Webber y, además, me lo habían dicho. No obstante, aunque me produjo cierto recelo, pensé que aquello no era más que un trámite de cara a Red Bull o a los patrocinadores. No podía ser de otra forma...

Me levanté y cuando casi estaba saliendo por la puerta, se acercó a mí y en tono

serio, pero confidente, me dijo:

—Si quieres continuar, tienes que ganar una carrera —lo soltó como si aquella exigencia fuera la más natural.

¿Ganar una carrera?, ¿cómo?, ¿con qué coche? ¿Estaba de broma?

Me reí. Pensé que se trataba de una broma, que aquello no podía ir en serio.

—¿Me tomas el pelo, Helmut? No tenemos coche para ganar ni para estar entre los ocho primeros. Puedo hacerlo acortando la última *chicane* del circuito (para los que no lo sepan, las chicanes son unos pivotes o dispositivos que se colocan en el circuito para crear una curva artificial). Me la como y ya está. Si trazo recto ganaré un par de segundos vitales —bromeé poniendo cara de ironía.

—Ésta es la situación —respondió con la misma seguridad de antes. Incluso más. Había un tanto de soberbia en su mirada.

—Estás de coña, ¿verdad? Pero si estás viniendo a felicitarme todos los domingos después de cada carrera...

—Es lo que hay —repitió.

Parecía como si le hubieran grabado una cinta, le hubiera dado al *play* y la tuviera en bucle.

Después me comentó algo sin importancia sobre la ropa de uno de los *sponsors*, como si todo lo anterior no fuera importante, y me marché con el convencimiento de que lo que me acababa de decir era una broma para picarme y nada más.

La carrera terminó con Sebastian Vettel como vencedor, seguido de Mark Webber y Fernando Alonso. En cambio, para nosotros fue un desastre. Entre el coche y las palabras de Helmut, las condiciones de la carrera eran algo agoreras.

Buemi terminó en la vuelta once. Yo no pude adelantar posiciones porque estaba llevando el motor al límite, por lo que no podía encontrar la velocidad extra para adelantar. Para colmo, perdía carga aerodinámica por los coches que tenía delante. Confesé no recordar la última vez que había tenido tantos problemas para adelantar en una carrera.

Siempre doy el máximo, pero el rendimiento allí, ese 9 de octubre, no daba para más.

Repasé las palabras de Helmut, la adenda al contrato y su advertencia, consejo, amenaza o lo que quiera que fuera. No tenía sentido. ¡Estaba ganando a Rosberg, a Schumacher..., a pilotos que tenían un coche mejor que el nuestro y quedando entre los diez primeros!

¿Qué podía hacer?

No tenía fuerza. Cuando eres un piloto de Red Bull y te han ayudado desde los quince años, oportunidad que siempre les agradeceré, les debes todo a ellos. En alguna medida, tienes un contrato de esclavitud.

El resto ya lo sabes...

Capítulo 9

¿CÓMO SE PUEDE BAJAR TAN PRONTO DEL OLIMPO?

A veces ocurre. Das lo mejor de ti, consigues un palmarés ejemplar, alcanzas el Olimpo, te esfuerzas, brillas y, aun así, te bajas del Olimpo (o mejor dicho, te bajan). ¿Qué has hecho mal? ¿En qué te has equivocado? Probablemente en nada. Eso no importa. La clave para ti no está ahí, sino en si te has entregado, en si has hecho las cosas como tenías que hacerlas. Si es así, habrás aprendido a esforzarte, sacrificarte, entregarte, analizar, ser crítico y solucionar. Todo eso significa que estás preparado para triunfar. Esto lo resumió magistralmente Thomas Edison al decir que «una experiencia nunca es un fracaso, pues siempre viene a demostrar algo».

A mí me demostró mucho.

Siempre insisto en que importa nuestra entrega para conseguir lo que queremos. Tenemos que sudar y, muy importante, prepararnos para el día en que todo se acabe porque bajemos de ese Olimpo o porque otros nos bajen.

Asume que la vida no siempre es justa. Si haces esfuerzos esperando justicia, tienes que ser consciente de que tienes muchas probabilidades de sufrir una decepción. Las decisiones acerca del reconocimiento de una persona dependen de muchas variables. El éxito todavía depende de más.

Quizá tú seas más trabajador y más rentable que otro y, sin embargo, a ti te echen y al otro le asciendan. Hay muchos casos de directivos, artistas y deportistas que se caen de la élite sin sentido aparente. Te preguntarás, ¿por qué no se aplica el mismo nivel de exigencia para todos? ¿Por qué me bajan a mí y suben a otro peor?

¿Sabes qué?

Ésa es la peor pregunta que te puedes hacer, porque nace del sufrimiento y genera frustración.

**Acepta las derrotas,
extrae lecciones
y ve a por una
nueva victoria.**

La Fórmula 1 no deja de ser un negocio que gasta muchos millones de euros y, por tanto, necesita muchos millones de euros. Las cifras que se mueven en las escuderías son astronómicas. Es lógico que ante un piloto que trae dinero, directa o indirectamente, y otro que no, se queden con el que lo trae. Esto mismo ocurre en los despachos de abogados o en las consultorías cuando fichan a los juniors. Ante un expediente parecido, se ficha al candidato que trae clientes.

Si te está ocurriendo a ti, no te obceques en lo que no ha salido. Muchas cosas no te irán bien en la vida. Lo fundamental es que no decaigas, que mantengas tu ritmo de trabajo, de lucha, de mejora y de reinención. Te llevarás palos. Yo me los llevé. Tú te los has llevado. Tus amigos se los han llevado. Y tus padres. Y tus vecinos. Pero que hayas fracasado una vez no significa que vayas a fracasar siempre.

Hay una frase de Nelson Mandela que resume la esencia de esto que te explico de una forma brillante: «Siempre parece imposible hasta que se hace».

**Concéntrate
en tu objetivo.**

Tardé un tiempo en asumirlo. Ya te he contado en el primer capítulo que me quedé en *shock*. Lo cierto es que el disgusto me nubló el juicio durante unas semanas (incluso meses). ¿Qué podía hacer? Asumirlo y recomponerme. Tal vez volvería o tal vez no, pero lo primero que tenía que hacer era aceptarlo y concentrar mis energías en avanzar en la dirección que quería.

**Asume la realidad,
asume lo ocurrido.**

En el deporte (y en la vida en general) debes comprender que todo tiene un principio y un final. Lo más importante es pensar que podemos decidir. La aspiración debe ser vivir lo mejor posible.

¿Qué pasa si acabas de terminar la carrera con matrículas de honor y no te fichan en la empresa que soñabas? Quizá te están haciendo un favor porque estás a unos metros de

abrir una nueva puerta que te hará más feliz.

En mi caso fue así. **El duelo y la lucha que pasé durante tres años desembocó en la decisión final de retirarme y apostar por la música, mi nuevo (o más bien mi eterno) amor.**

Capítulo 10

EL ANUNCIO

Sufrí un desvanecimiento y queríamos respuestas. Decidimos parar para investigarlo y hace poco supimos los resultados: estoy bien, no tengo ninguna enfermedad. Pero decido pararme porque es un momento de cambio. Cada vez más, el desamor y la lejanía están formando parte de mi sentimiento hacia esta actividad. Algo dentro de mí me dice que es momento de tomar un camino nuevo porque creo que he perdido el amor a esta novia que me ha acompañado toda la vida: los coches. Quiero aprender cosas nuevas, empezar un capítulo nuevo. Tengo veinticinco años y creo que es el momento. Quiero levantarme por la mañana enamorado de algo que quiera hacer toda la vida y, ahora mismo, no son los coches. No es un día triste, se abren nuevas oportunidades. Ha sido una experiencia y me he divertido mucho conduciendo. Es una historia de amor que ha llegado a su fin. Hoy mi persona no pertenece al automovilismo. No puedo decir que sea un punto final tampoco. Amaba competir y lo sigo haciendo, pero algo me dice que he de abrir una etapa nueva en mi vida.

He probado neumáticos, he probado turismos, he sido piloto toda mi vida, he probado ser periodista y comentar carreras... **Y no es lo que me gustaría hacer el resto de mis días. ¡No me quita el sueño!** No sé lo que va a pasar mañana pero... **Voy a hacer música.** Empiezo un camino nuevo, indeciso..., pero ahí voy. Tengo mucha gente en mi entorno que no entiende mi decisión. He vivido esto desde los ocho años, ves cómo funciona y... **quiero vivir una verdad.** No me he sentido como uno más en el automovilismo. Ser así no me ha hecho muchos favores precisamente.

Confío mucho en el destino. Esto tenía que ser así. Yo no tenía que ser campeón del mundo, aunque yo pensaba que sí. **Lo mejor que me ha pasado en la vida es que me echan de la F1.** Me ha hecho crecer como persona. No me arrepiento de nada. Me han apoyado pero no lo entienden. Tenía la oportunidad de continuar pero quiero probarlo. No sé si soy bueno y no sé qué va a pasar, poca gente entiende mi decisión, incluso gente

muy cercana no lo entiende. Igual me equivoco. Ahora tengo más tiempo para dedicarme por entero a la música. El desvanecimiento fue por una crisis de estrés. **Yo no quiero más dinero**, quiero vivir una verdad. No voy a dejar el deporte, voy a seguir estando así, en plena forma, pero profesionalmente es un punto y aparte.

Ahora me hace feliz levantarme por la mañana, ir al estudio y hacer música. Lo que me pide el cuerpo es escribir música, sin más. Necesito nuevos objetivos, nuevas ideas y nuevas formas de inspiración. Dar vueltas a un circuito con un coche lo he hecho toda mi vida, se cierra el telón y se abre un escenario completamente nuevo...

«Voy a hacer música, no sé si sirvo o soy bueno, pero quiero empezar un camino nuevo. Qué aburrida sería la vida si supiéramos qué va a pasar.»

Con estas palabras anuncié mi retirada el jueves 1 de octubre de 2015. Fue una declaración sincera en una rueda de prensa celebrada en el Consejo Superior de Deportes (CSD). Me acompañaron su presidente, Miguel Cardenal, el presidente de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEA), Carlos Gracia, y el delegado médico de la RFEA, José Cuartero. La despedida fue endulzada con la intervención de Miguel Cardenal. Informó de que me iban a conceder la medalla de la Real Orden del Mérito Deportivo. Me hizo mucha ilusión. Era un reconocimiento a mis esfuerzos y resultados, sin importar mi retirada.

Era verdad, no quería más dinero, lo que de verdad deseaba con toda mi alma era vivir. Y dirás: «¡Qué tontería! Vivías porque estabas vivo». Sí, es verdad, pero sólo una parte. Estaba vivo, pero no vivía. Puede que a ti te haya ocurrido o te esté ocurriendo. O no a ti y sí a un familiar o amigo. Tu cuerpo funciona pero tú por dentro estás apagado porque te sientes vacío.

De la Fórmula 1 me había llevado una frustración, un trauma. Nunca pensé que eso se llevara de esa manera. Después estuve dos años probando neumáticos como un tiovivo. Probé también los turismos y no me gustaron. Fui comentarista en televisión, nunca me sentí cómodo. Había llegado el momento de entender qué quería en la vida, levantarme por la mañana enamorado de algo que quisiera hacer el resto de mi vida, y estaba claro que no eran los coches, sino la música.

Esa mañana, la del anuncio, me había despertado con la garganta seca. Iba a proclamar mi ruptura con la que había sido mi profesión. Los medios esperaban una simple explicación acerca de mi estado de salud, una vuelta a los circuitos o una retirada temporal para tratar la afección que padeciese. La sorpresa fue que me retiraba con la salud bien. Lo que no estaba bien era mi satisfacción. Necesitaba soltar lastres y enfocarme. Pero anunciarlo era duro. Habría preferido retirarme sin más, sin palabras ni fotografías, pero se lo debía a mi afición.

Recuerdo la sala llena de periodistas y sus caras de perplejidad cuando empecé a hablar. Levantaban las cejas, se pasaban la mano por la cara... Aquellos gestos me

halagaban y me confundían por igual. Fue bonito conversar con algunos de ellos y recibir su apoyo, comprensión y, también, admiración.

Gracias.

Capítulo 11

2005. SECRETOS CONFESABLES DE UN AÑO INOLVIDABLE: POR FIN ME HICE PILOTO

Te cuento antes de arrancar con la confesión de esos secretos confesables de 2005 que éste es el título de un libro que mi padre escribió en 2005 para recoger mi trabajo, mis aciertos, mis errores y mis triunfos durante ese año en el karting y las diferentes competiciones en las que participé. Reúne tres grandes verdades:

- Fue un año inolvidable.
- Contaba secretos confiables.
- Por fin me hice piloto.

Y, además, me resulta especialmente emotivo por los recuerdos que evoca en mí.

Mi padre siempre había tenido en la cabeza el motor, de alguna manera creo que esperaba tener un hijo que se dedicara a lo que él no pudo. A los siete años me llevó a montar en moto, pero no les hice mucho caso porque no me gustaba hacerme daño. Jugaba al golf, al tenis, y corría en karts. Competir en kart era lo que más me gustaba, pero ya he dicho antes que no fue algo que yo buscara; más bien mi padre, persona talismán en mi vida, me los colocó delante. Yo era un niño y lo único que quería era salir de clase y pasármelo bien con mis amigos, como cualquier niño. Él, como muchos padres, volcó sus ilusiones en mí.

Hubo fines de semana paradójicos en los que me coincidían campeonatos de una y de otra competición. En noviembre, por ejemplo, se disputó la final del Campeonato

oficioso de Cataluña de Golf Alevín, en El Vendrell, y la final del Campeonato de Cataluña de Karting Alevín en Salou. Mis padres llegaron a hacer casi milagros para que compitiera en ambos. La locura llegó al punto de que el mismo sábado se disputaban los entrenamientos en Salou (la última tanda válida para poder correr al día siguiente era a la una de la tarde) y ese mismo día, a las ocho, tenía la salida en el *tee* del uno. Mis padres se sentaron el viernes por la tarde en el salón en una especie de gabinete de crisis.

—¿Qué hacemos, Jaime? —me preguntó mi madre mirando a mi padre.

Yo no sabía qué contestar. Las dos cosas me gustaban y las dos eran importantes. ¿Qué podía hacer? Me sentía aturullado. Mi padre, gran organizador y resolutivo al límite, dio con la solución.

—No pasa nada. No te apures, hijo. ¿Quieres ir a los dos? —me lo dijo mirándome a los ojos con ternura.

—Sí.

—Pues competirás en los dos. Tendremos que ser rápidos. Tan pronto como termines el golf, nos vamos a Salou. De El Vendrell a Salou podemos llegar en cuarenta minutos.

Y así lo hicimos.

Todavía no sé cómo no decayeron de estrés. Supongo que es el amor de padres. Ese viaje fue un disparate. Mi padre siempre ha dicho bromeando que fue digno de una película de los hermanos Marx. El golf terminó tarde, la carretera condensada... Llegamos al karting de Salou a la una en punto. Ni un minuto más ni un minuto menos. Creo que volé del coche a la pista. El domingo corrí y gané. La vuelta de honor la hice en un clásico descapotable acompañado por mis compañeros de podio Roberto Merhi y Víctor Lahoz. La vuelta nos hizo mucha ilusión porque, además de ir descapotados en un coche muy peculiar, tuvimos de conductores a Alonso, que acababa de ganar la Fórmula Nissan, y a Antonio García, otro grande que ganó la Fórmula Nissan un año después.

Nos hemos reído en casa tantas veces recordando ese fin de semana y otros tantos como ése. ¿Sabes qué? Siempre saco la misma conclusión. Si nos esforzamos, podemos conseguir lo que queramos. No hay excusas de tiempo, ni de ubicación ni de ánimo.

Todos, todos, los esfuerzos tienen su recompensa.

Yo tuve la mía.

Mi padre siempre había estado muy vinculado al motor, primero como piloto de motos y después como fundador de la revista *Solo Moto*. Con el tiempo creó la Fórmula Nissan, un campeonato internacional de monoplazas muy decisivo del que salieron grandes pilotos como Fernando Alonso y Marc Gené. Esto fue en 1998. Con todo este bagaje, mi padre sabía cómo funcionaba el mundo de los pilotos y sus fichajes. Fue muy

claro conmigo. Una tarde, después de uno de mis entrenamientos en kart, me cogió por el hombro, me felicitó por los entrenos y me dijo: «Jaime, los mejores del mundo se muestran muy pronto, algunos ya a los nueve o diez años. En esos casos, los centros de influencia los fichan para sus programas de jóvenes pilotos sin preguntar el nivel económico de la familia porque lo único que les interesa es el talento y la madurez de esa promesa de piloto. Ha habido varios chicos españoles promocionados por grandes programas de jóvenes pilotos. Si tú vales te buscarán. Si no lo hacen, nos olvidaremos de esto». Me lo contó con mucha serenidad. «Desgraciadamente, hijo, nosotros no podemos asumir los costes que requiere el motor. ¿Lo entiendes?» «Pero, papá, nosotros tenemos dinero.» «No, hijo. Nosotros trabajamos y vivimos bien, pero no somos ricos como para poder pagar los gastos y sponsorizaciones que exigen. Hablamos de mucho, mucho dinero. ¿Lo entiendes?» Asentí. Lo entendía. Me produjo cierta desazón. Era un niño, me pasaba el día oyendo que era muy bueno, pero ¿cuántos muy buenos podría haber? ¿Era tan bueno como para que se fijaran en mí? Cosas de críos, pensé: «Si no me quieren, jugaré con mis amigos».

