

# ESCUELA DE CONDUCCIÓN TRANSPERSONAL

**SANTIAGO LOPEZ CARMONA**  
**MAYO 2011**

## **INDICE:**

1. Explicación de por qué he elegido este tema.

### DEFINICIONES Y CONCEPTOS

2. Definición de conducción.

3. Definición de conducción transpersonal.

4. ¿Qué es una autoescuela?

5. ¿Qué es una escuela de conducción?

6. ¿Qué es la Escuela de Conducción Transpersonal?

### CIRCULAR POR LAS VIAS TRANPERSONALES. MI DEVENIR DE VIDA

7. Pasar de un uso pre-personal visceral e impulsivo a gozar y usar el coche de una forma Transpersonal.

8. Subpersonajes descubiertos dentro de la fortaleza llamada “mi coche”.

9. Curso básico de conducción segura de mi vida, transconducción vivencial.

### ENTREVISTAS DE INTERES

10. Entrevista a un cliente de la Escuela de Conducción Transpersonal.

11. Entrevista de Páscale a Santiago López.

### CONCLUSIONES FINALES

# CAPITULO 1

## 1. POR QUÉ HE ELEGIDO ESTE TEMA

Hacer una breve introducción de por qué he elegido este tema para mí creo que es obvio: me dedico a ello, y me refiero textualmente a la conducción; más concretamente a la docencia de la conducción. Afinando más todavía, concretamente no soy un profesor de autoescuela, pues un profesor de autoescuela no te enseña a conducir, “a manejar” como dicen en Sudamérica; simplemente te da las primeras nociones de cómo se utiliza un vehículo, te hace memorizar lo que no puedes hacer y lo que está prohibido, te enseña por dónde debes de ir, a qué velocidad debes de ir.... En definitiva, el Código de Circulación y la Ley de Seguridad Vial.

Te preguntará entonces qué tipo de profesor soy. Pues bien, mi dedicación es la de mostrar el manejo del automóvil en movimiento, hacer recordar a mis alumnos lo que por naturaleza ya saben, “protegerse”, sacar de la parte más tapada del interior del alumno el instinto de la rapidez y la agilidad de auto-protección.

Un profesor que muestra la forma de manejar un automóvil de la forma más segura posible, utilizando todos los medios de los que dispone el propio automóvil para ello: los frenos, la suspensión y la dirección. Con estos tres elementos manejo lo más importante en la seguridad de la conducción: **las inercias provocadas por la velocidad y el peso del propio vehículo.**

Elegir este tema fue una decisión sencilla de tomar: al hacer de mi vida una vida transpersonal, lo referido a lo profesional no iba a ser menos, sino todo lo contrario; tomar conciencia de mi labor la hizo transpersonal de inmediato.

Hizo que preparar las clases para la Policía pasara de ser una carga a una meditación, y que impartirlas fuese un profundo gozo compartido con los alumnos. Que un curso de Conducción Segura de fin de semana se convirtiese en una convivencia profunda de amistad, y que un curso de Conducción Deportiva en el circuito, una fiesta de jubilosa seguridad.

Elegí este tema porque la conducción está muy en sintonía con la vida de cada uno de nosotros y existe un paralelismo muy pronunciado entre la conducción y la forma de vivir de cada individuo, cómo se relaciona, cómo asume riesgos, compromisos con los demás y consigo mismo, si es excesivamente prudente o por el contrario un temerario.

Con este escenario delante, donde coexisten personajes, y estos subpersonajes dentro de un automóvil “coche”, que muy a menudo no coinciden para nada, son absolutos desconocidos; el Pepito de la oficina simpático y amable, con el jodido Rey Pepe, que se monta en su fortaleza “mi coche” y no aguanta una mirada.

Una oportunidad de investigar la personalidad pre-personal del usuario del coche y ofrecer una visión transpersonal de las ventajas del uso y disfrute de tu coche.

La posibilidad de ofrecer una formación transpersonal a la conducción.

Hacer un pequeño trabajo transpersonal de observación e investigación sobre el paralelismo que existe entre aprender a conducir un vehículo y aprender a conducir tu vida.

## CAPITULO 2

### DEFINICIONES Y CONCEPTOS

#### 2. DEFINICIÓN DE CONDUCCIÓN.

Conducir es hacer funcionar de manera controlada un vehículo, ya sea con motor, tal como un barco, tren ó automóvil, o sin motor, como una bicicleta. Un conductor debe obedecer las normas que se apliquen en el momento y lugar de la conducción.

#### 3. DEFINICIÓN DE CONDUCCIÓN TRANSPERSONAL.

Conducir transpersonalmente trasciende al mero hecho de hacer funcionar de una forma controlada y segura un vehículo; conducir de una forma transpersonal es hacerlo desidentificando a la persona del vehículo, dando a ésta todo el protagonismo que merece, pues al fin y al cabo es la que maneja el guión de esta obra, de este juego que es conducir. El vehículo, aunque importante, no deja de ser un actor secundario en esta obra maestra.

La conducción transpersonal pasa por la vivencia del sentimiento de seguridad en la acción de manejar el vehículo, ese vínculo que se establece entre el conductor y el vehículo, una simbiosis tan profunda y exacta que se puede convertir en todo un arte.

Sentimiento de libertad transpersonal es manejar un vehículo sin la presión del miedo y agobio; eso es conducir con libertad transpersonal. Ofrecer el vehículo como instrumento de terapia es para mí una gran inversión: una gran mayoría conducimos, y si conviertes tu conducción tibia, insegura y miedosa en una potente y segura, algo se mueve en la red de tu vida, ya no eres la misma persona. Si puedes transformar la forma de conducir tu coche, **puedes transformar la forma de conducir tu vida.**

Conducir transpersonalmente pasa por convertir tu coche de una fortaleza a un dojo; eso te hará pasar del rol de guerrero, a caminante que transita y disfruta del tránsito; de rey que tiene que defender su castillo y su ego, a monje que disfruta de su persona y su ser transitando.

