

Commuting Time

C.T.

Cum Tempore



Con motivo de la realización de *Commuting Time*, tuve que viajar en tren entre Santiago y Barcelona treinta veces durante el mes de noviembre de 2022, un día en cada dirección, aproximadamente unos 30.000 kilómetros y 400 horas de viaje en total. En cada ciudad me esperaba un actor y la mitad de un escenario en el que, cada día, grabamos una toma de una conversación. El resultado completo es un video de 45 minutos de duración. Esta publicación consiste en las anotaciones que tomé en el tren durante el mes.

Unos quince días antes del inicio del proyecto viajé entre Santiago y Barcelona, ida y vuelta, para hacerme una idea de las necesidades y de las posibilidades del viaje.

22 y 23 de octubre

Tengo emoción como en pocos viajes antes, quizá la primera vez que fui a Tokio. No estaba tan excitado por la perspectiva de una obra desde *One True Art*. Resultado: me hubiera resultado imposible hace unos días imaginar que me produjera tal alegría entrar a un tren y comprobar que hay un enchufe debajo de cada asiento.

Los primeros días han sido especialmente estresantes, por problemas con los decorados, con el sonido, con el procedimiento... He estado muy ocupado con esos arreglos y no he podido pensar sobre el proyecto, sólo me ha dado tiempo a agobiarme. Además, de momento esto no es más que un viaje largo en tren.

4 de noviembre (Barcelona – Santiago)

La sensación más persistente que tengo estos días es de ridículo. Se entiende que el proyecto es ridículo cuando se piensa, cuando se cuenta, cuando se prepara, pero su carácter absurdo se vive en toda su dimensión cuando uno sufre por el dolor de espalda, cuando se siente atrapado en un compromiso estúpido que uno mismo se impuso, cuando se pasan horas y horas pensando en todo lo que queda por delante. Y es entonces cuando toda la fuerza de ese sinsentido se experimenta aplicada en un punto intenso del pensamiento, que explota *hacia dentro* como una bomba nuclear. El proyecto es ridículo, sobre todo, porque yo me siento ridículo en él: *siento* que cualquiera podría estar riéndose de mí, de lo idiota que soy —no lo pienso, o no tanto—. Un idiota en el sentido común y en el sentido etimológico (sin profesión pública, que vive sólo para sí). Pero las explicaciones de dónde se encuentra la fuente no calman la sed. Sólo caminar hasta la fuente y beber, puede calmar la sed.

Sin embargo, por otro lado, el hecho de que sea tan absurdo y que requiera tanto esfuerzo y entrega, me hace sentirme ridículo *esencialmente*, no *simplemente* ridículo. Es el sinsentido de la vida revelándose. Eso imprime en todas las acciones un carácter de novedad, de experiencia única, que le recuerda a uno para qué es el arte y por qué vale la pena estar aquí un rato más.

El primer día de rodaje, en Barcelona y en Santiago, se grabó un ensayo de todo el texto, para tenerlo como referencia. Me impresionó, por la sorpresa, el oír las últimas palabras describiendo ya en pasado «lo que ha sido el proyecto». Sólo había viajado dos días y ya encontraba en mí un eco de eso que voy a sentir al final y que escribí únicamente con la imaginación.

5 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Salir de Galicia, los días impares, es más agradable que salir de Barcelona, los días pares, aunque haya dormido menos. El paisaje es bonito, más naturaleza (a la vuelta no lo veo porque es de noche), la gente que viaja es más tranquila y tradicional. Se puede decir que en este trayecto se viaja también a través del tiempo —histórico—, por el tipo de personas que van entrando y saliendo en el tren en una y otra dirección: de Barcelona parte más emigración desnaturalizada, más gente consciente de su aspecto, más jóvenes pegados al teléfono. Conforme me voy acercando a Galicia hay más estudiantes, o gente de campo. De todas formas, la tecnología domina el panorama, y no se han aprendido las normas de cortesía específicas a ella, y en la zona más rural, los volúmenes están más altos, suenan más pitidos, campanillas, etc. Esto se me revela como un resultado de la pandemia, el que absolutamente todo el mundo esté pendiente de aparatos electrónicos, incluso parejas de señores mayores que hasta hace poco tenían una relación bastante más distante con el teléfono.

El viajar en tren, evidentemente, hace sentir la distancia. Pero el hecho de que sean tantas horas, y tantas veces, consigue que, hasta cierto punto, el tren adquiera su propia dimensión espacial.

Ya no es más un viaje entre dos ciudades, sino un lugar en el que estás al margen de todo. Eso resulta en un sentimiento más parecido al de teleportarse de una ciudad a otra, de forma que el recuerdo que tengo del café de ayer en el bar de Barcelona se superpone inmediatamente al del bar en el que desayuno hoy en Santiago, con sus dulces locales, los acentos etc. El frío y la lluvia de Santiago se dan casi simultáneamente en mi experiencia con las terrazas de Barcelona llenas de gente, porque el viaje ha perdido ese carácter de transición entre uno y otro, por la rapidez de la alternancia. Sucede como con esa tarjeta con dibujos por los dos lados que se hace girar entre dos hilos, de tal manera que se cambia rápidamente de una cara a otra y lo que se percibe es la imagen combinada de las dos imágenes.