Con esta advertencia, trazamos un plan para 2005. Con catorce años, asumí un plan que comenzaría apenas dos días después de cumplir los quince. Competiría en el Campeonato de Italia de Fórmula Júnior 1600, con unos monoplazas de 400 kg de peso, 125 CV de potencia y 220 kilómetros de velocidad punta, y en el karting internacional, gracias esto último al contrato que me hizo la fábrica italiana de karting Intrepid. Diecisiete carreras en total, simultaneando monoplazas y karting.

El 23 de marzo cumplí quince años. Dos días después empezaron los entrenamientos de la primera carrera del Open Masters Italia en Lonato. Esa primera carrera fue insuperable. Competí con otros sesenta y siete pilotos, era el más pequeño y menos experimentado, y terminé el cuarto. Luego vino Vallelunga, después Sarno, y tras ésta, Imola, donde gané. Repetí podio en Cartaya (Huelva), en karts. Creo que me creí que ya estaba en un lugar medio bendecido. No escuchaba. Sólo pensaba en ganar. La siguiente carrera se encargó de darme una bofetada en la cara y recordarme que estaba empezando y que no era nadie. Me fui de Monza con cero puntos. Por fin me hice piloto.

**No te creas alguien.
Justo en ese momento,
no serás nadie.**

Cuando terminé el campeonato era tercero. En karting fui el campeón de Inter A más joven de la historia del karting español. No me lo podía creer. Para mí, ese triunfo, a esa edad, era un sueño. Recuerdo que cada mañana me despertaba con una sonrisa que vagaba entre la ilusión y la incredulidad. Había sido un gran año. Mi futuro en los

monoplazas parecía prometedor, y, sin embargo, no fui convocado para las pruebas de selección del Júnior Team en Estoril. Y la alegría decayó. Una vez más, no entendía nada.

Y así, con ese disgusto, se selló, aparentemente, un año cargado de secretos confesables.

Capítulo 12

OCHO VUELTAS Y UN CONTRATO

El episodio que te voy a contar en este capítulo es muy corto, pero merece mucho la pena porque es el ejemplo más claro de que nunca hay que rendirse. Nunca hay que tener miedo a llamar a una puerta, ¿por qué asustarnos si vamos a ofrecer algo bueno?

El año 2005 no había terminado. Le había pedido a mi padre correr la última prueba de la Eurocopa Fórmula Renault 2000, que tendría lugar el 23 de octubre en Monza. Con mi edad no podía. Tenían que concederme una excepción a la licencia. El presidente de la Real Federación Española de Automovilismo me autorizó y yo me sentí el chico más feliz de la tierra. Estaba muy ilusionado. ¡Iba a pilotar un 2 litros de 200 CV! Corrí con Epsilon Euskadi. Joan Villadelprat nos aconsejó hacer como mínimo un día de entrenamientos en Estoril antes de ir a Monza. La casualidad quiso que Red Bull tuviera alquilado el circuito de Estoril el lunes y el martes después de las World Series by Renault, para sus pruebas mundiales de selección para conformar el Junior Team 2006. Mi padre no conocía personalmente a Helmut Marko, pero eso no le frenó. Tuvo el atrevimiento de pedirle que me dejara rodar con el Fórmula Renault el lunes. Helmut fue claro: «No».

Todo parecía cerrado, pero, de pronto, el lunes por la mañana una llamada dio un giro a la situación. Yo estaba en Barcelona, entrando en el colegio; mis padres en Lisboa, en un taxi, camino del aeropuerto. A mi padre le sonó el móvil. Era Helmut Marko.

—Jaime, trae mañana al chaval a rodar si quieres.

—¿Qué sentido tiene, Helmut? El chico desconoce el circuito y el coche que utilizáis.

—Simplemente quiero verle.

Esas palabras fueron suficientes. No llevaba ni veinte minutos sentado en mi pupitre

cuando el bedel dio tres golpes armónicos en la puerta. Abrió con una lentitud propia de quien va a hurtar o curiosear, y le hizo un gesto a mi profesor para que se acercara. Tan pronto lo tuvo a su lado, le susurró el mensaje. Mi profesor, mucho más ágil de reflejos, se volvió y me pidió que recogiera mis cosas. Unas horas después estaba de nuevo en el aeropuerto del Prat rumbo a Lisboa. Cuando llegué, nadie me hizo demasiado caso. Todos parecían tener claro sus cometidos. Cada uno andaba y hacía su propio propósito sin atender a lo que acontecía alrededor. Yo me dirigí al ingeniero, un hombre serio, también muy concentrado en su tarea. Me miró como quien examina a otro y me espetó con cierta distancia: «Mañana tendrás cinco vueltas de calentamiento y ocho cronometradas con neumáticos nuevos». Me quedé petrificado como si hubiera mirado a los ojos de la gorgona Medusa. Este monstruo despiadado de la mitología griega, con sus serpientes venenosas en lugar de cabellos, tenía la capacidad de convertir en piedra a todo aquel que la mirase a los ojos. Helmut la tuvo conmigo. Mi cerebro también se quedó bloqueado por unos segundos. ¿Qué podía decir?

Aquello me pareció un despropósito. Llevaba trabajando seis años como un loco para que me fueran a juzgar en ocho vueltas con un coche y un circuito que no conocía. Un disparate. O no...

Las cinco vueltas de calentamiento dieron mucho de sí. Primero lento, observando, reflexionando, fijando; después, en las dos últimas, rápido. Muy rápido. Las ocho de crono Helmut las definió de escalofrío. Helmut Marko había llegado al *pit lane* con Dani Sullivan, me cogieron por el hombro, me metieron en un reservado y me dijeron:

—Bienvenido, Jaime. Eres piloto de Red Bull hasta 2010. Y, ¿sabes qué?

—¿Qué? —respondí con cara de inmensa ilusión.

Estaba aturdido. Era demasiado bueno.

—Desde ahora eres el piloto más joven de la historia de la Fórmula 1 de Red Bull. ¡Enhorabuena!

En ese momento quise estallar de felicidad. ¡Red Bull me quería! ¡Ya era Red Bull!

Con ellos, en el programa Red Bull Junior Team, gané la Winter Series italiana de la Fórmula Renault 2.0 y el subcampeonato de Italia de Fórmula Renault 2.0, con dieciséis años. A los dieciocho gané el campeonato británico de Fórmula 3, convirtiéndome en el piloto más joven de la historia en lograrlo y, a los diecinueve, me hicieron debutar en la Fórmula 1.

De la prueba aprendí que las oportunidades hay que buscarlas constantemente. Si mi padre no hubiera llamado a Helmut y hablado con él de mí, Helmut nunca me habría convocado para su selección en Estoril. Simplemente, ni habría reparado en mí. El milagro existió, pero no sin antes perseguirlo. La perseverancia debe ser tu motor. Siempre.

**Busca tu suerte.
Llámala,
insiste,
¡persiste!**

No te puede tocar la lotería si no compras un boleto. No te pueden contratar en una empresa, fichar en una discográfica o contratar en una película si no saben que existes. Trabaja y haz que ese trabajo se dé a conocer, sobre todo por quien te puede contratar o promocionar.

Capítulo 13

2008. LA ANTESALA DE LA FÓRMULA 1

El año 2008 fue muy importante para mí. Iba a hacer segundo de bachillerato, quería asegurarme de que lo aprobaba para poder estudiar una carrera, y ese año Red Bull me posicionó para correr la Fórmula 3 británica. Prácticamente vivía en Londres, en la medida en que las carreras me lo permitían. Entre entrenamiento y entrenamiento aprovechaba para estudiar todas las asignaturas de humanidades del instituto, aunque los huecos eran pocos porque además de la Fórmula 3 británica corrí alguna carrera de la Fórmula 3 española y alguna carrera de karting, sin a veces poder encontrar media hora en toda la semana para abrir los libros. Era el acuerdo al que había llegado con Red Bull. Tenía que terminar el instituto como fuera. Resultaba complicado. En los circuitos bromeaban conmigo. Para muchos no tenía sentido que dedicara horas a estudiar humanidades cuando era piloto. «¿Para qué lo haces? No te va a servir de nada», me decían algunos. No se trataba de para qué, sino de para quién. Era para mí, porque a mí me apetecía, porque quería tener una base, una cultura mínima que me permitiera saber la situación política de cada país, los ríos y las montañas, gramática, morfología, ortografía, entender algo de historia, de arte y de filología hispánica. Saber quiénes eran Homero o Leonardo da Vinci, qué contaban la *Odisea* y la *Ilíada*, las principales aportaciones del Imperio romano o cómo Hitler consiguió ascender al poder pese a tener una ideología antisemita. ¡Qué mínimo! Y en ese empeño mío (y de mis padres) de aprobar mis estudios, siempre iba con los libros y los apuntes auestas, subrayando y anotando, intentando memorizar. A veces, en los descansos entre carreras me abstraía intentando conjugar los verbos del latín o traducir al castellano los textos de griego que habían puesto en los exámenes de otros años, pero pocas veces tenía el tiempo que necesitaba para terminarlos. Así pasaba los días, con el mono, la música y los libros.

Estudié en circuitos, en andenes de trenes, en aeropuertos y en *hospitalities*.

Lo cierto es que vivir en Inglaterra me formó muchísimo. Ya había vivido un año interno en 2002, con doce años, para aprender inglés. Fue para hacer segundo de ESO. La educación que recibí entonces fue totalmente diferente a la que se impartía en España. Horarios estrictos, disciplina férrea y ni una broma. Eso sí, aprendí inglés. Pasé de no pronunciar ni una palabra a mantener cualquier conversación, ver películas y hablar por teléfono como un nativo. Estar en Inglaterra me formó y me curtió. Era bilingüe y tenía más abierta mi mente en cuanto a costumbres y a convivencia. Lo cierto es que me hice más completo como persona. Maduré y me volví más independiente, con criterio propio, sin la necesidad de recurrir a mis padres para resolver un problema.

El año 2008 fue diferente al del internado. Viví Inglaterra desde otro prisma. **Tenía una doble responsabilidad, poder ganar un campeonato como el British y acabar mis estudios. Ésta fue mi primera victoria como ser humano.**

Profesionalmente, Inglaterra me ayudó mucho porque la mayoría de los mejores circuitos del mundo estaban allí (sigo creyendo que lo están). Ahora ha cambiado la normativa para la seguridad de los pilotos, por lo que hay circuitos nuevos muy ostentosos, magnánimos, tanto en oriente como en occidente, con recursos muy fuertes para atraer grandes premios, pero faltan el riesgo, las vías de fuga y los espacios. En Inglaterra hay muy poca adherencia, no hay gravilla sino hierba, llueve a menudo y no hay vías de fuga, lo que significa que un mínimo error es un DNF (no acabar la carrera porque has llegado al muro y no hay espacio para volver al circuito). Formarse como piloto en Inglaterra es lo mejor por eso; antiguamente, grandes como Ayrton Sena, Emerson Fittipaldi o Nelson Piquet se formaban en la Fórmula 3 británica antes de llegar a la Fórmula 1.

Para mí, la Fórmula 3 fue un paso buenísimo porque me permitía entrenar mucho y tenía un gran coche entre manos que se podía desarrollar aerodinámicamente. Tenía muy buenos ingenieros, teníamos motor Mercedes y, sin duda, era una gran oportunidad para mi proyección.

Mi equipo de la Fórmula 3 británica era el mejor y sabía que si no ganaba no continuaría en Red Bull; de hecho, yo no era el favorito. La presión era máxima.

A lo largo del año gané cinco carreras, hice varios podios. Llegué muy emparejado al inglés Oliver Turvey en puntos. La última carrera fue muy especial porque los dos nos jugábamos el campeonato. Sabíamos lo que nos jugábamos. A mí me lo había dejado claro Helmut Marko con una llamada dos carreras antes: «Si no ganas, estás fuera de Red Bull, Jaime. ¿Eres consciente?». Lo dijo tan natural, como si me hubiera dado los buenos días. El caso es que tanto Turvey como yo sabíamos que con el resultado de esa última carrera podíamos abrir la puerta de nuestro futuro o cerrarla. Tocaba ser frío, inteligente, estar en pista, sacar puntos, no cometer ningún error estúpido.

En la vuelta de calificación de la segunda carrera empezó a llover. Chispeaba. Yo había salido con neumáticos lisos. Intenté hacer lo más rápido posible la primera vuelta cronometrada. En las dos últimas curvas ya estaba demasiado mojado, pero como había salido el primero pude cerrar la vuelta. Para los demás ya estaba muy mojado. Esto me permitió salir bien el domingo. Corrí bien, cerebral. Turvey chocó, yo gané las dos carreras del domingo.

Helmut me volvió a llamar, esta vez para darme la enhorabuena y confirmarme que continuaría en Red Bull. Había ganado el campeonato. Helmut estaba muy contento porque había batido el récord de precocidad y el de campeón en la temporada debut. Tenía dieciocho años. Al llegar a Barcelona, lo celebré con una fiesta entrañable con mi familia y mis amigos.

Fue un año muy dulce, con final feliz. Quizá el mejor de mi carrera en cuanto a resultados, porque tenía coche para ganar. Red Bull me ofreció correr la GP2 o las World Series. No sabíamos qué campeonato elegir. Finalmente optamos por las World Series by Renault en 2009 con Carlin Motorsport, el mismo equipo con el que había corrido la Fórmula 3. Red Bull me ofreció también una jornada de test con el monoplace Red Bull RB4 de la temporada 2008 de Fórmula 1 en el circuito de Idiada y me invitaron a participar en la Carrera de Campeones de 2008, convirtiéndome en el piloto más joven en competir en ella hasta el momento.

Ya estaba en otro lugar.

Capítulo 14

CONFÍA EN TI

Estando en Spa en 2006 listo para correr la carrera de las World Series by Renault en Renault 2 litros, ocurrió algo que me dejó grabada una lección para siempre.

Disfrutaba mucho con mi profesión, realmente me gustaba correr, pero la presión era muy grande (o yo me la imponía). Quería ganar, como el resto de mis compañeros. Todos sentíamos una necesidad de podio que nos generaba ansiedad y, en consecuencia, cierta angustia. Ver nuestras caras antes de ponernos el casco resultaba desgarrador. Serios, con la mirada enfocada en un punto del horizonte, destellando seguridad y, al mismo tiempo, conteniendo angustia. Todos, colocados en orden, concentrados en un único objetivo: ganar.

Me encontraba en primera línea, listo para salir, con el casco y los guantes puestos, pensando en que tenía que ser muy rápido en mis trazadas para ganar. Mi padre se acercó hasta mis ojos con un cierto halo de misterio y me dijo con un medio susurro seguro: **«Jaime, recuerda que ninguno de los que están a tu lado hoy aquí en la parrilla de salida son tus rivales de mañana».**

Me hizo sentir único.

Con esas palabras me trasladó un mensaje que me dio fuerza y que ha sido fundamental en mi vida. Con ellas me ha ayudado mucho, conseguía un efecto empoderador inmenso. Me sacaba de mi expectativa y me creaba una nueva. Para mí, ganar un campeonato era lo máximo, pero con esas palabras iba más arriba y pensaba ya no en esa carrera, sino en mi fin final. Siempre tienes que pensar que tú estás por encima. Si lo haces, te da una fuerza interna, una confianza y una determinación que te hace superarte. Es un juego psicológico, un algo interno que tú te tienes que creer.

Me di cuenta de que no hago las cosas para competir, sino para llegar a donde yo sueño. Da igual a quien tenga al lado. Yo estoy donde estoy para llegar a donde me he marcado.

**Sé tu mejor versión,
independientemente de a quien
tengas a tu lado.**

Llegué a la Fórmula 1 sabiendo que tenía que luchar y que daban igual los demás. En la música ocurre exactamente lo mismo. Cada canción que he compuesto es un tema hecho sintiendo yo, motivado, ilusionado, cargado de emociones, y con el mismo fervor con el que los he creado, los nuevo. Creo en mí; creo en mi trabajo. Después llegan los reconocimientos ajenos que tanto alegran, pero si alguna vez a alguien no le gusta, ¿qué?... ¡Pues que da igual! Es mi vida, mi proyecto, y ni yo ni mi trabajo hemos sido concebidos para gustarle a todo el mundo. Hay que aceptar que siempre habrá gente a la que le gustes y gente a la que no. Convive con ello y respétalo.

