

OKUDA SAN MIGUEL

BIO

Afincado en Madrid desde el año 2000 y licenciado en Bellas Artes por la Universidad Complutense, desde sus inicios en 1997, los trabajos de Okuda en vías y fábricas abandonadas de su ciudad natal fueron claramente reconocibles. Paralelamente a sus trabajos en la calle, comienza a producir obras más íntimas en su estudio con las que, a partir de 2009, evoluciona hacia un camino más personal. En ellas, las estructuras geométricas y estampados multicolores se unen con cuerpos grises y formas orgánicas en piezas artísticas que él mismo cataloga como de "surrealismo pop" con una clara esencia implícita de la calle. Sus trabajos a menudo plantean contradicciones sobre el existencialismo, el universo, el infinito, el sentido de la vida, la falsa libertad del capitalismo, y muestran un conflicto entre la modernidad y nuestras raíces. Obras en las que arquitecturas geométricas multicolores se funden con formas orgánicas, cuerpos sin identidad, animales sin cabeza, y una multitud de símbolos enfrentados que incitan a la reflexión y que han podido verse en urbes y galerías de todo el mundo. El único continente que se le resiste es Australia, "donde viajaré este año", apunta. Entre sus intereses, "seguir produciendo en mi estudio y en el espacio público; construir pinturas, murales, instalaciones y esculturas que lleguen al mayor número de países y culturas. Hacer sentir cosas a todo tipo de gente. Y, sobre todo dar color al cemento gris".



ENTREVISTA de Javier Díaz-Guardiola

¿Cómo defines el proyecto que has desplegado para TruckArtProject?

Los títulos de las dos piezas, una para cada parte del vehículo, son Miradas infinitas y Paisaje inerte. Ambas están realizadas con esmalte sintético en spray sobre lona del camión. La intención principal es tener dos obras en constante movimiento por toda España. Creo que eso es muy interesante, ya que la obra puede llegar a gente más diversa incluso que la que generalmente contempla un mural.

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

Creo que, a pesar de que sean dos obras distintas, tienen una relación directa evidente por la geometría de la que parto. Asimismo, asumo un mismo planteamiento técnico. Sin embargo, lo que las hace distintas es que una de ellas está concebida como un paisaje que invita a que el espectador entre él, mientras que la otra provoca todo lo contrario. Hay tres caras que observan al espectador, y, a su vez, observan los paisajes a los que, en cada viaje, se enfrente el vehículo.

¿Cuáles son los retos del proyecto para ti?

Quizás el hecho de que sea una obra viva, que esté en movimiento constantemente. Eso me hizo plantearme la idea de ida y vuelta para con el espectador.

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

Creo que, en mi caso, éste es un formato totalmente nuevo, en el sentido de que el resultado es, como mencioné antes, una obra viva, siempre en movimiento. No contaba en mi haber aún con ningún camión pintado. Eso es otra novedad, claro. Sin embargo, si que cuento con otra obra viva del mismo tipo: un tren de primera clase que circula por toda la India y que también fue intervenido por las dos caras.

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?

En cierto modo sí. Tenía pensado elaborar un paisaje y un cuerpo tumbado, sobre todo influido por el hecho de que éste es un formato tan horizontal. Yo estoy más habituado a formatos verticales, como los que imponen los edificios. Y, tras acabar la primera cara del camión, vi claro que debía cambiar la idea para la segunda pieza y hacer que mis personajes observaran al espectador. Se creaba así esa conexión con el espectador que buscaba y que debe producirse allá donde vaya el camión.

¿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?

Justo eso que señalas es lo que más me atrae de este proyecto. Además, porque tiene una relación directa con el inicio del graffiti, con los comienzos del mismo street art en los metros de Nueva York, donde, en cierto modo, pasaba algo muy similar: la gente se encontraba los trabajos de repente. Eso es mágico.

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

Si te soy sincero, para mí es incluso pequeña. El del camión es un formato bastante cómodo para trabajar. Lo único a lo que estoy menos acostumbrado es a la horizontalidad. Los edificios implican composiciones más verticales. Aquí todo era muy horizontal. Pero eso ha provocado que decidiera hacer un personaje tumbado. Y que optara por un paisaje.

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

A mí lo que más me puede aportar este proyecto es tener una nueva pieza en movimiento. Eso es lo que más me atrae. Como decía antes, eso me hace recordar la pieza que tengo en India, en un tren de primera clase, que da vueltas constantemente por todo el país. Esa idea me seduce. Por otro lado, lo que yo apporto al proyecto, sobre todo, es color, frescura, y una pequeña dosis de surrealismo pop que tanto me caracteriza.

¿Por qué es interesante un proyecto como TruckArtProject?

Porque es la primera iniciativa artística donde las obras, el museo, la exposición de trabajos, están en movimiento constante, y pueden llegar a todo tipo de gentes, a todo tipo de ciudades, algunas de las cuales de ninguna manera podrían conocer a esta selección de artistas con la que se cuenta, si no es de esta manera...