6 de noviembre (Barcelona - Santiago)

El tren obliga a una convivencia muy estrecha con personas que no conoces, como no es tan fácil encontrar en otras situaciones. Oyes conversaciones variadas, ves lo que lee la gente, a qué dedica su tiempo habitualmente. El compartimento es una constante sinfonía de sonidos de teléfono de varios tipos, de altavoces que reproducen música ocasionalmente, o durante bastante rato, de videos o de comunicaciones. Esto resulta bastante descorazonador, saber a qué dedica el tiempo gran parte de la población española: partidos de futbol en el móvil, horas destruyendo pompas de jabón en un videojuego, paso frenético de feeds... Los publicistas han conseguido el *bioport* perfecto para introducir un chorro de datos en la mente de los ciudadanos. Y los resultados son evidentes porque, además, en el vagón se pueden escuchar también las conversaciones que mantienen con sus familiares, amigos y colegas de trabajo —te obligan a ello—, que revelan intimidades inimaginables.

Nunca me piden el justificante del descuento del billete, pero en Santiago hay un trabajador de Renfe que es meticuloso, y muy educado. Le he enseñado dos veces la tarjeta y, probablemente mañana se la tenga que volver a enseñar. Me pregunto si un día se dará cuenta que es la misma persona la que se lo enseña cada dos días, acostumbrado como está él también a tantas repeticiones. Quizá en un momento piense «este señor viaja mucho». Y sólo unos días más tarde piense: «si creo que fue ayer o antes de ayer cuando se fue ya a Barcelona», y quizá me pregunte algo, para el final del proyecto.

Siempre que se experimenta intensamente un sinsentido, el sinsentido que se experimenta es el de la vida. Eso es algo a lo que alguna gente es adicta, y para lo que vale la pena todo el esfuerzo y el ingenio que requieren estos proyectos.

Cada vez es más difícil hacer algo absurdo. Este derroche es absurdo pero, sin embargo, me escribe una persona en Facebook que lo ha interpretado inmediatamente como si lo motivara mi deseo de fabricar una obra, es decir, como si fuera una inversión, como si hubiera dado con un truco con el que puedo tener una obra más en mi colección. Los gastos estúpidos de las empresas de mercadotecnia —inversiones— hacen más difícil hacer algo que revele el sinsentido de la vida. Pensar que este esfuerzo, que esta experiencia tiene el objetivo de «hacer obra con ello» es una manera de normalizarla.

7 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Mientras viajo, leo los cuadernos, como todos los años. En el de 1998 me encuentro con esta anotación como para un set de

teatro, que sería una buena imagen de este proyecto: «entro en un decorado con una maleta y saco algo de la maleta y vuelvo a meter otra cosa, salgo y vuelvo a entrar, etc».

El proyecto intenta ser preciso. Una gran parte de la improvisación, sin embargo, viene de Renfe, que siempre llega con retraso en esta línea. Esto crea bastante estrés. No me hubiera importado llegar media hora más tarde si la hora de llegada fuera media hora más tarde. Pero la sensación de retraso, y la esperanza de que recupere minutos, y la comprobación constante, son inevitables y agotadoras. Sobre todo, pensando que hay gente y trabajo esperando, y que cada minuto más tarde que llegue es un minuto menos que duermo.

En Barcelona estoy en un Airbnb que hace pensar que esa marca es sólo una manera moderna de llamar a las pensiones de postguerra. Sórdido. Lo bueno es que tengo un lugar donde dejar y coger libros y enseres. En Santiago duermo en un hotel, con la particularidad de que cada noche entro en una habitación recién hecha, como si empezara el proyecto de nuevo cada vez. Lo único que hago en ella es dormir, y pasearme nerviosamente por ella mientras, cada noche, hago el *backup* de lo grabado en la última sesión, en un disco duro que dejaré al día siguiente en el buzón de correo de la galería. Cada mañana hago el *check out* del hotel.

8 de noviembre (Barcelona - Santiago)

En un momento, en cualquier proyecto artístico, el proyecto toma las riendas. Uno sólo es un ejecutor de tareas impuestas por la velocidad y la demanda de la obra. Decidí la fórmula y ahora

sólo tengo que pasar por todas las operaciones que ese algoritmo me impone. Las condiciones cambian con respecto a lo previsto, lo que dificulta la operación, pero eres rehén de tu deseo de llevarlo a cabo de acuerdo con las condiciones que te impone.

Si ahora lo dejara, sería un fracaso. Peor sería si no lo hubiera empezado, supongo, pero sólo cuenta como fracaso si lo empiezas. ¿Qué pasa con todos los que no han intentado nada parecido, con todos aquellos a los que no se les ha ocurrido (semejante tontería)? No han fracasado. Como artista lo que hago, precisamente, es abrir puertas al fracaso.

Me dicen: «¿Por qué no lo haces sólo de quince días?, ¿Por qué no dejas los fines de semana de descanso?». Creo que lo imaginé así una noche como perfecto, y ahora no hay motivo alguno para recortarlo, para hacerlo más fácil, porque de la misma manera podría no hacerlo en absoluto. Eso tendría el mismo poco sentido que ahora, de improviso, decidir alargarlo a dos meses.