Capítulo 15

EL ÉXITO SIEMPRE ES PERSONAL

Las cosas hay que hacerlas desde el corazón porque es la única manera de sentirte realizado personalmente. Si no lo haces así, si te guías por valores tan instaurados en nuestra sociedad como lo son el dinero, la fama o el reconocimiento, entonces cuando te pongas delante del espejo y mires lo que tienes enfrente, encontrarás a una persona que no es plena.

Las cosas no puedes hacerlas de cara al público y a la expectativa del dinero. El dinero llegará antes o después, pero la clave es lo que tú sientes.

**Haz lo que tú esperas de ti,
no lo que los demás
esperan de ti.**

Con esta base, te voy a lanzar un mensaje por si tienes hijos. No pienses en lo que a ti te gustaría que hicieran, sino en lo que realmente les gusta a ellos. Los niños deben moverse por sus pasiones, no por las de sus padres. Ellos no están para desarrollar aquellas actividades que no pudieron sus padres, ni para alcanzar las metas frustradas de sus padres. No. Los niños están para ser ellos, buscar sus pasiones y desarrollarlas, como tú tienes que hacer con las tuyas.

Digo esto porque he visto a muchos niños compitiendo en kartings sin disfrutar, incluso con cierta fobia, porque su verdadero sueño es jugar al fútbol o al baloncesto en el patio del colegio, ser como Nadal, pintar acuarelas o cualquier otra cosa que sus padres dejan como residuales para que se dediquen al motor. Esto no puede suceder. Corren porque a sus padres les hace ilusión y cada semana los sientan en un kart para

que lleguen a ser lo que a ellos les habría gustado ser. Esto mismo lo podemos extrapolar a cuantos campos queramos. Padres médicos o arquitectos dedican su vida a inculcarles a sus hijos que continúen con la profesión familiar. ¿Por qué? Porque piensan en sí mismos. No cometas tú este error.

**Si tienes un hijo, piensa en él.
Deja que sea él mismo.**

Si eres el hijo al que están presionando para que continúe fabricando muebles, sanando enfermos, jugando al tenis o tocando el piano, ¡rebélate!

Haz lo que tú desees, no lo que los demás quieren que seas, porque si no te verás enjaulado toda tu vida buscando respuestas a tu definición de plenitud, que nunca encontrarás. Ni te sentirás realizado ni motivado ni te brillarán los ojos.

Obviamente, no todo el mundo tiene la posibilidad de elegir dedicarse a lo que sueña, pero sí la opción al cambio y a luchar por ello. Es simplemente un desafío y una decisión puramente personal, nadie puede intervenir, sólo tú; porque recuerda: tú eres único. Eres tan importante y tan capaz o más que tus héroes. Eres un héroe sin capa, todo por desarrollar, ¡todo por hacer! Créetelo. ¡Tú eres capaz de cambiar el mundo!

Capítulo 16

COGE LAS RIENDAS DE TU VIDA

Yo las cogí. No siempre en su momento, pero las cogí.

«Coger las riendas» significa tener conciencia de quién eres y qué es lo que quieres hacer con tu vida.

Bien, querido lector, he aquí el punto dulce de este libro, aunque te he hablado de ello un poco por encima, quería dedicarle un capítulo porque esta frase tan manida tiene un valor incalculable. El primer paso es **plantarte tu meta**, saber qué quieres; el segundo, preguntarte: **¿qué puedes hacer para alcanzarla?**

Tendrás que arriesgar, ya no podrás culpar a nadie de haber hecho lo que has hecho. Ha sido tu elección y la responsabilidad es sólo tuya, pero la satisfacción es enorme porque eres tú quien lleva el timón de tu vida.

**Arriesga.
Sin riesgo no hay pérdida,
pero tampoco beneficio.**

Siempre he tenido una personalidad muy definida, pero la prudencia y el ser pequeño me hacían no rebatir y dejarme llevar. Durante años, las decisiones las tomaron las dos únicas personas que podían hacerlo con más conocimiento de mí mismo que yo, mis padres. Pero ¿sabes qué? Por muy buenos que fueran sus argumentos, eran suyos, no míos.

Supongo que si empecé en el motor fue porque lo veía en casa. Mi padre me lo inculcó desde donde tengo memoria. Yo seguí la inercia. Lo hice feliz, eso sí, supongo que también podría haber sido feliz jugando al tenis o al fútbol. Simplemente, nunca dije

no. Me dejé guiar. Me entregué en cuerpo y alma para ser el mejor. Anduve por los senderos que me marcaban, hasta que un día decidí ser yo quien decidiera.

Recuerdo aquel día perfectamente.

Tenía diecisiete años, a dos meses de los dieciocho, estaba en el circuito de Ricardo Tormo, en Cheste, Valencia, en un test de Fórmula 3. Un circuito diseñado siguiendo el canon estadounidense, con sus conocidos óvalos, alejado de los tradicionales circuitos europeos, mucho más complejos de visibilidad. Habíamos dado muchas vueltas y el día había sido larguísimo y con bastantes problemas en todos los aspectos, así que me encontraba agotado física y mentalmente. Lo único en lo que pensaba era en comentarle al ingeniero algunas sensaciones que había notado y marcharme al hotel, ducharme, meterme en la cama y dormir. El primer punto lo estaba cumpliendo. Me acerqué a mi ingeniero y le comenté mi balance del coche, esos pormenores que quizá podrían hacernos andar mejor. Mi padre estaba allí, escuchándonos como si fuera uno más del equipo, y entonces se metió en la conversación como si aquél fuera un asunto suyo. Me enojé. Esa conversación era mía, tenía que ser yo quien le marcara las pautas y sensaciones al ingeniero. Si no lo hacía, el ingeniero, los mecánicos y el resto del equipo sólo me verían como a un niño protegido incapaz de gestionar sus asuntos, en lugar de como a un piloto solvente y con criterio.

Miré serio a mi padre, frío, con mis ojos clavados en los suyos. Creo que nunca le he vuelto a mirar tan implacable.

—¿Corres tú o corro yo? —le dije con todo el equipo delante.

Esa respuesta le afectó como un mazazo en el corazón. No era mi intención, no quería herirle, pero yo necesitaba darla.

Mi padre se marchó cabizbajo en dirección a la parte tras de boxes. Se metió en el coche y encendió la radio. Me esperó allí hasta que llegué. Desde entonces, nunca ha vuelto a intervenir en ninguna decisión ni situación que afecte a mi vida.

Después de aquello hemos bromeado muchas veces sobre esa anécdota.

Os confieso que eso me hizo más completo como piloto y más pleno como persona. Después de esa ocasión, ha habido muchas más en las que siempre, sin excepción, he sido yo quien ha decidido. Sin embargo, sí que ha habido muchas discusiones en casa, siempre agradables, pero siempre dirigidas por mi familia en torno a aspectos de mi carrera. Sin duda, gran número de ellas llegaron cuando decidí apostar por la música y dejé de usar mi nombre, Jaime Alguersuari, por el de Squire. El punto de vista de mi padre y el mío eran muy diferentes. Para mi padre esa decisión era un error. No utilizaba mi nombre para sacar provecho de él. **Para mí era un acierto.** Escogía el camino más difícil y más largo porque en su día había elegido el más fácil y el más corto. Siendo piloto de Fórmula 1 fui varias veces a pinchar música con mi nombre completo. La gente iba por la curiosidad de ver al piloto y no de escuchar a un artista. Fue un error que

entendí después. Cuando te ganas un nombre por haber hecho algo, es muy tentador saltarte las reglas del juego y utilizar ese nombre para hacer otra actividad. Empecé a entender que no era ni ético ni moral. **No dormía en paz por las noches, me preguntaba a mí mismo cómo podía compartir cartel con Guy Gerber si no había sacado un disco en mi vida.** Me avergoncé de cómo estaba haciendo las cosas y entendí qué camino quería buscar entonces. Quiero ser un profesional, ser un productor musical, ganarme el respeto por lo que hago y no por quien fui un día en otra faceta que nada tiene que ver. Quería y quiero ganarme un prestigio, que algún día la gente coja un avión y cruce el océano porque quiere oír mi música, porque compra mis discos y los escucha.

Hoy, mi padre lo entiende y lo aplaude.

Esto me hace sentirme orgulloso de haber mantenido firmes mis riendas.

Capítulo 17

MUEVE A LA PERSONA QUE CAMBIARÁ TU VIDA

Sabes quién es esa persona que te puede cambiar la vida?

Tú.

Sí, tú.

Las respuestas y soluciones no están ahí fuera, las tienes dentro de ti. Sólo hay que saber abrirlas y comprenderlas.

Tú eres quien tiene que trabajar en ti mismo, tener las cosas claras, luchar por ellas, creerte el mejor producto, a quienes te tienen que contratar, generar un buen entorno a tu alrededor, cultivarte, escuchar, perfeccionarte, tocar puertas y, muy importante, ¡sonreír!, porque amargado no llegarás a ningún sitio. ¿Sabes que la gente rehúye a los pesimistas, a esos que ven todo negro, que son criticones, cascarrabias o alicaídos? A la gente, a todas y cada una de las personas, nos gusta rodearnos de otras personas positivas, alegres, optimistas y resueltas que buscan soluciones a los problemas, no que buscan problemas a las soluciones. Por eso también es clave que trabajes en tu actitud ante la vida, en el día a día. La felicidad es una actitud. Rodéate de gente que sume, que te aporte y que te haga sonreír.

No puedes esperar a que nadie cambie tu vida. Ése es tu trabajo. Si encuentras a alguien que te echa una mano en el camino, ¡enhorabuena!, pero no cuentes con ello. Si lo haces te estás equivocando. Nadie se pondrá en tu piel como tú. Cada persona tiene sus problemas, sus inquietudes y sus ilusiones, que le requieren la gran parte de su tiempo. De hecho, hay una frase que utilizo mucho: «Nacemos solos y nos morimos solos». Los amigos, e incluso la familia, son tan sólo pasajeros en nuestras vidas. Unos están más tiempo que otros, por supuesto, pero al final todos tienen una estación en la que se bajarán del tren y nosotros continuaremos. Tan sólo tu pareja, tus padres y algún

amigo se involucrarán en lo tuyo como si casi fuera de ellos, pero no lo es. No puedes volcarles a ellos esa responsabilidad.

Cada mañana me levanto y me repito frente al espejo: «Mi corazón sonrío» y, de alguna manera, hago que mi subconsciente sonrío, que me apetezca sentirme así, abriendo el chakra del corazón.

Mírate al espejo. ¿Qué ves? Ahí delante tienes a quien tú quieras tener. Trabaja para ser justo como deseas.

Ámate, ¡aprende a valorarte! Seguro que todos tenemos cosas que no nos gustan de nosotros mismos. Si las conoces y eres consciente de ello, ¡increíble! Pero resalta lo bueno, tus cosas positivas, mírate y repítetelas a ti mismo subiendo tu autoestima y enamorándote de ti mismo. Cógete a ellas como si fuera lo más importante de tu vida y utilízalas cada día como si fuera tu religión. Un chute de amor y motivación para salir y comerse el mundo.

Yo me di cuenta cuando entendí que el automovilismo había acabado y que quería dedicarme a la música; cuando realmente me conocí a mí mismo. Sólo yo era quien podía reinventarme, abrir el ordenador, trabajar con el software, componer melodías, mezclas, probar sintetizadores, cajas de ritmo, pelearme con las ediciones de mis proyectos, con la mezcla de cada canción y con un sinfín de condiciones con las que aun a día de hoy sigo luchando... Y lo hice. Poco a poco. Invertí en mí, en mi conocimiento, con mucho ahínco. Horas y horas, desvelos, miedos, ilusiones..., para cumplir un sueño. Por supuesto que tuve gente que me echó una mano, pero ninguna de esas manos me habría servido si yo no hubiera tenido claro qué quería y no me hubiera dejado el alma para conseguirlo.

Grábate a fuego que de nada sirve que te lleguen oportunidades si, cuando te llegan, tú no estás preparado. Sólo lo estás si trabajas en ti y en tu sueño. En ser la mejor versión de ti. Yo mismo, aún hoy, después de nueve años haciendo música, sigo en proceso de creación y de aprendizaje. De hecho, creo que siempre estamos en modo aprendizaje. Creo que cualquier persona que considere que ya no puede aprender nada más de lo que ya sabe, sin importar su edad, empezará un proceso decadente hacia la ignorancia y la soberbia, hacia la soledad.

Vive para ti, no para que lo vean los demás. Crea tus momentos únicos, esos instantes tuyos, no para Instagram ni Facebook. De hecho, piénsalo, cuando te sientes libre no te acuerdas de coger el móvil para hacer esa foto que reflejaría tu inmensidad en las redes sociales. Concéntrate en ese momento, siéntelo, vívelo al 10.000 por ciento. ¡Captúralo para tu presente, no para tu cámara!

En los clubs de Berlín te tapan la cámara del teléfono móvil en la entrada y se aseguran una vez dentro de que nadie tome fotos en ningún momento. Cuando voy a un concierto no pienso en grabar el momento con un aparato y estar pendiente de si sale

bien o no. En lo único que pienso es en vivirlo, sentirlo, en emocionarme y compartirlo con mis amigos. ¡Es tu momento! ¡Y es único!

Suda cuando nadie te ve, no cuando te graban. Ya posarás brillando con el fruto de ese sudor. Sé auténtico. Haz más. Pregúntate, y no te engañes. ¿Te gusta lo que ves? ¿Vas en la dirección hacia la que quieres ir? Respóndete y actúa en consecuencia. Púlete, talla cada arista hasta que seas la versión más perfecta de ti mismo, y ve a comerte el mundo, porque ahora sí que podrás.

Me quedo para este capítulo con una cita brillante del vigésimo sexto presidente de Estados Unidos, Theodore Roosevelt: «Es sólo a través del trabajo y del esfuerzo doloroso, por la energía sombría y el valor resuelto, que pasamos a cosas mejores».

Capítulo 18

NUNCA DEJES QUE TE SUBESTIMEN

Estaba en el circuito de Estambul. Era un 28 de mayo de 2010, acababa de celebrarse la calificación para el Gran Premio de Turquía, la séptima prueba de la temporada 2010 de la Fórmula 1. Giorgio Ascanelli, director técnico de Toro Rosso en ese momento, nos citó a Sébastien Buemi y a mí con todo el equipo para celebrar la reunión poscalificación y analizar cómo nos había ido y cómo había reaccionado el coche. La idea era ajustar todo al máximo y fortalecernos para las cincuenta y ocho vueltas que nos esperaban en ese circuito de 5,338 kilómetros de longitud. Yo había quedado en el vigésimo segundo lugar, con 67,8 segundos. Buemi en el vigésimo sexto con más de una vuelta. Era lo máximo que habíamos podido hacer.

Ascanelli nos miró a Buemi y a mí con desprecio, y con mucha soberbia nos dijo:

—Considerando que no tengo a Senna ni a Prost como pilotos, tengo que buscar otras alternativas de estrategias.

El odio y la frustración brotaron dentro de mí. Sin conducto F, con el presupuesto que teníamos, y tengo que escuchar una cosa así, absurda, sin venir a cuento, ni tampoco con lógica comparativa. Sólo con ánimo de ofender. Mi ser instintivo saltó y le respondí, con más arrogancia que él:

—Considerando que nosotros no tenemos a Ross Brown ni a Adrian Newey en el equipo.

Una carcajada generalizada resonó en el box.

Estoy seguro de que todos sentimos asco hacia él, especialmente Buemi y yo; pero fui el único que le contestó en voz alta. Si el odio hubiera podido medirse en ese instante, Ascanelli habría sobrepasado todos los baremos.

Aquella respuesta me valió su tirria. ¿Cómo puede el director técnico de la escudería

decir a sus dos pilotos esa barbaridad, más aún sabiendo las limitaciones técnicas de los coches? Nos acababa de pisotear. ¿No hay respeto? Eso era injusto y, sobre todo, cruel. Permitirlo habría equivalido a entregarle un pasaporte con venia para la humillación constante. Me negué.

Cuando alguien nos ridiculiza en público, tendemos a dudar de nosotros, de nuestra valía, lo que nos hace perder poder.

Os aseguro que, aunque responderle así tuvo represalias, yo me sentí más fuerte y mi equipo me respetó más.

La mejor respuesta es demostrar con hechos, no con palabras. El ser esencial está en otra dimensión muy superior, no para jugar al perro y al gato. No entra en un juego absurdo, inmaduro e infantil. No es la mejor manera de solucionar las cosas. La venganza y la envidia son flacas porque no muerden y no comen. Esto nos demuestra que la única manera de enfrentarse a estos episodios es a través del perdón. Como he dicho antes, los hechos hablan siempre por sí solos. Aunque, ciertamente, lo que dijo Ascanelli ese día estuvo fuera de lugar y ofendió.