Aprender a conducir de una forma transpersonal es hacerlo orgánicamente sin alterar ningún sistema biológico; algo que no ocurre cuando se hace de una forma cognitiva y arrebatada en una autoescuela, donde el propósito no es aprender a conducir, sino sacarse la licencia; después ya aprenderemos a base de sustos.

De ahí habría que matizar que existen las autoescuelas y las escuelas de conducción. Y dentro de las escuelas de conducción, **La Escuela de Conducción Segura Transpersonal.**

La unidad puede llegar hasta tal extremo de fusión entre conductor y vehículo, que se siente cada torsión de una barra estabilizadora, un amortiguador, se siente el apoyo del vehículo en la curva, cómo se desplaza controladamente en derrapajes largos pero con un determinado fin, cómo el coche es capaz de volar en saltos interminables que te hacen libre..... A todo esto se llega si tienes una conexión transpersonal con el coche y si corres en rallys; de otro modo no lo intentes.

#### 4. ¿QUÉ ES UNA AUTOESCUELA?



Escuela de conducir. Además de prepararnos para la teoría y práctica de la conducción y de la seguridad vial, nos ayuda a obtener el permiso de conducir y nos informa de los trámites que deben seguirse.

Sus límites son evidentemente administrativos, con un muy leve toque de pedagogía. No es mi intención ni mucho menos criticar, ni menos valorar la labor de la autoescuela; es simplemente dar una visión clara de lo que la persona va a buscar en una autoescuela, que es simplemente una licencia, ese es su

concepto mental, salvando siempre excepciones.

#### 5. ¿QUÉ ES UNA ESCUELA DE CONDUCCIÓN?

A una escuela de conducción, a diferencia de una autoescuela a la que se va por la obligación de obtener una licencia, se suele ir por iniciativa personal, muchas veces de muy distinta índole; unas por mero placer del gusto de conducir, otras por miedo a conducir, miedos no superados en la época de aprendizaje en la autoescuela y que se van acrecentando en vez de ser superados con la práctica de la conducción diaria.

También se da el caso de que se acude a una escuela de conducción ni por lo uno ni por lo otro, sino porque acude un amigo, o la empresa te lo paga, y ¡ah!... descubres las limitaciones que tenías pero desconocías, la posibilidades que existían y no usabas ....., siempre algo nuevo, estoy seguro.

La escuela de conducción brinda la oportunidad de enseñarte a manejar un coche de una manera diferente, la forma lúdica de conducir es conducir divirtiéndote con seguridad en un circuito cerrado.





## 6. ¿QUÉ ES LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN TRANSPERSONAL?

Mi tesis, mi trabajo, en definitiva, mi sentimiento, mi vivencia y mi evolución. Una vida transpersonal llevada a todos los polos de mi ser, incluido el profesional.

Definir la Escuela de Conducción Segura Transpersonal es definirme a mi mismo, no puedo hacerlo desligándome de ella, pues lo que la hace transpersonal, soy yo.



Los conocimientos base son más o menos compartidos con otras escuelas de conducción; donde radica la gran diferencia con respecto a todas las demás escuelas, es en mi metodología a la hora de transferir esos conocimientos, pues yo estoy convencido, y parto de la base, de que el gran conocimiento genérico está grabado innato en cada uno de nosotros, y es el **conocimiento de autoprotección** con el que venimos dotados todos; yo tan sólo me limito en unas clases a recordar con unas técnicas y por supuesto con lo que es

la base en mí, **lo transpersonal**, dotar con toda mi confianza y serenidad esa aptitud en el alumno: “yo confío plenamente en tí, hazlo tú, confía”.

Aplico en mi trabajo lo de tener una actitud abierta y alerta, de observación plena y máxima gratitud por la suerte que tengo de ser útil, y muy importante saberme útil, aunque no sea nada más que un poquito.

A propósito, os voy a narrar resumidamente una pequeña historia que me ha sucedido recientemente con un cliente que le empecé a dar clase en febrero de este año, cuando todavía estaba en la autoescuela dando clases de camión.

Resulta que José Ángel un chico de 24 años, parado oficialmente y peonero agricultor extraoficialmente, acude a la autoescuela a sacarse la licencia de conducir clase C para vehículos industriales o camiones de hasta 18.000 Kg. Aprueba el examen teórico y finalmente llega a mí para hacer las prácticas de camión en pista, que consisten en una serie de maniobras, un muelle, aparcar etc. El caso es que el primer día, cuando empezamos, le doy las explicaciones del primer ejercicio, que consistía en la L: trazar con el camión una ele en la pista, un ejercicio de nivel medio alto de complicación, le dejo que tras las explicaciones ejecute tres ejercicios, fallidos los tres, tras los cuales me comenta **“perdona, ten paciencia conmigo, es que soy un manos rotas”**. A lo que, con una sonrisa, le respondo con una pregunta **“¿eso es lo que te decían tus padres y profesores cuando eras un niño?”** El me contestó **“Sí, ¿cómo lo sabes?”**. **“Suele pasar muy a menudo”**. **“Pero ahora José Ángel estamos aquí y yo no soy tus padres ni tus profesores, tú eres un hombre capaz, hábil y tienes el poder de hacer lo que tú quieras”**. **“¿Tú crees?”** Me preguntó. **“No se trata de lo que yo creo, es lo que es, y tú ¿te lo crees?”**