Hoy el viaje es muy tranquilo. No hay casi nadie en el vagón, de momento, y entonces es muy silencioso y agradable. También es el primer viaje directo, sin cambio en Ourense.

Un monje (de Silos, supe después) se sube al tren en Burgos. Al llegar a Sahagún, se prepara para salir, se acerca a las puertas del vagón y no puede abrir. Unas monjas le esperan fuera. Como pasa el tiempo, con miedo de que el tren arranque, va a otro vagón y prueba otra puerta. No se abre. Una chica intenta ayudarle. Tampoco puede abrir, ni una ni otra. El tren arranca. Se viene con nosotros hasta León. El monje tiene pinta de bondadoso, pero instintivamente lo he despreciado durante todo el viaje, por la ostentación de los hábitos. Y, sin embargo, después del infor-

tunio, ni ha gritado, ni se ha llevado mal rato, ni ha maldecido contra Renfe. Debería recordarlo a menudo como castigo por mis prejuicios. Los mansos...

Todos los mecanismos están dispuestos para fallar, y hay muchos. Alguno falla de vez en cuando. De momento todas las puertas del proyecto se han abierto cuando he apretado el botón.

9 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Intento aprovechar el primer rato por la mañana para la lectura y la escritura más difíciles, hasta que ya me baja la concentración. Después edito el video del día anterior, hago los subtítulos. A última hora leo un poco, pero ya muy cansado. Hay días que las siete de la tarde es muy temprano, y hay otros días que es ya muy tarde.

He entendido cuánta importancia adquiere el proceso de habituación en el desarrollo de tareas con exigencias extremas. Coger una mecánica, acostumbrarse, hacerlo todo más performativo, para aprovechar el tiempo, para cortar esquinas, la cafetería en la que sirven rápido el café, la calle que se cruza mejor, lo que vale y no vale la pena llevar en la maleta, lo que se deja junto al asiento y lo que se sube a los maleteros superiores. Todo se va perfeccionando y la vida cotidiana se vuelve —se revela— un problema de ingeniería. Máxima eficiencia en hacer algo perfectamente inútil.

Por un momento pienso que lo que estoy haciendo es mágico, maravilloso, único. Poco después pienso que soy un tarado, un perdedor, que la vida se me escapa entre las manos haciendo

tonterías, que soy un personaje ridículo, un sacerdote andrajoso. Y, sin embargo, me puedo preguntar lo mismo que Cristóbal Colón en un diálogo de Leopardi que estoy leyendo: ¿qué estaría haciendo si no estuviera aquí?, ¿no sufren también los que pueden ir a donde quieran? ¿Estaría más feliz en otro sitio? Quizá la pena sería de menos intensidad, pero también menos la alegría.

Un empleado de una empresa contratada por Renfe para hacer una encuesta de satisfacción se dirige a los que viajan solos y tienen un asiento libre al lado. A una chica que tengo detrás le pregunta un montón de cosas, un cuestionario largo pero que resuelven de forma eficiente. Yo tengo a otro viajero en el asiento contiguo, así que no me va a preguntar. Hubiera sido peculiar el ejercicio de explicarle todo, por qué puedo dar respuestas con un muestreo muy amplio de casos. Entonces ve a un señor mayor solo. Le pregunta si le puede encuestar. Resulta que estaba solo únicamente por un momento, porque su mujer había ido al servicio. El encuestador ya no tiene sitio para sentarse, ni opción de marcharse. Empieza a preguntarles cosas a los dos y responden siempre de forma vaga, sin tener en cuenta la escala de números que el entrevistador propone. Dan mil explicaciones. Pronto es una conversación sobre cómo se viajaba antes, hace cuarenta años. Interviene el señor de al lado, que viajaba en esta línea hace cincuenta años. Explican con detalle muchas cosas que no sirven para la encuesta. El encuestador escucha por cortesía. Para los encuestados todo está bien con respecto al viaje, porque para ellos lo normal es la resignación. Las cosas son como son, cogemos los trenes que hay, valen lo que valen, si algo no les convenía, se han ajustado a ello. Son todo paciencia. Los encuestadores buscan usuarios insatisfechos, con el objetivo último de neutralizarlos. Encontraría más de éstos en los servicios mejores, en el AVE.

Hoy hay cambio de tren en Miranda, por uno que pasa por Logroño. Ésa era la ruta tradicional de este tren, que cogí varias veces cuando vivía allí, hasta que lo desviaron para que pasara por Pamplona y Vitoria. Estoy escribiendo y, de repente, pienso en mi madre, miro por la ventana y veo iluminado el centro donde pasó los dos últimos años de su vida. Un escalofrío. Veía pasar el tren a menudo cuando iba caminando a verla. Hoy soy un péndulo que adquiere la máxima velocidad cuando pasa por Logroño.

