

Domingo 5 de octubre de 2008

Entrevista / Germán Frers

El señor de los mares

Es uno de los diseñadores de barcos más importantes del mundo. Y dice que todo lo aprendió de su padre, que en la década del 30 desplegó su amor por los barcos, corrió las primeras regatas y dio impulso a la industria naval

Es un clásico representante de la clase alta argentina. Vive en la avenida Alvear, en un departamento tradicional. Es muy austero en cada uno de sus gestos, y refinado en su clásica manera de vestir: pantalón gris, zapatos negros, suéter gris, camisa celeste. Y no le gusta hablar de dinero.

Para el mundo, Germán Frers es uno de los diseñadores de barcos más importantes. Un referente. Tanto, que acaba de lanzarse una línea de valijas con su nombre. Sus clientes son el rey de España o los jeques árabes.

-Germán Frers es una marca. Además, el reconocimiento y el éxito son el elixir de la vida. Yo he tenido éxito, y mucho. Y lo sigo teniendo -dice.

Un libro con la historia de su padre, Germán Frers, viajes, diseños, regatas, editado este año último por Letemendía, es un eje imposible de eludir en esta charla.

-En el libro usted cuenta que su padre creó una industria naval. ¿Cómo fueron los comienzos?

-Lo que no existía aquí era la industria de barcos de placer. Fue curioso cómo se desarrolló el yachting en la Argentina. La navegación de vela es un deporte muy completo, inusual, que no se practica en todos lados, y además nuestro medio no es el ideal: nuestro río tiene pocos puertos, el agua marrón, poco calado... Pero, evidentemente, en parte por influencia de los ingleses, comenzó aquí este deporte de la vela y se propagó de una manera increíble -a veces inexplicable para mucha gente de afuera-. Y este desarrollo llegó a un punto en que, después de la guerra, alcanzamos un nivel muy alto, tanto desde lo relacionado con la construcción como desde el punto de vista de los proyectos y diseños. Y hoy día en el mundo hay muchísimos argentinos que siguen trabajando en esto, como arquitectos o como expertos en náutica, repartidos en toda Europa.

-En ese sentido, usted superó a su padre.

-Yo siempre pensé que él había hecho un gran trabajo y que nadie lo conocía porque estaba en la Argentina. En esa época no se viajaba tanto, ni había Internet. De todos modos, hizo varias campañas en Europa y en Estados Unidos, después de la Guerra, con mucho éxito, en el año '54. Siempre pensé que lo que yo quería hacer era dar a conocer lo que se hacía acá y, además, ganar dinero en el proceso, algo que a papá nunca le interesó.

-En el prólogo del libro, usted dice: "Los anglosajones asumen, sin fijarse en detalles, que Germán Frers significa hermanos alemanes de Sudamérica que se dedican a la arquitectura naval. Algunos agregan, con no poca malicia, escapados de Alemania después de la última guerra con las huestes de los Boys from Brazil". ¿Por qué necesita aclarar esto?

-La gente confunde alemanes con nazis y con germanos.

-¿Pero su padre era pro inglés o pro alemán?

-No sé. Era bastante independiente en su manera de pensar. Muy analítico. Veía las cosas desde otro punto de vista, no político.

-También dice que tuvo la suerte de vivir en el primer tercio del siglo XX, en la Argentina de oro. ¿Lo piensa en contraposición con el presente?

- Sí. Fue un gran país. En estos días uno está un poco deprimido por todo lo que ve.

-¿Qué pensaba de Perón?

-Que fue un desastre para la Argentina, es decir, lo mismo que sigo pensando yo. Hoy es políticamente incorrecto hablar mal de Perón. Pero yo creo que fue muy malo para nuestro país, con su populismo barato.

-Da la sensación de que su actividad es muy poco placentera para las mujeres, las esposas y las hermanas, porque quedan afuera. Es un diálogo de varones.

-En la Argentina, pero no es así en el resto del mundo.

-¿En el mundo hay muchas mujeres que compran barcos?

-No son la mayoría, pero hay incluso grandes actuaciones. Hay varias navegantes famosas que han corrido contra los hombres.

-¿Usted diría que es un mundo de varones?

- No. La vela, en general, es un programa de familia. No es sólo para varones.

-¿Qué pasaba si en su familia había alguien que le tenía miedo al agua?

-No iba, se quedaba en tierra.

-¿Ocurrió?

-A mi hermano no le gustaba para nada navegar, y sencillamente no iba. En cambio, mi hermana más chica navegó bastante. Pero al que no le gustaba, no navegaba: no era una imposición. Con Germán, mi hijo mayor, estamos en el diseño de barcos de competición, mientras que los más chicos no. Así que no hay ninguna imposición.

