

# LA COPA AMÉRICA EN VALENCIA. PRIMEROS PASOS

Manuel NADAL DE UHLER



ACE aproximadamente un año, Valencia fue elegida como sede de la 32.<sup>a</sup> edición de la Copa América, el más antiguo y prestigioso trofeo del mundo de la vela. Para lograr su designación, la ciudad levantina tuvo que sostener una dura competencia con otras fuertes candidaturas, entre las que se contaban las también españolas de Barcelona y Palma de Mallorca. Sin embargo, la propuesta valenciana, apoyada en las condiciones naturales de su entorno maríti-

mo, en las posibilidades y características de una ciudad de tamaño medio/grande con toda clase de servicios y bien comunicada, en el dinamismo y fuerza de su actividad empresarial, en las posibilidades de negocio e inversión ofrecidas y en el apoyo político de sus instituciones y las del Estado, consiguió salir adelante y convertirse así en la primera ciudad europea que, desde su creación hace más de 150 años, albergará la Copa América.

Poco más de un año después, ¿cómo están las cosas en torno al acontecimiento? Para tener una completa panorámica, podemos considerarlo desde diversos puntos de vista, y fundamentalmente dos, organizativo y deportivo.

## Organización

Digamos previamente, aunque sean datos bastante conocidos, que la Copa América es una competición que se celebra aproximadamente cada cuatro años y que el club al que pertenece el vencedor de cada edición es el encargado de organizar la siguiente. En 2003, el ganador fue el barco *Alinghi*, representando a la Societé Nautique de Geneve (Suiza), y que, por tanto, a esta institución corresponde la citada organización. Sin embargo, el club ha delegado dicho cometido en la empresa denominada America's Cup Management (ACM), controlada por el armador del *Alinghi*, Ernesto Bertarelli. Esta empre-



sa es la que llevó a cabo el proceso de selección de sede culminado con la elección de Valencia.

Volviendo a dicha elección, la designación de Valencia como escenario de la próxima edición, suponía un indudable reto para la ciudad, a la vez que una gran oportunidad. En efecto, la Copa América significa que, durante varios años, Valencia va a estar permanentemente en el escaparate de los medios de difusión y va a ver tremendamente multiplicadas sus posibilidades de promoción. En este sentido, la política del AC Management favorece extraordinariamente la repercusión mediática de la regata. En efecto, hasta ahora la Copa América duraba tres meses cada cuatro años, el tiempo justo en el que se desarrollaban las eliminatorias previas (denominadas Copa Louis Vuiton) y la gran final. En el intervalo había algunas noticias sobre la preparación de los posibles participantes y poco más. En cambio, para la 32.<sup>a</sup> edición, ACM ha diseñado un programa de acontecimientos y de regatas previas, ya comenzado en el año que acaba de finalizar, que está consiguiendo mantener a la Copa América de permanente actualidad. En realidad, el proceso de designación de la sede significó ya un calculado proceso de publicidad de la Copa como no se había visto nunca anteriormente y que ha repercutido directamente en la promoción de la ciudad elegida, Valencia en este caso.



Por otra parte, las oportunidades de trabajo y negocios ligadas a la regata van a multiplicarse en la ciudad. De hecho, un muy respetable número de personas se encuentran ya trabajando en Copa América, bien en trabajos de infraestructura, organización y logística, bien con los varios equipos que han establecido ya su base en la ciudad levantina. Destacan, en este aspecto, las oportunidades que se han abierto para los profesionales náuticos valencianos y, por supuesto, de otras zonas de España, bastantes de ellos ya comprometidos con los posibles participantes extranjeros. La reciente celebración en aguas de Valencia de una de las regatas previas, incluidas dentro del programa a que nos hemos referido anteriormente, ha significado un aumento de visitantes de un 70 por 100 con respecto a las mismas fechas del año anterior, lo que da idea de lo que en este aspecto podemos llegar a ver cuando se acerquen las fechas de la Copa en sí.

También los clubes náuticos y puertos deportivos de la zona están ya comenzando a sentir los efectos del acontecimiento: en efecto, ha aumentado notablemente la afluencia de embarcaciones deportivas y están empezando a recibirse un cúmulo de peticiones de amarre, bien sea con carácter permanente, bien con carácter transitorio, para las fechas más señaladas del extenso programa deportivo, lo cual está impulsando una política de modernización y aumento de sus capacidades en todas las instalaciones de la región. De entrada, Valencia piensa contar con unas 2.500 nuevas plazas de amarre que sumará a las 1.500 actuales, mientras que otros puertos más o menos próximos, como Castellón, Cullera, Denia, Alicante o Santa Pola, planean ya ampliaciones que pueden hacer llegar el total de nuevos amarres en la Comunidad Autónoma hasta una cifra en torno a los diez mil.

