

Entrevista Rafael Varela Transpirar la camiseta

Por Yamila Garob. "Siempre entendí al calzado deportivo como un medio de transporte más que como un accesorio de indumentaria." Esta frase retrata de cuerpo entero a uno de los pocos -por no decir el único- profesional que diseña tanto zapatillas como autos, y desde hace más de dos décadas. Rafael Varela integró por veintidós años el equipo de diseño de la marca Topper, de Alpargatas, y también los de Fiat, Ferrari, Alfa Romeo y Torino, en Italia. Actualmente trabaja para la firma brasileña Penalty de indumentaria y calzado deportivo.

Humilde por dónde se lo mire, y diseñador industrial por formación (graduado en la FADU-UBA), Varela es dueño de un portfolio envidiable que incluye, en el área del calzado deportivo, botines de fútbol, zapatillas de tenis y diversos modelos para running, básquet, training, trekking, urbano y fitness. Calcula que diseñó cerca de 400 modelos de capelladas (parte superior del calzado) y unas 80 suelas, que se utilizaron en canchas profesionales, pistas o veredas. Los lucieron -e incluso los promocionaron con sus nombres- cracks como Claudio Cannigia, Enzo Francescoli y Alberto Marcico, tenistas como Guillermo Cañas y muchos wings de Los Pumas, que por su función en el equipo necesitan correr

más rápido que el resto de sus compañeros.

Varela asegura que el calzado deportivo, más que cualquier otro producto, requiere una síntesis de todos los diseños: industrial, gráfico y de indumentaria. "Las formas tienen tanta preponderancia como el color, las texturas y el tratamiento de los detalles", explica.

Como diseñador industrial, su aporte al rubro incluyó desde el primer momento un conocimiento de los materiales, procesos y criterios de producción en serie; el resto lo aprendió de todas las maneras posibles: a través del trabajo diario con los departamentos de producto y de desarrollo, visitando exposiciones de calzado internacionales en San Pablo o Atlanta y escuchando las opiniones de los deportistas de alto rendimiento en los habituales testeo funcionales de los productos.

Lo mismo le sucedió en el rubro automotriz, otra zona de frontera en la que participan distintas disciplinas.

Soluciones de base

Varela explica que hay dos

grandes líneas de desarrollo en materia de calzado deportivo: por un lado, el producto básico o estándar. Y por el otro, el de alta prestación, que corresponde al deporte profesional o de alto rendimiento. Sin embargo, hay una relación intrínseca entre ambos: muchas veces los modelos de zapatillas "clásicos", aquellos que en el imaginario popular remiten a la esencia de la marca, más allá de las modas, fueron diseñados inicialmente para la alta performance y posteriormente pasan a ser "urbanos".

Por caso, Varela cuenta que el modelo de Topper conocido como "Vilas", llevó un trabajo de readaptación que consistió en el agregado de materiales o corrección de detalles. También fueron necesarios algunos ajustes y mejoras funcionales. Este modelo había sido creado en 1975, cuando Guillermo Vilas recién acababa de ingresar a la élite mundial del tenis. Su primera versión era de un material noble y económico: loneta. Pero a lo largo del tiempo se fue aggiornando o revitalizando mediante agregado de materiales o inclusión de detalles, además de realizar

"La vigencia y permanencia de una marca se apoya en la innovación constante de un producto".



1



2



3



4



5



6

1 Tenis "Tournament". Cuero, tope de goma y mesh, (tejido que deja pasar el aire). 2 Urbano "Strada". Proceso de vulcanizado sobre loneta. 3 Fútbol Francia. Capellada en cuero y suela de poliuretano (TPU). 4 Running Cygnus. Cuero sintético y mesh. 5 Mocasinos. Inca, con motivos nortños y Ciudadano con gráfica callejera. 6 Multideporte. Cross Trainer Pantocaster en cuero sintético.



7 Bocetos. Monovolúmen. Proyecto SUV (Sport Utility Vehicle), con rasgos estilísticos tomados del calzado deportivo, realizado para el estudio "Sudamericadesign". **8 Proyecto Delfín.** Modelo final presentado en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra. **9 Un clásico.** Rediseño del Torino: propuesta estilística presentada en el concurso Motor Trend Contest, California, en el que Varela obtuvo una mención de honor. **10 Rediseño.** Propuesta de Microvehículo sport para un cliente particular. **11 F-1 Stella.** Proyecto conceptual con neumáticos que cambian su morfología, de cilindro a cono a través de un recorte helicoidal y garantizan más adherencia a la pista.

mejoras funcionales. En todos los procesos participó Varela.

"Sin modificar mucho la capellada, pasamos a hacerlo en tela de aviación, cuero y flúo. Además, se le engrasó la plantilla con una espuma de mayor espesor que la hacía más cómoda y se triplicó su espesor. A la suela se le quitó la goma para aportar más liviandad", cuenta el diseñador. Para Varela éste es un típico caso de vigencia y permanencia de una marca apoyada en la innovación constante de un producto. Pero sin dejar de lado su historia, que en muchos casos -indica- "es un potente aporte de valor".