A partir de este momento empezó a hacer ejercicios con normalidad y con una progresión muy buena. Para que os hagáis una idea, las clases son de 45 minutos, y un alumno normal de este tipo, sin haber cogido nunca camiones, suele dar entre 8 y 10 clases. José Ángel empezó un lunes; dió dos clases, y ya le dije que iría a examen a la siguiente convocatoria, que era el jueves de la próxima semana. Hicimos un programa para dosificar sus clases, porque no tenía mucho dinero, y quedamos para el lunes siguiente. El tuvo un momento de dudas; me comentó que eran muchos días, le dije que andara con confianza, y sobre todo que mantuviese la atención plena, igual que le expliqué para los ejercicios, ahora para todo en la vida, que mirase a su novia con esa misma atención, a sus padres y a sus amigos, que vería algo más allá, que eso le mantendría en su centro y evitaría los nervios y demás. Quedamos en que me llamaba por teléfono si no lo tenía claro; de lo contrario, para el lunes siguiente.

Todo bien. Y llegó el siguiente lunes a la hora acordada; nos saludamos como si nos conociésemos de mucho tiempo, le pregunto qué tal ha ido la semana, a lo que me responde que muy bien y que no se ha acordado para nada del camión. Comenzamos la clase y todo fluye perfectamente. Los ejercicios salen sin pisar líneas ni tirar vallas, con una sola clase; le comento de dejarlo y volver el miércoles, víspera del examen; los dos sabemos que está perfecto.

El miércoles volvemos a vernos y, como esperaba, la clase fluye en la misma dirección, con la misma atención plena, con la misma confianza, de tal manera que con una clase creo que es más que suficiente, por lo que decido comunicárselo y quedar con él para la mañana siguiente temprano, ir hacia la pista de la DGT de Murcia a examen, junto con sus compañeros de la autoescuela, a los que también les había dado clase.

Parece increíble, pero es cierto, José Ángel va a examen con tan sólo cuatro clases. Qué raro que desde el lunes que se presentó el expediente en Tráfico no me haya llamado Manolo (el jefe). No había pasado un minuto cuando suena el teléfono. **“¡Oye Santiago, os habéis equivocado en la oficina, o tú, y habéis metido a José Ángel a examen!”**. Respuesta: **“No, no se ha equivocado nadie”**. **“¡Pero si este tío ha pagado sólo cuatro clases, Santi!”**

*“¡Coño, las que ha dao!”*. *“¡Pero si ese tío es un nervios, y no veas lo que le costaron los papeles; va a suspender seguro, Santi! Le seguimos dando clase, no te preocupes más por él!”*. Me encanta como se preocupan los jefes por los alumnos.

Llegó el jueves y el examen. Nervios por todos los lados: en los ojos, en la piel y, muy importante, en el incesante parloteo de los seis alumnos que iban conmigo, tratando de huir de ese voraz enemigo que se los quería comer, **el miedo al fracaso**. Llamo la atención sobre ello ya en la pista por última vez, a falta de 20 minutos del comienzo del examen, haciéndoles recapacitar, reconocer esa emoción y mantener una atención plena.

La mañana transcurrió y se fueron examinando mis chicos y los de las demás autoescuelas hasta medio día, con el resultado de aprobados 4 suspensos 2, ¡ohh...! La vida es así, o tal vez ¿la hagamos así? Formulo esta pregunta ante el siguiente pensamiento que me vino y ahora os expongo.

De los dos suspensos (ya os anticipo que no está José Ángel, que aprobó), se encontraba un lindo amigo de Lima, Ecuador, el cual había recibido 12 clases, pero andaba cuestionándose todavía si podía aprobar. Textualmente me dijo: *“Maestríto, ¿me presento, a ver si hay suerte? Como tengo dos oportunidades.....”*. Le respondí: *“Con esa actitud, ¡cuidado!, puedes perder una”*.

Y el otro, el más joven de todos, justo con la edad mínima para examinarse -21 años-, pero con mucha experiencia con camiones, al tener en la familia camiones y trabajar con ellos, este chico también dió cuatro clases, aunque con una ya le hubiese bastado. Mi única recomendación era atención plena en la maniobra y lentitud en la acción; *“no dejes a tu orgullo (ego) demostrar a nadie nada. Haz correctamente el examen y ya”*. Como era de esperar, el tema de la atención y la lentitud no iban con él ese día: machacó una valla contra la acera y destrozó el piloto delantero derecho del camión en el aparcamiento. Después del examen me preguntó cuándo dábamos una clase, para la siguiente semana presentarnos de nuevo. Le dije que no daríamos más clases; él sabía ya lo que hacer. Así fue; el siguiente jueves aprobó.

Como conclusión, diría que haber conocido este año la filosofía transpersonal, haberla adoptado como una posibilidad, en un principio con cariño, con observación, y finalmente integrado y transcendido en mi vida a todos los niveles, incluido mi trabajo, me da la oportunidad de ser consciente en cada momento de todas las opciones de que dispongo en la vida, para dar un color u otro a este cuadro universal que pintamos entre todos. Y no sólo esto, queda lo que creo mas importante: me da la opción de mostrar a los que están junto a mí que existe otra gama de colores, no sólo la dualidad blanco-negro. Y esa oportunidad me hace muy feliz; esta felicidad es recibida por todos los Neuropeptidos (receptores inteligentes) de mis células, que hacen que mis órganos estén en sintonía y vibren en armonía con el universo. Esto hace, como dice el Doctor Enrique de Juan, que duerma bien, cague bien, y tenga un gasto de energía armonioso durante el día, señas de una relativa buena salud. Esta felicidad me hace estar en el paraíso, en el cielo, así es que no tengo que esperar a desencarnar para ese gozo y disfrute. Ya lo tengo.