**Tu intelecto no grita ni se irrita,
sino que comprende y perdona.**

Capítulo 19

AHORA O, QUIZÁ, YA NUNCA

El título de este capítulo resume el contenido de la anécdota que voy a contar, que no es sino la historia de una decepción que terminó de empujarme a donde hoy estoy.

En 2013, en mi segundo año en Pirelli, dos años después de haber dejado la Fórmula 1, BMW contactó conmigo para ficharme como su piloto para el DTM. Me interesó porque no podía seguir otro año inactivo y prefería el DTM a un equipo de prototipos de resistencia, que son campeonatos más singulares.

Me llamaron para hacer un test en Valencia para conocer al equipo y encontrarme con ellos. Fui el último y duró poco. Rodé tres horas. Fue muy bien. Fui un poquito más rápido que su mejor piloto oficial, que llevaba dos días allí haciendo pruebas. Me llamaron ese mismo día y me hicieron una oferta. Era muy buena. Yo la valoré e hice una contraoferta, no por hacerme el interesante ni por aparentar nada, simplemente porque creía que era lo justo y quise hacerme valer. BMW me aceptó la contraoferta, pero los tiempos de respuestas y réplicas se habían estirado demasiado. Primero ellos tardaron unos cuantos días en valorar mi propuesta, aceptarla y firmarla, después yo les tuve que enviar el contrato firmado. Cuando lo recibieron, me citaron en Múnich para comenzar con los entrenamientos. Habían transcurrido dos semanas.

Estando en el aeropuerto con el *check-in* hecho, Javier Maffioli (la persona que me ayudaba a hacer los contratos y que me acompañaba a todos los sitios como mi representante y buen amigo) me llamó.

—Jaime, siéntate. No te lo vas a creer.

—¿Qué ha ocurrido?

—Vuelve a casa.

—¿Qué?

—Me han llamado de Alemania. ¿Está firmado el contrato?

—Sí, claro. Desde antes de ayer, y ayer me enviaron los billetes.

—Se cae el DTM.

—¿Qué ha pasado?

—Timo Glock tiene la sponsorización del Deutsche Post que llevaba a Marussia y se la ha ofrecido a BMW. El Deutsche Post y Timo han hablado los dos con BMW y les han presionado con el dinero. Dicen que lo sienten, pero que no pueden hacer otra cosa.

Yo lo entiendo. Es lógico, Timo Glock jugó sus cartas. Yo también las habría jugado. Y tú. A él se la había jugado la escudería Marussia, con la que ya había hecho los test de Barcelona en pretemporada. Un piloto brasileño le prometió a Marussia que tenía 15 millones de euros, así que Marussia dejó colgado a Timo por el piloto brasileño. Al ocurrir esto, Timo (que contaba con 3 millones de euros del banco alemán Deutsche Post, un apoyo que podía cambiar cualquier situación) llamó a BMW para ofrecerse como piloto con el respaldo de ese dinero. Y el escenario había cambiado. BMW había fichado a Timo.

Aqué fue un golpe seco, duro. Me recuerdo aturdido, sin terminar de comprender muy bien cómo los contratos podían caerse aun estando firmados. Me lo tomé con toda la tranquilidad que pude (lo cierto es que a esas alturas ya empezaba a estar preparado para encajar casi cualquier golpe) y llamé a Jens Marquardt (responsable del DTM de BMW). Me dijo que no era nada que yo hubiera provocado. «No hay nada que tú puedas cambiar. Lo siento, Jaime. Sólo es que te has encontrado en medio de una situación desafortunada.» Oír aquello me cambió el chip. De alguna manera, fue la sentencia de muerte de mi carrera deportiva. Y lo supe.

Tenía la opción de denunciar para que me indemnizaran por incumplimiento de contrato, pero no quise entrar ahí. Lo estudié con mis abogados, ellos me animaban a conseguir lo que me correspondía, pero no tenía ganas de pleitear. No quería desgastar mis energías ahí.

Lo encajé y me concentré en trabajar en mí y en mis proyectos, consciente de que lo que había ocurrido era algo que no había dependido de mí. ¿Para qué torturarme? No creo en las casualidades, simplemente en el destino. Era lo que tenía que ocurrir.

De esta historia quiero extraer para ti que sólo te preocupes de lo que tú puedes cambiar, no de lo que pueden decidir las manos ajenas. Concéntrate y pon el máximo de tus fuerzas en eso que depende de ti, es decir, en tu excelencia, en tu carácter, pero no te distraigas con lo que ocurre a tu alrededor, ajeno a tu control. Como no sabemos qué va a ocurrir en el futuro, tenemos que ocuparnos del presente y, dentro de él, de lo que está en nuestras manos. Eso sí: no te hagas expectativas.

**Evita las expectativas,
generan frustraciones.**

Por supuesto, márcate objetivos y busca dónde te quieres ver en un futuro próximo, pero concéntrate y pon todo tu empeño en disfrutar y extraer al máximo el ahora. No te proyectes hacia el mañana, ni tú ni nadie sabe qué pasará en el futuro.

Y aprende otra lección: no dejes nada que te importe en suspenso. No retrases una firma dilatando plazos, no si tienes decidido que realmente quieres llevar a cabo ese contrato. Muchos, no sólo el mío, se han caído en esos días que nos hemos dado para irnos de vacaciones, para intentar encontrar una oferta mejor o, simplemente, para asignar un hueco más holgado en nuestra agenda. La oferta está ahora y, quizá, ya nunca. El tren sólo pasa una vez.

Capítulo 20

¡HASTA LA VICTORIA SIEMPRE!

Te decía que uno de mis lemas ha sido luchar implacablemente para conseguir mis objetivos, sin decaer, vaya bien o vaya mal.

Lo tuve claro desde que empecé en el motor, y lo he mantenido ya siempre conmigo. La anécdota que voy a contar te lo demostrará.

Era el viernes 15 de junio de 2007. Estaba en Spa-Francorchamps, disputando la tercera prueba del Campeonato de Italia. Estaba muy contento. Había terminado el día ganando la primera carrera del fin de semana, y el fin de semana al completo se auguraba bueno. El sábado, mi compañero Brendon Hartley y yo estuvimos a punto de rozarnos, creo que nos faltaron milímetros, pero afortunadamente sólo quedó en un susto. Cosas que pasan... Levanté la mano para darle la salida a Brendon, me fui largo en la primera curva y pasé por meta en cuarta posición al final de esa primera vuelta. Media hora más tarde, terminaba la carrera en primera posición. ¡Había ganado! Algunos aficionados me felicitaron por el triunfo y, sobre todo, por la deportividad, lo cual tengo que confesarte que me llenó más que ganar. ¿De qué sirve ganar si eres mala persona, si los triunfos son a costa de machacar? Con mi alegría subí al podio como líder de la competición.

Una hora más tarde, justo acababa de llegar al hotel y de entrar en mi habitación para darme una ducha y tumbarme veinte minutos, recibí una llamada de los comisarios deportivos. Me penalizaban con veinticinco puntos y perdía la victoria y el liderato. No entendía nada. ¡Brendon y yo no nos habíamos rozado! Para colmo del sinsentido, unas semanas antes, el piloto finlandés de Red Bull Mika Mäki me había roto la suspensión de una rueda delantera en el circuito de Vallelunga. El golpe que me dio me apartó de la carrera y ¿sabes qué? Mika no recibió ninguna penalización. Apelé para intentar arreglarlo, pero no sirvió de nada. Sentí indignación. Mi disgusto iba más allá de los

puntos. Era por la injusticia. Mika me había sacado de la pista; yo, en cambio, no había tocado a Brendon y le había cedido el paso. Me sentía humillado. En ese momento, asumí que no siempre la vida iba a ser justa. De alguna manera, no sé bien cómo, me mentalicé de que tendría más percances como éste y que no debían afectarme porque lo importante no eran los tropiezos ni las zancadillas, sino la llegada.

Necesité decírselo a mi padre. Su apoyo era clave. Quería que supiera que no decaía.

Cogí mi móvil y le escribí este mensaje:

«Yo lucho y lucharé, nunca tiraré la toalla, aunque no ganes la apelación no podrán con mi potencial. Nunca. Y recuerda: ¡Hasta la victoria siempre! Tu hijo».

De todas formas, a veces he tenido la sensación, y estoy convencido de que todos la hemos tenido alguna vez en la vida, de que las cosas cuestan mucho sudor que salgan. Todo cuesta, todo es realmente difícil y el camino está lleno de obstáculos, sales de una dificultad medio vivo y te metes en otra. Parece como si alguien te estuviese señalando y te lo estuviese haciendo más complicado de lo que tendría que ser. Parece que todo vaya en contra. Yo me siento así. Pero sólo tengo una solución y es seguir remando. Por eso he escrito este libro, y por eso te lo estoy contando, porque no nos queda otra que tirar para delante y cambiar de actitud.

**Persigue tus objetivos
y no ceses por los obstáculos.
No importa las veces que tropecemos,
sino que lleguemos.**

Capítulo 21

LA «L» DEL TALENTO

Supongo que te estarás preguntando qué es la «L» del talento. Te confieso que me provoca una sonrisa hablarte de ella. Para mí es familiar porque he crecido con ella. Es un nombre adoptado de mi padre. Él siempre habla de la «L». Dicho en palabras entendibles: **el equilibrio entre el talento vertical y el horizontal.**

El talento vertical es el que tenemos para realizar una actividad. Por ejemplo, el que tiene Messi. El talento lateral u horizontal es la capacidad de mantener el equilibrio ante situaciones externas desestabilizadoras, cuando el coche se estropea, uno te adelanta, te dan un golpe... Cuanto más grandes sean ambos, más brillo tendrá el talento.

Tan importante como tener un don o una capacidad intelectual especial para desarrollar algo es mantener los nervios controlados.

Yo recuerdo que, pese a caracterizarme por ser templado y tener una buena capacidad de análisis, en mi primera temporada en la Fórmula 1 me costaba no llegar a la desesperación. Quizá porque aun manteniendo la calma era consciente de que no podía hacer más de lo que hacía con mi coche. No te imaginas la impotencia que genera tener la estrategia en la cabeza, los reflejos preparados y un coche que no responde. Esa desesperación se repitió en la Fórmula E por razones muy similares. Fue una temporada realmente caótica. En cada carrera ocurría algo y siempre malo.

No obstante, la capacidad de mantener imperturbable el talento vertical es algo que, de tenerse, se ve poco alterado. De ahí precisamente el don. Esto ocurre cuando una persona se conoce y está conectada. Yo no lo estaba. Por eso empecé a trabajar en mí, en mi paz interior. Me apunté a yoga, a meditación; ejercicios que me evadían del estrés y me consolidaban como persona.

El día que sentí que necesitaba fortalecer mi seguridad, empecé a ser más sólido.

Esta fuerza fue clave cuando me retiré y vi el cambio de las personas respecto a mí. Fue un *shock*. Creo que hasta entonces no tomé conciencia de lo materialista y frívolo

que es este mundo en el que vivimos.

**Trabaja en tu yo interior.
No dejes que se nuble su brillo.**

Seguro que si piensas en la parrilla de salida de la Fórmula 1, vas a encontrar ejemplos de pilotos que tienen ese talento vertical impresionante, pero que no están conectados. Les afecta la presión lateral. Muchos se alteran comprobando que tienen un muy buen compañero de equipo, les entra la inseguridad y su talento se nubla.

Capítulo 22

¿Y AHORA QUÉ?

Retirarme fue como asomarme a un abismo. En el fondo creo que había un océano de dudas, insatisfacciones y frustraciones; pero sobre todo dos preguntas que me machacaba de manera incesante:

- ¿Quién soy?
- ¿Qué es lo que realmente quiero hacer?

Estaba sumido en una crisis personal. Esa crisis se agudizó durante el año siguiente, colaborando con la BBC y comentando los movimientos de Ricciardo. Aquél fue el año más duro de mi vida. Tenía un problema. No me conocía, necesitaba escucharme. Superar el duelo de la Fórmula 1 y volcar mis ilusiones en la música (si es que era eso lo que realmente quería). Para colmo, en lo personal sufrí un mazazo que me tumbó. A la semana de recibir la noticia de Toro Rosso, a mi entrenador físico, que era como mi hermano, un amigo de verdad que pasaba cada día conmigo, le dio un infarto y murió. En una semana mi vida dio un cambio radical. Pasé de que todo fuera increíble a que fuera fatal. ¿Sabes? Estos dos acontecimientos me hicieron más fuerte. Tomé conciencia de que ni lo bueno ni lo malo es para siempre; que la vida tiene rachas.

Esta reflexión tardé en alcanzarla un tiempo. Primero dediqué un tiempo a hurgarme.

Me pregunté qué estaba haciendo con mi vida. Me di cuenta de que necesitaba dejar el ego de lado; conocer qué me inyectaba ilusión, adrenalina; quién era dentro de mi cuerpo; qué anhelos y sentimientos había detrás de mi cara.

No fue fácil; como dijo Benedetti, siempre es duro mirarse al espejo y enfrentarse a uno mismo. El espejo es implacable y nada tierno.

No es el camino fácil, es el largo y crudo; pero cuando llegas al final, cuando pisas fuerte porque tienes la seguridad de que has llegado al lugar en el que querías estar,

sientes una plenitud absoluta.

Todos sabemos que es mucho más fácil vivir fingiendo que todo va bien, que esa angustia, inseguridad o ansiedad no existen.

Hurgando dentro de mí encontré que, como te decía antes, había sido piloto por inercia. Lo había disfrutado, pero no lo había elegido. ¡Tantas veces hacemos algo porque nos han puesto en el lugar para hacerlo! ¿Y qué hay de la pasión?

Desea lo que haces y haz sólo lo que deseas.

Vive tu vida plenamente, con amor por lo que haces, por quien eres y por lo que te rodea y quienes te rodean. Yo me senté en silencio (la meditación me ayudó mucho) y hurgué hasta darme cuenta de que no era lo que había hecho, ni la opinión de otros, ni mis creencias, ni mis éxitos, ni mis fracasos. Evité excusas, me pregunté: ¿quién quiero ser?, ¿qué quiero ser? Esa pregunta que tantas veces he repetido a lo largo del libro, que no es sino escuchar la propia voz interior y no el ruido del exterior.

¿Sabes lo que descubrí? Que estaba desconectado de mí mismo.

Había vivido de paso, montado en un vagón, pero sin llevar la máquina. Ahora quería ser el maquinista, controlar la velocidad, el dónde, el cómo, el cuándo y el con quién. Me tenía que reinventar.

Al escucharme, entendí que lo que me llegaba era tan profundo que me quedaba sin palabras. Crear música despertaba en mí la sensación de sentir. Sentir de verdad, erizándoseme los pelos, con la carne de gallina, con el estómago revolviéndose y un gusanillo recorriéndome el cuerpo de los pies a la cabeza y de la cabeza a los pies. Descubrí que el verbo «sentir» y el sustantivo «música» estaban inexorablemente unidos, que no podían existir el uno sin el otro ni el otro sin el uno. Sentir es música y música es sentir. Era un sentimiento que me nacía, pero que, si hurgaba dentro de mí, descubría que, en realidad, siempre había tenido.

A partir de ese momento, viví para y por la música.

Vibrando.

Sintiendo.

Mi pasión: la música.

Mi sueño: seguir disfrutando de mi trabajo y producir música que haga vibrar a los que la escuchen.

El maquinista: yo con mi sello Squire.

La velocidad: poco a poco, pero sin pausa.

Dónde: al mundo entero.

Cómo: sin saltarme pasos, desde cero.

Cuándo: ¡ya!

Con quién: con esas personas que me hagan bailar.

Hazte un favor, escíbete esta misma lista en un folio en blanco y rellénala escuchándote a ti mismo. Quizá necesites unos días para pensar. Puede que meses. No importa. Piénsalo y respóndete. Ahí tendrás la llave de tu felicidad. Si tus respuestas no coinciden con lo que estás haciendo, no lo dudes:

¡REINVÉNTATE!

Capítulo 23

A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA

Hay que tomar decisiones.

Decidir es complicado, con frecuencia lo rehuimos, buscamos opiniones ajenas que refuercen nuestra postura o nos encaminen hacia una de entre las que no somos capaces de elegir. Hacer esto es un error, siempre está bien escuchar, pero la decisión final debe ser nuestra, debemos ser nosotros quienes hagamos algo convencidos.

Te he contado antes que respiraba las últimas gotas de oxígeno que el motor tenía para mí cuando recibí la llamada de Damian Lazarus. Aquella fue una sorpresa maravillosa. Es cierto que yo planté semillas y las regué. Le había enviado algunas composiciones. Me pidió más música, le mandé un tema que había hecho con un cantante canadiense, *Midnight Gardens*. Le gustó y apostó por mí.

—Es muy bueno. Será un buen tema —aseguró Damian, sin atisbo de duda. No se equivocó. Meses más tarde, cuando salió, pegó fuerte. Se pinchó en muchas fiestas. Todavía hoy suena en algunas.

