

Nekane Madariaga

AUNQUE LAS MUJERES NO ENTIENDAN LOS MAPAS...

EN QUÉ CONSISTE UNA PRUEBA DE ORIENTACIÓN



■ "Legionis Biscaniae et Guipiscae Typus" Amsterdam, 1606
(Archivo Dip F Bizkaia)



AS carreras de orientación son una de las disciplinas menos conocidas de los deportes de montaña. Caminar o correr hacia un objetivo marcado con antelación, navegando entre los accidentes del terreno, es el componente básico de esta actividad. En opinión de la autora del artículo, las herramientas necesarias para su práctica son MAPA, BRUJULA, UNA TARJETA DE CONTROL, BALIZAS, SERENIDAD Y CIERTO GRADO DE HUMILDAD

Nekane Madariaga vive con su familia en Mungia y trabaja en la Diputación Foral de Bizkaia. Es miembro del Club de Orientación BIDEA, de Bilbao y practica Carreras de Montaña

■ LOS MAPAS DE CARRERA

Es sin duda la herramienta principal de las carreras de orientación. Los mapas utilizados en las carreras de orientación han evolucionado de forma importante en los últimos cincuenta años. En los años cuarenta, en Escandinavia, se usaban mapas gubernamentales a escala 1:50.000 (1cm = 500m), en blanco y negro y sin curvas de nivel para mostrar las formas del terreno.

Hoy en día la mayoría de pruebas son celebradas en mapas de cinco colores, con curvas de nivel con una equidistancia de cinco metros y una escala de 1:10.000 ó 1:15.000.

Pero la historia de la cartografía no comienza hace cincuenta años, sino que nos podemos remontar hasta algún momento del siglo XII y estuvo ligada a la generalización del uso de la brújula. En el siglo XIV las cartas tenían como objetivo principal el mundo de la navegación. Por esta razón, sólo se representaba el litoral costero con algún detalle del interior, como riscos y montes que pudieran servir de referencia a los navegantes, que no perdían nunca de vista la costa en sus navegaciones. Estos mapas, mucho más esquemáticos e incluso en algunos casos ingenuos, nos hacen reflexionar sobre lo complejo que tenía que ser moverse por el mundo y poder llegar a los puntos de destino.

La distancia que separa aquellos mapas de los actuales es abismal; mientras que con un mapa actual es fácil hacerse una imagen bastante fidedigna de la realidad, con un mapa antiguo, la habilidad del viajero o navegante jugaba un papel muy importante.

Los mapas actuales han perdido el encanto y el componente artístico pero han ganado en rigor y precisión.

■ LA IMPORTANCIA DE LA BRÚJULA

Gracias a la brújula, que los árabes importaron del Extremo Oriente, la cartografía experimentó un importante progreso en el siglo XIII. Hoy, este instrumento es básicamente el mismo, con variaciones y elementos adicionales (lupa, cuerda, escalas... etc). Su funcionamiento es igual pero los materiales, precisión y comodidad han crecido considerablemente.

La brújula es el único instrumento de navegación legal que puede ser usado en orientación. Los altímetros y los sistemas GPS están expresamente prohibidos. Se dice que estos últimos serían ayudas muy útiles en las carreras de orientación, pero se pierde demasiado tiempo en su manejo.

Hace poco leí en internet que a un orientador "corriente" se le preguntó si sería posible derrotar al campeón nacional sueco usando un GPS en una carrera. La respuesta fue: "Yo le esperaría en el primer control y usaría el GPS para golpearle la cabeza y dejarle K.O. Esa sería la única manera de derrotarle". Esto nos indica que la tecnología, a pesar de su poder, no puede sustituir a la habilidad básica de navegar.

Las brújulas disponen de un limbo con un líquido en su interior que estabiliza el movimiento de la aguja y permite utilizar ésta en movimiento. La aguja de la brújula está pintada en dos colores. Suponiendo que ésta se encuentra en posición horizontal respecto al suelo, la parte roja de la aguja señala al norte y la parte blanca o de otro color señala hacia el sur.

Existen brújulas para el hemisferio norte y brújulas para el hemisferio sur. Esto tiene que ver con la parte del mundo en que vivas.



