

# EL BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO* Y EL BOSTON TEAPOT TROPHY

Manuel DÍAZ DEL RÍO BOTAS



Juan Luis BENAVIDES SIERRA



S bien conocido que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* forma parte de ese selecto elenco de grandes veleros que surcan mares y océanos. Es uno de los calificados como *tall ship*, usando terminología anglosajona. Probablemente el más antiguo de todos. Son considerados *Tall Ships* en líneas generales aquellos veleros con eslora mayor de 30 pies, aunque para ser admitidos en las regatas puede bastar con contar en su tripulación al menos

con la mitad de la dotación entre los 15 y los 25 años.

Pertenece a la International Sail Training Association (ISTA) o Asociación Internacional de Entrenamiento de Buques a Vela.

Con asiduidad el buque escuela es invitado a participar en regatas, desfiles y paradas navales. Quedan en el recuerdo la transoceánica Lisboa-Bermudas en 1964, la del 1966 entre Bermudas y Newport y la Gran Regata Colón-92 desde Cádiz a Liverpool, tras un largo periplo. En 1997 participó en la Gran Parada Naval que tuvo lugar en la Bahía de Osaka (Japón) y recientemente tomó parte en la regata Cádiz-Bermudas 2000. Las diferentes regatas Op Sail y Cutty Sark cuentan a menudo con la presencia del majestuoso velero construido en 1927 en Echevarrieta y Larrinaga.

Cada año se celebra una competición llamada Boston Teapot Trophy (Trofeo de la Tetera de Boston) que es como la Copa del Mundo o la Chaqueta Verde de los grandes veleros. La normativa de la regata viene recogida en un documento editado por la ISTA y que consta por una cara de las reglas para poder ser incluido en la competición y por la otra con el formulario para el registro de los datos ENTRY FORM.



Imagen de la tetera original que la ISTA entrega en custodia al velero que consigue el trofeo durante el año siguiente a su obtención.

periodo de su reinado la custodia de la tetera original, siendo responsabilidad del mismo grabar en la caja de madera que la protege el nombre del velero ganador, el año y las millas navegadas. Al finalizar ese periodo, vuelve a manos de la ISTA para ser entregada al ganador del siguiente año. Es costumbre del buque encargar a una conocida joyería la realización de una reproducción en plata por cada ocasión en que alberga la tetera original. Dicha réplica lleva inscrito el nombre del buque escuela y el del comandante que lo mandó durante el año de consecución del trofeo.

La historia del Trofeo de la Tetera de Boston se remonta al año 1964, tras la Regata Transatlántica de Grandes Veleros hacia los Estados Unidos de América. Los patrocinadores de dos de estos veleros se ofrecieron a premiar a aquel que venciese al otro en una competición en la que alguno demostrase ser mejor navegante. Las reglas del concurso no se fijaron hasta que los navíos se encontraban en la mar, pero sí decidieron que el premio se llamaría *The Boston Teapot*.

Brooks Bond Tea (un importador de té británico) obtuvo el permiso del Boston Fine Arts Museum para diseñar una tetera de plata, réplica de las usadas por entonces en Boston en la época del Boston Teaparty. El Boston Teaparty supuso el punto de partida de la rebelión contra los colonizadores ingleses que precedió a la guerra de la independencia de los Estados Unidos.

El trofeo se entrega anualmente al buque que cubra el mayor número de millas, sobre un círculo máximo, navegando sólo a vela, en un periodo de 124 horas seguidas (cinco días y cuatro horas). Para tener opción al premio, la distancia recorrida debe ser superior a 850 millas. El director de regatas se muestra habitualmente puntilloso obteniendo siempre la distancia ortodrómica y no loxodrómica, admitiendo la inclusión de WAY POINTS, para hacer más ajustados los cálculos.

El buque que se hace anualmente acreedor al trofeo recibe durante el



El capitán de navío Jaime Rodríguez-Toubes recibiendo el último trofeo obtenido por el *Juan Sebastián de Elcano*.

Este acto fue descrito por el segundo presidente de los Estados Unidos como *bold, daring, firm, intrepid and inflexible* (valiente, audaz, firme, intrépido e inflexible). El trofeo se entrega al velero de instrucción que cubra la mayor distancia en cualquier periodo de 124 horas. La competición entre veleros no se desarrolla como una regata tradicional.