-¿Hay que tener un estado físico especial para navegar?

-No. Al contrario: los gordos son requeridos para hacer contrapeso. Porque el peso móvil es una gran ventaja para la velocidad de cualquier barco. Así que no hace falta ser flaco; al contrario, se busca a los gordos por una cuestión de reglamentos y fórmulas. Y no sólo eso. Es un deporte que pueden practicar los jóvenes, los viejos. Hace falta materia gris, gente que tenga diversas cualidades. Es un ambiente donde hay lugar para todo el mundo, y se juntan todas las generaciones. Lo bueno que tiene, además, es que es muy educativo: hay que realizar esfuerzos en común. Es un juego de equipo, cosa que después sirve para el resto de la vida. Da temple, paciencia, buena disposición hacia los demás, capacidad de ser sociable, poder entretener.

-¿Es más placentero navegar a vela paseando o correr regatas?

-Para mí, correr regatas, pero a un nivel no profesional. Lo hago con amigos, hijos y familia. Me gusta la sensación de exprimir al máximo las condiciones de un barco: sacarle más velocidad, jugar con las velas, el viento... Pero me gusta también la navegación de crucero de placer: me gusta la vida a bordo, con comodidad. Lo principal es la sensación de libertad que da el navegar. Lo que no me gusta son los barcos chicos y estar incómodo.

-¿Qué le gusta diseñar?

-De todo. Desde barcos grandes y chicos hasta relojes o, por ejemplo, lo que acabo de hacer: una línea de valijas para una firma italiana de Milán. Son valijas Frers.

-Todo lo relacionado con la navegación parece tener un halo de sofisticación.

-Uno tiene que tener cierta sensibilidad y cierta curiosidad para largarse a flotar, que no es una cosa tan natural, por más que el hombre ha navegado desde sus comienzos. De hecho, ha sido una forma de viajar. Mi bisabuelo llegó a Argentina navegando después de tres meses.

-¿De dónde llegó?

-Era ciudadano dinamarqués. Los Frers se repartieron mucho por Europa. Eran hugonotes que huyeron de Francia, más bien hacia el Norte, a Alemania, Holanda, Dinamarca, Noruega. El otro día empecé a buscar Frers en Internet y encontré en todos estos países, y además en España. No tenía idea de que existían.

-La vida de navegante es solitaria. ¿Hay que tener concentración, respeto por el agua?

-Yo diría que es al revés: es una experiencia muy promiscua (lo dice riéndose). Uno está con gente en espacios mucho más reducidos que los habituales.

-¿Cuántas personas?

-Es muy variable: cuatro, cinco, seis, diez, e incluso yo he corrido regatas con treinta personas.

-¿Durante cuánto tiempo?

-Con treinta personas, el máximo fueron tres días, en un barco de veinticinco metros por seis. Pero es una situación muy especial de competición, donde uno está concentrado en la competencia. Es como un campamento. Pero, por todo esto, yo no diría que es solitario.

-¿Nunca es solitaria la navegación?

-Si por solitaria se entiende la posibilidad de alejarse de las multitudes, podría ser que la navegación lo fuera. La navegación da una gran libertad de elección. Además, el gusto de navegar, de "crucear", tiene que ver con la posibilidad de entrar en las ciudades por el mejor lugar: el puerto. Esto es así tanto en los pueblos de Europa como en los de Asia. En general, el mejor lugar y el más agradable para entrar en cada ciudad es el puerto.

-¿Qué le interesa más?, ¿navegar o diseñar?

-Diseñar. Hubo una época en que estuve dedicado a la competencia; necesité navegar más, correr más, para estar bien envuelto en el tema y hacer experiencia práctica. No diseño en abstracto, ni tampoco hago moda. Ejerczo un diseño honesto. O sea, le doy al cliente lo que él pide. Ese es el secreto. Nosotros estamos al frente en el desarrollo de tecnologías, de uso de materiales, de control de velocidad.

-Es casi como diseñar un avión....

-Es muy parecido. De hecho, se usan muchísimos programas que han sido originados para el diseño de aviones.

-...para un mundo de príncipes y millonarios.

-Bueno, es como todo: hace falta alguien que tenga dinero como para poder hacerlo. Pero esto no significa que otra cantidad de gente no tenga acceso al mar y a este deporte gracias a los ricos. Porque en un barco no son todos ricos. Como decía antes, hay lugar para toda clase de talentos y de habilidades.

-¿Cuánto dinero hace falta para acceder a un barco chico?

