

barrabes.com 

C U A D E R N O S T É C N I C O S

EL AÑO DE LOS ESPOLONES

Rabadá y Navarro revisited

EL TRAZADOR

Profesional de las carreras

CANYON GUIDE

La alternativa barranquista

ENTRENAMIENTO ESCALADA

Estudio de un caso de nivel medio

ASEGURAMIENTO

Técnica y práctica





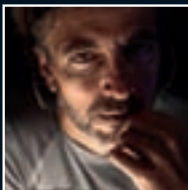
Artículo acerca del trabajo de TRAZADOR, muchos me preguntan
como se hace,como lo hago,
pues bien, aquí, hay algunas respuestas.
Es mi intento de crear una nueva profesión, o de profesionalizar un
trabajo que antes no lo era,una de las dos.

CARLOS

Un Saludo



EL TIERRA



Texto y fotos: CARLOS GARCÍA, "ULTRARUN"

Vietnam Race, 250 Km. Autosuficiencia, 100Km del Sahara, Verdon Trail, Ultra Trail Aneto, Sahara Race, Gobi March - 250 Km. Autosuficiencia, Atacama Crossing - 250 Km. Autosuficiencia, Ultra Trail del Mont Blanc - 155 Km, Maratón de las Arenas 2006, 100Km del Sahara, 100 Millas de Namibia, Grand Raid de la Reunión, Desert Cup Malí... Pionero y amante de las carreras de ultradistancia en medios cuanto más hostiles mejor. Ahora se dedica a viajar por el mundo, sus desiertos y montañas trazando carreras.

Probablemente hay muchas profesiones extrañas en el mundo, y trazar carreras desde luego es una de ellas. No porque sea raro hacerlo, que lo hace mucha gente para las miles de carreras que hay por el mundo, sino porque no hay profesionales de esto, gente que se dedica solo a eso: yo, soy uno de ellos. Y verdaderamente...no sé si aquí cabe usar el plural.

ZARDOO



La pasión por la carrera siempre ha estado ahí, al principio con carreras de asfalto y luego pasando al monte. Lo que ahora en plan fino se llama "trail". Del trail al ultratrail hay un paso...como el del suicida. Una vez ahí, te encuentras con una agenda llena de compromisos caracterizados por el cada vez más "la más"....la más larga, la más extrema, la más difícil,etc.

Cuando yo empecé no había tantas carreras, ni tantos corredores. Verd éramos cuatro zumbaos que corríamos todo lo que se nos ponía por delante, y en general, excepto en dos carreras históricas, todo estaba organizado en plan casero.

Ahora ya no es así. La cantidad de pruebas en el calendario, la cantidad de corredores dispuestos a inscribirse sin dudar en carreras que antes se pensaban imposibles, y, desgraciadamente, la cantidad de accidentes sucedidos por una cierta precariedad en pruebas como éstas, con un evidente peligro, han profesionalizado muchas de las pruebas deportivas más conocidas, y los servicios que se ofrecen, desde el seguimiento de la prueba e información en tiempo real, etc. son apabullantes.

Hacer tantas carreras extremas es agotador, es mentalmente muy cansado y al final a mi por lo menos, me pasó factura, abandoné la carrera casi por completo durante un largo periodo. Parecía increíble, después de haber participado en carreras épicas, después de ser el único español en haber completado "Los 4 Desiertos", ya no quería correr más. Como dice mi amigo Luis: "se me fue la gana"

Y este es uno de los casos en los que la vida da curiosas vueltas, y a mi me hizo dar una, de campana...

En general casi todas las organizaciones serias, que se puedan identificar con ese término (organización) buscan constantemente gente para cubrir diferentes puestos de colaboración. Decir trabajo es quizás demasiado importante, pero cuando se celebra el evento en cuestión, cualquier mano viene bien y a mi me pidieron incorporarme al equipo de carrera, los que están sobre el terreno siguiendo a los corredores.

Adriano Zito, que así se llama el culpable, me introdujo en el mundo del trazado, y a partir de ahí y desde ese momento la cosa se ha ido complicando. Ahora trabajo para dos de las organizaciones mas prestigiosas del mundo a nivel deportivo, la Zitoway y RacingThePlanet, me

dedico a eso, a trazar carreras por el mundo. Y aquí os explico brevemente como lo hago.

¿QUÉ ES UN TRAZADO?

El trazado de la carrera es el corazón, es el origen de la carrera, lo que hace que exista un evento es el recorrido, y la decisión de por donde va puede cambiar dicha carrera.

Trazar una carrera es algo pasional, hay que sentir el sitio, y extraer de él la emoción que queremos transmitir a los corredores que pasarán por allí, es casi la parte mas difícil pero la más interesante, y si se consigue, una simple carrera puede convertirse en una maravillosa experiencia para todos los que la corran.