La aparentemente caprichosa decisión del periodo de 124 horas sólo puede achacarse al carácter peculiarmente británico de sus «inventores».

La tetera está fabricada en plata de ley y está valorada, junto con su caja y las placas con las inscripciones (también en plata), en 1.500 libras esterlinas. La pieza conjuga con sus líneas sobrias y delicadas muchas imágenes de un pasado romántico, asociada con la navegación a vela de los famosos *sea clippers* entre los puertos comerciales de China y Londres.

Nuestro velero ha ganado dicho trofeo en cuatro ocasiones hasta la actualidad. En el año 1974 con 952 millas, en 1979 con 1.029 millas, en 1997 con 1.126 y, por última vez, en 1999 con 1.088. En la Tabla I se exponen los datos relativos a la consecución de dichos trofeos.



El entonces capitán de navío Sebastián Zaragoza recibiendo en Londres (noviembre de 1997) el trofeo obtenido bajo el mando del *Elcano*.

TABLA I

BOSTON TEAPOT Y BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*

AÑO	COMANDANTE	FECHA	TRAYECTO	DISTANCIA	V. M. NUDOS
1974	Capitán de fragata M. Fournier Palacio	17-22 enero	Panamá- Honolulu	952	7,7
1979	Capitán de navío A. Díaz del Río Martínez	Marzo 1979	Acapulco- Honolulu	1.029	8,2
1997	Capitán de navío S. Zaragoza Soto	Marzo 1997	Honolulu- Osaka	1.126	9,0
1999	Capitán de navío C. Lobo Franco	18-23 enero	Canarias- Río de Janeiro	1.088	8,7
2001	Capitán de navío Jaime Rodríguez-Toubes	7-13 abril	Recife- S. Juan P.R.	1.184	9,5

Como se refiere en la Tabla II, otros grandes veleros, como el *Gloria*, *Esmeralda*, *Libertad*, *Eagle*, *Corsario II* y el temido *Kaiwo Maru*, han conseguido asimismo el trofeo. En la actualidad ostenta el récord de millas navegadas el *Kaiwo Maru* con la cifra de 1394, habiéndose hecho acreedor del triunfo en cuatro ocasiones, sólo superado por el *Gorch Fock* y por la *Libertad*, que se alzaron con el trofeo en cinco y ocho ocasiones, respectivamente. En los años 1975, 77, 78, 80, 84 y 96, la falta de participantes hizo que la ansiada tetera quedase expectante en los estantes de la ISTA.

TABLA II  
GANADORES DEL TROFEO DE LA TETERA DE BOSTON (ISTA)

AÑO	VELERO	NACIÓN	DISTANCIA	VELOCIDAD
1964	<i>Corsario II</i>	Italia	1.121	9.04
1965	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.079	8.70
1966	<i>Libertad</i>	Argentina	1.335	10.77
1967	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.040	8.39
1968	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	977	7.88
1969	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.191	9.60
1970	<i>Gloria</i>	Colombia	1.058	8.53
1971	<i>Esmeralda</i>	Chile	1.026	8.27
1972	<i>Eagle</i>	Estados Unidos	1.100	8.87
1973	<i>Eagle</i>	Estados Unidos	1.019	8.22
1974	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	952	7.68
1975	—	—	—	—
1976	<i>Libertad</i>	Argentina	1.248	10.06
1977	—	—	—	—
1978	—	—	—	—
1979	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.029	8.30
1980	—	—	—	—
1981	<i>Libertad</i>	Argentina	1.115	8.99
1982	<i>Cisne Branco</i>	Brasil	1.101	8.88
1983	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.098	8.85
1984	—	—	—	—