La celebración de la pasada edición del Trofeo S. M. la Reina (Regata Marcial Sánchez Barcáiztegui-Homenaje a la Armada) permitió ya empezar a darse cuenta del poder de atracción de la Copa. La regata se convirtió, en efecto, en la más importante del año en España y reunió un elenco de personalidades y figuras de la náutica como nunca se había visto con anterioridad.

Todo ello obliga y es ocasión para una adecuación y mejora de infraestructuras, entre la que destaca la total transformación de la antigua dársena interior del puerto de Valencia, donde van a instalarse las bases de los equipos participantes y el centro de operaciones de la competición. Ello significa la conversión de la dársena en un magnífico puerto deportivo, la apertura de una salida directa e inmediata al mar y, a medio plazo, la transformación urbanística del millón de metros cuadrados que rodea a la citada dársena (negocio en el que los suizos de Ernesto Bertarelli se han asegurado derechos y concesiones hasta el año 2047), amén de la construcción de rápidos y capaces accesos que potencien aún más las posibilidades del puerto comercial de Valencia como auténtica salida al Mediterráneo desde el centro de España.

Está claro que la Copa América es para Valencia algo más que una regata...

Y, naturalmente, exige la implicación de todas las administraciones, local, autonómica y nacional. En este sentido, el total acuerdo entre las tres, existente desde el principio, se vio bruscamente alterado como resultado de las elecciones de marzo y el cambio de signo político en el Gobierno de la nación. Se ha pasado una época de inquietud y zozobra (se llegó a hablar de llevarse la Copa a Barcelona) y han sido necesarios importantes ajustes. Afortunadamente, las aguas parece que han vuelto a su cauce, no sin dejarse en el camino varias de las infraestructuras y obras previstas y, por supuesto, con una cierta variación de pesos específicos en el esquema de organización a favor del Gobierno central. No obstante, éste sigue dando todo su apoyo al acontecimiento y ha prometido inversiones por valor de mil millones de euros. Por su parte, la Generalidad valenciana ha anunciado muy recientemente que aportará a la organización la también respetable cantidad de 519 millones de euros. Como se ve, nos encontramos ante un acontecimiento deportivo de una envergadura sin antecedentes en España, si quitamos los Juegos Olímpicos de Barcelona 92.

Y, como decíamos antes, ACM ha organizado todo un programa de actividades con el objetivo de mantener el interés por la Copa desde ahora mismo. La columna vertebral de dicho programa lo constituye una serie de regatas previas, ya comenzadas en 2004, y a las que significativamente han denominado «actos». Se han celebrado ya los Actos 1, 2 y 3, el primero en Marsella (una de las ciudades que aspiraba a albergar la Copa) y los otros dos en Valencia.

Las regatas o actos se han saldado con un gran éxito en cuanto a interés popular y mediático y, en el caso concreto de Valencia, han servido para comenzar a poner a punto logística, servicios e infraestructuras.

## Participantes

Mientras tanto, ¿qué ocurre en el bando de los «actores», imprescindibles para el desarrollo del espectáculo?

Como se sabe, el sistema de competición de la Copa América (o America's Cup, como debe ser correctamente llamada) implica que el ganador de cada edición se erige en «defensor» de la misma para la edición siguiente y que se apresta a recibir «desafíos». Todos los desafiantes aceptados deben competir entre sí (Copa Louis Vuiton) hasta dar un único finalista o *challenger* que se enfrenta al poseedor del trofeo («defender») en lo que es propiamente la Copa América.

En este caso, sabido es que el «defender» es el suizo *Alinghi*, y el pasado 17 de diciembre se cerró el plazo para recibir desafíos. Cada desafiante ha debido depositar un millón de euros como garantía de participación, y a dicha fecha, los aceptados son los siguientes:



EQUIPO	CLUB	PAÍS
BMW Oracle	Golden Gate YC (San Francisco)	Estados Unidos
+ 39 Challenge	CV Gargagno (Lago Garda)	Italia
Team Shosholoza	Cape YC (Ciudad del Cabo)	Sudáfrica
Team New Zealand (TNZ)	Royal NZ Yacht Squadron (Auckland)	Nueva Zelanda
Luna Rossa	YC Italiano (Génova)	Italia
K-Challenge	CV París	Francia
Sausalito Challenge	Sausalito YC (California)	Estados Unidos
El Reto	Real Federación Española de Vela	España

La mayoría de estos equipos (hay que exceptuar al *Sausalito* y al *El Reto*), más el *Alinghi* y el *Le Défi* francés, han tomado parte en todos o alguno (s) de los tres «actos» celebrados, lo que ha permitido comprobar el avance, con respecto a los demás, de *Alinghi*, *Oracle* y *TNZ*. Estos sindicatos reúnen, hoy por hoy, las mejores tripulaciones y su capacidad técnica y logística está claramente consolidada. Prueba de ello fue el traslado aéreo a Valencia, para el Acto 2, de un nuevo barco por parte de los neozelandeses, con muy escaso margen de tiempo disponible, después de que una tormenta dañara considerablemente en Marsella el utilizado en el Acto 1 (hay que recordar que se trata de barcos de unos 17 metros de eslora).