UN POCO DE PRÁCTICA

Esta claro que aunque guste mucho y sea muy cómodo, con Google Earth no funciona. Nos pongamos como nos pongamos, sólo se puede decidir un recorrido...recorriéndolo. Así que la parte de la exploración previa es fundamental para la obtención de un recorrido ideal. Hay que conocer la zona como un local para que sepamos encajar todos los factores que necesitaremos poner en el papel.

El segundo elemento decisivo es, como en todos los trabajos, hablar con el "cliente", es decir, hay que saber que es lo que se quiere obtener, no es lo mismo trazar una carrera extrema en montaña que una carrera por etapas en el desierto y el nivel de dificultad es siempre otro factor a tener en cuenta, aunque yo siempre lo he considerado como una especie en el guiso, no la chicha.

La exploración es sin duda la parte más fascinante del trabajo, y no solo por el hecho de descubrir zonas nuevas sino por la necesidad de darles una utilidad, comprobar si encajan con nuestras necesidades, o ver como podemos hacerlas encajar. El ideal es visitar la zona de la carrera lo mas profusamente que se pueda, por todas partes y en todas direcciones. Un guía local es absolutamente fundamental, nos ahorrará tiempo y mucho esfuerzo y nos puede conducir hasta los lugares que, sin nosotros saberlo, estamos buscando.



ADVENTURE
BEGINS
TODAY®

www.buff.eu

FEEL LIKE A
SUPER HERO



STORM BUFF®
REVERSIBLE



BUFF® and ADVENTURE BEGINS TODAY® are registered trademarks property of Original Buff S.p.A.



LA ELECTRÓNICA

Hoy por hoy, aunque la brújula suene muy romántica, hay que dar el paso al siglo XXI, y el uso del GPS es básico en este trabajo. He probado muchos y con los Garmin es con los que me encuentro mejor, máxima fiabilidad de datos e increíble robustez. Durante la exploración hay que grabar todo, sin vergüenza, encender el GPS y dejarlo que grabe, ..que para eso está, ya que al final del día, será esa información, y los waypoints destacados los que nos harán el trazado.

Yo, que sigo teniendo un punto de vieja escuela, sigo llevando mi cuaderno de apuntes en donde incluso hago mis croquis a mano de las zonas por las que paso, pero al final, la información técnica fiable, precisa y la única utilizable, nos la dará el GPS y un software de traslado de datos al ordenador.

Yo utilizo Map Source, pero hay otros programas que son perfectamente compatibles con nuestro propósito. La pantalla de un GPS, aunque sea grande, no permite determinadas funciones y en cualquier caso, el trabajo que hay que realizar con los trazados de cortar y pegar, no se podría hacer con un instrumento de mano.

Continuando con la selección del equipo, recomiendo un modelo de los semi-profesionales, tipo GPSMAP® 62 ya que los de muñeca, si bien son mas que perfectos para ir a correr, o a entrenar, no dan la precisión necesaria para un trabajo de este tipo, y no solo eso, sino que no es fácil, (a veces, simplemente no se puede) realizar ajustes de precisión (WAAS, selección de un MapDatum, etc...).

Y ¡ AL LÍO!

Pues lo que queda ya es como en un martini, juntarlo todo y ver que sale,aunque me sospecho que esto es como una receta de cocina, con los mismos ingredientes puede salir un desastre, por lo que se deduce que el que nace cocinero, nace cocinero,y no hay mucho que hacer.

FACTORES COMPLEMENTARIOS, Y NO TANTO

Como es lógico hay muchos factores que nos limitarán nuestras decisiones, y en general todos tienen el denominador común único de pensar que se trata de una carrera, en la que tenemos que velar por la seguridad de todos y cada uno de los competidores.

La ventaja de inscribirse a una carrera con una organización que te respalda, es precisamente eso, "que te respalda", por lo que el corredor se DEBE sentir respaldado y en seguridad.

