



Μίνα Παπαθεοδώρου - Βαλυράκη

«Ο καλλιτέχνης εκφράζει ΤΟΝ ΕΑΥΤΟΎ ΤΟΥ ΣΤΟΝ ΚΑΜΒΑΪ»

Τα αυτοκίνητα αποτελούν ένα από τα πιο δυνατά θέματα των έργων της. Η Μίνα Βαλυράκη μιλάει για αυτά και μας εξηγεί τους λόγους.



Όνομα καλλιτεχνικά γνωστό εντός και εκτός συνόρων. Δυσκολία πρώτη για μια συνέντευξη, αφού αυτό συνήθως δηλώνει άνθρωπο ελαφρώς δύστροπο και αιθεροβάμο. Δυσκολία δεύτερη, τα έργα της, που βγάζουν μια κίνηση σε βαθμό επιθετικότητας ακατανόητης για εμένα (μέχρι να τη γνωρίσω από κοντά, οπότε και κάθε ακατανόητο βρήκε την εξήγησή του). Δυσκολία τρίτη, να βάλω σε σειρά την κουβέντα μας, να προσπαθήσω να τιθασεύσω λίγο τον χειμαρρώδη λόγο της.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Το ραντεβού είναι πρωινό, στο εργαστήριό της, όπου ακόμη και αυτό είναι μέσα στην κίνηση, κρυμμένο σχεδόν κάτω από έ-

να ταχυδρομείο. Για να μπει, κατεβαίνει μερικά σκαλοκία και μετά κάνει κάτι ανάμεσα σε προσόψεις και τόμα για να διασχίσει έναν διάδρομο με στοιβαγμένα έργα. Έργα από διάφορες περιόδους της καλλιτεχνικής της καριέρας και, κατ' επέκταση, της ζωής της.

Προτού μπει καλά-καλά στο δωμάτιο, την άκουσα να έρχεται δίνοντας οδηγίες σε διάφορους ανθρώπους, ένιωσα την ένταση που εκπέμπει και κατάλαβα πως δεν πρόκειται για την κλασική περίπτωση καλλιτέχνη που έχουμε στο μυαλό μας. Και έτσι άρχισαν αιγά-αιγά τα κομμάτια του παζλ να μπαίνουν στη θέση τους. Αλλωστε, το λέει και η ίδια: «Μόνο με την επαφή μπορείς να καταλάβεις πώς είναι ο καλλιτέχνης. Έτσι εξηγούνται καλύτερα τα έργα του».

Η κουβέντα δεν μπορεί παρά να ξεκινήσει από τα αυτοκίνητα. Το «στίγμα» της, όπως το ονομάζει. Και δεν έχει άδικο αφού με αυτά έχει καταφέρει να τρυπώσει όχι μόνο στα γραφεία των περισσότερων αυτοκινητοβιομηχανιών στον κόσμο, όχι μόνο σε κάθε μεγάλη εταιρεία που σέβεται τον εαυτό της, αλλά δύο φορές, το 2000 και το 2004, εξέθεσε τα έργα της στο παλάτι της EFG Villa Lezegli στο Μονακό, όπου μέσα ήταν η έκθεση και έξι η πίστα όπου γινόταν ο αγώνας.

«Όλο αυτό ήταν μια κωφωρία», μου εξηγεί. Από το 1981 ως και το 1986, κάθε Μάιο, πήγαινε με τον αδερφό της στο grand prix του

Μονακό. «Είναι μια εμπειρία τρομακτική. Εκεί βλέπεις το έπακρο του σχεδιασμού καθαρά εικαστικά – η πίστα, η ρόδα και ό,τι απορρέει από αυτό. Στο γκρίζο φόντο της πίστας βομβαρδίζεσαι από χρώματα – κόκκινο, πράσινο, ασημί, μαύρο. Πρόκειται πραγματικά για το έπακρο της εικαστικής φαντασίωσης». Και ενώ τότε, από τη μία, διένε την περίοδο του ανθρωπίνου σώματος και των καραβιών, από την άλλη, βομβαρδιζόταν από το ιταλικό design του αυτοκινήτου και οδηγούσε μια Maserrati Bi-Turbo (!). Όλο αυτό αιγά-αιγά έγινε «μια πρόκληση, μια ιδέα, μια έμπνευση» και, στο μεταίχμιο της εμπιστοφής της στην Ελλάδα τη δεκαετία του '90, βγήκε επίσημα στον καμβά: η Formula, η Νέα Υόρκη με τα τοξί και ο πανικός που επικρατεί. «Δεν υπήρχε περίπτωση να μη βγει και η πόλη σε κίνηση, από τη στιγμή που είμαι και εγώ ως άνθρωπος έτσι. Γιατί, ξέρεις, ο καλλιτέχνης εκφράζει αυτό που είναι ο ίδιος. Τα εωψυχά του. Έρχεται ακουστίως και αποτυπώνεται στον καμβά».

Στέκομαι για λίγο παρατηρητής στη συζήτηση και αισθάνομαι ότι δεν έχω έρθει να συναντήσω ζωγράφο αλλά ραλίστα. Μοντέλα αυτοκινήτων, ονόματα οδηγών και ιδιοκτητών, χρώματα, ρόδες, καντράν, φώτα, φρένα. Μόνο κόρνες δεν ακούγονται. Φυναίκα να οδηγήει γρήγορα και κατ' εξοχήν ανδρικά αυτοκίνητα. Και μάλιστα, 20 χρόνια πριν. Φυναίκα να ζωγραφίζει αυτοκίνητα, με όλα τα



Τα έργα πρέπει να τα καϊδεύεις, να τους μιλάς. Είναι ζωντανά στοιχεία. Και οι άνθρωποι δεν πέφτουν, και τα αυτοκίνητα δεν χτυπάνε. Δεν πειράζει, παθαίνουν και ατυχήματα.