## CAPITULO 3

### CIRCULAR POR LAS VIAS TRANSPERSONALES. MI DEVENIR DE VIDA

#### 7. PASAR DE UN USO PRE-PERSONAL, VISCERAL E IMPULSIVO A GOZAR Y USAR EL COCHE DE UNA FORMA TRANSPERSONAL

Que el coche tiene una gran influencia sobre la persona es indudable; son muchos los estudios hechos al respecto, en busca del Dr. Jekyll y Mr. Hyde particular que se esconde detrás de cada uno de los usuarios de un coche, que tarde o temprano no tarda en aflorar, dejándonos sorprendidos al conocer el nombre del o la protagonista.

**Dime cómo eres y te diré cuál es el color de tu auto. Es sabido que en la elección de un coche influyen los colores de moda y los que menos aparentan suciedad con el paso de los días. Pero un estudio reveló que la forma de ser también interviene en la elección de tu futuro coche, cada persona vibra de un color y hacia ese color predominante suele ir. Además, y esto es un consejo, hay que dejarse vibrar si tienes la oportunidad de elegir color, pues hay muchas veces que no se puede elegir (si es de 2ª mano). Como te digo déjate llevar por tus vibraciones y escoge tu color.**



A la hora de comprar un automóvil, hay quien atribuye la elección de uno u otro color a motivaciones prácticas –que no se vea mucho la suciedad-, o estéticas –el color de moda-, pero lo cierto es, aseguran los expertos, que responde a nuestra manera de ser, de vivir y de entender la vida.

Algunos expertos afirman que es nuestra personalidad y la imagen que de ella queremos trasladar al exterior mientras conducimos, la que decide por nosotros el color de nuestro vehículo, casi como si de un traje con ruedas se tratara. De hecho, igual que hay un traje

que para nosotros opera de auténtico “escaparate” de nuestra personalidad, el coche ejerce de “escaparate” rodante. Ésta fue una de las conclusiones puesta recientemente de relieve por la Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automóviles de España.

Conviene aclarar, eso sí, que aunque este factor que podríamos definir como “personal” interviene de forma importante, la decisión final responde a un compendio formado además por otros como el estatus social, el uso que se le va a dar al automóvil, la edad del conductor, etc.

Las tendencias en lo que a color se refiere son tan esclarecedoras como el hecho de que los coches de marcas de alta gama como Mercedes, Jaguar o Bentley, de líneas elegantes pero marcadamente clásicas, circulan por nuestras carreteras mayoritariamente en colores oscuros, grises y negros. Esto es porque responden a un patrón de personalidad que busca la sobriedad, la elegancia, la seriedad y, por qué no decirlo, también un toque de distinción y clase.



Por el contrario, los automóviles de conducción y líneas más agresivas y deportivas suelen ser escogidos en colores vivos y llamativos como el rojo, el amarillo, el azul eléctrico... Los optimistas gustan de colores metalizados y brillantes, pero sin caer en la extravagancia del exceso a la hora de llamar la atención. En definitiva, hay un color de coche prácticamente para cada persona.



Las emociones influyen en la conducción.

Conducir estresado, enfadado o eufórico es equiparable a hacerlo bajo los efectos del alcohol o de una droga. La atención disminuye, con lo que la toma de decisiones se ve afectada y en ocasiones reaccionamos de forma exagerada. Lo peor de todo esto es que no somos conscientes de ello, con lo que es muy importante darnos cuenta y ser conscientes de lo que realmente nos está sucediendo. Todos damos por sentado que las emociones influyen en nuestra vida personal, profesional, en nuestra motivación, en nuestros éxitos y en nuestros fracasos. Es hora de tomar consciencia y ver que también influyen en nuestra conducción. La conducción transpersonal es una forma de ser, una forma de conducir que ayuda a entender las acciones de los demás, a identificar el estado emocional de cada uno y

que permite tomar siempre la decisión más inteligente. Un conjunto de técnicas de autoconocimiento y de manejo del vehículo que permiten mantener el nivel de activación y de atención adecuado en la conducción.

## TOLERANCIA AL VOLANTE

En muchas ocasiones **una conducción agresiva puede traer graves consecuencias**. En su coche hay personas que se sienten superiores al resto, conducen como si estuviesen compitiendo en un gran premio, y no toleran los fallos del resto de conductores.

La agresividad de los conductores tiene su origen en tres claves: la **“exaltación del poder”** (ven su coche como un símbolo poderoso), **“la competitividad”** (vivimos en una sociedad eminentemente competitiva y esto se traslada al vehículo), y la tendencia a **“sentirse superior”** desde nuestro propio anonimato; no sabemos a quién gritamos o pitamos, por lo que nuestra conducta se vuelve más agresiva y menos sociable.

La mayoría de los conductores españoles creen que **la conducción en nuestro país es agresiva y anárquica**, rozando en algunos casos la irresponsabilidad.



*Es posible extraer conclusiones según el sexo, la edad y el carácter de los españoles al volante:*

Según las encuestas a las mujeres les estresa más conducir que a los hombres, sin embargo, **son menos agresivas como conductoras** y como peatones. La causa principal de estrés al volante es diferente para hombres y mujeres, pues mientras a las mujeres lo que más les pone nerviosas son las urgencias y prisas, **a los hombres les altera más la forma de conducir del resto**.

Por edades se puede asegurar que **los jóvenes de entre 18 y 25 años creen que los demás piensan que “no son buenos conductores”** aunque ellos se ven a sí mismos como unos conductores tranquilos.