**¿Quieres que crezca un árbol en tu jardín?
Planta semillas y riégalas.**

Antes de eso, me invitó a su casa en Florencia para hablar con él en persona. Quería conocerme y explicarme su plan de trabajo. Aquello fue una bendición. Fui sin pensarlo. Lo mejor de los tres días que pasé allí fue oírle decirme que veía mucho potencial en mí porque tenía talento. Me propuso sacar un segundo disco, me invitó a sus fiestas, toqué en Berlín, Miami y Londres, y me introdujo en la escena.

El motor ya me resultaba indiferente. Es más, pensar en él me producía cierto hastío,

una especie de repulsa inevitable. El motor era algo agotado en mí; en cambio, la música había provocado en mí una revolución de entusiasmo.

Una tarde, en Berlín, estando en el gimnasio del hotel con Sam Bird haciendo nuestra rutina de ejercicios, me desahogué:

—Sam, quiero dejarlo.

—¿El qué?, ¿la Fórmula E? —me respondió sorprendido.

—Sí.

—¿Qué te pasa?

—No me apetece correr más. Ni siquiera me apetece correr mañana —era triste, pero era la realidad. No estaba motivado. Había sido un año muy difícil técnicamente y sentía que mi capítulo en el motor se había cerrado porque había otra cosa que ocupaba el primer lugar: la música.

—Quiero hacer música... —se lo dije con una sonrisa que gritaba mi felicidad.

No podía hacer dos cosas a la vez. Tenía que elegir y, claramente, quería elegir la que me ilusionaba, en la que tenía un futuro e iba a poder crecer.

Hablé con Virgin y con Alejandro Agag, les transmití que confiaba en el campeonato, pero que todavía le faltaba velocidad, emoción, sonido para que el fan tuviera una experiencia audiovisual que despertara todos sus sentidos. Alejandro estaba y está haciendo un gran trabajo, la Fórmula E es limpia, sostenible; los circuitos estaban en las principales ciudades del mundo y se potenciaba la competición a través de internet con usuarios, pero faltaban más cosas importantes.

La decisión estaba tomada.

En mi casa esta determinación no sentó muy bien. Llevaban toda la vida viviendo conmigo carrera a carrera, sabían que con el motor tendría buenos ingresos y, en cambio, la música les producía cierta incertidumbre. «¿La música qué, hijo? Te gusta, pero es muy complicado. Tú ya tienes un nombre como piloto, un buen sueldo en la Fórmula E, seguidores...», me dijo mi padre con ese buen criterio protector de todo padre, pero olvidando un componente muy importante: lo que a mí me apasionaba.

Me afectó. No contar con el entusiasmo de mi padre me entristeció, pero no por ello cambié de criterio. Mi pasión era la música. Estaba frente a mi vida. Era mi decisión. Si elegía lo que opinaban mis padres, contra mi voluntad, estaba seguro de que pasaría el resto de mis días lamentándome. Quería elegir, decidir, y equivocarme o acertar. Lo que quiera que fuera, que lo fuera con la certeza de que lo elegía yo. Sólo yo podía saber qué me despertaba los sentidos y me iba a hacer vibrar.

Éste ha sido sólo un ejemplo, pero lo cierto es que mi vida (y la tuya) está plagada de decisiones. ¿Música o motor? ¿Este neumático o el otro? ¿Me rebelo, no me rebelo? ¿Este tono o el otro? ¿Derecha o izquierda?

Difícil.

Hay veces que no sabes adónde girar, pero hay que hacerlo.

**La vida está llena de decisiones
ante las que estás indeciso.
¡Decide!**

Tienes que buscar equivocarte. Yo tomé decisiones a nivel técnico en la Fórmula 1 con las que me equivoqué, no funcionó; otras fueron buenas, fruto de mi experiencia en el circuito y del conocimiento que ésta conllevaba. Me recuerdo diciéndole a mi ingeniero: «Montamos estos frenos de la marca Carbon Industry para Monza porque es un circuito de frenadas, necesito más temperatura en el freno, pero me va a dar más gancho cuando frene y menos retraso cuando suelte el freno», «cámbiame la suspensión porque aquí no va a funcionar», y tantas otras decisiones. En la música me ocurre igual. ¿Saco o no saco una canción? Algunas las guardo y cinco años después las lanzo convencido. A veces tienen éxito, otras no tanto.

Si giras a la izquierda, ganas algo que la derecha no tendrá, y viceversa. Hay que elegir.

Decide por ti.

Capítulo 24

SIGUE TU PASIÓN

En el capítulo anterior hablábamos de lo importante que es elegir por uno mismo; pues bien, esa elección siempre debe estar basada en tu pasión. ¿Por qué? Pues porque cuando la pasión te hierve dentro, en el estómago, concentras toda tu energía en alcanzarla y en que, además, se realice perfecta, sin importar las horas ni los desvelos que le dediques. ¿Hay algo más potente que eso?

Decía Steve Jobs que «seguir tu pasión te lleva a la genialidad». ¡Lógico! Con todo lo que piensas y trabajas en algo que te apasiona, se te ocurren ideas e ideas de las ideas.

No te dejes atrapar por el dogma de esta sociedad nuestra en el que parece que hay que dar los pasos que otras personas consideran que hay que dar. Mucha gente opta por seguirlo, por vivir una vida convencional que les tiene aletargados, aburridos, pensando que esa rutina es menos peligrosa que lo que de verdad les atrae. Quizá lo sea, o no. Lo que sí va a ser es más monótona, tediosa y aburrida. ¿De verdad es lo que quieres?

Tienes que saber que a veces lo que parece más incierto es lo que más estable termina siendo, y al contrario, ese trabajo o esa relación que parecían tan seguros nos defraudan estrepitosamente y terminamos despedidos y solteros.

Seguir tu pasión significa sonreír cada mañana, levantarte con alegría, trabajar los fines de semana, sin horarios, sentirte pleno.

Lógicamente, esa pasión debe estar acompañada de una planificación y de mucha perseverancia. Acabo de escribir dos palabras clave:

- **Planificación.**
- **Perseverancia.**

Te contaba antes que a un año de arrancar la temporada 2005 mi padre y yo organizamos la temporada al completo. No valía esperar a que las cosas pasaran.

Las cosas suceden cuando te mueves para que sucedan.

Puse tesón y escuché para aprender. De hecho, si recuerdas, la única carrera en la que no escuché por el absurdo motivo de creerme ya invencible, la estropeé. Monza pasará a mi historia como una de las primeras grandes lecciones de mi vida. Siempre daré gracias por aquello, me vino bien para tomar tierra. Mi ego, que había empezado a volar ante tanto triunfo acompañado de halagos, sufrió un aterrizaje forzoso.

Con la música también tengo una planificación bastante férrea. Madrugo, todos los días me meto en el estudio y pruebo y pruebo hasta que me enamoro y sé que voy a enamorar, o al menos lo intento. Algo que me gusta de mi música es que provoco sentimientos, afectos. Que las personas sienten un algo por dentro que las empuja a exteriorizar su amor, su alegría... **Me encanta ver a la gente abrazándose, acariciándose... Me trae a la memoria aquel momento en el que di con la canción, sonreí y pensé en el día en que el público la escuchara.**

Steve Jobs no viene de Marte. Esta frase/eslogan simboliza el esfuerzo que hay detrás de un triunfo. Muchas veces, casi siempre, cuando conocemos en persona o vemos a alguien de éxito en la prensa, pensamos que ha tenido suerte. Eso no es verdad. No te equivoques. El éxito llega con el sacrificio. Steve Jobs era hijo adoptado de unos padres que apenas podían pagarle la universidad. Colocó un ordenador en el garaje de su casa y, en esa oficina, empezó uno de los negocios más revolucionarios de los siglos XX y XXI: Apple. Esto ocurrió en 1975, junto a Steve Wozniak. Pero no fue tan fácil como ir al garaje y triunfar. Detrás hubo años de trabajo, tesón, perfeccionismo, disgustos y muchos «noes». O sea, que no vino a la Tierra desde Marte dotado de superpoderes o con un aura especial. No. Steve Jobs fue un currante con una idea genial, mucho tesón y un perfeccionismo extremo que, paso a paso, con disgustos, alegrías, avances y sinsabores, terminó siendo un referente.

Si quieres ser como Steve Jobs, trabaja como Steve Jobs.

Comenzaron montando ordenadores a mano. Su primera máquina fue el Apple I, del que sólo fabricaron doscientas unidades. Con el dinero ganado, pudieron empezar a

pensar en una máquina más perfecta: el Apple II. La clave fue la ambición. Los dos tenían sed de crear lo que nadie había creado y trabajaron para conseguirlo. La historia es inspiradora, Jobs siguió sus pasiones y construyó un camino distinto, pese a sus tropiezos, como ser despedido de su propia empresa. Todos nos pondríamos en el lugar del Steve Jobs triunfador, muy pocos en el del pobre chaval sacrificado y obstinado.

Esto lo comprobé como piloto y lo vuelvo a comprobar en la música.

Como piloto, algunas personas tendían a sostener alegremente que todo había sido fácil gracias a mi padre. No es cierto. Mi padre me ayudó con soporte moral y un conocimiento mayor que el de muchos otros padres, gracias a la trayectoria que tenía vinculada al motor, pero no me pudo colocar en la Fórmula 1 porque no podía aportar el dinero que eso requería. Esas personas que juzgaban sin argumentos contrastados olvidaban pensar en las horas y horas que dediqué a entrenar, en las renunciadas personales que tuve que hacer. Sólo vieron la cima, les faltaban los puertos.

También les faltan los puertos de montaña en mi carrera musical. Los hay que se atreven a asegurar que ya lo tenía hecho por venir de donde venía. ¿En serio? Esa afirmación sólo puede provocarme una sonrisa. Es más fácil desaprobarte al que hace algo que ponerte a trabajar para conseguirlo tú. Lo entiendo. ¡El sofá es más cómodo! No sólo no me aproveché de mi nombre llamando a gente y pidiendo favores, sino que, como sabes, me cambié el nombre. Quería y quiero ser un productor musical de prestigio, eso no se consigue tirando de mi fama, sino de mi trabajo.

No puedes imaginar la satisfacción que da conseguir que la gente vibre con Squire sin saber quién está detrás. La paz y la inmensa felicidad que da ir a dormir pensando que lo que haces es tan maravilloso como para ser capaz de inyectar momentos de felicidad en la gente.

Y, cuidado, el cuerpo somatiza. Si no sigues tu pasión, si vas contra ti mismo, tu parte horizontal de la «L» se puede desmoronar. A mí me ocurrió.

Fue estando en la Fórmula E. Ya te he contado que me sentía frustrado, que estaba donde no quería estar. Mi cuerpo aguantó esa ansiedad hasta que un día no pudo más. En el mes de junio, caminando por el aeropuerto de Moscú, justo después de la carrera de Rusia, me sentí ligeramente mareado y sufrí un desvanecimiento. Mi familia, amigos, la escudería y yo mismo nos preocupamos. Podía ser agotamiento, estrés o algo mucho más serio. Durante el mes de julio me hicieron pruebas de todo tipo para descartar cualquier afección, y la FIA me suspendió temporalmente la licencia hasta que la comisión médica profundizara en la investigación y emitiera un dictamen. Anuncié entonces que no iba a poder participar en el campeonato de FIA Fórmula E de la temporada 2015/2016.

El dictamen médico llegó y era muy claro. Digamos que no albergaba ni una duda. Había sido un ataque de ansiedad provocado por estrés y/o angustia.

Ese informe médico fue un cheque en blanco para mí; el mayor regalo que pude

recibir. Estaba claro: tenía que retirarme del motor y perseguir mi verdadera pasión.

Hoy que la sigo y la persigo te puedo contar que componer música me hace más feliz que la política de la Fórmula 1. Desde hace tres años, mi vida consiste en **diez o doce horas diarias** en el estudio. Te garantizo que, gracias a todas esas horas, mi sonido ha madurado. Es un proceso lento de sentir, probar, reinventar... A veces doy con lo que busco en una mañana y a veces necesito días, pero no importa porque lo único clave es que dé con ese sonido tan especial como para que yo mismo me emocione.

En estos años he ido evolucionando y, por fin, tengo una identidad propia.

No sabes la alegría que me produce cuando me dicen que han reconocido que se trataba de una de mis canciones al oírla. Es una satisfacción enorme. Para un productor eso equivale a tener ADN propio. Antes está el hecho de crear, definirte y asumir una nueva identidad. Creer en ella es un acto de valentía.

Como te decía, en la música también he tenido que hacer sacrificios. Toda apuesta los conlleva. En estos años he tenido que renunciar a salir de marcha, a hacer viajes con mis amigos, a disfrutar de veladas con mi familia y también a caprichos que me habría podido permitir de no haber invertido el dinero en ordenadores, memorias, softwares, equipos de sonido, insonorizaciones, amplificadores, soportes y otros utensilios relacionados con la música... Un ejemplo de esa entrega y priorización ocurrió en el año 2008, estando en la Fórmula 3 Británica, cuando al firmar un contrato publicitario con Seat por tres años, vendí mi coche y me encontré con una buena suma de dinero en el banco. Era un Nissan 350Z. Me lo había comprado unos meses antes, al cumplir dieciocho años. Me encantaba, pero ya no iba a poder usarlo, así que venderlo era lo único que tenía lógica.

Podría haber destinado aquel dinero a muchos caprichos; sin embargo, opté por invertirlo en lo que más ilusión podía hacerme: construir mi propio estudio. Pensé en ello. En aquel momento yo tenía una habitación muy amplia con un simulador, la destinaba a entrenar algunos ratos en casa y a reunir a mis amigos para jugar a videojuegos, ver una película o charlar. Sinceramente, aquellos planes me gustaban, pero todavía me motivaba más imaginarme un estudio en el que pudiese practicar y componer cosas de más nivel. Hablé con mis padres para comentarles mi idea. Comprendieron mi ilusión y me dieron su conformidad para transformar aquella habitación mía de todo un poco en un estudio de música profesional. Eso sí, era un capricho mío y, por lo tanto, el coste debía asumirlo yo. Mi decisión estuvo tomada en tres segundos (y me sobraron dos). Construiría mi propio estudio para componer. Hablé con unos arquitectos que ya habían hecho varios y les pedí un proyecto. Necesitaba una buena estructura acústica, que no hubiera reverberaciones ni cancelaciones de sonido. El diseño lo tenía casi claro. Tanto había pensado en él que me lo había imaginado y casi podría asegurar que tenía recuerdos de él (sueños pero, a fin de cuentas, recuerdos).

La obra y los materiales costaron tanto como el importe que había obtenido del coche. Aún me veo pagando aquel dinero con una sonrisa en la cara.

Y así es como optimicé el dinero de mi primer coche.

Desde aquel momento pasé a moverme por Barcelona en moto, feliz con la idea de tener mi propio estudio. ¿A quién le importaba el dinero? ¿Qué podía haber hecho mejor que mi estudio? ¿Irme de viaje?, ¿comprarme otra moto con más cilindrada?, ¿caprichos?, ¿ahorrar? ¿Y? ¿Para qué?

La moraleja de esta historia debe ser clara: optimiza tus recursos. Usa tu dinero para cimentar aquello que de verdad te ilusione y para dar los pasos adecuados. No tengas prisa en gastarte el dinero en viajes, ropa, fiestas y otros antojos. Inviértelo en aquello que te ayude a hacer más sólido tu proyecto, en aquello que te haga crecer.

Ya llegará el momento de disfrutar.

Capítulo 25

LA MÚSICA FUE ANTES

Lo curioso es que yo no me di ni cuenta. Estaba tan metido en el motor que no era consciente de que cada minuto libre que tenía lo dedicaba a componer música. Abría mi ordenador y con algunos programas que me descargué, mezclaba instrumentos y hacía arreglos. En realidad, llevaba haciéndolo desde niño. Primero en Ibiza, donde mis padres me llevaban a veranear. Después Barcelona, y ya cualquier lugar siempre que tenía más de cinco minutos. Para mí aquello era una pasión, mi verdadera pasión. Una pasión que, según mis padres, llevo configurada en mi ADN. Me cuentan que a los tres años, en las vacaciones que organizaba mi padre en un barco americano con dos motores muy ruidosos, no había manera de hacerme dormir si no los ponían en marcha, aunque estuviéramos en puerto. Era oírlos y dormirme. Por el día veía la película *Fantasia* de Walt Disney. Debí de verla alrededor de ochocientas veces. Me quedaba embobado enfrente de la tele viendo una y otra vez esos dibujos animados coreografiados con temas de música clásica. Aún la veo y sigo creyendo que es una de las mejores obras de arte de entretenimiento audiovisual, algo que puede activar y hacer sobresalir la creatividad y la sensibilidad de un niño. A Ibiza le debo mucho; o más bien a los amigos de mis padres que veraneaban en la isla. Cuando crecí un poco más, Francisco Bufí, Xumeu y Pilar, grandes amigos de mis padres muy vinculados a la música, tenían equipos en casa. Yo veía aquellos tocadiscos y grabadores y me entretenía horas.