έργα, από τη Formula μέχρι το ταξί, να μοιάζουν έτοιμα «να εκραγούν από ταχύτητα». Η ίδια το βρίσκει «άκρως ερεθιστικό να δουλεύεις αυτά τα αυτοκίνητα, που είναι σχεδιασμένα από τους κολλοσσούς του design αυτοκινήτου». Παρ' όλα αυτά ισχυρίζεται ότι ο κύκλος με τα αυτοκίνητα έχει κλείσει. Αυτός που ξεκινά έχει να κάνει με γερανούς, λιμάνια και μια πόλη υπό κατασκευή, η παρουσίαση του οποίου θα ξεκινήσει από τη Θεσσαλονίκη τον ερχόμενο Σεπτέμβριο. Το 2007, που είναι το προ-ολυμπιακό έτος, ύστερα από πρόσκληση των Κινέζων θα κάνει μια αναδρομική έκθεση στο Πεκίνο. «Οι γερανοί είναι εμπνευσμένοι από λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Σαγκάης – όπου επίσης ετοιμάζεται έκθεση μέσα στο σιρκουί της Formula 1. Τελικά ο κύκλος δεν κλείνει αλλά γυρίζει γύρω από έναν άξονα. Και να θέλω εγώ να το σταματήσω, δεν με αφήνουν οι άλλοι».

Να τη φανταστώ ακαδημαϊκά, ομολογώ δεν θα μπορούσα. Παρ' ότι δύο φορές της δόθηκε η ευκαιρία, τελικά δεν επέλεξε αυτόν τον δρόμο. Η πρώτη φορά ήταν όσο έκανε τη διατριβή της στη Φλωρεντία αλλά, καθώς ήταν εννέα μηνών έγκυος, έπρεπε να επιστρέψει στην Ελλάδα. Η δεύτερη ήταν όταν προκηρύχθηκε θέση στην Καλών Τεχνών και, ενώ είχε όλα τα συστατικά και τυπικά προσόντα για την πλήρωση της έδρας, αποφάσισε να μην το κάνει αφού πλέον η ζωή της είχε αρχίσει να μοιράζεται μεταξύ Ελλάδας, Ιταλίας και Αμερικής. Τη μεταδοτικότητα της όμως φροντίζει να την εκφράζει στο

United States Sports Academy, όπου ως associate professor διδάσκει Ιστορία της Τέχνης έναν μήνα τον χρόνο. Όσο για τους δικούς της δασκάλους, πάντα θυμάται φυσικά τον Γιάννη Μόραλη στην Καλών Τεχνών και τον Λάζαρο Λαμέρα στην Αρχιτεκτονική. «Και οι δύο με βοήθησαν να έχω υποδομή σχεδίου. Στον Μόραλη οφείλω το ότι μπορώ να τοποθετώ στο τελάρο μου τα πράγματα με μεγάλη ευχέρεια». Στη συνέχεια οι επιρροές της ήρθαν από αγαπημένους της καλλιτέχνες. «Ξεκινώντας από την Αναγέννηση με τον Piero de la Francesca, και συνεχίζοντας με τον Anselm Kiffer, τον Kia, τον Motherweld, τον Frank Stella».

γέννα κανονική». Ήταν τον Μάιο του '99. Τελιώνει το έργο και την επομένη θα εκραγεί για την παρουσίαση ο Di Caro, ο πρόεδρος της Lamborghini. Στην προσπάθεια να βγάλουν το έργο, πέφτει ο σοβάς, σκίζεται ο καμβάς και η ίδια αναγκάζεται να κάνει restauro κανονικό. «Κόλλες, πιστολάκια, δουλειά ξανά από πάνω, μία ημέρα πριν από την παρουσίαση του έργου!».

Ισως τελικά το πιο εντυπωσιακό να είναι ο τρόπος που αντιμετωπίζει τα έργα της. «Το δίνω και κατάλαβαί. Είναι ζωντανά στοιχεία, δεν είναι πεθαμένα. Κοίτα τα άλογα δίπλα σου, φεύγουν. Τα έργα πρέπει να τα καϊδεύεις, να τους μιλάς. Και οι άνθρωποι



Όταν ζωγραφίζει, η μουσική παίζει δυνατά – «από Tosca μέχρι Nitro radio» –. ο καμβάς παίρνει τη θέση του στο πάτωμα και οι διεργασίες ξεκινούν. Πρώτα εγκεφαλικές, «όπως η κυκλοφορία του αίματος. Χτυπάνε τα ερεθίσματα, τα επεξεργάζομαι και μετά όλο αυτό βγαίνει στον καμβά. Και αρχίζω να δουλεύω, 3-4 έργα ταυτόχρονα. Και να ψάχνομαι. Και να κάνω μελέτες». Από τα έργα που τη «βασάνισαν» πιο πολύ ήταν η Lamborghini. Εννέα μήνες – «κυοφορία και

δεν πέφτουν, και τα αυτοκίνητα δεν χτυπάνε. Δεν πειράζει, παθαίνουν και ατυχήματα». Αλλάστε, όπως λέει και η ίδια, «ένα έργο δεν τελειώνει ποτέ. Είναι non finiti. Μόνο τα πορτρέτα, και αυτό αναγκαστικά. Αλλά κάποια στιγμή πρέπει να το βγάλεις από το μυαλό σου, να αποκοπείς, πνευματικά και διανοητικά. Στο ζήτημα τα ίδια τα έργα». Για αυτό και το στοιχείο που την απασχολεί πιο πολύ στην τέχνη είναι ο διάλογος που μπορεί να έχει ο θεατής με το έργο. **GW**