Los horizontes de Varela se abrieron, en todo sentido cuando, después de una década de diseñar zapatillas, realizó en 2001 un curso de Diseño Vehicular con el conocido experto José Luis Denari. Al finalizar, quedó seleccionado para una pasantía ADUS (Advance Design University Stage) en la fábrica de Alfa Romeo en Arese, Italia. Así fue que pasó a dedicarse por dos años al diseño vehicular, una pasión que

tenía de chico. Junto con 24 diseñadores de varias partes del mundo, participó del Proyecto 01, que consistía en buscar soluciones para el 2020 al problema del transporte de mercancías en ciudades grandes, en particular Milán.

"Los factores principales a tener en cuenta -explicarían la superpoblación vehicular, lo estrecho de muchas calles europeas, la contaminación y las nuevas posibilidades que en un futuro cercano nos podía llegar a brindar la tecnología". Fue una experiencia muy valiosa. "Allí se ponía mucho énfasis en los conceptos, en pensar desde el concepto -cuenta-, en resolver problemas conceptuales, solucionar problemas de base y no desde el dibujo como un mero styling. Es más, nos tenían prohibido hacer styling", recuerda.

Después de eso, quedó seleccionado dentro del grupo selecto de cinco diseñadores que pasaron a trabajar dentro del estudio Advanced Design de la Fiat, en Turín, donde participó como pasante del proyecto "Fiat 500". Allí diseñó

y desarrolló los interiores, exteriores y algunos detalles del Novo Cinquecento, un auto que hoy se encuentra rodando por las calles del Viejo Continente.

Vivir del diseño en Europa

Varela aprovechó su estancia en Turín para cursar un Master en diseño de transporte en el prestigioso Instituto Europeo de Design (IED). Para poder costearlo buscó diferentes medios: fue el preceptor que le tomaba lista a sus propios compañeros en el mismo Instituto donde cursaba; dibujó autos por encargo (y los expuso en dos oportunidades en la muestra Automotoretro); presentó sus dibujos de autos antiguos de colección y logró venderse a la revista inglesa Classic Cars. También publicó su proyecto Stella para optimizar los neumáticos de autos Fórmula 1 en la colección Ferrarissima, de la editorial Automobili.

Además, se publicaron trabajos suyos en prestigiosas



revistas de diseño como la italiana Ottogono y la sueca Plaza Magazine International.

Mientras tanto, como tesis del Master, desarrolló el proyecto Delfin, un microvehículo urbano con el motor ubicado debajo de los asientos traseros, lo cual permitía reducir al máximo la longitud final y respondiendo así al objetivo de que el monovolumen midiera 2.5 metros de largo, según indicara el brief del IED. La tesis de Varela fue desarrollada dentro del Centro de Investigación de la Fiat, con la coordinación de Carsten Astheimer -director de diseño industrial de Pininfarina- y el seguimiento de cerca de Pietro Camardella, célebre diseñador de la Ferrari F40 en la década de 1980.

El proyecto Delfin pasó de bocetos en papel a maqueta 1:4, después al modelado 1:1 en clay -un material de tipo arcilloso que se trabaja con calor para ser conformado- y concluyó en una maqueta final en tamaño natural que se exhibió en el célebre Salón Internacional del Automóvil

en Ginebra, en 2004. Según afirma Varela, era la primera vez en el que un trabajo de un alumno se exponía en un ámbito tan selecto.

A su regreso a la Argentina, en 2004, se reincorporó en Alpargatas y trabajó allí hasta la venta de la empresa a una compañía brasileña, en 2010. Desde entonces, se desempeña como diseñador independiente de Penalty.

Como síntesis de su experiencia, Varela explica que, en el caso del diseño automotriz, el trabajo volumétrico es más importante que la mera "gráfica aplicada" (luces, parabrisas, buñas), ya que el trabajo del diseñador consiste en conseguir un "buen volumen", considerando varios factores como la aerodinámica, normativas vigentes, package (chasis y motor) y el espacio interior.

En el caso del diseño de calzado deportivo, en cambio, el trabajo consiste en "vestir" adecuadamente un volumen prácticamente definido de antemano, ya que la horma suele estar diseñada. "A lo sumo el diseñador tiene la

posibilidad de elegir las entre las disponibles. Por lo tanto, el trabajo es más de "gráfica aplicada", recortes de las piezas, identificaciones, texturas y perforaciones.

Tal vez el mejor elogio que Varela haya recibido en toda su trayectoria fue el de un personaje muy especial, en el recordado comercial de botines Antara, de mediados de los 90, en el que el delantero de Independiente Sebastián Rumbert le convertía un gol a Dios. Entonces, Dios le decía, admirado, "Gusú! ¡Qué lindos zapatos, pibe!", mientras la cámara enfoca los botines diseñados por Rafael Varela.

www.rafaelvarela.com.ar
www.topper.com.ar
www.ied.edu
www.penalty.com.ar