El *Alinghi* ha sufrido la inesperada baja de su patrón, Russell Coutts, ganador de tres Copas América (dos con Nueva Zelanda y una con Suiza) y, seguramente, el mejor del mundo en su especialidad. Pero, aunque ello haya hecho bajar sus posibilidades, sigue siendo un gran y muy sólido equipo. No le anda a la zaga el norteamericano *Oracle* y los dos son los grandes favoritos, junto con el *TNZ*.

Y es que, según algunos, el número de expertos en Copa América de primer nivel en todo el mundo puede cifrarse en 350, de los cuales se calcula que 300 están ya comprometidos con los tres equipos anteriores.

Pese a ello, cerca del grupo de cabeza se sitúa el italiano *Luna Rossa*, con experiencia y buenas clasificaciones en las dos últimas ediciones (finalista en 2000) y, por supuesto, el mejor desafiante europeo.

Son una incógnita el *Shosholoza* (primer desafío africano de la historia de la Copa) y el + 39, equipos sin ninguna referencia previa pero que parecen poseer una buena organización. Y, también es nuevo como equipo el

*K-Challenge*, heredero, hasta ahora en solitario, de la buena tradición francesa en la Copa.

Y, antes de hablar de *El Reto*, digamos que, después de esta primera fecha límite, se abre un nuevo periodo de inscripción que finaliza definitivamente en abril de 2005. Los que se acojan a ella deberán abonar una «penalización» de doscientos mil euros, pese a lo cual se habla de varios candidatos, entre los cuales aparecen como más probables *Le Défi*, el alemán *Fresh 17*, el australiano *Ozboyz Challenge* y el *Mascalzone Latino* italiano.

## El desafío español



Mención aparte merece el Desafío español, registrado *in extremis* el mismo día 17 de diciembre, después de un prolongado «tira y afloja» entre las diversas partes interesadas.

En efecto, *El Reto*, proyecto encabezado por Agustín Zulueta lleva dieciocho meses de gestación, en los cuales ha logrado aglutinar un buen equipo humano, llegar a acuerdos importantes con empresas proveedoras, apalabrar barcos y material provenientes de participantes en la edición de 2003 (concretamente el *One World* americano) y conseguir el interés de importantes patrocinadores. Asimismo, había llegado a un acuerdo con el Real Club Náutico de Barcelona para que fuera este club quien presentara el Desafío.

Sin embargo, en los últimos meses apareció la posibilidad de otro Desafío español, encabezado por Pedro Campos, artífice de las tres anteriores participaciones españolas en Copa América (1992, 1996 y 2000), avalado por el Real Club Náutico de Valencia y compitiendo con el anterior por la consecución de posibles patrocinadores.

Ante esta situación, parece que las más altas instancias del país auspiciaron un entendimiento entre ambos grupos y, tras un largo tira y afloja, resuelto a última hora por una decisiva intervención de la Generalidad y del Ayuntamiento de Valencia, se ha llegado a la formación de un único Desafío.

Éste ha sido presentado por la Real Federación Española de Vela (obviando así el rechazo explícito del RCN Valencia a ir conjuntamente con el de



Barcelona), tendrá su base en Valencia (según los deseos de la empresa Iberdrola, patrocinador principal), contará con muchos de los mejores técnicos y regatistas españoles (no todos, pues bastantes de ellos —diseñadores, tácticos, tripulantes— están ya contratados por otros Desafíos) y Agustín Zulueta y Pedro Campos se repartirán las funciones directivas.

Para llegar a este final ha sido necesario que America's Cup Management se aviniese a «flexibilizar» las reglas de la Copa, que establecen que sea un club y no una federación quien presente un desafío. Suponemos que el interés que tiene para la organización la presencia de un sindicato español cuando la regata se celebra en España es lo que ha llevado a esta comprensiva postura.

### Perspectivas

Para el año 2005, el programa de prerregatas ya anunciado incluye los Actos 4 y 5 a celebrar en junio en Valencia, los 6 y 7 de septiembre en un puerto del norte de Europa (posiblemente Kiel) y los 8 y 9 en octubre, en Trápani (Sicilia). Todos los actos serán de participación obligatoria para todos los desafiantes y los resultados obtenidos contarán (aunque en muy pequeña medida) para la clasificación de la Louis Vuiton.

Por otra parte, los barcos deberán ya adaptarse a las nuevas reglas de clase, con lo que todos serán de riguroso estreno.

En resumen, todo hace presagiar que, después de este breve periodo invernal en que nos encontramos y que marca un cierto compás de espera, la Copa América y Valencia volverán pronto a ser portada de los medios de comunicación.