10 de noviembre (Barcelona - Santiago)

Otra sensación que es reforzada en esta situación extraordinaria es la de la soledad. Me encuentro mucho más solo en este trasiego, en la debilidad que se va apoderando de mí, que en mi casa, donde todo está controlado, el tiempo organizado, todas mis justificaciones a mano. El proyecto se hace para volverse vulnerable y, entonces, te traspasa tanto lo bueno como lo malo. Se trata, no de pensar las cosas, sino de vivirlas, de experimentarlas como inevitables, de sentirlas poderosamente, más poderosas que uno mismo. Lo mismo la exaltación, y la tristeza, y la amargura.

Whoever has learned to be anxious in the
right way has learned the ultimate. S.K.

Cuantos más días pasan, más difícil es que otros entiendan estas nuevas sensaciones, son más difíciles de compartir, difícil explicarlas. Sumergiéndose en el absurdo.

Y cuanto más hay rodado, más sentido empieza a tener lo que será el resultado, y me acuerdo mejor de lo que me hizo empezar este proyecto —más a flote—.

De repente pienso en todo lo que queda todavía y de repente pienso en todo lo que ha pasado ya. Es una experiencia curiosa, cómo alternan estas dos sensaciones contrapuestas.

Todos estos movimientos insólitos que hago, dormir un día sí y otro no en un piso compartido, ir cada dos días a desayunar al mismo sitio, siempre con una maleta, coger repetidamente los trenes.... En los tiempos de ETA hubiera podido ser causa para que alguien sospechara de mí como terrorista. Pero ahora la gente creativa, o los extranjeros con costumbres extravagantes con respecto a las tradicionales, o las imposiciones de condiciones económicas precarias, así como el desinterés generalizado por la vida de los demás, consiguen que pase desapercibido todo lo que uno pueda hacer por disparatado o interesante que sea.

La obra es autorreferencial, todo el guion no habla más que de sí mismo. Pero también es premonitoria. Vivo cada día lo que van diciendo los personajes. Creo que ahora tiene un sentido que no tenía cuando lo escribí. Y, me pregunto, ¿cómo podía saber tan bien lo que iba a sentir? Pero eso es sólo un espejismo, producto de la irrealidad de mi situación *actual*.

11 de noviembre (Santiago – Barcelona)

La estación de Santiago tiene dos entradas a los andenes: una para los que quieren pasar por el control de seguridad y otra para los que no. Para coger mi tren, nada me impide ir por una o la otra. Se lo digo al guardia de seguridad y me contesta que ya lo sabe, que lleva así desde 2019. Le digo que le hace sentirse a uno un poco ridículo. «Tiene usted razón», me contesta. Supongo que

hace su trabajo fútil y, por tanto, alienante. Cobra un sueldo por ello, eso sí, se dirá a sí mismo. También revela lo inútil de las medidas de seguridad en Sants, cuando luego te puedes subir en Astorga sin siquiera pasar por control de billetes. Se podría pensar que, con eso, por lo menos proteges Sants de ataques terroristas. Pero eso es válido sólo para la salida, pero puedes llevar una bomba o un subfusil ametrallador desde Astorga, sin pasar ningún control. Muchas chapuzas, rituales separados de cualquier referente original, y los más perjudicados son quienes cumplen con sus reglas.

20.000 leguas de viaje submarino. Hay naturaleza, pero está al otro lado de la pecera. A este lado todo son controles, códigos fabricados y complejos, un mundo artificial. Y cuando se hace de noche, ésta es una nave espacial traqueteante.

El entorno se va volviendo irreal. Lo bueno de que las cosas se vuelvan irreales es que dudas de la realidad que tenías hasta antes del momento artístico y eso rompe las barreras y te permite acceder a otras realidades que has conocido, hace que revivan en mí sentimientos de cuando mi madre enfermó y murió, de mi trabajo de juventud, el recuerdo del shock que me ocasionó la muerte de mi padre, el último año con mi hermano. Conseguir saltar de realidades ayuda a entender el mundo mejor, a entenderse mejor, el lugar que uno ocupa en el mundo.

12 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Conozco ya varios *commuters* que cogen el tren todos los días a la misma hora. Son todos de Santiago, porque este tren allí sirve para viajes cortos, diarios, mientras que en Barcelona lo coge

gente que va a viajar a ciudades alejadas. En Santiago se espera en el andén, mientras que en Barcelona entramos en los trenes como un rebaño.

Pero hoy he reconocido en Barcelona a una barrendera de la zona, en el camino hacia la estación. Tiene cara de enfadada, antes de ayer y hoy. Antes de ayer hizo un pequeño esfuerzo con la escoba para dificultarme el paso, por eso la recuerdo bien.

Yo me estoy volviendo un *commuter* también. No es que cada día se me haga más corto pero sí que se da la circunstancia de que de repente son las 21.00 y casi estoy ya allí, y no he pensado en ningún momento en todo lo que faltaba. Es como si me sorprendiera el que ya haya pasado el día.

All good poetry is written slowly and
cautiously, with great effort and
‘unspeakable groanings’ of the spirit.
It is forged slowly and painfully, and link by link
with sweat and blood and tears. A. D.

Hoy estoy un tanto desanimado, con angustia. Me quejo ligeramente a un amigo, y me recomienda unas pastillas que está tomando, de serotonina, que suben el ánimo. «Con todo lo que he trabajado y gastado para sentir esto, ahora sería una pena echarlo a perder por unas pastillas», le escribo.

