

en portada

pese a que al menos en una ocasión su barco era muy superior al rival. Pero el Club Náutico de Nueva York dictaba y derogaba reglas, además de interpretarlas a su antojo. La deportividad de Lipton conquistó el corazón de los norteamericanos, y él se hizo con el mercado del té en todo el país, base de una enorme fortuna.

Con trampas o sin ellas, lo cierto es que los norteamericanos lograron su propósito de retener la copa durante 132 años, un dominio que jamás ha repetido nadie en la historia del deporte. Esta racha de victorias terminó en 1983, cuando un barco llegado del novísimo mundo desbancó a la superioridad tecnológica del nuevo mundo. El *Australia II* y su famosa quilla alada acabaron con la invencibilidad del Club Náutico de Nueva York.

La leyenda atribuye a esta quilla alada el triunfo de los australianos. Pero este no se hubiera producido sin un programa de dedicación absoluta y entrenamiento exhaustivo de la tripulación y, sobre todo, si el hasta entonces invencible Dennis Conner no hubiera cometido un error infantil.

La historia de la Copa América hubiera sido otra muy distinta si en la última regata, cuando ambos contendientes estaban empatados a tres victorias, el *Liberty* hubiera marcado al *Australia II*, al que aventajaba claramente. Pero los norteamericanos dieron por hecha su victoria, permitieron un respiro a su rival y este cazó su oportunidad al vuelo, para delirio de millones de australianos y de no estadounidenses.

ses, hartos de tanto monopolio.

La victoria del *Australia II* sentó las bases de la Copa América actual. El documento original de la competición (la Escritura de Donación de la vieja jarra de plata al Club Náutico de Nueva York) sigue teóricamente en vigor y el trofeo debe ponerse en juego siempre que un club náutico desafíe a quien lo posea en aquel momento. La Copa exige siempre, por tanto, un Defensor y un Desafiante o aspirante.

Este es el motivo por el que la competición no se celebra con regularidad: la Copa se pone en juego solo cuando hay un desafío. Desafiante y defensor pactan entonces las normas del duelo. Tradicionalmente, el defensor ha impuesto las reglas y hasta ahora las regatas siempre se han celebrado en la ciudad del club náutico campeón.

Esta tradición se rompe ahora por primera vez: la Copa América se disputará en Valencia por no poder disputarse en Suiza, de donde procede el vencedor de la edición anterior, disputada en Auckland (Nueva Zelanda), en el 2003. De todas formas, la elección del lugar ha correspondido al campeón Alinghi.

En los últimos 25 años la existencia de diversos desafíos simultáneos ha dado un vuelco al trofeo. Antes de disputarse la Copa América pro-

piamente dicha, los aspirantes deben dirimir entre sí el derecho a regatear contra el vigente campeón. Esta competición previa es la Copa Louis Vuitton, que se ha convertido además en una fábrica de grandes campeones: al competir entre sí durante varios meses, los aspirantes llegan a veces mucho mejor preparados que el defensor, que vive aislado en una nube de incógnitas, sin saber si sus avances tecnológicos estarán a la altura de su futuro rival.

El principio del desafío como motor de la Copa América es casi lo único que queda del espíritu decimonónico que presidía aquella vieja Escritura de Donación. Lo que debía ser una «competición amistosa entre naciones» es ahora una batalla sin cuartel entre verdaderas multinacionales, aunque los nacionalismos no han quedado totalmente descartados.

En esta 32 edición de Valencia hay una curiosa mezcla de multinaciona-

equipo neozelandés. En la final de aspirantes dejó en la cuneta al norteamericano Larry Ellison, sexta potencia del planeta y propietario de Oracle (16.600 millones de dólares en su haber), que ha llegado a Valencia con el firme propósito de hacer morder el polvo a su rival.

El otro extremo está representado por el surafricano Shosholozoa, el primer desafío procedente del continente negro, creado por Salvatore Sarno para levantar la autoestima del país. La presencia de diversos jóvenes negros al lado del para ellos mítico Ian Ainslie, tres veces olímpico, no impide sin embargo que el timonel y el táctico, los dos puestos más importantes a bordo, estén en manos italianas.

Cuestión de rentabilidad

Similar es el caso neozelandés, heredero del equipo levantado por el legendario Peter Blake en los años 90 y financiado con los calcetines rojos que sus compatriotas compraban como locos para apoyar a sus navegantes. Ahora el Team New Zealand, que vivió como un trauma nacional la fuga de varios de sus mejores elementos a las filas del Alinghi, también se ha abierto a la colaboración extranjera: su actual diseñador es el cántabro Marcelino Botín.