Algunos factores a tener en cuenta:

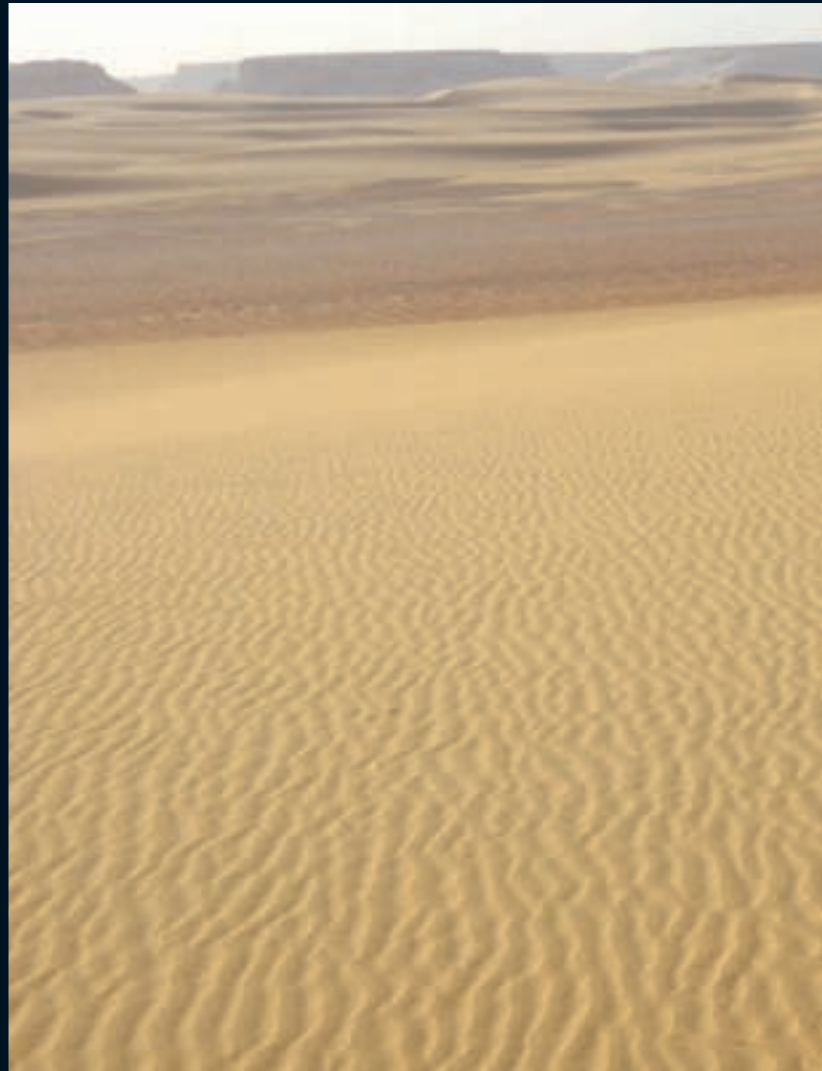
- **Avituallamientos, distancia y ubicación.** Deben existir los puntos necesarios y a la distancia precisa, de manera que se garantice el suministro de agua y en el caso, comida a los corredores.

Los avituallamientos son oasis en donde el corredor encuentra un pequeño respiro, y es importante ubicarlos adecuadamente, parajes con alguna característica particular son siempre muy agradecidos, y en caso de lluvia, viento, o condiciones extremas, son el refugio perfecto.

El hecho de ser confortables no solo es bueno para el usuario (corredor) sino para el voluntario que lo atiende que deberá estar normalmente varias horas en el mismo.

- **Puntos de Control.** Pueden ser, o no los mismo que los avituallamientos, y en muchos casos se pueden utilizar para garantizar el paso de todos los competidores por determinados puntos conflictivos, o difíciles.

No tienen porqué respetar distancias o numero, se pueden ubicar según necesidad.





■ **Acceso medios de servicio.** Los vehículos que deben montar los puntos anteriores, tanto de avituallamiento como de control en general no deberían, desde luego no a la vez, circular por el mismo recorrido que la carrera en sí, por lo que hay que es recomendable encontrar caminos o carreteras alternativas que nos den acceso a dichos puntos, o lo que es más probable, colocar los puntos de avituallamiento en las zonas en donde se pueda llegar con un vehículo.

■ **Acceso medios de atención médica.** La importancia de la atención médica en una carrera de ultrafondo es innegable, y por tanto la máxima accesibilidad del equipo médico a la mayoría de la carrera es algo que debe tomarse muy en serio.

Si la competición es de montaña, muy probablemente, nuestra única posibilidad en caso de emergencia, será recurrir a medios aéreos, aunque la cobertura terrestre nunca debe tenerse desatendida.

Servicios de atención médica generales, tipo hospitales, primeros auxilios, etc, deben formar parte del dossier de la carrera.

■ **Circulación de medios de asistencia en carrera.** Siguiendo la idea de vigilancia y control del corredor que debemos tener es muy recomendable disponer de un equipo de seguimiento de la carrera, para reponer señalización dañada o desaparecida y para controlar el desarrollo de la prueba. La presencia de un abre pista que recorre el trazado delante de los corredores y comprueba la señalización es fundamental para el tranquilo

desarrollo de cualquier prueba deportiva en ambiente natural.