Por otra parte, las **personas de más de 50 años** aseguran que, **a la hora de conducir, su comportamiento cambia a peor**, debido fundamentalmente a la tensión atribuida a una pérdida de capacidades y habilidades para ponerse al volante.

**Las circunstancias que nos hacen perder la paciencia nos convierten en conductores**

**agresivos.**

La actitud y conducta de otro conductor influye mucho en la nuestra. De tal forma que **la mayoría de los conductores aseguran que no colaboran con los conductores que se muestran agresivos**, es más, ante ellos lo normal es colocarse a su altura.

**El humor también es un factor determinante a la hora de conducir.** Muchos conductores reconocen que cooperan más con el tráfico si están de buen humor, mientras que otros tantos aseguran no hacerlo cuando están enfadados o con el ánimo por los suelos.

**El tipo de conductor o vehículo también modifica nuestro comportamiento al volante.** La simple presencia de una ambulancia, un coche de la Guardia Civil o un coche de una autoescuela cambian nuestra forma de conducir.

Lo más positivo, en cuanto a conducta, lo que más llevamos a cabo los españoles es dar las gracias a otro conductor cuando nos facilita el paso o nos permite la incorporación. También normalmente pedimos disculpas a los otros conductores cuando nos indican que hemos cometido una infracción o realizado una maniobra peligrosa, y nos invade la pena por aquellas personas con secuelas debidas a un accidente de tráfico.

Con todos estos datos que eso no deja de ser mera información, mi conclusión puede ser que la subpersonalidad adquirida al subirnos al coche puede variar mucho en función de la relación desarrollada y transcendida con nuestro ego y la totalidad. Un poco más entendible podría ser que cuanto más directa sea la conexión conmigo y con los demás, ya estaremos hablando de un sentimiento transpersonal; en menor medida se dará la reacción de rey defensor de la fortaleza, ese cajón o coche que nos aísla y que hace que un ego pre-personal surja diciendo “cuidado con mi coche, este es mi coche, mi dominio”, ayudados por la privacidad y el aislamiento.

Cuando en realidad un coche es un objeto de gozo y disfrute en todos los sentidos:

- Se puede compartir, tiene varias plazas
- Te desplaza sin tu desgaste energético donde tu quieras
- Estableces una relación de convivencia con el resto de usuarios de la vía
- Puedes establecer vínculos emocionales (ligar)
- Mantener relaciones sexuales conscientes y satisfactorias
- Meditar
- Viajar y conocer sitios bonitos y jamás soñados
- Un negocio con el que tener una economía suficiente
- Etc. Etc.

## **8. SUBPERSONAJES DESCUBIERTOS DENTRO DE LA FORTALEZA LLAMADA “MI COCHE”.**

Como decíamos antes, es muy común que por cada coche haya un reino, el mundo de la persona que lo conduce; un rey, el conductor; y la fortaleza, el coche. Lo extraño del asunto es que **no** es muy habitual que coincida el subpersonaje de fuera de la fortaleza, con el que habita en ella y la conduce, aunque compartan psicocuerpo.

Esta transformación del individuo cual gato encerrado en jaula de canario, dejaría sorprendidos a propios y extraños, dejándonos boquiabiertos del comportamiento de reyes muy cercanos a nosotros, que por circunstancias, no los hemos vivido manejándose en sus “fortalezas-coches”. Y sufren esa transformación misteriosa que creen incontrolable, o más bien no quieren ver ni controlar.

Normalmente se trata de personas con un carácter pre-personal, con un marcado índice de

la propiedad, una mentalidad dualista del bien y el mal, y una formación basada en el miedo y la pérdida.

Existe también, aunque en pocos casos, el otro polo, el del rey que una vez entrado en su fortaleza, el miedo a ser invadido, destrozado y dañado es tal, que genera un comportamiento de conducción tosco y lento, llegando en algunos casos a dejar de entrar en su fortaleza para no volver a conducir, siendo un trauma a tratar, por sentirse expulsado de su territorio legalmente reconocido (tiene una licencia para hacerlo); ese sentimiento le machaca una y otra vez, haciendo intentos infructuosos por conseguir reconquistar el dominio de esa fortaleza.

Una reconquista bastante difícil desde el punto de vista **pre-personal**, desde el miedo a la pérdida, la desconfianza, el aislamiento ante los demás, la creencia de unidad como rey o reina. Ahora bien, desde el lado **Transpersonal**, más que reconquistar una fortaleza, de lo que se trata es de compartir un espacio y un tiempo, observar y mantener una atención plena, darse cuenta de que en realidad, no hay nada que defender, más bien todo que compartir.



## 9. CURSO BÁSICO DE CONDUCCIÓN SEGURA DE MI VIDA, TRANSCONDUCCIÓN VIVENCIAL.

No sé qué resistencias tengo para hacer este trabajo, que estoy haciendo a última hora, probablemente el último de mi grupo, con un montón de crisis que afloran como volcanes y terremotos como el que vivimos ayer aquí en Lorca.

Probablemente la necesidad y, a su vez, el miedo de involucrarme demasiado en una ponencia demasiado expuesta. Tal vez que la tierra crujiera ayer, tal vez que me sintiese seguro sin sensación de pérdida, que el amanecer de hoy siga siendo un buen amanecer, probablemente me ha dado pie para poder escribir este punto nº 9.

Este coche que poseo lo compre el 11 de junio de 1965, fabricado unos meses antes por mis papas con mucho amor, ya que estuvieron 8 años recopilando piezas para fabricarlo, aunque trece meses antes, habían construido otro coche hembra que decidió no quedarse en este plano.