## GANADORES DEL TROFEO DE LA TETERA DE BOSTON (ISTA) (continuación)

AÑO	VELERO	NACIÓN	DISTANCIA	VELOCIDAD
1985	<i>Libertad</i>	Argentina	684	5,52
1986	<i>Nippon Maru</i>	Japón	955	7,70
1987	<i>Libertad</i>	Argentina	1.174	9,47
1988	<i>Dar Moldziezy</i>	Polonia	1.241	10,01
1989	<i>Nippon Maru</i>	Japón	1.134	9,15
1990	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.350	10,81
1991	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.244	10,03
1992	<i>Libertad</i>	Argentina	1.041	8,40
1993	<i>Nippon Maru</i>	Japón	1.201	9,70
1994	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.312	10,58
1995	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.394(*)	11,20
1996	—	—	—	—
1997	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.126	9,10
1998	<i>Libertad</i>	Argentina	1.158	9,34
1999	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.088	8,80
2000	<i>Libertad</i>	Argentina	1.128	9,82
2001	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.184	9,60

(\*) Récord actual.

Durante el LXXII crucero de instrucción, que dio comienzo el 7 de enero de 2001 al mando del capitán de Navío Jaime Rodríguez-Toubes Núñez, se realizaron dos navegaciones en las que se obtuvieron cifras que superaron (al menos una) generosamente anteriores registros de nuestro buque escuela.

La primera de ellas, alcanzando las 1.104,5 millas en enero 2001, en el tránsito Las Palmas-Río de Janeiro, fue anotada por el director del comité de regatas de la ISTA, quedando en 1.094,41 tras aplicar la corrección ortodrómica.

En abril 2001, tras la salida del puerto de Recife (Brasil) en demanda de San Juan de Puerto Rico, la presencia de vientos entre 12,5 y 26 nudos dieron la obtención un nuevo récord de millas navegadas a vela para nuestro soberbio velero. En el cuaderno de bitácora nuestro oficial auxiliar de derrota (coautor



El capitán de navío Constantino Lobo Franco en la entrega del trofeo Boston Teapot en el hotel Cumberland de Londres durante la conferencia anual de la Internacional Sail Training Association (ISTA), noviembre de 1999.

de este artículo) presenta al comandante un cálculo de 1.184,3 millas entre las 2200 GMT horas del día 7 y las 0200 GMT del 13 de abril.

Partiendo de la posición:

Latitud: 03° 28,7' N. Longitud: 47° 30' W, y finalizando en Latitud: 15° 30,1' N. Longitud: 62° 46,9' W, se obtienen los cálculos referidos, es decir, 1.184,3 millas.

Se toman dos WAY POINTS o situaciones intermedias: Latitud: 06° 53' N. Longitud: 55° 00' W; fecha: 09-04-01; hora: 2300 GMT. Latitud: 11° 32,4' N. Longitud: 59° 37' W; fecha: 11-0-01. Hora: 1900 GMT.

En el certificado que se envía por fax al director de regatas de la ISTA a Gosport, Hants, en el Reino Unido, el día 15 de abril, se informa asimismo de que la distancia recorrida durante dicho periodo con propulsión fue de 0 millas, la dotación del buque 255 y el número de cadetes a bordo que reunían las características definidas en el párrafo 1 de las Normas de Regatas y Navegación a Vela de 1995 corresponde a 41 guardias marinas.

Durante el periodo de medición se obtienen unos vientos de 18,75 nudos de media, que según la Escala Beaufort equivalen a fuerza 5, entre bonancible moderado y fresco (Tabla III), siendo la intensidad mínima de 12,5 y la máxima de 26 nudos/hora, soplando entre el 028 y el 105, predominando vientos del primer cuadrante.

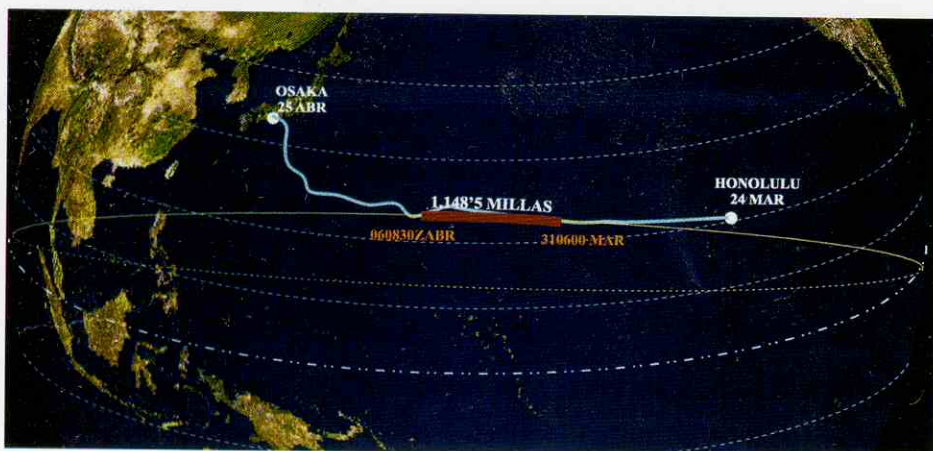
**TABLA III**  
**ESCALA ANEMOMÉTRICA DE BEAUFORT**