-Podrá costar como un auto... Un auto medio. En un primer nivel de entrada se puede hablar de cinco mil dólares, y de ahí para arriba.

-Entre los deseos de la gente que viene a encargarle un barco y la manera en que usted puede encaminar ese deseo, ¿hay mucha distancia?

- De todos los clientes, más del cincuenta por ciento es gente que tiene un sueño que quiere realizar. Uno tiene que interpretar ese sueño. Generalmente es gente que ha tenido éxito en la vida y quiere hacerse un regalo a él y a su familia.

-Tener un barco es un símbolo de estatus.

-Sí, también se dedican a esto por estatus. Además, el barco a vela representa una proporción muy pequeña de la industria del yachting, que es a vela y a motor. En cambio, el barco a vela dentro del mercado mundial implica sólo un diez por ciento. El resto va desde el yacht hasta el transatlántico.

-¿Hizo alguno?

-Ahora estoy haciendo uno de noventa metros de largo, con cinco suites. Un barco de excursión, para viajar por todo el mundo. He hecho alrededor de setecientos u ochocientos proyectos, a partir de los cuales se han construido alrededor de diez mil barcos, y cada uno tiene su historia propia.

-¿Hay algo que haya hecho gratis?

-Sí, justamente un proyecto en el que estoy envuelto ahora, que no sé si se va a lograr hacer: se trata de una goleta para celebrar el Bicentenario. Esta goleta va a llevar gente, sobre todo chicos, al mar. Hemos pensado que, como todos en cierto modo hemos llegado en barco a la Argentina, una forma de celebrar el bicentenario es volviendo a llevar gente a conocer el mar y toda esa riqueza que tenemos, desconocida para la mayoría de los argentinos. Esta goleta se va a llamar Santa María de los Buenos Ayres, si se llega a hacer. Va a hacer salidas, viajes de instrucción, de conocimiento, etcétera, y puede salir de cualquier lugar de la costa argentina.

-¿Cuántas personas cabrán?

-Treinta y dos. La idea es llevar gente de todas las edades, e incluso discapacitados. Hace algunos años hablaba con el rey de Grecia, otro gran navegante, y él me decía que, entre los programas diseñados para recuperación de jóvenes, en Europa en este momento, el mejor es la navegación a vela, y en el mar. Lo están haciendo con chicos de la calle, de asilos, etcétera.

-¿Cómo es el mecanismo?, ¿alguien pide una entrevista con Germán Frers y su secretaria hace la cita? ¿Dónde lo recibe?

-Generalmente viajo yo, porque no vienen muchos aquí a la Argentina. Voy, en muchos casos, adonde vive el cliente, y además tengo en Milán clientes que vienen al estudio. Pero, generalmente, yo los voy a ver a ellos. Entre los preferidos, uno fue el rey de España. Mi padre conoció a Don Juan de Borbón navegando, en el '48, cuando estaba exiliado en Portugal, después de la Guerra, en medio de las negociaciones con Franco.

-¿Alguna vez vivió una situación de peligro?

-Sí, hace tres años, cuando se nos quemó el barco en medio del río: nos hundimos y nos rescataron. Era un viejo yacht a motor que acababa de restaurar; se llamaba Blue Bell. Ibamos hacia el río San Juan. Salimos alrededor de las siete de la tarde, y a las ocho se nos prendió fuego el barco en medio del río.

-¿Con quiénes estaba?

-Con mi mujer, Laura, y con otro matrimonio amigo. Nos salvamos por milagro. Yo tenía el teléfono celular en el bolsillo; estábamos justo entre Argentina y Uruguay; no podíamos hacer ninguna llamada; la radio se había prendido fuego. Gastamos todos los matafuegos y se volvía a prender.

-¿Y cómo se salvaron? ¿Se tiraron al agua?

-No. Lo primero que uno tiene que hacer en esos casos, justamente, es no tirarse al agua. Si te tirás, te ahogás en media hora, en medio de la nada. Todo el mundo se portó muy bien; mantuvimos la calma, y yo logré hacer un llamado (lo subraya, dándole dramatismo) a un amigo que estaba en Colonia. Ese fue el único mensaje que pudimos pasar, y él organizó todo el rescate. No teníamos nada, porque se quemó el bote. Nos pusimos los salvavidas, y después el humo nos envolvió. Lo peor de todo, en esos casos, es el humo. Finalmente, el barco se hundió. Estábamos parados como podíamos, agarrados al mástil. Eran las diez de la noche, en medio del río oscuro, y nos encontraron. Ya empezábamos a flaquear, pero mantuvimos el ánimo y nos salvamos. Pero no sé cuánto más hubiéramos durado.