La compra fue algo traumática: un parto por cesárea, el intermediario algo bronco y poco cariñoso, con barba negra peluda y gafas de culo de vaso; para sorpresa, la de mi madre cuando a los 12 años se lo describo. Hacía frío y estaba solo, mi madre dormía anestesiada, mientras yo era lavado y portado de un sito para otro.

Con un cochecito nuevo nos disponemos a aprender a circular por las vías de la vida, consiguiendo las correspondientes licencias para conducirlo por las distintas vías por la que por ella había que transitar; o eso era lo que se palpaba en el ambiente, vías, licencias ...., todo esto ya no me empezaba a sonar muy bien (mi madre muy rígida).

Enseguida conocí probablemente al personaje más importante en mi historia de conducción: mi abuelo materno Papa Pepe, con el que tuve una convivencia muy intensa al principio, pues venía a verme todas las tardes sobre las cinco y media, se quedaba un buen rato y me decía cosas bonitas. Así estuvo un tiempo, pero un día vino para quedarse, y me alegro mucho no sólo por su compañía, sino además porque hablaba de otras cosas muy interesantes, y no me trataba como a un minusválido que no podía andar todavía. Con él disfruté muchísimo, adquiriendo sabiduría en todos los campos, me cuidaba, jugaba conmigo. La verdad es que a mi madre le decían todas las amigas y vecinas la suerte que había tenido. Y allí estuvo conmigo hasta los cinco años, hasta el día que llegó mi hermana; él me dijo *“ya tienes compañía, ya me puedo ir”*. Mi recuerdo es de una comprensión y entendimiento profundo; no hubo preguntas, ni reproches, ni por supuesto apegos. Pasado un tiempo, quizás algún año, pregunté a mi madre por el personaje, y me sorprendieron mucho dos cosas: una, que la idea que tenía mi madre del que era su padre, estaba un poco distorsionada; y dos, no encajé muy bien lo que quería decir mi madre con aquello de *“no digas eso delante de gente; al Papa Pepe lo mató una moto cuando venía para la casa en noviembre del año en que tu naciste; tu no lo conocías”*.

Ya tenía las bases para una conducción vivencial conflictiva: por un lado, una licencia de conducir vivencial basada en el amor, la libertad absoluta, en la salud, en la ausencia de límites, en la comunión con lo trascendido.... una licencia transpersonal; por otro lado, el condicionamiento de las vías maternas del miedo, los límites, la enfermedad (mi madre siempre estuvo enferma en mi niñez)...., Hasta conseguir una escuela de conducción de vida y poner en sintonía hasta vibrar desde lo mas hondo al unísono las licencias concedidas por el universo el infinito de vías por las que circular y compartir circulación y mi ser.

Tengo muy claro que esa escuela de conducción de vida no es sino la propia vida vivida con ojos de niño, es una maravilla ver cómo nacen los niños ahora con los ojos abiertos de par en par, para no perder detalle de esta maravilla a la que acaban de llegar.

Una escuela de conducción vivencial con plena presencia, vivida en atención plena, pues de lo contrario pasará de largo la licencia, la vía y la vida.



## **CAPITULO 4**

### **ENTREVISTAS DE INTERES**

#### **10. ENTREVISTA A UNA CLIENTE DE LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN TRANSPERSONAL.**

Vamos a entrevistar a una buena cliente de la escuela de conducción transpersonal, que se hizo un regalo de cumpleaños dándose para ella solita una clase práctica de dos horas de conducción en carreteras secundarias y de montaña.

El reporte que tengo que hacer sobre esta clase es que fue una gozada, pues no sólo disfruté como lo hago con cualquier cliente, sino que aquí lo hice por partida doble, al ser Pascale mi terapeuta.

Es una chica a la que le gustan los automóviles y el automovilismo, le gusta conducir y disfruta haciéndolo, mantiene una observación constante y una atención plena en todo momento, lo que la hace vivenciar una conducción transpersonal, disfrutar del coche, y compartir un espacio y un tiempo con todos sin sentimiento de amenaza.

- Santiago:

¿Te sonó muy raro, o a chino, cuando Santiago te propuso la idea de que los conocimientos que ibas a practicar, que él te iba a proponer no eran nuevos para tí, que simplemente te los iba a recordar para hacerte vibrar en esa onda de tu potencial genético de auto-protección y de la ausencia del miedo, y que en una hora es imposible enseñar a nadie que previamente no sepa?.

- Pascale:

Efectivamente, me extrañó un poco porque dentro de las clases que he podido recibir durante todo este tiempo, se hablaba del mecanismo que cada uno debería adquirir para poder manejar el coche en todas condiciones y con seguridad. Y cuando hablas de mecanismo hablas de condicionamientos, o sea, algo que se aprende, y no de algo que tienes innato; entonces, esto claro que me sorprendió, tu propuesta, porque es una propuesta de ver, de sentir la conducción desde una perspectiva diferente, que es la perspectiva transpersonal en realidad.

- Santiago:

Y esa propuesta, además de la perspectiva que abre en tu mente, ¿te mueve algo?

- Pascale:

Sí. Me ha liberado de unos miedos, de unas pequeñas resistencias que tenía cuando estaba manejando el coche, vamos a decir en condiciones un poco más delicadas (aclaro, la carretera era de montaña). Claro, en una autovía el miedo no lo tengo, podría tener el miedo a los otros coches, pero el miedo a mi propio coche no lo tengo. Pero en carreteras más delicadas o difíciles como la carretera de montaña, donde hay muchas curvas, donde no se puede ver quién viene de frente, puede de vez en cuando, sobre todo si las condiciones meteorológicas no son muy buenas, causarme un poco de ansiedad. Entonces esta propuesta, y esta clase me liberaron.