Como te decía, una pasión configurada en el ADN. Pero tardé en saberlo.

Durante mucho tiempo, mientras me preparaba y corría como piloto en los karts, pensé que era una afición como cualquier otra, fácil por otro lado. Yo casi no tenía tiempo para hacer viajes, salir, ni realizar actividades que durasen más de una hora ni que me requiriesen un horario determinado. La música era perfecta. No me requería compromisos, simplemente componía cuando podía y me apetecía. Cinco minutos ahora, diez después, uno más tarde y cuarenta al rato. A veces me desvelé componiendo,

incluso teniendo campeonatos a dos días vista.

Dos anécdotas ejemplifican muy bien mi enamoramiento musical.

Una ocurrió en el garaje de casa, estando con unos amigos que también corrían. Estaba serio e incómodo.

—Mira, Jaime, tienes que tomar una decisión. Vamos a un lado o a otro —me dijo mi padre algo disgustado.

Yo le miré más cabreado, un tanto indignado, y le solté mi frase:

—Ya lo sé.

—Exactamente. No se puede vivir con dos pasiones así. Quitarás tiempo a la una o a la otra, si es que no se lo quitas a las dos.

La otra anécdota se parece mucho. Era el año 2006, íbamos en el coche camino de Francia para una de mis carreras, mi padre me hablaba, pero yo no le escuchaba. Andaba concentrado en la pantalla de mi portátil, componiendo música. La conversación fue prácticamente idéntica a la anterior. Mi padre se puso nervioso. Vio una brecha.

—Hijo, ¿no te das cuenta del tiempo que le dedicas a la música? Te roba demasiada atención. Tú ahora necesitas estar concentrado en las carreras. Si estás en el motor, céntrate en el motor. Y si quieres música, entonces ve a por la música.

—Vale.

Fue un «vale» vacío.

No hace falta que te cuente que no le hice ni caso. Continué con el motor, mientras mantenía la música como una referencia vital.

De hecho, en ese entonces los canales digitales de distribución y venta musical no estaban tan desarrollados como ahora y las ventas de vinilos aún estaban en boga. Siempre intentaba hacer espacio durante los fines de semana de carreras en Inglaterra y Alemania para comprar música y después analizarla en el estudio.

Mi padre siempre me ha recordado estas dos historias. Entonces con desagrado, ahora con orgullo.

Hoy sé (ya desde hace tiempo) que la música fue antes.

Capítulo 26

ORGANIC LIFE, UNA CRISIS

Te decía que la música fue antes, pero que durante mucho tiempo no lo vi. Creo que miraba hacia otro lado. Sin embargo, siempre confesé que tenía dos pasiones en la vida: los coches y la música. Pero la música era algo residual, como una afición sin más a la que sabía que ni podía ni debía dedicarle más atención.

En 2009 lo dije más alto, aunque renegando en alguna medida. Estaba en la Fórmula 1 con Red Bull e iba a presentar mi primer disco de música electrónica. Había trascendido que había pinchado en algunas de las discotecas y fiestas más importantes del mundo. No lo hice como debía. Me salté las reglas. Después te lo explicaré mejor. El mundo del motor no entendía nada. ¿Qué hace Alguersuari pinchando? No pinchaba. Pinchar era una anécdota sin más para dar a conocer mi música. Lo que en realidad hacía era componer. El caso es que cuando los periodistas deportivos y la afición supieron que iba a sacar un disco, todavía entendieron menos. Yo les expliqué que era una válvula de escape. Fue ahí donde renegué un poco de mi trabajo. Lo dije convencido, pero sabiendo que en el fondo era mucho más que eso. Después maticé un poco más: «La música es para mí como una vía de escape. El límite lo pones tú. Soy yo el que decido mi vida. Me gusta y soy feliz con los coches y me gusta y soy feliz con la música. Disfruto pinchando y me divierto. Misma filosofía, dos trabajos».

Presenté *Organic Life* en Barcelona, el martes 14 de septiembre de 2011. Fue un lanzamiento mundial, en formato videoclip, con mi nombre artístico, Squire. El título era *Organic Life* y estaba editado por Blanco y Negro. Acudió prensa como si hubiera ganado un Gran Premio de automovilismo. Rodeado de periodistas, fotógrafos, cámaras y micrófonos. No pensaba que la música fuera un trabajo. En ese momento, erróneamente, mezclaba a Jaime Alguersuari y a Squire. Lo presenté como si pudiera compaginar esos dos personajes tan distintos. Pero no era así y, si te abro mi memoria, no me sentía honrado conmigo mismo. ¿Cómo puedes tener éxito en la música y al

mismo tiempo en la Fórmula 1? Hay algo que se me pierde. Los superhéroes no existen.

En prensa salió que ya había colaborado en grandes citas como el BSW 2009, el Festival Barcelona Music Conference 2010 y en salas y discotecas como Space y Amnesia, en Ibiza.

Detrás de *Organic Life* hubo mucho trabajo, horas de descanso que reconozco que le robé a la Fórmula 1 con los consiguientes disgustos familiares, pero también es cierto que lo hice porque vi que podía, que mi cuerpo no se resentía. En las concentraciones automovilísticas escuchaba música sin parar, siempre con mis cascos y mi iPod, metido en mi mundo. De alguna manera, escuchar nuevos ritmos me relajaba de la tensión del circuito y me subía la energía. Todas esas horas de escuchar pistas de mi iPod me servían para coger ideas a las que daba cuerpo en Barcelona.

Organic Life es un disco orgánico con matices que evocan el sonido de los años setenta y ochenta. Grabamos en una de las últimas fábricas de vinilo de Milán, Phonopress. Algo muy especial. El disco encajó a medias en el mundo entendido de la música. Era lógico. En el sector tecno y underground me veían como a un piloto de Fórmula 1 que se había encaprichado con pasar el rato sacando un disco. Podía ver las miradas, sentir los recelos. La prensa no me tomaba en serio, y el público y los productores tampoco. Si soy honesto, creo que sólo me querían para tener la experiencia de pasar una fiesta en la que pinchaba un piloto de Fórmula 1. Me di cuenta de que Squire estaba entrando en un mundo muy difícil. Yo no estaba cómodo. No me sentía bien aceptado y me resultaba duro. Esta sensación la tuve en la presentación en Barcelona. Allí se podía notar la tensión. La de la prensa haciéndome preguntas recelosas y la mía violentándome y destilando algo de soberbia en cada intervención. En el fondo estaba cabreado conmigo mismo. Sentía rabia porque me daba cuenta de que me había equivocado. Me advertía como un usurpador. Estaba usando mi fama como piloto y eso me quitaba valor como músico.

No quería eso.

Aquí es donde me di cuenta de que no iba a permitir que se mezclara a Jaime Alguersuari piloto con Squire. Tenía que hacer una diferencia clara, un divorcio absoluto entre ambas facetas, no porque me lo dijeran los demás, sino porque me lo decía yo mismo. La clave es siempre la misma. Tenemos que sentirnos bien con nosotros mismos, hacer lo que queremos, aquello que nos hace felices y que nos permite llegar a la cama cada noche orgullosos de lo que hacemos, con la conciencia tranquila. Si tienes voces que luchan internamente, algo está fallando. Es ahí, justo ahí, donde tienes que parar en seco y hacerte esas preguntas sobre las que tanto he incidido en el libro:

- **¿Quién eres?**
- **¿Qué te hace feliz?**

Métete esto en la cabeza:

**Importa lo que piensas tú,
no lo que piensan los demás.**

Tu reputación da igual. Lo que piensen los demás son ruidos a tu alrededor, para lo bueno y para lo malo. Ruidos que no dejan que se oiga lo importante: tu voz interior. Siempre vas a tener gente, cerca y lejos de ti, que te critique, a la que no le gusten tus hábitos, tu carácter, tu trabajo; otros que te adorarán, a los que inspirarás y para quienes serás un referente (y si no, mira a tu hijo pequeño o a tu sobrino, ese que quiere hacer todo contigo y como tú); habrá otros que te desearán; otros que te maldecirán. ¿A quién le vas hacer caso? Te respondo yo. A ninguno. Tú eres suficiente para saber lo que haces bien y lo que no. Tú sabes si duermes por las noches, si estás en la línea que te has marcado o si te has desviado. Ellos no.

En mi caso, yo no dormía tranquilo. Con la salida del disco, las miradas ajenas y las sensaciones propias me ronroneaban por dentro provocándome una especie de revoltijo en el estómago y alguna que otra hora de desvelo. Era una especie de sabotaje interior que me hacía a mí mismo, como si quisiera dinamitar lo bueno que pudiera depararme ese disco.

Y así fue. Me convertí en mi propio enemigo. El 25 de septiembre actué en el festival Avalon de Singapur junto con el grupo The Chemical Brothers. Subido allí, en el escenario, con la gente pidiéndome fotos por ser piloto de Fórmula 1, en lugar de sentir un honor enorme y disfrutar, se reforzó todavía más ese sinsabor mío.

Cada vez recibía más peticiones para actuar y cada vez me miraba más a mí mismo con cara de interrogante. No me parecía honesto compartir cartel con grandes de la música porque no lo merecía. No entonces. En cambio, sí que me lo merezco ahora, fruto de un trabajo y de una trayectoria. Entre aquel entonces y este ahora han transcurrido años, ha habido una formación, un bagaje, un sudor incesante. Lo determinante fue que reaccioné. Tuve claro que tenía que realizar ese divorcio absoluto del que te hablaba entre el Jaime Alguersuari piloto y Squire.

Lo hice.

Este sentimiento me metió en un proceso de cancelaciones que yo mismo realizaba. No quería continuar por esa línea. Ése no era mi modo, no el que a mí me daba satisfacción. Justo en ese momento es cuando empecé a separar de verdad las dos personalidades. Si alguien *bookeaba* a Squire, yo sería sólo Squire, no Jaime Alguersuari el piloto. Pero eso era muy difícil y yo era consciente de ello. La realidad era que el sello Squire por sí mismo, sin el nombre de Jaime Alguersuari en el cartel, no vendía entradas.

Era lógico. El universo de la música está lleno de artistas con bagaje y prestigio. ¿Por qué contratar a un crío que empieza si no se va a usar su fama para llenar la sala?

Tenía que aportar un gran valor como artista, destacar entre ese océano de compositores y DJ. Ser único. Alejarme de las tendencias, de los ritmos manidos porque se sabe que funcionan y que venden, y tener mi propio estilo, diferente del de los demás y perfectamente identificable.

¿Cómo distinguirte entre tantos? La única forma era trabajar todo lo necesario para ser requerido como Squire. Trabajar con gente entendida en el sector, poco a poco, desde abajo. Horas y horas. Conocerme, aprender, mejorar y crear música que conmueva y haga hablar.

Y empecé.

Capítulo 27

UN CAMBIO DE PERSONALIDAD: JAIME VS SQUIRE

Mi cambio de profesión conllevó un cambio de personalidad. Muté.

Soy la misma persona, pero no siento ni pienso igual, lo cual me ha llevado a poder afirmar que el trabajo que tengas, el éxito que alcances, el dinero que ganes y los aplausos que obtengas te harán de una manera o de otra.

No puedes ser el mismo si trabajas en una oficina con cinco jefes por encima que si eres el presidente de una compañía y todos claudican ante tus decisiones, acertadas o no; ni tampoco puedes tener el mismo ego si eres un jugador de tercera división que si eres el mejor pagado de todo el circuito internacional. Yo no puedo ser hoy igual que aquel niño de veinte años que competía en la Fórmula 1 y tenía a la prensa detrás de él. Aquella persona tenía un ego desmedido, no valoraba el dinero, se creía invencible y estaba erróneamente convencida de que iba a ganar el Campeonato del Mundo. Aquel niño se quedó atrás.

El Jaime de hoy es un adulto con los pies en la tierra, que sabe lo que cuestan las cosas, que sabe que los sueños sólo se cumplen a veces porque dependen de muchos otros factores además del trabajo y que dejó su ego aparcado para practicar la humildad. Este Jaime tiene una profesión en la que se bautizó como Squire para rendir homenaje a la mujer a la que le debo lo más grande que se puede deber: la vida. Como mi apellido materno es Escudero, lo traduje al inglés (Squire), lo registré y, desde aquel día, soy Squire.

Lo cierto es que el cambio de personalidad no fue tan sencillo. Conllevó una grave crisis personal. No me encontraba. Ni siquiera sabía qué quería ni quién era. Mi mundo

se había desmoronado y me encontraba con un castillo de naipes deshecho y las cartas desordenadas. Me tocó recogerlas, contarlas y ordenarlas. Ese trabajo fue duro. Me busqué a mí mismo. En Londres pasé un año difícil. Yo solo, absolutamente solo, encerrado, haciendo música. Me di cuenta de muchas cosas. Me aislé del mundo y también de Jaime Alguersuari. Fui muy radical. Abandoné las redes sociales y me distancié de lo que había sido. Tenía una frustración que me ahogaba y, como los exfumadores que no soportan una bocanada de humo, ni siquiera ver un cigarrillo de lejos, yo rechazaba todo lo que tuviera que ver con la Fórmula 1.

Ahora ese desengaño está superado. Hasta siento una cierta nostalgia y tengo un gran recuerdo de aquella época. Dos sentimientos que me han llevado a escribir este libro para recoger mis anécdotas, sensaciones y lecciones aprendidas en aquel entonces, y mostrarte que el fin de una etapa no es el fin de una vida, sino el inicio de otra etapa, una oportunidad para reinventarte y ser mejor de lo que fuiste.

Hoy que ya no hay frustración puedo ver que fui un afortunado, que viví un sueño. Llegué donde muchos desean. Lo pasé mal y lo pasé bien. Disfruté y sufrí. Me ilusioné y me decepcioné. Experiencias a fin de cuentas. Mi suerte fue poder estar allí, que Red Bull creyera en mí, que me diera la oportunidad, competir con algunos de aquellos a quienes yo había crecido admirando, como Schumacher, incluso llegar a ganarles en alguna carrera... Momentos que se quedan para siempre y nada ni nadie podrá borrar.

Como te decía, el año de Londres fue muy difícil. Al hacer las maletas e instalarme en Barcelona, me presté atención a mí mismo. Quise saber quién era. En ello me ayudó una de mis mejores amigas recomendándome un curso introspectivo que hacía su padre. En realidad, llevaba años oyéndole hablar de ese curso, pero lo había obviado porque siempre lo había identificado con gente que tenía problemas. Ese curso apretó el botón de stop en mi vida. A través de meditaciones y constelaciones (que hasta entonces ni siquiera sabía en qué consistían) salí nuevo, reforzado, tranquilo, en paz, con mi escala de valores en orden y mi perspectiva de la vida ajustada a la realidad.

Yo venía de un mundo materialista, interesado, y me pasé a uno artístico, creativo. De una competición contra los demás, a una competición contra mí mismo. Ese curso me ubicó.

Hoy, después de trabajar en mí, siento que soy esos dos «yo» de los que te he hablado: Jaime y Squire.

Estoy en paz.

Capítulo 28

CONTRAVINIENDO A GROUCHO MARX

Sé fiel a tus valores. Siempre.

Ésta es una máxima que todos deberíamos aplicarnos, porque hacerlo es el cimiento del verdadero éxito, el personal. En resumen, las personas sólo pueden experimentar un verdadero éxito y una plenitud duradera cuando aprenden esos principios y los integran en su carácter básico. Nuestro actuar diario debería regirse por la integridad, la lealtad, la humildad, la fidelidad, el valor, la justicia, la calma, la generosidad, el esfuerzo, la simplicidad y la modestia. Sin embargo, dominan el ego, el egoísmo, la mentira, la traición y la usura. ¿Por qué? Porque vivimos en un mundo acelerado en el que el éxito se mide por los ceros que integran tu cuenta, por los seguidores que tienes en las redes sociales, por los *likes* que te ponen y por los eventos a los que vas. ¿Qué es eso? Un mundo vacío de proyección. Esta necesidad de gustar a los demás para gustarnos a nosotros mismos no es si no la evidencia de que estamos secos por dentro, sin sustancia, como la rama de un árbol sin savia.

Desde pequeño me ha hecho reír esa célebre cita del genial escritor, actor y humorista estadounidense, Groucho Marx, afirmando algo tan miserable como: «**Éstos son mis principios. Si no le gustan, tengo otros**». Su contenido es terrible, sobre todo porque no es un mero chiste, sino una forma irónica del genial Groucho Marx de criticar la basura de sociedad que componemos, en la que las palabras se olvidan, incluso las firmadas. A este respecto, te diré que sólo hay una cosa más lamentable que no tener valores: tenerlos y no cumplirlos.

