

CARLOS VIDAL

EN BUSCA DE LA SIMPLICIDAD EN EL DISEÑO



A veces no es que uno no pueda ser profeta en su tierra. Es, simplemente, que para “jugar” con los mejores hay que introducirse en la mejor “liga”. Ese es el caso de Carlos Vidal, un joven diseñador español que se está labrando un prometedor futuro gracias al astillero italiano Zar.

Se puede decir que Carlos Vidal prácticamente nació en un barco porque sus padres además de grandes aficionados, tenían una náutica en la que vendían embarcaciones. De niño se pasaba el día en la Escuela de Vela de Pollensa, haciendo windsurf, navegando en Optimist, en laser... y durante la adolescencia (cosa que entenderá perfectamente cualquiera que haya vivido en las Baleares) solía, junto con sus amigos alquilar algún velero para, como él dice “irse por ahí”. Como no podía de ser de otra manera, participó en distintas regatas de alto nivel; “experiencias que marcan mucho y en la que siempre aprendes”. Después estudió ingeniería y diseño, pero para poder dedicarse a los barcos se marchó a Inglaterra a estudiar arquitectura naval.

¿Cuál fue tu primer trabajo?

Mi primer trabajo relacionado con los barcos fueron unas prácticas en el estudio de diseño naval Barcelona Yacht Design Group, donde estuve trabajando unos ocho meses. A partir

de ese momento fue cuando realmente me di cuenta que quería diseñar barcos. En ese momento, tuve claro a qué quería dedicarme profesionalmente el resto de mi vida. Me dije: llevo toda la vida rodeado de barcos y me gusta el diseño y para compaginarlo debía empezar otra carrera, por lo que me marché a Southampton a estudiar arquitectura naval.

¿Su primer trabajo para Zar?

Estudiaba mi primer curso de arquitectura naval (bueno, en realidad solo llevaba un mes en la facultad) y como mi padre era importador de Zar en España sabía que ese astillero italiano estaba trabajando en un nuevo modelo de 8,5 m de eslora. Contacté con el astillero y le solicité información sobre el proyecto para hacerles una propuesta. Obviamente, me dijo que no, que era “secreto industrial”. Pero yo, cabezón, hice mi propia propuesta teniendo solo como premisa la eslora del barco. Cuando el trabajo estuvo hecho, lo mandé al astillero. Les gustó y... llevo 10 años haciendo proyectos para ellos.

¿Siempre ha trabajado en exclusiva para Zar?

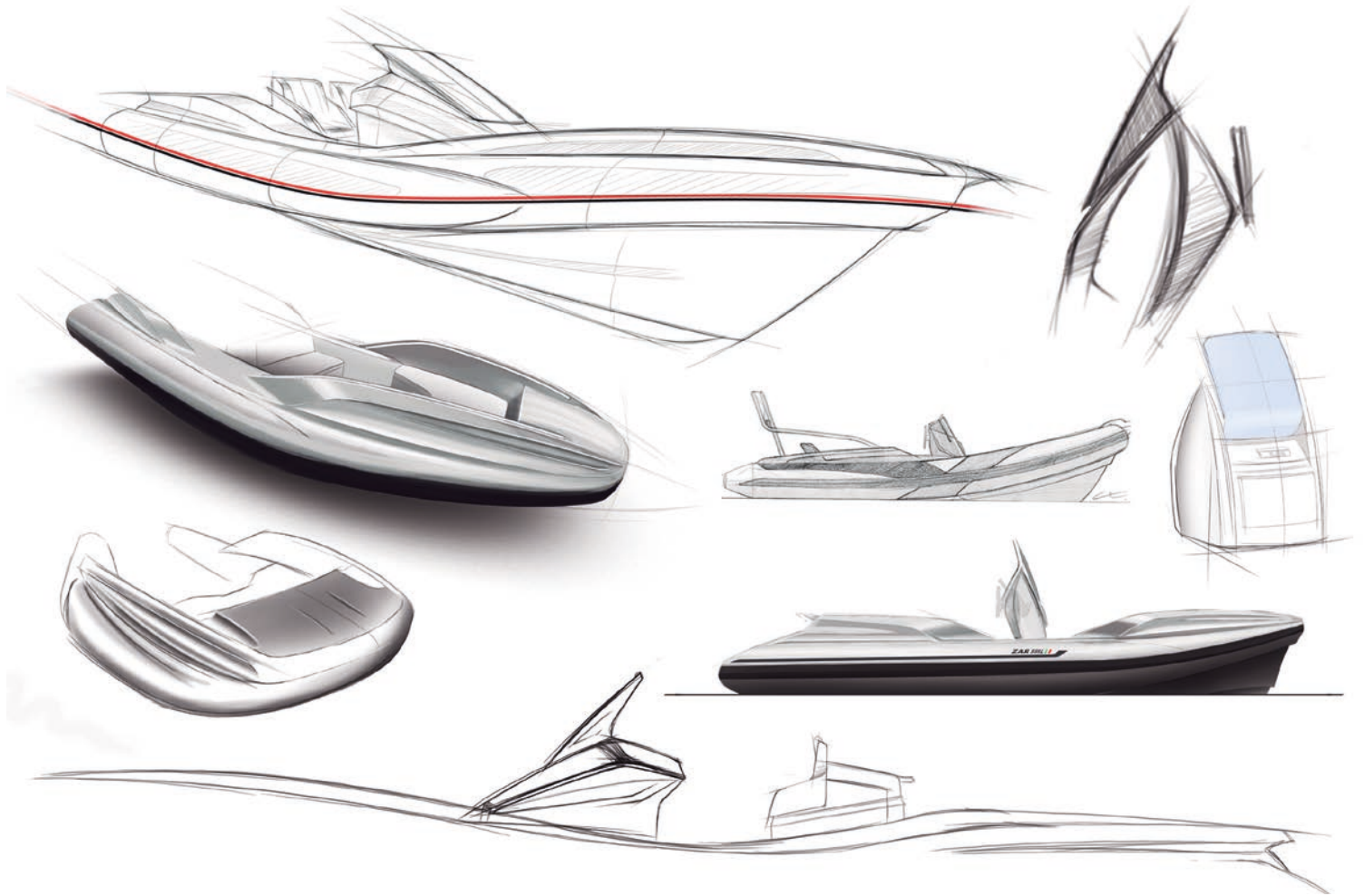
Durante aquellos años volví también a colaborar con By Group en varios proyectos y actualmente colaboro con el astillero Canelli, encargándome del diseño. Ahora estamos trabajando en un barco de 42 pies que está siendo construido por Candados y será botado este año 2020. Además, he realizado también todo el diseño de las Zar Mini y varios proyectos para particulares en Alemania, Suecia, Sudáfrica.