- Santiago:

O sea, el poner en tu base de datos genética la confianza te liberó, ¿Quieres decir que eso te liberó?

- Pascale:

Sí, lo que me libero es descubrir que no es el coche el que debe conducir y debe condicionar mi actitud, sino que soy yo, como dueña del coche, la que con mis actos conduce el coche y le pido que me responda. Es casi un cambio de mi paradigma, o sea, el coche es una herramienta que me obedece; desde esta perspectiva no debes temer nada, sólo conocer bien la sutileza del coche que tienes.

- Santiago:

¿Cuál era tu sentimiento, o más bien, el que Santiago te transmitía al hacer diferentes las maniobras de como las hacías antes?

- Pascale:

Claro, primero es importante que sepas que me gusta conducir; la relación que tengo con el coche es una relación de confianza, con algunos miedos, pero de confianza, y sobre todo, de presencia. Entonces las aportaciones de Santiago me confirmaron que cuando uno está totalmente presente consigo manejando el coche, esta tranquilidad se manifiesta tanto dentro como fuera, porque la energía está manifestada, en el sentido en que los insultos, las

reacciones, las rabietas.... , las vemos potencializadas. Esto me sorprende mucho, ver cómo este cajón llamado coche puede transformar un hombre considerado manso en un animal salvaje.

- Santiago:

Una de las propuestas de mi tesis habla de ello.

- Pascale:

En mi caso el entrar en el cajón llamado coche propicia un estado de calma y de paz interior; yo estoy bien conmigo misma, y esto no puedo decir por qué pasa; es una reacción atípica, pero yo la tengo, hablo de vez en cuando con los conductores que manejan como tortugas, que manejan mal, pero lo hago con cariño y con mucho sentido del humor, jamás llegaré a insultarlos, a agredirlo verbalmente, ni se me pasa.

## 11. ENTREVISTA DE PASCALE A SANTIAGO LÓPEZ

- Pascale:

Tengo el placer de hacer una entrevista a Santiago López. No me gusta decir expiloto de rallys, porque pienso que este compañero sigue siendo a vida o muerte piloto de rally, lo tiene esto en la sangre, entonces voy a decir piloto de rallyes. Y piloto que está poco a poco integrando la dimensión transpersonal en su pasión.

Santiago, esta pasión por los rallyes, de pequeño, ¿cómo surgió, si tu estabas con la verdura, con la hortaliza, tus padres estaban en un negocio que no tenía nada que ver? ¿Cómo te llego?

- Santiago:

Era algo insólito en un crío tan pequeño que no tenía contacto con los coches. Era muy curioso el estar en la puerta de casa en verano, tendría cinco o seis años cuando empecé a jugar a este juego; vivía junto a una carretera y a unos doscientos metros hay una rasante o puente donde no se pueden ver los coches que vienen, pero sí se podían oír, y con mi padre jugaba a un juego que consistía en adivinar los coches por el sonido, entonces lo primero que veíamos eran las luces, seguidamente le decía a mi padre: *“Es un Renault 8”*. Y ¡pas!, pasaba el tipo con su R8.... No puede ser, tiene que haber sido un casualidad. Después, al rato, porque no había entonces muchos coches, *“Es un SEAT 850”*. Y ¡pas!, ahí va. O un Citroën 2 CV.....; y mi padre, recuerdo que decía, *“¡Es que no me lo puedo creer!”*.

- Pascale:

Lo que significa, Santiago, que el coche te empezó a entrar por tus sentidos a través un poco del oído. Tal vez el rugido de los coches fue algo que te marco.

- Santiago:

Bueno, mi casa estaba pegada a una carretera y mi dormitorio junto a ella, entonces desde que nací primero estuve escuchando los coches y cuando me pude sostener mirándolos a través de la ventana.

- Pascale:

Y desde el oído al corazón para que se transforme en pasión; en realidad los necesitaste como estímulos.

- Santiago:

No sé, creo que es algo que se dió del oído a la vista, porque después, verlos por la ventana era una pasión verlos pasar; me gustaba mucho. Luego, fue ver a mi padre conducir; me ponía al lado de él en la furgoneta, cogía algún cacharro redondo y me ponía a conducir, era algo incontrolable, más fuerte que yo, algo que me atraía mucho, me atraían los motores, no tiene una lógica física, creo que es algo químico.

- Pascale:

Sentías una vibración que te llevaba a reaccionar ante el mundo del coche.

- Santiago:

Si, estoy muy de acuerdo con eso.

- Pascale:

Pudiste pasar tu examen de conducción a los 18 años o por algún motivo, económico o de otra índole, no lo pudiste hacer y tuviste que esperar para descubrir la conducción.

- Santiago:

No, al contrario, cuando faltaban todavía siete meses para los 18 años, a mi padre le dió un infarto, y como yo sabía y manejaba el camión del negocio, me puse a trabajar en el negocio de la familia de fruta y verdura. Quien me enseñó a conducir a los nueve años, fue mi tío Pepe, hermano de mi madre, que tenía la finca junto a mis padres; me recogía los sábados cuando llegaba de viaje con su camión, y cuando llegábamos a Santomera, de allí a Abanilla conducía yo el SIMCA 1000.

- Pascale:

Pero la conducción clásica de un coche o camión, y la conducción deportiva y de competición, son dos mundos un poco diferentes. ¿Cómo llegaste del uno al otro?