Además, los patrocinios han cambiado un poco la escala de valores. Es verdad que el objetivo es ganar. Pero las empresas que ponen los millones quieren sacar una rentabilidad que no siempre pasa por la victoria. Se dice, por ejemplo, que Kraft celebró como un éxito la rotura de su barco *AustraliaOne*, en 1995. Lo que para unos fue un auténtico desastre –el velero se partió en dos y se hundió en menos de un minuto en plena regata–, para el patrocinador principal fue un gran spot publicitario que se repitió hasta la saciedad en los informativos televisivos de todo el mundo.

Pasa a la página siguiente

GRÁFICO: JORDI CATALÀ

«Es negocio, tecnología, psicología, pasión, frustración y liderazgo»

les y equipos que apelan al orgullo nacional. El campeón Alinghi y el riquísimo BMW Oracle son reinos del multiculturalismo, con 16 nacionalidades en cada uno de ellos. Allí no cuenta la procedencia, sino sólo el rendimiento.

Estos dos equipos, además, recogen la tradición del potentado que se empeña en conquistar la vieja jarra de plata. El suizo Ernesto Bertarelli, 64 fortuna del mundo con un patrimonio estimado de 4.700 millones de dólares, impuso su ley en el 2003 con el Alinghi, que había creado tres años antes, cuando fichó al núcleo duro del por entonces imbatible

La nave española: DESAFÍO ESPAÑOL 2007 ESP-97

Cometidos de la tripulación

MANIOBRAS

- 1 PROA**
Ejecuta las maniobras y cambios de vela en la proa
- 2 AYUDA DE PROA**
Secunda al proa y tiene a punto las velas
- 3 AYUDA DE PROA**
Ayuda en las maniobras desde la base del mástil
- 4-5 PIANO**
Manipulan los cabos que izan, arrian y controlan las velas
- FUERZA**
- 6-7-8-9 'GRINDER'**
Mueven molinillos que tiran de los cabos que controlan las velas

VELOCIDAD

- 10 'TRIMMER DE GÉNOVA'**
Se encarga de que el génova de siempre el máximo rendimiento
- 11 'TRIMMER DE SPINAKER'**
Se encarga de que el 'spinakar' de siempre el máximo rendimiento

- 12 'TRIMMER' DE MAYOR**
Se encarga de que la vela mayor dé siempre el máximo rendimiento
- 13 CARRO**
Colabora con el 'trimmer' de mayor y con los cerebros del barco
- CEREBROS**
- 14 CAÑA (TIMONEL)**
En contacto con el táctico y los 'trimmers' para marcar el rumbo y la velocidad
- 15 TÁCTICO**
Decide junto con el caña y el estratega, cómo atacar y defenderse
- 16 NAVEGANTE**
Ha de saber dónde está el barco respecto de las balizas y de su rival
- 17 ESTRATEGA**
Prevé movimientos y busca los vientos más favorables. Sube al mástil para otear

A- INVITADO
Ni colabora ni comenta nada. Va en la popa y viste diferente de los tripulantes



La clase 'copa américa'

Los barcos del torneo deben cumplir la fórmula:

$$\frac{\text{ESLORA EN FLUTACIÓN} + 1,25 \times \text{SUPERFICIE VÉLICA}}{0,686} - 9,8 \times \text{PESO} \leq 24 \text{ m}$$

JUNIO		JULIO	
FINAL	1	AMERICA'S CUP MATCH	1
	2	RESERVA	2
	3	RESERVA	3
	4	RESERVA	4
	5	RESERVA	5
RESERVA	6	RESERVA	6
	7	RESERVA	7
	8	RESERVA	8
	9	RESERVA	9
RESERVA	10	RESERVA	10
RESERVA	11	RESERVA	11
RESERVA	12	RESERVA	12
RESERVA	13	RESERVA	13
RESERVA	14	RESERVA	14
RESERVA	15	RESERVA	15
RESERVA	16	RESERVA	16
RESERVA	17	RESERVA	17
RESERVA	18	RESERVA	18
RESERVA	19	RESERVA	19
RESERVA	20	RESERVA	20
RESERVA	21	RESERVA	21
RESERVA	22	RESERVA	22
RESERVA	23	RESERVA	23
RESERVA	24	RESERVA	24
RESERVA	25	RESERVA	25
RESERVA	26	RESERVA	26
RESERVA	27	RESERVA	27
RESERVA	28	RESERVA	28
RESERVA	29	RESERVA	29
RESERVA	30	RESERVA	30