13 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Es domingo y en Santiago todas las tiendas están cerradas. No puedo comprar mis alimentos habituales, y cuando tenga tanta hambre que no me quede resistencia tendré que aventurarme con alguno de los productos cancerígenos de la cafetería. Esto me hace pensar en un *gag* de Monty Python que oí contar a Steve Coogan: entrevistan a los supervivientes de un accidente de avión, que han estado tres meses aislados en los Andes. El entrevistador se da cuenta de que hay una parte de la experiencia que ha sido especialmente traumática. «¿Quiere hablar de ello?», pregunta. «Bueno... en realidad... llegados a cierto punto... teníamos tanta hambre, que tuvimos que comernos los menús de a bordo del avión», dice finalmente. «Pero... ¿cómo pudieron llegar a ese extremo?» pregunta horrorizado el entrevistador. «Se nos habían acabado los cadáveres de otros pasajeros», responde.

El proyecto ya en *cruising speed*. Es decir, que los mecanismos están engrasados, que empiezo a pensar menos, que empiezo a disfrutar con las actuaciones, en el sentido que esta vida se va convirtiendo en mi vida, no en una cosa pasajera: esto es lo que hago yo, viajar en tren. Me recuerda a *The Music of Changes* de Paul Auster, donde la ocupación del protagonista es cruzar el país de lado a lado una y otra vez conduciendo su Saab, con el único propósito de escapar de su vida.

Un pasajero con camiseta del FBI, barriga de cerveza, largas melenas ya bastante blancas, un viejo rockero, se sube en Ponferrada. Sé que va a Palencia, porque hace tres días se subió en Palencia y se bajó en Ponferrada.

14 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Cada mañana leo el periódico, luego escribo un rato, luego edito el video. Hacía años que no leía el periódico —¡en papel!—. Esto contribuye a esta inmersión en la vida cotidiana de gente que tiene poco que ver conmigo, y de la que habitualmente sé poco; contribuye al catastrofismo.

Neils Bohr said: 'We are all agreed
your theory is crazy. What divide us is whether
it is crazy enough to stand a chance of being correct.
My own opinion is that it is not crazy enough'.
Leído en Auden.

¿Es este proyecto lo suficientemente disparatado para ser arte...
o sólo es una manera de hacer una obra?

Hoy también reconozco a pasajeros. Son una madre con dos niños como de cinco años. Hacen el mismo camino de vuelta. De Vitoria a León y de León a Vitoria.

Una técnica para aniquilarse a uno mismo a base de ser uno mismo, por agotamiento, por frenesí de uno mismo; una técnica para la desaparición de la técnica, imponerse tantas tareas que uno desaparezca como ejecutor, y se convierta en objeto, verdugo y víctima una sola entidad.

15 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Una persona bruta, una señora en el tren, que todo lo hace a golpes, como los militares. A golpes de culata, de percutor, de

tacones, de bayoneta, de casquillos. Ella sube la maleta sobre los asientos empujándola mucho hacia arriba y dejándola luego caer, cierra las cremalleras de un gesto enérgico, golpea el teléfono contra la mesa cuando lo deja ahí... Es una brutalidad aprendida, como de quien ha decidido tomar las riendas de su vida. He tenido muchas veces gente así al lado, hombres y mujeres, sobre todo en cafeterías de las que puedes trabajar con el ordenador.

También, para estas alturas puedo establecer estadísticas y, de todas las personas que se han sentado a mi lado, las chicas jóvenes, casi sin excepción, se han retorcido las manos para re-encajarse los huesos con ese ruido peculiar que produce, como quiera que se llame ese movimiento. Y sólo ha sucedido con chicas jóvenes. También se han sentado junto a mí, en tres ocasiones, pasajeros que han estado más de doce horas sin levantarse ni para ir al baño, ni para estirar las piernas.

16 de noviembre (Barcelona - Santiago)

Ayer tuve un desfallecimiento emocional. Pasé la tarde con un poco de amargura y tristeza. Hoy ya estoy con más ánimo. Está claro que gran parte del proyecto es ponerse en esta situación en la que te encuentras especialmente vulnerable, y que permite que pasen cosas, buenas y malas.

El viaje no hace mucho para curarte de la misantropía. El ambiente artificial no supone sólo el hecho físico contemporáneo de pasar más de la mitad del día a una velocidad que sólo se puede alcanzar por medios técnicos, sin relación con árboles ni natura-

leza, en un mundo absolutamente codificado (no tanto como un supermercado, pero casi) sino, sobre todo, en la relación continua con la mente de los co-pasajeros. Oyes lo que dicen, ves lo que miran en el móvil —peor, oyes lo que miran en el móvil— y todo es de crear desasosiego, cuando no asco. Te encuentras con gente amable, educada, inocente y tierna pero, lógicamente, éstos no llaman tanto la atención.

17 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Ayer el rodaje fue muy agradable e interesante. Hacer obras únicas es hacer regalos, obras que de otra manera no podrían existir para nadie. Las obras de arte son regalos, son milagros (cuando son obras de arte, fuera de la doxa). El guion se va cumpliendo *inexorablemente*.