Pues bien, no te descubro nada demasiado fascinante si te digo que en el mundo del motor hay mucho Groucho Marx (quizá más que en otros porque hay muchos, muchos millones de euros en juego); así que no es nada chocante encontrar contratos pactados

que se caen horas antes de firmarlos, promesas que se pierden en el pasado y un sinfín de desengaños de mayor o menor dimensión. Yo te he contado unos cuantos míos, pero estoy seguro de que tú también los tienes. Nadie tiene la gran fortuna de terminar esta vida sin una sola decepción. Pues bien, cuando ocurra, cuando alguien rompa esa urna de lealtad que tú preservabas, es importante que asumas lo que ha ocurrido y que continúes con tu trabajo sin hurgar más en la decepción que has sufrido. Eso nunca te conducirá a ningún lugar en el que seas feliz. La única forma de sentirte pleno es trabajar por tus sueños, aprender de los desengaños, olvidarlos dejando a un lado a quienes no merecen la pena. Aceptarlos y mover ficha. Acción-reacción.

Pregúntate una cosa: ¿Cuántas veces has traicionado tus propios principios para ganar más dinero o para mantener una relación interesada?

La respuesta no te va a gustar.

No se trata de que te machaques a ti mismo, sino de que no repitas más ese comportamiento. Casi todos, en mayor o menor medida, lo hemos hecho en algún momento a lo largo de nuestra vida. ¡Plántate! Yo me planté. Estaba bailando cuando y como otros querían que lo hiciera por intentar conseguir mi sueño. Pero en ese empeño de llegar a ser campeón del mundo de la Fórmula 1 olvidé lo más importante: no traicionarme a mí mismo. ¿Merecía la pena? Te respondo rápido y tajante: No.

Capítulo 29

MÁS ALLÁ DE UN DJ

La industria de la música ha pasado por infinidad de cambios en los últimos quince años. Formatos, presentación, canales de distribución, promoción, difusión e, incluso, la forma de componer han atravesado un proceso que ha transformado la música. No es mejor ni peor, simplemente diferente, actualizada a las nuevas tecnologías. Hoy componemos con un software instalado en un ordenador. Con él, quienes nos dedicamos a hacer música, podemos hacer todo lo que imaginemos. Como nos hagamos un hueco es otro asunto... Más bien el asunto de cada uno. Y el de su moral también.

Recuerdo que me encontraba en ese estado nebuloso de vergüenza de mí mismo por sobrevolar puertos de montaña y aterrizar directamente en la cima. Los demás, los grandes de prestigio, habían pedaleado montaña arriba. Yo me había colocado suavemente en la cima. Había jugado saltándome las reglas y, de repente, cuando me veía pinchando al lado de un grande, una autoridad en el sector, me ruborizaba porque no me consideraba digno de estar a su lado por muy buena que fuera mi música.

Tenía dos opciones:

- Seguir usando la estela del recuerdo de mi nombre como piloto de Fórmula 1 y mis numerosos contactos para pinchar en algunas de las mejores fiestas internacionales.
- Empezar de cero, entender la música, utilizar mi bagaje musical creando un álder ego, hacerme un espacio a pico y pala, y ser más que un DJ.

Puede que al explicarte esto te estés preguntando qué quiero decir con eso de ser más que un DJ. Alguna vez he oído: «Todos hacen lo mismo. Total, se trata de pinchar música». Eso no es cierto. Pinchar está muy bien, es divertido, pero debe haber más, mucho más. Se trata de no jugar con la música de los demás, sino con la propia, y que

esas notas juntas consigan generar un ambiente único, con identidad propia, que haga vibrar a quienes la escuchan. Es entonces cuando podemos hablar de un DJ, compositor y productor musical pleno.

La industria de la EDM (o Electronic Dance Music), basado en la mezcla de varios estilos y fuentes sonoras para crear diferentes productos válidos para todos los públicos, se ha convertido en el género más popular de la música electrónica, llenando estadios en todo el mundo con sus mezclas de techno, house, trance, dubstep, drum&bass y otros. Pese a que lleva dos años de pérdidas con un decrecimiento del 4 por ciento, es uno de los negocios más rentables del mundo. Esta industria genera 7.000 millones de dólares anuales, que equivalen a unos doscientos cincuenta aviones Boeing 787. Hoy se venden más softwares para pinchar como DJ que guitarras, bajos o pianos. La tecnología y el despliegue de luces y sonido que usan los artistas en sus espectáculos genera 350 millones de dólares anuales a la industria de la EDM, y los DJ más reconocidos a nivel internacional también recaudan una cantidad millonaria. La revista *Forbes* colocó a Calvin Harris este año como el DJ mejor pagado del mundo, con 50 millones de dólares. Hay, además, un enorme crecimiento en países asiáticos como China, Corea del Sur y Taiwán, lo que hace que se piense que si sigue a este ritmo, la EDM podría alcanzar valores alrededor de los 9.000 millones de dólares en 2021. Con todos estos datos, ya has llegado tú solo a la conclusión de que la EDM representa para muchos una oportunidad, un negocio rentable al que querer sumarse. Es lógico pues que todo este dinero genere muchos advenedizos que quieran lucrarse sin más talento que el de un buen marketing, y que desprestigian el oficio. Y lo hacen. Usando las canciones más populares y un buen, o no tan buen, *drop* (el clímax que revienta cuando se deja «caer» el bajo).

Mi historia te la he adelantado un poco por encima con los datos más importantes, pero no te he hablado de una persona crucial en mi vida: Sebastian.

Martín Ferrer, propietario de la discoteca Amnesia de Ibiza, me puso en contacto con Sebastian, un experto en música que me contactó con Nervous Records, uno de los sellos discográficos independientes más antiguos de Estados Unidos, que ha construido su reputación a través de su siempre disposición a correr riesgos con nuevos sonidos y nuevos productores. (Para que te hagas una idea, Nervous fue el primer sello estadounidense en firmar y lanzar canciones de luminarias de la industria dance como Armand van Helden, Paul van Dyk o Nuyorican Soul. Su catálogo de éxitos abarca toda la gama de géneros underground, dance y hip-hop), así que me emocioné de la ilusión. El solo hecho de que Nervous fuera a darme la oportunidad y escuchara una de mis canciones era un auténtico sueño. Por ésta y por más razones, Sebastian era perfecto. Tenía todos los contactos posibles en la escena musical y con el prestigio necesario para que cuando llamara entregando un trabajo mío, lo escucharan con atención. Lo demás dependería de si al productor le convencía o no mi sonido. Esto me daba paz. Ellos no

sabían a quién escuchaban, sólo si les gustaba o no. Sebastian me aconsejó y me acompañó. En muy poco tiempo pasó a convertirse en mi hermano; incluso en más que mi hermano, en mi mano izquierda.

Con ellos saqué *Intergalactic EP*, un disco de tres temas que funcionó muy bien. Eso fue el 29 de enero de 2013.

Entre ese disco de 2013 y el de Damian Lazarus en 2015 saqué un número muy alto de discos. Me esforzaba para tener un nombre en la música y avanzaba, pero no me preocupaba mi futuro en ella porque vivía de las carreras de Fórmula 1, así que nunca me pregunté cómo me iría, qué haría, si llegaría a algún sitio destacado. Todavía no. Sin embargo, lo que sí quería era hacer las cosas bien, no ser un intruso.

A medida que la oportunidad de ser campeón de Fórmula 1, siquiera de seguir en la Fórmula 1, se iba desvaneciendo, la música iba ganando forma, entre otras cosas porque también tenía más tiempo para producir. Mis técnicas y mi música iban ganando peso. Iba estableciendo mi propio sonido. Cuando creí tener un buen producto entre manos, escribí a Damian Lazarus. Y, al contestarme, fue cuando me escuché a mí mismo y pensé que quizá podría estar bien en la música.

No tengas prisa, todo tiene su momento.

Esta lección la he aprendido con el paso del tiempo. Muchas veces nos preocupa la inmediatez, pero que los objetivos lleguen por contactos sin el poso debido tiene un efecto muy peligroso. Yo necesitaba aprender más, empaparme más y, sobre todo, encontrar mi sonido, ese ADN que me iba a identificar y que hoy tengo. Desde que decidí dedicarme a la música y volcarme en ella, me encerré en el estudio. Mis salidas se limitaron a reunirme con Sebastian, Damian Lazarus y cualquier otra persona vinculada a la música de una forma seria. Mi única prisa era la de aprender. Y mi gran obsesión: componer trabajos que dejaran huella.

Ser DJ es algo relativamente fácil y muy accesible; de hecho, hoy en día existen muchos DJ que pinchan canciones populares en pequeñas salas en las que amenizan la fiesta de mucha gente, pero ésa no es la cuestión. Hay que ganarse un sitio en la escena enamorando almas, publicando música que te describa a ti mismo y poder tocar tus piezas (las que ya conoce el público porque las has publicado y las que sólo tienes tú porque no las has sacado todavía). Esto te hace exclusivo. Cuando esto ocurre, no eres un DJ más, sino un artistazo. Yo tenía claro que quería esta segunda opción; quería componer, crear, sorprender y enamorarme a mí mismo. Si no, no iba a valer la pena.

Ahora que han pasado tres años desde que tomé la decisión de dedicarme a la música a tiempo completo, haciendo de ella mi profesión y creando mi propio sello, esa opinión

se ha reforzado. Trabajo todavía más que antes, invierto cientos de horas en mi estudio produciendo e inventando frecuencias que se convierten en sonidos que, mezclados entre ellos, se hacen llamar música, intento seguir trabajando sin tregua hasta notar la piel de gallina y entender que una melodía, una voz o un instrumento en concreto me hacen sentir mariposas en el estómago. Es entonces cuando sé que lo que estoy haciendo puede tener potencial. Elijo mis sesiones. Toco donde me reclaman y donde mi agencia y yo consideramos que el público, el sonido y el evento van en una misma línea, o se acercan al estilo de mi música y a mi situación.

Aún soy un artista muy humilde con mucho que demostrar y que aprender, y tengo sed de hacerlo. Las dos cosas. Aprender, aprender mucho, todo lo necesario; y demostrar, o más bien mostrar, mi música, esos sentimientos que flotan en el aire y que se contagian para crear una velada única. Pero te aseguro que mi objetivo en la música no es tocar en los mejores eventos del mundo, que ya lo estoy haciendo y me llena de orgullo, sino poder empezar a componer música para películas y anuncios.

Pinchar en sitios como Soho Beach en Dubái hace apenas unos meses (en enero de este año); en Do Not Sit On The Furniture en Art Basel Miami o en el festival Electric Paradise en el Caribe, como hice en el mes de diciembre del año pasado; o en el Closing de Amnesia Ibiza, en Woomoon o en Heart Ibiza en las fiestas de Behrouz, es algo que disfruto con intensidad, absorbiendo cada segundo, cada instante y cada sensación. Esos festivales, fiestas y sesiones me permiten vivir las reacciones del público y divertirme con ellos. Aún recuerdo las primeras grandes sesiones. Algunas como Get Lost Miami y London con Damian Lazarus en 2015 ante dos mil personas fueron increíbles. El público vibraba con las manos en alto, y yo con ellos. Eso estuvo muy bien. Pero... Quiero más. Y voy a por más.

Mis últimos trabajos (*Braking Points EP* y *Honey On My Lips EP*, entre otros) van en esa línea, en la de ir más allá; en la de no conformarme y superarme. Aunque creas que a veces el público puede no apreciar ese esfuerzo añadido, te asevero con rotundidad, sin una sola duda, que sí lo percibe y que lo valora. En estos dos lanzamientos que te acabo de mencionar varias personas del público se me acercaron para transmitirme su entusiasmo con algunos de los giros y matices nuevos que había añadido. No te puedo expresar lo que eso me llenó. Y ése, justamente ése, es uno de los principales motores que me impulsan a seguir bregando para llegar a esa persona con esos objetivos que proyecto en mi mente. Ahora la pregunta es: **¿Cómo te ves tú?**

**Pregúntatelo.
Visualízate.
Traza un plan para llegar a ello y...
¡Ponte en acción hoy!
Mañana es tarde.**

Capítulo 30

BUSCA TU CIUDAD

Tu ciudad? Sí, tu ciudad.

Tu mismo talento puede dar diferentes resultados según la localización en la que te encuentres. Unas te inspirarán, otras no. Unas te transmitirán alegría, otras tristeza. Unas te incitarán a salir, otras a quedarte en casa.

No basta con que sepas qué quieres hacer, también debes saber cuál es la mejor rutina para conseguirlo, esto es, tu método. Y, para ello, el lugar en el que te encuentres y la gente de la que estés rodeado son claves.

Como piloto, estaba claro. Tenía que entrenar en simuladores y circuitos, fomentar los reflejos, trabajar el equilibrio para conseguir esa base de la «L» de la que hablábamos antes.

Como creador de música, no estaba tan claro cuál era mi lugar físico. Debía tocar humildemente la puerta de los mejores sellos discográficos, pero antes hay un paso básico: componer.

Cuando dejé el motor, lo primero que hice fue pasar unos meses en Los Ángeles. La luz de esa ciudad me impregnó de alegría y, de alguna manera, yo la transmití en mi música. California tiene un papel fundamental en la vida de mi música. Fueron sólo unos meses, pero me sirvieron para visitar clubs y conocer ritmos que me servirían de forma innegable para perfilar mi enfoque musical. Lo necesitaba. Luego me instalé en Londres, la ciudad más ecléctica que conozco —polo opuesto a Los Ángeles y la costa californiana—. Si algo tiene Londres es que en ella se encuentran casi todos los grandes artistas y, si no viven allí, recalán con relativa frecuencia. Quería sumergirme en la vida artística de la ciudad. Fue una época de absorber sonidos e ideas para componer en casa. Rehíce mis hábitos. Después de una cierta anarquía inicial, me impuse una disciplina férrea que me convirtió en muy productivo. Fue una gran etapa, pero en un punto me di cuenta de que mis canciones eran como el clima de la ciudad. Algo tristes, oscuras...

Nubes y lluvias con toques indie. Necesitaba luz. Quería darle otro tono a mi música, otra alma, y eso no podía hacerlo estando encerrado en una habitación oscura a través de cuya ventana sólo veía nubes llorando.

Lo medité y, después de recapacitarlo varias veces, decidí empaquetar toda mi ropa y mis bultos y mudarme a Barcelona. Lo hice en septiembre de 2016. Fue llegar a Barcelona y sentir otro estado de ánimo. La energía de la ciudad era distinta. La temperatura era más agradable, tenía más luz, el mar al lado, tranquilidad, sosiego y ganas de crear. Barcelona me inspiraba. Me inspira. Mirar esta ciudad que va del mar a la montaña o de la montaña al mar me daba calma. Aún me la da. Todo está relativamente cerca. Todo es más accesible —un gran contraste con la multiculturalidad y el ajetreo de Londres, donde una amalgama de gente variopinta de todas las razas y estilos transita de forma incesante por las calles, se cruzan con autobuses, taxis, utilitarios, bicis... Pitidos, frenazos, voces. Ruido, siempre ruido—. Barcelona, en cambio, imbuía mi mente en un proceso creativo rebosante de fulgor. Mi ánimo se había renovado. Estaba más alegre. De manera inconsciente, elegía otras notas, otros acordes, otros instrumentos de fondo... Mi música era otra.

Recuerdo mis primeras sensaciones de vuelta en Barcelona. Es mi ciudad, nací allí, crecí allí, pero, sin embargo, nunca la había saboreado tanto. Levantarme y ver su luz era una inyección de positividad. Me metió en una rutina de trabajo estricta, llena de motivación. En este tiempo, desde septiembre de 2016, he intentado instalarme en otros lugares cuna de la música tecno para recibir nuevas inspiraciones, como Ibiza, pero el día a día de la isla me desviaba de mi rutina. Demasiadas fiestas con sus consiguientes trasnochadas y días aletargados. No necesito quemar la noche, sino trabajar de día, encerrarme en mi estudio y componer, componer y componer.

Definitivamente, Barcelona es mi ciudad.

¿Y la tuya? ¿Lo sabes ya?

Capítulo 31

FUERA LAS CRÍTICAS

Grábate esto:

**Si son para sacarte defectos,
sólo valen:
tus críticas, tus rumores,
tus palabras y tus juicios.**

Tantas veces oímos voces ajenas, de gente que ni nos importa, criticarnos, opinar sobre nosotros con más o menos ensañamiento y absoluto desconocimiento. Las redes sociales son el nido perfecto. Pero ¿qué saben esas personas de ti, de tus circunstancias, de tus valores, temores, generosidad...? Casi con total seguridad, nada. Apenas rumores casi siempre inventados o exagerados. Entonces, ¿por qué les vas a hacer caso? Piensa que quienes te importan te conocen, y quienes no, ¡da igual!

Tanto en las carreras como en la música siempre he sido criticado y sé que lo seguiré siendo siempre. Tú también. Siempre habrá alguien que te critique. ¿Y? Bastante tienen esas personas con pasar el tiempo opinando de ti en lugar de haciendo cosas que mejoren su vida.

