

DANIEL MUÑOZ

BIO

La base de la obra de Daniel Muñoz oscila entre el dibujo y el mural. En sus propias palabras, sus intenciones actuales son “llevar esta técnica a soportes que le son hostiles”, principalmente en el espacio público, cuestionando así nuestra “hiper-accesibilidad a las imágenes”. “El hecho de trabajar en ámbitos públicos, a los que todo viandante tiene acceso, hace que me cuestione constantemente la naturaleza de las imágenes que produzco y sus funciones”. Trincheras y otros anticonceptivos (Ceart-Fuenlabrada, 2016), su comparecencia más reciente en un espacio artístico, da buena prueba de ello. Pero anteriormente se pudo comprobar en Between the lines (2015), en la 886 gallery, de San Francisco; en Posesiones de ultramar (2012), en la sevillana galería Delimbo; La histeria interminable, en Iguapop gallery de Barcelona (2009); o en Vancouver, en la muestra Irony’s shell para Elkartel Gallery (2008), por poner sólo unos cuantos ejemplos de los que jalonan un interesante currículum.



ENTREVISTA de Javier Díaz-Guardiola

¿Cómo defines el proyecto que has desplegado para TruckArtProject?

No tiene título. La técnica empleada es esmalte sobre metal. Podría definirlo como un paisaje sobre otro paisaje. A pesar de que la obra plantea diversas cuestiones, la principal era reforzar la idea del objeto artístico como soporte mercantil. Sería algo así como definir a un personaje que sabes de antemano que va a moverse en un escenario muy cambiante. Para ello utilicé dos imágenes que fotografié hace unos meses en Cuba, donde las vallas publicitarias tienen una función muy diferente a la que tienen aquí. A pesar de ello, lo importante no es el contexto donde se tomaron las fotos, sino la simbología y la armonía de la publicidad en el paisaje. Los camiones son un símbolo del capitalismo, de las mercancías; esto me interesaba, y trabajé con esta serie de conceptos que giran en torno al objeto en sí y sus funciones dentro de nuestra realidad. No quise utilizar el camión como un lienzo donde hubiera hecho una obra que pudiera estar en cualquier lado, sino reforzar los elementos más básicos con los que contaba: camión, paisaje, dibujo, publicidad.

¿Cómo dialogan, en tu caso, las dos caras del camión?

Las dos caras están enfrentadas entre sí. Esta disposición es muy importante en esta pieza, ya que he dibujado la parte trasera de dos vallas publicitarias. La imagen que debería verse en las vallas se anula y, al mismo tiempo, ocurre lo mismo con la imagen que se ve en el camión. No hay imagen, no hay mensaje aparente, no hay sujeto. Al trabajar con la idea de "soporte sobre soporte" lo que surge es una doble negación de la imagen. Los soportes están vacíos, pero no por ello la obra.

¿Cuáles son los retos del proyecto para ti?

Como comentaba, mi intención era poner en cuestión los elementos más básicos de los que disponía. Lo que no quería era obviar una serie de materiales y símbolos que se presentaban por sí solos. Hacer una pintura en un camión no puede plantearse como si pintaras un lienzo o un papel, al menos en mi discurso. Para mí, era imposible quitarme de la cabeza el camión en sí: no podía obviar ni sus funciones, ni su tamaño, ni su forma. Armar una pieza con estos materiales era lo realmente interesante.

¿Cómo se inserta este proyecto en tu trayectoria y en tu discurso?

Podría verlo como una de las maneras más claras de entender la parte "escultórica" que tiene mi trabajo, o el de todos los artistas que trabajan en paredes y todo tipo de mobiliario público. Siempre me ha inquietado fomentar esta parte tridimensional o "recorrible" de muchas de las obras que he hecho, y creo que nunca la había planteado con tanta claridad. Puede que, a partir de ahora, indague más en este asunto.