■ **Peligrosidad del recorrido.** Está claro que el trail no se corre en asfalto, y por lo tanto es lícito pensar que el corredor se debe esperar lo que sea a lo largo del recorrido. Pero señalar adecuadamente los tramos difíciles, técnicos, o peligrosos es siempre una buena política. Si los tramos pueden ser objeto de accidentes o caídas, puede ser interesante colocar un retén médico en la zona.

■ **Fauna local que pueda afectar.** Puede hacer sonreír, pero si la carrera es en Australia, señalar que allí es donde viven 5 de las 10 especies más peligrosas del mundo, puede no ser una buena política de marketing para la carrera ¿¿no??

O quizás sí, que hay de todo en el mundo del correr.

Fuera de bromas: aunque no sea un peligro mortal, conviene averiguar los posibles peligros animales que el equipo médico deberá afrontar de manera que estén preparados.

■ **Trafico rodado / Visibilidad.** La circulación de coches y de corredores por el mismo sitio a mi me da repelús, y si me pongo a pensar, incluso de bicis, ...que es otro mundo, ..pero me sigue dando repelús. La diferencia de velocidad efectiva entre los dos grupos, los tres, hace que no sea lo más recomendable, y por lo tanto algo que hay que evitar. Si no se puede, máxima atención en esos tramos.



SEÑALIZACIÓN

Este es uno de los grandes caballos de batalla de toda carrera, ya que por bien que esté señalizada, siempre habrá alguien que se pierda, y que considere que la señalización era defectuosa, ya que a todos nos cuesta reconocer los errores. Puede darse el caso de que sea así de verdad, no todas las carreras se trazan adecuadamente, pero aunque así fuera, el cansancio de una prueba de ultra distancia es brutal, la aparición de todos los santos y la Virgen en carne mortal delante del corredor es bastante normal, con lo que la “desaparición momentánea” de alguna señal tampoco es muy raro.

En cualquier caso analicemos la parte técnica:

Tipos de señales

Vista la increíble multiplicidad de tipos de señales que podemos utilizar que dependen solo de la imaginación del marcador, podemos hacer una pequeña clasificación para tener una idea:

- **Según lo que indican:**
 - No direccionales: no indican dirección (una cinta de plástico...)
 - Direccionales: que indican hacia donde ir (flecha..)
- **Según el material:**
 - Cinta de plástico
 - Tiza
 - Pintura (Spray o pincel)
 - Paneles (con forma o no)
 - Banderas
 - Hinchable (Globos u otra forma...)
 - Fuego (antorchas, bengalas...)
 - Ser humano
- **Según el tamaño:**
 - Grandes (banderas, globos, pancartas...)
 - Pequeñas (marcas de tiza, cinta de plástico, pintura...)
- **Según la visibilidad:**
 - Diurna (Cinta de plástico...)
 - Nocturna (Luz química, Adhesivo o spray reflectante, luz, láser, ...)



La clave del éxito de un trazado es que según el tipo de señal que se utilice habrá que colocarla de modo diferente, y en número diferente para que sea funcional ya que el número de señales que se coloquen y su ubicación en el trazado realizado puede cambiar la percepción de las mismas por parte del corredor.

Dentro de una misma carrera la necesidad de más o menos señales puede ser necesaria, y la utilización de diferentes tipos de señales obvia. Si hay una sección en la que algunos corredores podrían llegar de noche (doble condicional) basta para que esa sección deba ser trazada en modalidad nocturna, lo que obliga a pasar dos veces por el mismo trazado.

El trazado es una ciencia, es parecido a lo que ponen en práctica los estudiosos de los pasillos de los supermercados, pero algo más salvaje, y desde luego mucho más arriesgado.

Hay que tener en cuenta que por razones obvias de velocidad, el trazado hay que realizarlo con varios días de antelación a la carrera, y la incolumidad de las señales puede verse seriamente comprometida, de ahí que la función del abre pista sea tan importante. Una última comprobación a 10 o 20 kilómetros de señales colocados hace un par de días, nos puede ahorrar una infinidad de problemas, cuando evitemos que parte o toda la carrera se extravíe.

EN CONCLUSIÓN

Trazar una carrera se podía hacer en plan casero cuando eran cuatro amigos que corrían pero hoy en día, que el mundo de las carreras de trail se ha convertido, y lo que queda, en multitudinario, hay que hacer las cosas profesionalmente.

Quizás muchas de las cosas que he citado sean obvias, o quizás no, pero lo que si se es que hacerlas bien no es tan difícil, solo hay que prestar atención, y trabajar duro, el resultado de ver llegar a la meta a todos sanos a mi, me compensa. ■




FERRINO

www.ferrino.it

Comparte
el momento



www.vertical.es