En mi caso, los chismes eran de todo tipo, especialmente basados en que mi padre era del mundo del motor. Que si todo era por mi padre, que si me había enchufado, que si era rico y estaba ahí porque pagaba, que si..., que si...

A mi padre le debo mucho porque me dio algo incuantificable: su amor y su apoyo incondicional, como mi madre. Pero te aseguro que, si bien *había* creado una revista muy bien considerada en España, en la Fórmula 1 no era nadie. No le conocían. De hecho, ya te he contado la anécdota en la que contactó con Helmut Marko a puerta fría.

Tampoco pagó para que estuviera en el programa de jóvenes pilotos de Red Bull, ni para ganar el British, ni, por supuesto, en la Fórmula 1. No habríamos podido. Mi padre había montado un negocio que iba bien con su esfuerzo; de ahí a sufragar los millones de euros que requiere la Fórmula 1 era sencillamente inviable.

Lo que no te mata, te hace más fuerte.

Tenía razón.

Después llegaron las críticas de algunos de mis compañeros por componer música e ir a tocar a algunas fiestas conocidas, pero eso nunca me importó. ¿Acaso me metía yo con lo que hacían o no hacían ellos? Ahí empecé a aplicarme un planteamiento que me ha acompañado ya el resto de mi vida:

**Nadie que me merezca la pena
me criticará.
Los demás dan igual.**

Con la música me ocurre algo parecido a lo que me ocurría en los circuitos, pero en lugar de beneficiarme de mi padre, se supone que me beneficio de mí mismo. Nada más antagónico y sin sentido. No utilizo mi nombre, que es el conocido por la Fórmula 1, ahora soy Squire. Jaime Alguersuari es un chico de Barcelona, hijo de Jaime Alguersuari y Carmen Escudero. Pues bien, todavía hay gente que me tilda de oportunista. Me pregunto si esos que opinan así saben lo que es ser oportunista; si ellos hubieran hecho lo mismo que yo y hubieran creado un nuevo nombre eliminando la ventaja que podría haber tenido conservar el anterior de salida. Pero ¿sabes qué? Eso da igual. No lo hice por lo que pensarán los demás, sino, como ya te he explicado, por lo que pensaba y sentía yo. Actuar así me permite dormir feliz, avanzar entusiasmado, caminar orgulloso, ¿puede haber algún motivo mejor?

Hay que aceptarlo. Es la vida. La gente necesita opinar sobre los demás, quitarles méritos para sentirse mejor. En fin, hundir el prestigio ajeno. Pero esa gente y esas opiniones no nos interesan. ¿Para qué?

Todos deberíamos tener presente el triple filtro de Sócrates, someter cada opinión que llegue a nosotros a ese filtro:

- Verdad.
- Bondad.
- Utilidad.

La historia con la que el padre del *coaching* nos ilustró de manera ejemplar ha llegado hasta nuestros días. Te la cuento aquí porque merece la pena.

Un día se acercó a Sócrates un conocido suyo y le dijo:

—¿Sabes lo que escuché acerca de un amigo tuyo?

Sócrates le miró y replicó:

—Un momento, antes de decirme aquello que vienes a contarme, quisiera aplicarle un **triple filtro** a esa información.

—¿Un triple filtro? —preguntó extrañado su conocido.

—Exacto. Antes de que hables sobre mi amigo será buena idea dedicar unos minutos a filtrar lo que me vas a decir.

—El primero de los tres filtros es el filtro de la verdad. Dime: **¿Estás absolutamente seguro de que aquello que me vas a decir de mi amigo es verdad?**

—No —dijo el hombre—. En realidad sólo lo escuché...

—Bien, entonces no sabes, realmente, si lo que me vienes a decir es cierto o no.

—El segundo filtro es el filtro de la bondad. Dime: **¿Es algo bueno eso que vienes a decirme de mi amigo?**

—No, por el contrario...

—Entonces —añadió Sócrates—, tú vienes a decirme algo malo sobre él, pero no estás seguro de que sea cierto. Veamos si lo que vienes a decirme pasa el tercer y último filtro. Este último filtro es el filtro de la utilidad. Dime: **¿Es útil para mí eso que vienes a contarme de mi amigo?**

—No, realmente no.

—Bien —concluyó Sócrates—. Si lo que vienes a decirme no sabes si es cierto, no es bueno y no me es útil, ¿para qué decírmelo?

Esta enseñanza deberíamos incorporarla a nuestro comportamiento diario cuando vayamos a contar historias o emitir juicios sobre los demás. Desecha todo aquello que no pase ninguno de los tres filtros.

Por otro lado, en cuanto a esas críticas tan alegres e infundadas que hacen algunos, asume algo tan curioso como cierto:

Que hablen de ti es positivo.

A mí me costó interiorizarlo, pero lo conseguí. Tú también puedes.

Mientras se hable de ti quiere decir que eres motivo de crítica, que haces algo que, para bien o para mal, suscita interés. Vamos a aceptar además una premisa básica: que es imposible gustarle a todo el mundo. Esa persona tan afortunada todavía no ha nacido. Si eres generoso, algún interés tendrás; si triunfas, te falla el carácter; si fracasas, se veía venir; si sonríes, eres un falso; si estás serio, amargas... Y así mil ejemplos. Hagas lo que hagas, siempre serás motivo de crítica entre la gente que no te conoce. A unos les

gustarás y a otros no. Por esa razón no puedo pensar en gustar. Por esa razón no puedo emplear todas mis fuerzas en hacer música que guste. Simplemente me ha de gustar a mí porque sé que si me gusta a mí habrá gente, no se cuánta, pero alguien, a quien le guste y gente a la que no.

No puedes basar tus decisiones en gustar a los demás.

Conclusión: ¡Sé auténtico, sé tú mismo! Lloro si te sientes triste, salta de euforia si te sientes alegre. Expresa o no, habla o no. Lo que tú quieras. El día que alcances un logro en tu vida y además éste sea público todo el mundo querrá ser tu amigo. De repente, recibirás avalanchas de mensajes y sonrisas del universo por estar cerca de ti. Como si fueras un donut recién sacado del horno, listo para ser devorado. Hasta que ese éxito o triunfo (y más si éste es popular) no llegue, la gente, incluso la familia, te juzgará de alguna manera u otra. Te dirán lo que creen que tienes que hacer, cómo tienes que actuar, qué caminar, qué respirar. Te podrían sacar mil adjetivos para describir qué clase de persona tienes que ser...

Conclusión: al igual que el éxito y el triunfo siempre son personales, también son intransferibles. Sigue tu dogma, tu política de trabajo y sé tú mismo.

Vive la vida intensamente, sin miedo a lo que pensarán los demás, porque al final el único que vive dentro de ti y que sabe con qué te sientes a gusto y con qué no, eres tú. Sólo tú vas a llevar el peso de lo que hagas, así que hazlo convencido, que cada noche te sientas orgulloso de los pasos que has dado, hayan dado los resultados esperados o no.

En definitiva, ¡haz lo que tú sientas! Aquello que te levante la cabeza y te haga caminar con ella erguida de orgullo.

Tu vida es tuya, tú eres el propietario, nadie más.

Yo era piloto de carreras, dediqué diecisiete años de mi vida a los coches. El motor se había convertido en mi eje, pero cuando ese eje me generó más disgustos, desvelos y sinsabores que alegrías, decidí que era el momento de irme. No me apetecía correr más en coche por mucho que mi familia y mis amigos prefirieran que continuara. Era mi vida, no la suya. Esto es algo que tú deberías grabarte a fuego.

**La vida es tuya y sólo tú eres
el capitán de tus decisiones.
Tómalas y siéntete libre.**

Si vives según los demás, nunca vivirás tu propia vida. Nada da mayor sensación de libertad que actuar según tu instinto, tus pasiones y, en definitiva, tus decisiones. Acertadas o equivocadas, serán tuyas, las que a ti te atrapan y las que a ti te remueven, así que baila según su ritmo. Ningún compromiso agobia si es decidido con pasión.

Te lo dice un alma libre.

Y plena.

Capítulo 32

MIS COSAS FAVORITAS EN LA VIDA NO CUESTAN DINERO

He querido terminar este libro con el buen sabor de esas cosas favoritas mías que me hacen reír y sonreír, en definitiva, esas que me llenan el alma. Todas ellas tienen en común, como adelanta el título del capítulo, que no valen dinero.

No sé si lo has observado, en la vida siempre coincide que lo realmente importante, eso esencial que nos hace sentirnos plenos como personas, se basa en el amor de la familia, el de la pareja, el de los amigos, la sinceridad, el afecto y la lealtad. Realmente, estos valores no valen dinero. No hay dinero que los pueda comprar. Podrá haber dinero que compre la compañía de una persona, pero no el amor de ese acompañante.

Yo te acabo de dar mi lista de cosas favoritas. El amor de mis padres y de mi hermana, tenerlos sanos cerca de mí, queriéndonos, respetándonos, admirándonos; el amor de mi novia, con quien disfruto cada instante; el afecto de mis amigos, su lealtad, cariño y honestidad, esos ratos divertidos con ellos quizá haciendo nada, pero sí saboreando.

Desde el amor, el mundo está lleno de luz y de colores. Quiero tener la actitud de enamorarme del mundo, de levantarme cada mañana dando las gracias y sintiéndome la persona más privilegiada sólo por el hecho de ser, estar y existir en este planeta. Valorar lo que tengo, sentirme lleno y completo. Añado a esa lista afectiva disfrutar con la música, tener inspiraciones geniales, hacer algo diferente, disruptivo, conmovedor, consolidarme como productor y ganarme el respeto de mi público. Su apoyo me empuja. ¿Has visto? Nada, absolutamente nada, de esta lista cuesta dinero.

¿Sabes por qué?

La plenitud no se puede comprar.

Lo importante nunca se puede comprar.

Todos buscamos sentirnos completos y, para ello, necesitamos sumar, esto es, hacer cosas que nos llenen el alma, rodearnos de gente que nos meta mariposas en el estómago y las ponga a revolotear.

Yo me rijo por energías, por sensaciones. Cuando me encuentro con alguien que me absorbe energía y me contagia negatividad, lo aparto de mi vida sin dilaciones. Ya te he confesado antes que no quiero críticas si no son constructivas. No quiero quejas ni lamentos por el simple hecho de protestar. La vida, nuestra vida, es actitud. Lo que tú hagas dependerá de ti, de lo dispuesto que estés a conseguir tu meta, de lo optimista que seas, de lo permeable o impermeable que seas a las opiniones de los demás, de tu capacidad de levantarte y reinventarte; en definitiva, de ti. Quiero construir, no destruir. ¿Para qué tener a personas negativas cerca? No sólo no enriquecen el espíritu, sino que lo aniquilan. Quiero gente que sonrío, gente que busca soluciones, gente que te abraza, que te estruja, que te calma. Nuestro entorno debe desearnos el bien, celebrar nuestros triunfos y ayudarnos en nuestras caídas. Es lo que yo le doy a mi gente. Dalo tú y ¡elígelo para ti! Rodéate de gente que te quiera, que te abrace, que te anime y que ría a carcajadas. Gente auténtica, sincera.

Podría decir, y seguramente tú también, que tengo mucho más de lo que necesito. Además de todo lo que te he dicho antes, vivo bien (no me sobra el dinero, pero tampoco me falta) y mi gente y yo tenemos salud. Sólo me nubla haber perdido a algunas personas esenciales en mi vida que contribuyeron a que forjase mis valores, mi tesón y mi disciplina en mi vida personal y en la profesional. Ellos son mis abuelos y mi amigo y entrenador Raniero Giannotti.

Curiosamente, en esa lista de tesoros valiosos no hay nada de lo que me habían inculcado en la Fórmula 1. No es muy diferente a lo que ocurre cada día en nuestro entorno, ¿no crees?

Materialismo, mentira, competitividad, traiciones... Y, sobre todo, no decidir por mí. Pasé años viviendo con el guion que me marcaban, sin valorar todas esas pequeñas grandes cosas que son las que me llenan. Ahora no necesito hacer ni decir nada que decidan los demás, sino lo que yo deseo.

Hoy tengo claro que lo único que de verdad vale es todo eso que ya casi nadie valora. Quiero rodearme de gente feliz, plena, interesante, generosa y alegre que me transmita energía positiva.

Éstas son mis cosas favoritas.

¿Y las tuyas?

LÁMINAS



1992: Mi padre me subió en un kart por primera vez en mi vida. © Editorial Alesport



2005, Estoril: Mi primer contrato con Red Bull firmado en el acto con Helmut Marko. © Jaime Alguersuari



2005, Imola: Mi primera victoria en monoplasas. © fotospeedy-Nicky Schiarra



2005: Suzuka Asia Pacific Championship.



2005, Cartaya: Campeonato de España de karting, la mejor escuela del automovilismo. © gregory heirmann



2008, Bucarest: Carrera decisiva para poder ganar la Fórmula 3 británica en el circuito urbano de Bucarest. © Fia Fórmula 3 British Championship



2010: Esta foto me hace pensar en cómo teníamos que conducir para llevar un coche a los puntos sin poder estarlo. © Fia Fórmula 1 Championship



2012: Mi primer año fuera de la Fórmula 1 desarrollando neumáticos para Pirelli. © Pirelli



2014-2015: Fórmula E, mi último asalto, el inicio para buscar y encontrar mi verdadera identidad.



2015: Mi primer día retirado y un estudio nuevo a estrenar. Ésta fue mi habitación en Londres, donde pasé horas y horas diseñando música.



Escuchar, aprender, probar y vuelve a empezar. © Jaime Alguersuari

Reinventate

Jaime Victor Alguersuari

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.

Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

© del diseño de la portada, microbiogentleman

© de la fotografía de portada: (arriba) cortesía de Fia Formula 1 Championship

© Jaime Victor Alguersuari Escudero, 2019

© Editorial Planeta, S.A., 2019

© de esta edición: Centro de Libros PAPF, SLU.

Alienta es un sello editorial de Centro de Libros PAPF, SLU.

Av. Diagonal, 662-664

08034 Barcelona

www.planetadelibros.com

Primera edición en libro electrónico (epub): marzo de 2019

ISBN: 978-84-17568-39-9 (epub)

Conversión a libro electrónico: El Taller del Llibre, S. L.

www.eltallerdelllibre.com

¡Encuentra aquí tu próxima lectura!

BIENESTAR



¡Síguenos en redes sociales!



Índice

SINOPSIS	5
PORTADILLA	6
CITAS	7
PRÓLOGO	8
INTRODUCCIÓN	10
Capítulo 1	13
Capítulo 2. NOS HAN HECHO MUCHO DAÑO, PERO NO NOS HAN MATADO	18
Capítulo 3. LECCIONES DEL GOLPE	24
Capítulo 4. COREA, VETTEL Y HELMUT	31
Capítulo 5. LA PRESIÓN	34
Capítulo 6. EL SHOW DE TRUMAN	36
Capítulo 7. LAS PALABRAS SE LAS LLEVA EL VIENTO	38
Capítulo 8. SUZUKA	41
Capítulo 9. ¿CÓMO SE PUEDE BAJAR TAN PRONTO DEL OLIMPO?	43
Capítulo 10. EL ANUNCIO	46
Capítulo 11. 2005. SECRETOS CONFESABLES DE UN AÑO INOLVIDABLE: POR FIN ME HICE PILOTO	49
Capítulo 12. OCHO VUELTAS Y UN CONTRATO	53
Capítulo 13. 2008. LA ANTESALA DE LA FÓRMULA 1	56
Capítulo 14. CONFÍA EN TI	59
Capítulo 15. EL ÉXITO SIEMPRE ES PERSONAL	61
Capítulo 16. COGE LAS RIENDAS DE TU VIDA	63
Capítulo 17. MUEVE A LA PERSONA QUE CAMBIARÁ TU VIDA	66
Capítulo 18. NUNCA DEJES QUE TE SUBESTIMEN	69
Capítulo 19. AHORA O, QUIZÁ, YA NUNCA	71
Capítulo 20. ¡HASTA LA VICTORIA SIEMPRE!	74

Capítulo 21. LA «L» DEL TALENTO	76
Capítulo 22. ¿Y AHORA QUÉ?	78
Capítulo 23. A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA	81
Capítulo 24. SIGUE TU PASIÓN	84
Capítulo 25. LA MÚSICA FUE ANTES	89
Capítulo 26. ORGANIC LIFE, UNA CRISIS	91
Capítulo 27. UN CAMBIO DE PERSONALIDAD: JAIME VS SQUIRE	95
Capítulo 28. CONTRAVINIENDO A GROUCHO MARX	97
Capítulo 29. MÁS ALLÁ DE UN DJ	99
Capítulo 30. BUSCA TU CIUDAD	104
Capítulo 31. FUERA LAS CRÍTICAS	106
Capítulo 32. MIS COSAS FAVORITAS EN LA VIDA NO CUESTAN DINERO	111
LÁMINAS	113
CRÉDITOS	121
¡Encuentra aquí tu próxima lectura!	122