¿Va bien la obra? me preguntan. Hay muchos niveles en los que se puede responder:

- La calidad del video que se va a obtener como resultado
- La experiencia de la filmación (del arte que hay en ella)
- La experiencia del viaje (del arte que se vive ahí)
- La resistencia frente al esfuerzo de realizarlo, de cumplir con todas las tareas fatigosas
- La respuesta del público en las galerías
- La repercusión pública en medios y en redes
- Las relaciones con y entre los que participan

El desarrollo de la narración dentro del video que estamos grabando está lleno de juegos visuales, de anécdotas, de ideas curiosas que intentan ayudar al público a llegar a la puerta de la obra, y que ellos caminen solos después por los espacios de la

casa, y observen la habitación del reloj, la de los trenes, la del arte eterno, la de las condiciones económicas. Este diario es el dormitorio, debajo del edredón.

Verdaderamente, para servir a la verdad
sólo cabe hacer una cosa: sufrir por ella.

Ésta es la única forma posible
de despertar. S.K.

Cuando voy hacia de las dos ciudades, los mensajes que envío hace ella son distintos que los que envío cuando me alejo, otra premura, otra inmediatez. Lo que pido para la ciudad de la que me alejo puede esperar todavía un día. Es como si existiera un efecto doppler por el que los mensajes lanzados hacia la ciudad a la que te acercas sonaran más agudos que los que envías a la ciudad de la que te alejas. ¿Perciben los espectadores si me acerco o me alejo de ellos, en cada galería?

La emoción viene de que me digo: «¿Es verdad que estoy haciendo esto?» Si no empiezas algo como esto, puedes estar seguro de que no lo estás haciendo, pero si lo empiezas ya no puedes más que dudar todo el tiempo si de verdad lo estás haciendo o no.

18 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Por un lado, se trata de la apoteosis del viaje, del turismo, de la visita a cuantos más lugares mejor. Por otro es su completa negación. Es su negación por exacerbación. Con el propósito de visitar más y más lugares va reduciendo el tiempo de las visitas, la experiencia de las visitas. La burla del turismo también, porque visito los mismos lugares.

La idea original del término «Commuting Time» remite al mundo del trabajo, a las labores añadidas que tiene la jornada laboral, los desplazamientos necesarios para llegar a trabajar. Aquí las labores añadidas son el centro de la operación o, cuando menos, disputan su preeminencia con la labor que se realiza en las ciudades (la narración en el video, además, gira alrededor del desplazamiento, la conversación no podría tratar acerca de ninguna otra cosa). Hay una simbiosis tal entre las dos actividades que se vuelven toda una: el viaje es rodaje, el rodaje, viaje.

El guion es un pronóstico, una proyección, pero también deja una gran parte de cosas fuera, que van apareciendo aquí, y que me sorprende que no hubiera pensado en ellas antes, todas esas emociones que sólo puedes tener si vas hasta la fuente.

19 de noviembre (Santiago - Barcelona)

Varias personas me felicitan por haber pasado el ecuador del proyecto. ¡No! ¡El ecuador del proyecto lo pasé hace dos días! Hace dos mil kilómetros que pasé el ecuador. Para quienes sólo piensan en ello, es igual un par de días más o menos.

Lo que hace emocionante este proyecto no es pensarlo sino, precisamente el no poder pensarlo en su totalidad. Que sus parámetros se me escapen es lo que hace de él una obra de arte.

Sensación apocalíptica provocada por un contacto constante con ambientes artificiales.

20 de noviembre (Barcelona – Santiago)

En algún autor clásico cuyo nombre no recuerdo he leído la recomendación de que, si no sabes cómo enfrentar un tema, lo divides en tres partes. Cada una de esas partes en tres capítulos, cada capítulo en tres párrafos, cada párrafo en tres frases y cada frase en tres partes. Hoy completo dos terceras partes del video. Será cuando llegue y grabe la toma del día.

He viajado por Madrid, en el AVE, que es una experiencia distinta, porque no se sufre tanto la fricción de la distancia, y porque tengo más tiempo para descansar en uno y otro sitio. Este viaje es contemporáneo, con gente más pudiente y arreglada, más turistas. También el servicio es más esmerado, los trenes llegan puntuales, piden por la megafonía que no se hable por teléfono. Por otro lado, el espacio es más estrecho, hay menos luz en los vagones. Es un viaje de la Unión Europea, mientras que el otro tiene todavía el olor a la vieja España, donde los viajeros todavía podrían ofrecerte comida, y decir «que aproveche» cuando te vean comer, como he leído alguna vez que le llamó la atención a Kropotkin cuando viajó por España.

21 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Cada día es más suave la fricción de la distancia, porque el día empieza a estar perfectamente estructurado. Cada trayecto estoy más fuerte, porque conozco los mecanismos, porque tengo el tiempo ocupado. Ayuda el hecho de que hay ya mucho material delicado e interesante *en la lata* (como se decía antes en los rodajes, una vez que todo el montaje había sido capturado en el celuloide y guardado en una caja metálica). Las operaciones de

render del video cada día son más largas, pero por el otro lado, he encontrado mecanismos mucho más eficientes para elegir las tomas y hacer los subtítulos. También al llegar a los dos sets todo se pone en marcha con más rapidez, y se ha establecido una curiosa coreografía, cada vez más ajustada, entre los actores, Robert y Bill, los operadores de cámara, Juande y Roi, los galeristas, Asunta y Jorge, Fabiola, que activo yo a la llegada a cada sitio (antes de decir «acción»).