¿Siempre motor? ¿Nunca veleros?

No, con By de Group he hecho varios diseños de veleros, catamaranes, pero siempre como parte del equipo de By The Group.

Entonces ¿Especializarse, mejor que “tocar todos los palos”?

Estoy convencido de que para que un proyecto sea sobresaliente, cada uno se tiene que dedicar a lo que se le da mejor. Por eso, por ejemplo, si tengo oportunidad prefiero colaborar con un buen estructurista con el que pueda diseñar la



mejor de las carenas posibles... así, contando con los mejores en cada campo todos aprendemos, todos aportamos y, sobre todo, el proyecto al final sale ganando.

De todos esos proyectos, ¿cuáles es su favorito? ¿A cuál le ha dedicado más tiempo y esfuerzo?

¿Más tiempo? ¿más cariño? ¿de cuál estoy más orgulloso? La verdad es que son cosas diferentes. Si tuviera que escoger sólo uno, seguramente sería la línea Tender de Zar por el momento en el que llegó y por lo que aportó al astillero... pues se trataba de un momento complicado, en plena crisis.

... También destacaría la Zar 85 que es un modelo que todos los armadores de la exitosa 75 nos estaban pidiendo. Lo cierto es que fue acabar el modelo y cada año completar producción. Fue un éxito rotundo para el astillero. A ese "orgullo" sumo la satisfacción personal que sentí al ver que mi padre vendía varias unidades de ese modelo en España.

En el segmento de las semirrígidas, ¿qué evolución ves a corto y medio plazo?

Yo solo puedo hablar de nuestro astillero, Zar. Lo

cierto es que el mundo de los barcos es un poco "raro", sobre todo el segmento de las semirrígidas porque a pesar de que se siguen unas tendencias muy tradicionales, en los últimos años hemos vivido una especie de fiebre por crecer en tamaño, sobre todo a nivel de interiores, y en lujo.

También estamos viendo que actualmente se toma como referencia el mundo de la automoción, que es la industria más avanzada en lo que a diseño se refiere y es donde más se innova constantemente... posiblemente porque también es donde más se invierte.

Precisamente por eso me decidí a hacer un máster en diseño de coches.

¿Dónde crees que está la diferencia entre las nuevas y no tan nuevas generaciones de diseñadores?

Bueno... obviamente, el que es bueno es bueno independientemente de la edad que tenga. Después lo normal es observar en todo profesional una evolución e incluso puede que, en algún momento, un cambio. Pero, para mí, lo que marca la diferencia entre un buen diseñador y otro que no lo es tanto es la atención al detalle y a las tendencias y, sobre todo, a las proporciones

porque de ellas depende que un diseño sea equilibrado y funcione.

Conozco diseñadores jóvenes buenos que entienden todo esto y diseñadores mayores que también.