■ Salida de la carrera en Barazar

● **Los orientadores técnicos usamos dos tipos de brújula:**

● **La brújula de plataforma transparente**

Fue inventada por los hermanos Kjellstrom durante la II Guerra Mundial y consiste en una base rectangular en la que está pintada una flecha roja sobre el eje central, una serie de líneas paralelas y un limbo móvil, en cuyo centro está marcada una flecha y líneas paralelas a esta. Elementos adicionales son un cordón para sujetarla a la mano, una escala sobre uno o varios filos de la base para medir distancias en el mapa, una lupa para leer bien los detalles del mapa y plantillas, (círculos y triángulo) para diseñar carreras de orientación en el mapa.

● **La brújula de dedo**

A mediados de los años 80, un orientador sueco de categoría Elite desarrolló una alternativa a la brújula de plataforma, modificando ésta y añadiendo una correa para asir la brújula al dedo gordo de la mano izquierda o derecha, que a su vez se coloca encima del mapa.

Las ventajas de este sistema son que el mapa y la brújula se leen como una unidad, el mapa se orienta más rápido y fácil y una mano queda libre. La desventaja, si se puede decir esto, es que correr de forma precisa a rumbo es más difícil. Las preferencias personales determinan el tipo de brújula a utilizar. Los campeones del mundo han sido ganadores usando ambos tipos.

■ **TARJETAS DE CONTROL Y BALIZAS**

Los puntos de control del mapa se traducen en el terreno en balizas. Estas balizas son normalmente de tela de color naranja y blanco. Junto a ellas se encuentra una pinza de mano con la que se hará una marca en la tarjeta de control.

■ **SERENIDAD Y CIERTO GRADO DE HUMILDAD**

Serenidad para poder ver e interpretar el mapa con claridad, y cierto grado de humildad para no obcecarse con tu situación en el terreno (estoy aquí y la baliza debería de estar aquí... pero no está).

Cuando esto ocurre, nunca estás donde crees estar y la baliza sí está donde debería estar. Es en estos momentos cuando la humildad cobra un papel principal admitiendo que te has equivocado y

que lo mejor es volver atrás y reorientarte de nuevo, aunque pierdas un tiempo precioso. Se pierde más tiempo (y lo sé por experiencia propia) negándote a admitir que te has perdido.

■ **LA PRUEBA DE ORIENTACIÓN EN SÍ**

La mayoría de las pruebas de orientación consisten en una salida, una serie de controles que deben ser visitados en un orden preestablecido y una meta. Puede ser tan divertido como un paseo por el bosque o tan competitivo como un deporte reglado.

En el terreno, una baliza marca la localización exacta del punto de control que el orientador debe visitar. Para certificar la visita a un punto, el orientador usa una pinza de mano situada junto a la baliza con la que hará una marca en su tarjeta de control. Cada pinza hace una marca diferente.

Los participantes no ven el mapa previamente hasta un minuto antes de la salida. Los recorridos se dividen por categorías, y la dificultad y distancia de éstas, depende de la edad y nivel técnico de los participantes.

● **Cómo interpretar el mapa de carrera**

- La salida se señala con un triángulo,
- Los puntos de control se marcan con círculos unidos por líneas y numerados en el orden que deben ser visitados,
- La llegada, con dos círculos concéntricos.
- El círculo del punto de control está centrado sobre el elemento que debe ser encontrado. Este elemento característico está también definido en la descripción del control.

La mayoría de las pruebas de orientación usan salidas escalonadas para asegurar que cada orientador tenga la elección de hacer su propia navegación, pero existen otros formatos de pruebas, como son los relevos o aquellas en las que el orientador debe encontrar los controles en el orden que desee

La elección de la ruta es individual y las posibilidades desde un punto a otro pueden ser diversas, reflejándose en los tiempos de carrera de cada participante. La elección de la ruta y la habilidad para navegar por el terreno son la esencia de la orientación.



■ Recorridos en la sierra de Entzia

● Cómo elegir la ruta de orientación

Una vez que se han aprendido algunas técnicas básicas y normas de navegación, debería siempre ser posible encontrar el control (dando por hecho que el mapa es correcto). En cualquier caso, muchas de las variaciones de los tiempos individuales se deben a la elección de ruta de los corredores. Esto es particularmente cierto cuando la velocidad de carrera varía drásticamente en diferentes áreas del terreno. Algunas de estas normas que no se deben olvidar son:

- *Correr por un camino es más rápido que correr por el bosque.*
- *Las zonas pintadas en verde en el mapa implican vegetación espesa, lo que supone una carrera lenta.*

Otro factor condicionante para la navegación son los puntos fuertes de cada orientador. Uno puede correr muy rápido por un camino pero muy despacio por el bosque, mientras que otro no tiene mucha velocidad de carrera pero no disminuye su velocidad subiendo cuestas. La mejor ruta para un experto no será la misma que para un corredor de iniciación.