22 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Ha cambiado el tiempo y desde hace tres días hace mucho más frío. Pensé que era sólo en Santiago pero al llegar después a Barcelona, vi que también había cambiado ahí. Hacía frío en la galería, y eso hacía el rodaje mucho más difícil. El primer día (el 19) se pudo salvar bastante bien. Pero ayer fue todo un problema. Corría el aire por el plató, y el Robert parecía que estaba a punto de enfermar. Fue una situación realmente penosa y estresante. Hoy hay que solucionar ese problema, intentar cerrar las ventanas y poner unos calefactores, que no hagan mucho ruido.

Parece que las cosas fluyen suavemente en una rutina ya establecida, como si fuera cosa sólo de esperar a que los acontecimientos se sucedan pero, de repente, cualquier mínima dificultad pone todo en estado de alarma, sobre todo, mi ánimo. Hoy me duele todo el cuerpo.

Llueve en Santiago. Cuando llegué antes de ayer, domingo, había riadas de estudiantes que volvían a la universidad después del fin de semana, y llovía mucho, y todos los taxis estaban ocu-

pados. Fue un inconveniente de grado tres. Ahora ya tengo inconvenientes de casi todos los grados. Entre los que quedan por experimentar están el del accidente ferroviario y el del ataque al corazón.

23 de noviembre (Santiago - Barcelona)

Por un lado, es ya una cuenta atrás, lo poco que queda (quiero pensar). Por el otro, estoy en un ciclo avanzado de cansancio, ya he pasado varias pantallas del video juego, cada una con su cansancio particular. Por un lado, la satisfacción de lo que ya ha sido grabado, por el otro, la desaparición de la ilusión de los primeros días, en los que uno se maravillara de que esto fuera posible, de oír como han despegado, con su propia vida, las palabras que hace meses escribí en soledad frente al ordenador.

El AVE, que cada día cojo más, por decisiones que ha tomado Renfe por mí, es un viaje más cómodo, que me permite rodar antes y dormir hasta más tarde. Por el otro lado, es más laborioso, más bullicioso, con cambios en estaciones atestadas, con viaje en cercanías en Madrid entre Atocha y Chamartín. Sobre todo, tengo una sensación mayor de futilidad: si lo he hecho más sencillo con este tren, por qué no hacerlo más sencillo con todo, por qué no hacerlo menos días, por qué no hacerlo entre lugares más cercanos. Lo que lleva a pensar: ¿por qué hacerlo? ¿por qué lo estoy haciendo?

El cansancio puede llegar a ser tal que el cansancio físico pase a segundo plano, y se vuelva anecdótico. La transubstanciación del cansancio por sublimación.

24 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Por obras en la infraestructura, hoy el tramo entre Monforte de Lemos y Ourense se hace en autobús. Gran caos en la llegada a Monforte, con lluvia, peleas para meter la maleta en el maletero del autobús, desinformación —o informaciones contradictorias, dependiendo a qué empleado de Adif preguntes—. Pero es el primer día que llegamos a la hora.

Muchas veces estos días, por la noche, me cuesta pensar que esa mañana me he levantado en Barcelona, o en Santiago. La salida del hotel o de la habitación es mañana me parece algo lejanísimo, imposible de que haya sucedido todo en el mismo día.

25 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Incredulidad de que haya pasado 24 días en un tren. Sorpresa de que quede tan poco. Angustia por lo que pueda suceder, ya sin fuerza para contenerlo. Pánico ante el cansancio que se precipitará cuando llegue a casa.

Edito este diario para su posible publicación y distribución el día de la inauguración. Esta nota la escribo únicamente para ser fiel al carácter autorreferencial de todo el proyecto.

26 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Anoche encontré un método para mejorar el proceso de *backup* que sigo cada noche. Paso primero todo al disco duro más rápido, que es el que llevo en el tren, y luego de ese copio todo, mien-

tras duermo, al que se queda en cada ciudad. Si se me hubiera ocurrido antes hubiera ganado unos veinte minutos de sueño cada noche de los veinticinco días anteriores.

27 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Hoy también hay que viajar un tramo por bus. Los viajeros hacen siempre preguntas cuando pasa el revisor. Conozco las respuestas mejor que él, para empezar, porque yo ya he hecho este transbordo en autobús, y he visto *el otro lado*, mientras que él no continúa viaje. Pero también estoy al corriente de cuál es la próxima estación, de cuanto paramos en cada sitio, del retraso que llevamos a cada momento y de que luego siempre se recupera algo de tiempo, cuando llegamos a las vías del AVE... Cualquier cosa que pregunten. Muchos otros viajeros tienen sus propias respuestas, a menudo equivocadas, o inexactas; proporcionan información con la mejor intención, o no.