A mí, por ejemplo, me marcó mucho el Máster en Diseño de coches que cursé en Italia. Me sorprendió comprobar como cualquier persona "de a pie" (por así decirlo) presta atención al diseño y al detalle. Tengo que reconocer que ellos son mejores al resto del mundo porque lo han "mamado" desde pequeños.

Obviamente el gusto se educa y trabajando mucho esa sensibilidad especial se puede adquirir. Para mí, personalmente, fue muy enriquecedor trabajar con diferentes diseñadores. Me cambió y abrió mucho la mentalidad. Gracias a ello entendí el valor del equilibrio, del diseño sencillo, pero justo, que huye de lo sobrecargado.

Uno de mis profesores solía decir: "La simplicidad è un punto di arrivo" y sinceramente creo que al diseño simple, sencillo, no se llega en un momento. Es todo un trabajo de evolución en el cual metes todo lo que quieres y luego empiezas a sintetizar y a quitar lo que no funciona para, finalmente, dejar la esencia del diseño. Y así es como se llega al diseño sencillo.

¿Y los diseñadores españoles?

Haber trabajado en Italia cuatro años me ha marcado, porque es cierto que los italianos son los “capos” del diseño, pero en España también tenemos muy buenos diseñadores. Deberíamos valorar más lo que tenemos aquí y tratar de revalorizarlo porque tenemos gente muy buena que no se “promociona” tanto. Ese sería uno de mis sueños... que nos juntáramos todos los diseñadores españoles bajo una misma marca, justo como han hecho los italianos con su “Made in Italy”. Eso sería fantástico para todos.

¿Esa atención al detalle es una cuestión estética más que funcional?

Bueno creo que ahí es donde se ve diferencia entre un astillero que cuenta con diseñadores que han crecido con la náutica, que han crecido rodeados de barcos, que han navegado, que han usado los barcos y esos otros astilleros que, aunque trabaja con diseñadores muy buenos no proceden de la náutica. Éstos últimos pueden tener ideas muy buenas, pero no prestan esa atención al detalle de lo que funciona y no funciona en un barco.

Una cosa es ver el barco en el ordenador y otra cosa muy diferente verlo en el mar, verlo en su entorno intentando que sea lo menos agresivo estéticamente y funcionalmente sin olvidarse

nunca de la persona que va a gobernar y usar ese barco. Eso son cosas que considero muy importantes. Y se nota mucho la diferencia entre alguien que ha navegado y alguien que no lo ha hecho.

En tu opinión ¿cuáles son las principales ventajas de una semirrígida?

Si comparamos un barco rígido con una semirrígida de la misma eslora, la cantidad de gente que puedes llegar a embarcar. Es una maravilla. Además, con una semirrígida te puedes meter en cualquier parte. Yo tengo la suerte de vivir en Mallorca, cuando salgo a navegar puedo entrar en cualquier calita, meterme en cualquier recoveco con total tranquilidad.

Y lo seguras que resultan. A bordo de una semirrígida da igual el parte meteo. No queda muy bien decirlo, pero cuando yo salgo a navegar ni lo miro porque sé que no voy a tener problemas. Mi semirrígida se moverá más o menos, pero la sensación de seguridad va a ser increíble. De hecho, cuanto más movido está el mar más me gusta salir a navegar. Me divierte saltar con las olas, surfear las olas en las inmediaciones de cabo Formentor.

Las semirrígidas son realmente apreciadas en países como Italia, Alemania, Holanda y Francia. Afortunadamente, en España en los últimos años

ha crecido una barbaridad la afición por este tipo de embarcaciones y el conocimiento sobre ella. Ahora se presta más atención a la calidad de fabricación del flotador, al sistema de pegado del mismo... a toda esa serie de detalles que al final marcan la diferencia.

¿Qué crees que han aportado los diseños de Zar frente a otras marcas?

La atención al detalle, además de un diseño más moderno e innovador. Me gusta que el que compra una de nuestras semirrígidas tenga la sensación de que se encuentra a bordo de un barco especial, perfecto para él, justo el que él quería. Yo quiero e intento aportar a mis diseños ese algo que hace que, cuando su armador lo deja amarrado al muelle y se va hacia su coche, mirando hacia atrás, ve su barco y se dice a sí mismo: ¡qué buen barco tengo, qué barco más bonito me he comprado!

Tengo la suerte de trabajar para uno de los mejores astilleros de semirrígidas del mundo, que ya tenía un concepto mucho más avanzado y moderno de lo que debe ser una semirrígida, que toma lo mejor del mundo de los barcos rígidos y los mejor del mundo de las semirrígidas. Yo solo intento potenciar todos esos puntos fuertes de Zar, aportando un diseño moderno y funcional, que funcione.