-Es una experiencia que deja huellas...

-Un mes después estaba con un revólver en la sien, raptado, en San Isidro. Fue un secuestro exprés. No sé bien quién era. Pero fue muy desagradable. Pensaba: hace un mes atrás estuve por morirme quemado y ahora a lo mejor me muero de un tiro. ¿Cómo será? ¿Será doloroso o no? Y tuve suerte. Te das cuenta de que no sos todo lo que vos creés que sos, y lo que la gente considera que sos en ese momento no vale para nada.

-Uno podría haber pensado que el mar es más peligroso.

-En el mar he pasado también situaciones de peligro. En el '79 se murieron catorce de los que corrían conmigo. Pero fue, justamente, por querer abandonar el barco.

-Esto sí es una enseñanza. En general, ¿los accidentes mortales en el río y el mar son por abandono del barco?

-El barco es lo más seguro que tenés: mientras esté a flote, no hay por qué abandonarlo. Mientras quede un pedacito a flote, es mejor siempre quedarse ahí. Abandonarlo es la última instancia, cuando ya no hay salvación adentro.

-¿De qué lo salvó la navegación?

-No sé: de aburrirme en la vida. En verdad, no me salvó de nada que yo sepa. Obviamente, me ha ido muy bien.

Por Any Ventura

Link a la nota: http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1055003

Perfil

Tiene 67 años, dos matrimonios, cinco hijos. Vive la mitad del tiempo en Europa, especialmente en Milán, donde tiene sus oficinas, y la otra mitad en Buenos Aires.

Es el hijo mayor del mítico Germán Frers, fundador de la dinastía. Y uno de sus hijos, con el que trabaja manteniendo la tradición, también se llama Germán.

Nunca estudió ni fue a una universidad: aprendió lo que sabe de su padre.

El libro

Germán Frers - Viajes, diseños, regatas, editado por Letemendía, y cuyas fotos ilustran esta nota, narra la historia de Germán Frers padre, el destacadísimo diseñador y regatista argentino del tiempo en que el yachting sufrió un cambio radical en nuestro país: en la década del 30, pasó de ser una actividad de unos pocos caballeros para convertirse en un deporte de gente joven.

FOTOS



Germán Frers (h.), hoy, en altamar



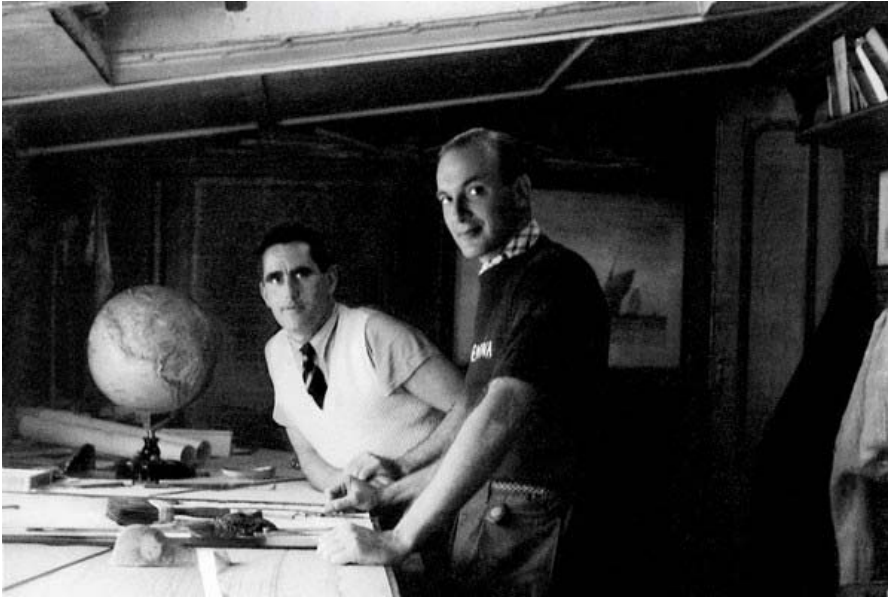
Germán Frers padre, en el Endeavour, Gasport, 1936



La tripulación del Fjord IV (diseñado por Frers padre), en Nueva York, 1960: de izquierda a derecha, Germán Frers (h.), Raúl Turienzo Alsina, Fernando Sanjurjo, Germán Frers y José Frers



El Joanne navegando frente a Cowes, durante la regata Fastnet de 1949



Frers padre junto al reconocido yatchman y arquitecto naval Uffa Fox, en su estudio de la isla Wight