- Santiago:

El salto llegó muy tarde, y llegó tan tarde porque no tuve posibilidades antes, pues cuando era un niño, mi madre nunca me compró ni unos patines por miedo a que me pasase algo, y en la juventud, como te he dicho antes, a mi padre le dió un infarto que lo dejó fuera de juego y se retiró. Pero me dejó una muy buena herencia: un camión, un negocio, un montón de tierras jóvenes que aún no producían, sólo daban trabajo, y muchos gastos. También me dejó a su mujer, mi madre, con todo el paquete: hiperactiva, hiperperfecta..... Con aquel panorama, y además yo tampoco sabía pedir lo que de verdad quería. Tuve que esperar hasta los 25 años, ya casado y con tres hijos para comprar el primer kart y correr mi primera carrera de karting en competición. Es decir, cuando la gente ya se retiraba de la competición, yo acababa de empezar a correr.

- Pascale:

¿Te fue difícil entrar cuando otros ya se retiraban y tus compañeros eran unos chicos jovencitos? ¿Te ha acomplejado esta diferencia de edad?.

- Santiago:

No, porque yo no lo hice nunca por competir. Lo hice por pasión, era lo que yo quería hacer desde siempre, era mi sueño, y los sueños hay que hacerlos realidad. Mi sueño era correr y ya lo estaba consiguiendo.

- Pascale:

Lo realizaste a partir de los 25 años, y has estado hasta los 42 según me has contado; has estado entonces 17 años corriendo. ¿Qué has aprendido en todo este tiempo?

- Santiago:

Sobre todo a disfrutar, a disfrutar de mi sueño cumplido de haber corrido muchos años el campeonato de España de rallyes, y haberlo hecho desde el gozo y el disfrute de un sueño hecho realidad, una realidad vivida en plena consciencia. Por eso, cuando llegó el momento de dejarlo no hubo trauma. También te digo que si un día se dan las circunstancias económicas y laborales, volveré a correr, aún conservo un precioso Lancia Delta Integrale.

- Pascale:

¿Hasta qué edad piensas que se puede correr? Estoy pensando en Carlos Sainz, y tú, en particular. ¿Hasta dónde crees que puede un piloto correr?

- Santiago:

Como todo en la vida, creo que es como te encuentres tú. Y si quieres realmente hacerlo, después tan sólo se trata de autorregulación, y sobre todo, disfrutar. Si disfrutas corriendo, ya da igual en qué posición quedes a final del rallye, basta con que te encuentres en las condiciones óptimas de disfrutar.

- Pascale:

¿Cuál es tu piloto de rallyes de referencia?

- Santiago:

Pilotos de referencia para mí, retirados ya, hay dos: Juha Kankkunen Finlandés, que para que veas un dato, corrió su primera carrera del mundial de rallyes en 1979, ha ganado cuatro mundiales y un Dakar en coches. Volvió a correr por puro placer la prueba de su país, Finlandia, en el año 2010, justo 31 años después, cuando contaba con 51 años de edad, quedando octavo. El otro, Henri Toivonen, una joven promesa que murió a los 30 años en el rallye de Córcega, cuando era líder junto con su copiloto Sergio Cresto. Y en activo, Sébastien Loeb creo que es el piloto más completo que hay; creo que es un hombre muy transpersonal.

- Pascale:

Podrías hablarme un poco de las características que hacen transpersonal a un piloto como Sébastien Loeb.

- Santiago:

Serenidad

Humildad

Ambición sana; creo que una persona transpersonal tiene que ser ambiciosa en la búsqueda de lo nuevo.

Disciplinado; mantiene una vida rigurosa en el orden, en su alimentación, en sus emociones, es un deportista nato, viene de la gimnasia olímpica; en su adolescencia fue cuatro veces campeón de la Alsacia Francesa.

- Pascale:

¿Cuál de estas cualidades estás desarrollando o trabajando más actualmente, en este momento?

- Santiago:

La disciplina.

- Pascale:

Y las demás sientes que forman parte de tu persona.

- Santiago:

Sí, por su puesto.

- Pascale:

Considero terminada esta hermosa entrevista con nuestro piloto de rallyes, Santiago López, gracias infinitas por haber contestado a mis preguntas y haber compartido este momento, gracias.

**Estas entrevistas están grabadas en audio y transcritas tal y como se grabaron, sin quitar ni añadir nada.**



## CAPITULO 5

### CONCLUSIONES FINALES

Para cerrar este trabajo con una serie de conclusiones y que la vista se quede clara, la mente serena y el cuerpo se vaya a acostarse, que a las cuatro y cuarto de la madrugada ya van siendo horas, creo que la primera conclusión de la conducción transpersonal de mi vida, es la auto-observación amorosa y sostenida; eso me dará luz para alumbrar las sombras levantadas ante la ejecución de este trabajo, y de cualquier otro que pueda ser susceptible de levantarlas.

Una atención plena a lo observado me dará la objetividad justa para no tratar el carril o vía que llevo con injusto desinterés o el tóxico apego.

Un amor grande, concretamente, el amor grande es el que tengo que poner en marcha cuando echan a rodar las ruedas de mi coche transpersonal.

Ausencia de juicio, ese juicio que por falta de amor por mi parte, ya inicié al poner en batalla mi apertura, poniendo en duda la imparcialidad y el amor grande del que pueda leer esto que yo estoy escribiendo.

Por eso, para concluir, pedir perdón lo callado, lo no compartido. Ahora me doy cuenta, los dos nos lo perdemos, a fin y al cabo, todo es no es más que una transferencia de energía, una inversión a muy corto plazo y con un alto interés; cuanto más invierta, más recojo y más rápido.

Por último dar las gracias, a la Escuela por esta oportunidad y a todo el que lea esto por su energía.

**Gracias**

Santiago López Carmona