Es domingo y el tren vuelve a Barcelona completamente lleno. ¿Pueden retrasarse los trenes a causa de la carga que llevan? El principio físico es que sí, pero el peso de las personas y las maletas, en comparación con la masa metálica del tren, parece insignificante. Pero hay tanta gente, tantas maletas... Hay, quizá, 800 teléfonos móviles. No hay teléfonos que viajen sin pasajero, ni pasajero que viajen sin teléfono, pero hay pasajeros que viajan con dos —así como hay dos zapatos por pasajero, por lo menos—. ¿Hay teléfonos que viajen con dos pasajeros?

A Jorge se le ha ocurrido que en la publicación de este cuadernillo podría haber una foto mía viajando en el tren. Este es el

último recorrido que hago en el ALVIA, y estoy llegando a Barcelona. 350 horas de tren y no tengo tiempo para hacer esa foto.

Una sensación nueva, que me ha sorprendido por nueva a estas alturas del desarrollo: que la experiencia de los espacios en los que sucede el proyecto se ha separado en sus propios compartimentos, y me pareció ayer por un momento, en Trinta, que había hecho todas las tomas a la vez, sin salir de allí. Lo que dije al principio de los trenes, que la experiencia del tren se separaba y era una, y al margen de todo lo demás, me sucede ahora con todos los espacios, las galerías, el hotel, la habitación de Barcelona, el bar en Barcelona donde desayuno y pido mi cena para llevar.

28 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Ayer, de camino a la galería por la noche, me tambaleaba un poco, por el cansancio y las horas en el tren, como quien se embarca después de una larga travesía.

Eternity is a very long time, especially towards the end. W. A.

En todos los rodajes en Barcelona nos ha molestado el ruido de los trenes cercanos. En Santiago, el ruido de los coches y de la gente que sale por la noche a tomar algo. El problema en Barcelona es que los trenes llegan a intervalos aproximadamente regulares. Cada toma estoy escuchando a Robert decir el texto y, al mismo tiempo estoy pensando: «no viene un tren, no viene un tren, va a llegar hasta el final de la toma sin que venga un tren». En este momento de mis viajes todo está dominado por la presencia constante del final, que no falle nada este último

rato, que pueda resistir un poco más, que podamos hacer estas últimas tomas sin problema. Este pensamiento quita las fuerzas, por anticipación.

29 de noviembre (Santiago – Barcelona)

Es difícil concentrarse en nada que no sea la idea de que esto se acaba. Lo que pienso ahora durante el viaje es sobre los límites de la obra, y casi mirando desde fuera: qué voy a hacer los días siguientes, los arreglos que le tengo que hacer al vídeo (sobre todo de sonido), quién lo verá, a donde lo enviaré... Parece como si estuviera a punto de saltar por encima del signo de «cierra paréntesis» (más eso que el de «cierra comillas»).

No dejaremos de explorar
Y el fin de toda nuestra exploración
Será llegar a donde empezamos
Y conocer el lugar por primera vez.
T.S.E.

Esta noche me despidió de Robert, que vuela mañana a Austria. Para los actores también ha sido una experiencia peculiar. Después haré la maleta, para dejar mañana la habitación. El vídeo ha sobrepasado los 45 minutos, pero las dos tomas que quedan son cortas.

30 de noviembre (Barcelona – Santiago)

Todas las actividades extremas, las que cansan, las que sorprenden, las que agotan, dejan caer en la mente la idea de que uno puede morir en el intento, de que se puede morir, probablemente

a causa de la idea recurrente de que lo que se está haciendo quizá sea malo para la salud. Alimentación, sueño, falta de ejercicio físico.

Ayer, al llegar al rodaje, me preguntaron que cómo me sentía... «Bien, ya acabando». Digo eso, y todavía quedan 1.900 kilómetros que recorrer, ir y volver, lo que hubiera sido la perspectiva de un gran viaje en condiciones normales.

Robert me confirmó que el proyecto también había sido una experiencia para él. Como dice su última intervención en la grabación: «putting life aside completely in order to do art at full is, in fact, the true identification of art and life».

Mañana tengo que coger de nuevo el tren, para ir a Barcelona para la inauguración. ¿Será distinto el viaje? Por lo menos ya no tengo que rodar por la noche, el resultado de la noche no depende de mi *performance*.

Quiero agradecer el esfuerzo, la dedicación y la amistad de los actores, Robert Cambrinus y Bill Nash, de los técnicos durante la grabación, Juande Jarillo y Roi Rivera, de los galeristas, Jorge Bravo y Asunta Rodríguez, y de Fabiola Barreiro.

Las fotografías de manzanas que aparecen en el video son obra de Juande Jarillo, que también fue mi consejero en lo que respecta a las composiciones y las luces de la obra.

Esta publicación se realizó con motivo de la exposición *Commuting Time* que se presentó, simultáneamente, en las galerías Trinta de Santiago de Compostela y ethall de Hospitalet (Barcelona) durante el mes de noviembre de 2022.

Impreso en Impremta Varela. Santa Coloma de Gramenet (Barcelona) el 1 de diciembre de 2022.

Diseño y maquetación: Silvester