Todo esto determina que la elección de ruta entre dos controles puede tener varias "mejores" soluciones dependiendo del nivel del orientador. Pero además puede ser que los orientadores que no planifican con cuidado su ruta no den con la mejor solución posible de forma inmediata.

■ LA PRUEBA DE ORIENTACIÓN EN MÍ

- "Cinco, cuatro, tres, dos, uno... cuando quieras".
- "Hasta luego".

Así es como comienza una prueba de orientación y es, en ese preciso momento, cuando se realiza la transformación. Ya tienes tu mapa orientado, y lo has observado, o mejor dicho devorado en un minuto, que es el tiempo que tienes antes de la salida.

Dejas todo lo que te ata a la civilización a tu espalda y por delante te quedan un par de horas, quizás menos o quizá más, nunca se sabe, de total entrega, física y mental a la prueba.

Las sensaciones que se sienten se mezclan. Tienes miedo de perderte, que es probable que suceda y también tienes ganas de meterte en la prueba, de agudizar todos los sentidos y disfrutar del bosque. Digo disfrutar, porque aunque estés en una gran tensión, te tienes que concentrar tanto en las formas del terreno, de la vegetación, que llegas a sentir que formas parte de lo que te rodea, que eres otro elemento más dentro del bosque. No sientes que estorbas, sino todo lo contrario, es como si el bosque te dejara ver su verdadero yo.

Es una sensación que no se siente cuando se sale en compañía al monte o al campo; cuando sales con alguien compartes la belleza del entorno, el esfuerzo, disfrutas de la compañía, pero no es posible aislarse lo suficiente para sentir la esencia de lo que te rodea.

En el bosque estás solá, muy solá, pero esa soledad es precisamente la que te permite abrirte y sentir que a medida que te adentras más en el verde, en el rojo, en todos los colores, y cómo poco a poco el bosque te va engullendo y empiezas a percibir sus olores, su humedad, su calor o su frío, y se despiertan en ti, unos sentidos que a diario están dormidos.

Tu mayor miedo es perderte, algo que en la vida real es casi imposible que suceda, y en cambio en una prueba de orientación te puede ocurrir en tan solo cincuenta metros. Es una sensación, el miedo, que no se puede evitar sentir y a la vez hay que conseguir superarla para poder seguir con la prueba.

Comienzas a andar o correr "según como te lo tomes" y ves que vas reconociendo los signos y señales del mapa en el terreno.

Esto da una sensación de tranquilidad muy grande (voy bien), y te vas acercando a la primera baliza, "¿Qué número tenía la baliza?, ¿En que accidente del terreno estaba?" Vuelves a mirar la descripción de controles, memorizas y sigues corriendo, "ya tiene que estar cerca, detrás de esos árboles, habrá una vaguada, y ahí tiene que estar...", y de hecho, está. Se siente una gran satisfacción cuando se encuentra una baliza, te da mucha tranquilidad y vas ganando en seguridad para el resto de la prueba.

Vuelves a orientar el mapa y te diriges a la siguiente baliza, y así poco a poco las vas haciendo, pero cuando llevas tres o cuatro balizas y todo va bien, te comienzas a relajar un poco. Yo siempre me digo a mi misma, "no te confíes, sigue atenta" pero muchas