Algunos creadores admiten que llegaron con una idea previa que tuvieron que ir modificando o que creció hacia otros derroteros al enfrentarse a un soporte como éste. ¿Ha sido tu caso?

No, la verdad. Para mí, el proceso de idear la pieza ha sido más importante que ejecutarla. Desde el momento en que empecé a trabajar en la idea, sabía que tenía que llegar a producirla de una manera clara, para que no se enturbiara. Mi proceso creativo consiste más en aclarar ideas e ir descartando opciones antes de agarrar un pincel, aunque hay veces que hay que improvisar y se disfruta del momento. Pero suelo tener las cosas bastante claras al ponerme a ejecutar un proyecto. Creo que eso viene del hecho de trabajar en formatos enormes. Cuando te acostumbras a hacer murales de 30 metros, tienes que arrancar con las ideas muy claras. Esta dinámica ha influido en mi manera de concebir el proceso creativo, como es natural.

¿Cómo te has planteado la recepción de una obra como ésta, en la que el espectador se encuentra con ella, no la busca, y que no "circula" por los cauces habituales del arte?

En el planteamiento de la pieza está implícito el modo de recepción. No es una obra que formalmente esté planteada para llamar la atención a través del color o de formas cercanas al lenguaje publicitario. Para observarla hay que detenerse. No pretende ser fugaz, aunque pueda asimilarse de un solo golpe de vista. El hecho de que no

circule por los cauces habituales del arte no es nuevo para mí. Suelo trabajar en lugares y soportes que están alejados del circuito más ortodoxo, aunque luego se documenten y se difundan a través de publicaciones o de internet.

¿Y la fugacidad con la que se recibe?

He ahí otra cuestión importante para mí, pero no sólo en esta obra. Todo mi trabajo se basa en la oposición a la fugacidad. Procuero que el público reciba un estímulo a través de la curiosidad, y no basarme en los cánones estéticos y conceptuales de los que parte el graffiti o el llamado street art, donde suelen darse formas simples, llamativas y colores que seduzcan al ojo. Mi intención es obviar esos clichés estéticos. Por eso utilizo un dibujo austero y sin ningún tipo de gesto expresivo. Sinceramente, no me interesa ningún tipo de cuestión formal en torno a la pintura o el dibujo, ni la búsqueda de personalidad o estilo a nivel plástico: me interesa llevar estos lenguajes a lugares y soportes donde no deberían estar.

¿Cómo te has enfrentado a la escala? ¿Estabas acostumbrado a ella?

Teniendo en cuenta la escala con la que suelo trabajar, no ha supuesto problemas de ningún tipo. De hecho, ha sido bastante cómoda y abarcable. Era más importante la forma del camión en sí.

¿Qué te aporta a ti una participación como ésta y qué crees que le aportas tú al proyecto?

A mí me aporta una nueva manera de entender el soporte artístico como base de la obra. Trabajar en una pared, un camión o una acera es algo muy diferente a hacerlo en soportes convencionales, ya sean cuadros, vídeos o instalaciones, que siempre están dirigidos hacia un público selecto, que se mueven en unos circuitos preestablecidos por el mercado. Para mí, el verdadero valor de las obras que muchos artistas realizamos en la calle es precisamente éste: puedes utilizar un lenguaje pictórico aparentemente clásico o "académico", pero nuestra voluntad no es para nada clásica, ni académica.

¿Por qué es interesante un proyecto como TruckArtProject?

En mi opinión, plantea varias cuestiones interesantes, principalmente el hecho de reunir a muchos artistas de diversas disciplinas enfrentándose a un soporte complejo. A nivel de comisariado, creo que es una apuesta diferente, que se sale de la clásica exposición colectiva basada en un concepto. Creo que aquí pasa lo contrario: las ideas y discursos son muy diferentes entre sí y el hilo conductor es el objeto en sí. La manera individual de enfrentarse a él es lo realmente jugoso.