CIFRA BEAUFORT	TÉRMINO DESCRIPTIVO	NUDOS
0	Calma	Menor 1
1	Ventolina	1-3
2	Flojito (brisa muy débil)	4-6
3	Flojo (brisa débil)	7-10
4	Bonancible moderado (brisa moderada)	11-16
5	Fresquito (algo fuerte, brisa fuerte)	17-21
6	Fresco (brisa fuerte)	22-27
7	Frescachón (viento fuerte)	28-33
8	Temporal	34-40
9	Temporal fuerte	41-47
10	Temporal duro	48-55
11	Temporal muy duro	56-63
12	Temporal huracanado	64-71
13		72-80
14		81-89
15		90-99
16		100-108
17		109-118

## Conclusiones

Dicen los expertos que el *Juan Sebastián* no reúne las características idóneas para presentarse a sí mismo como un buen velero para regatas. Quizá el diseño hubiera podido ser diferente si ese fuera su fin. Mayor superficie vélica, mejor aprovechada, algún retoque en las jarcias, más velas cuadradas que aparejo de cuchillo... Está claro que cumple con largueza y soberbia elegancia su doble misión como buque escuela de guardias marinas y embajador flotante de las gentes de España.

Puestos en contacto telefónico con responsables de la ISTA, nos comunican que en el periodo entre el 1 de octubre de 2000 y el 30 de septiembre



Derrota del *Juan Sebastián de Elcano*, bajo el mando del hoy vicealmirante Sebastián Zaragoza, cuando obtuvo el trofeo Boston Teapot en el crucero de instrucción 1996-1997.

de 2001 ni el temido buque nipón *Kaiwo Maru* ni cualquier otro presentaron una «tarjeta» en las oficinas que la asociación tiene en Inglaterra que superase la magnífica marca que presenta este año nuestro insigne velero.

Es evidente que buques más modernos, como el *Cisne Branco* o el *Kaiwo Maru*, presentan una faceta más competitiva de cara a una regata. Nuestros palos de hierro son más pesados que las ligeras aleaciones que portan nuestros competidores, así como otros aspectos, ángulo de ceñida, facilidad para el trimado de las velas, relación superficie vélica-desplazamiento, diseño del aparejo, etcétera.

La consecución de este 5.º trofeo para el *Juan Sebastián de Elcano* llena de satisfacción a todos los miembros de la dotación, sintiéndonos orgullosos de recibir un nuevo galardón para el barco, para la Armada y para España.

#### BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Regatas y Desfiles. En Juan Sebastián de Elcano. Embajador y Navegante*. Diario de Cádiz e Ingrasa Editorial. Puerto Real (Cádiz) 2.ª Edición 1998, pp. 239-246.
- DÍAZ DEL RÍO MARTÍNEZ, A. L.: *La quinta vuelta al mundo del buque escuela Juan Sebastián de Elcano*. Editorial Naval, 1.ª Edición, 1986.
- Cuaderno de Bitácora. Servicio de Publicaciones de la Armada. Instituto Hidrográfico de la Marina. Sección Náutica. Cádiz. Modelo Reglamentario para los buques de la Armada. O. M. 28-XI-1953. D. O. núm. 272.
- Racing and Sailing Rules, including Seaworthiness and Safety Equipment Regulations. International Sail Training Association. 1999.
- [www.tallshipsraces.com](http://www.tallshipsraces.com).
- [www.sailtraininginternational.com](http://www.sailtraininginternational.com).