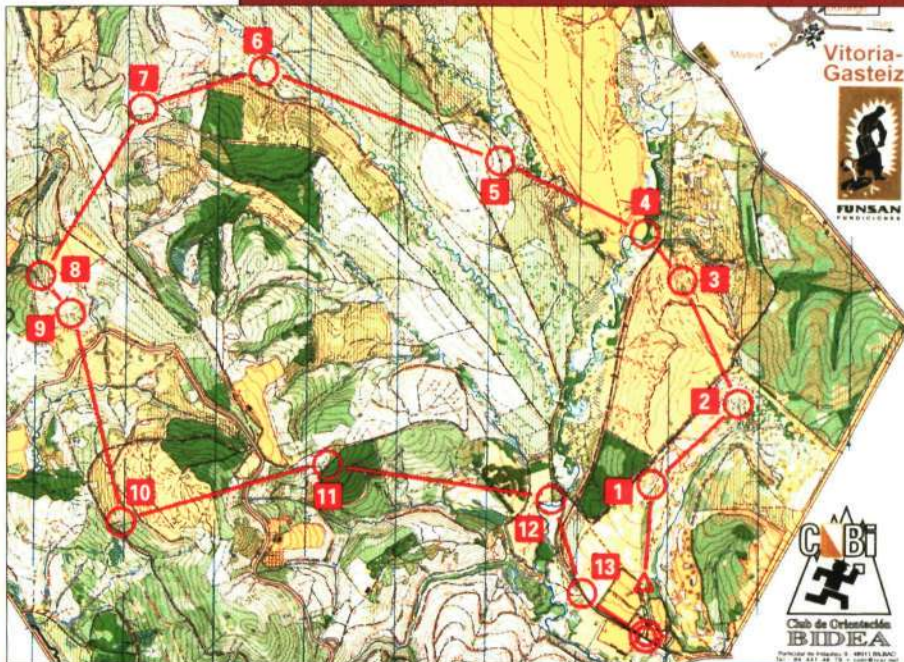
Si te pierdes, vuelves atrás, aunque pierdas tiempo. Retrocedes hasta saber donde estás en el mapa y vuelves a orientarte, pero ahora ya no vas tan relajada (primer toque de atención, no hay que perder la guardia nunca) y consigues llegar a la siguiente baliza y así, si todo va bien hasta la meta.

La última baliza siempre está cerca de la llegada y ahí si que ya te relajas totalmente y llegas a la meta. Entregas la tarjeta de control y tomas aliento porque el desgaste ha sido total. Recuperas fuerzas y ya más tranquilamente vuelves a mirar el mapa porque el despiste que has tenido sigue rondándote en la cabeza.

Vuelves a hacer la prueba mentalmente sobre el mapa, rehaces el camino que has seguido y ante ti aparecen nuevas posibilidades de ruta que en el momento de la prueba no eran tan claras "he ido por aquí pero si hubiese ido por ahí, quizá habría ido más rápido, bueno... tampoco ha estado tan mal" y sigues haciendo la prueba hasta el momento en que te perdiste, reconoces por donde fuiste la primera vez y te das cuenta del fallo. "En la baliza anterior a la pérdida apenas me paré a reorientar el mapa (demasiadas prisas) y me desvié un buen trozo (Lo raro es que no me haya desviado más en el rumbo, bastante suerte he tenido)".

Termino de reconstruir el recorrido mentalmente sobre el mapa y me siento más o menos satisfecha del resultado, pero sin duda me siento bien, muy bien, porque una vez más he sentido la magia del bosque, sentir que estás verdaderamente sola y la vez sentir que formas parte de él.

Percibir impresiones en calidad de formas, texturas, colores, temperaturas y sonidos, convirtiéndote en un receptáculo de sensaciones, en lugar de un simple observador, sentirte una con la naturaleza. Eso es lo que yo siento en el bosque en una prueba de orientación. □



Mapa de carrera en Otxandiano

veces me ocurre, y es ahí en ese instante, en el que no prestas la misma atención y te terminas despistando, pero sin saberlo. Sigues interpretando lo que ves en el mapa con el terreno y todo parece coincidir "cuando pase esta zona de piedras aparecerá un claro y ahí tiene que estar" pero esta vez, no está. Ni el claro, ni la baliza, por supuesto.

Te inquietas y miras el mapa (todo parecía coincidir, pero sólo eso... parecía), miras alrededor, y vuelves a mirar el mapa para poder reconocer lo que estas viendo con lo que el mapa representa, pero lo que hace un minuto estaba clarísimo, ya no lo está tanto. "Será un poco más adelante..." y sigues andando, pero te vuelves a parar y vuelves a mirar el mapa, dudas, y por un momento no sabes si seguir adelante o volver atrás. Es ahora cuando te tienes que mantener serena, admitir que te has colado en algún punto y humildemente admitirlo.

Bibliografía sobre orientación

- COSTA CANOVAS, P J, GIMENEZ MARTINEZ, L. "Orientación en la naturaleza". Ed. ASEEF.
- EUSKAL ARKEOLOGI, ETNOGRAFIA ETA KONDAIRA MUSEOA. "Mapa bilduma, colección cartográfica".
- VV.AA. "La imagen del mundo. 500 años de cartografía". Ed. Instituto Geográfico Nacional.
- <http://www.o-veleta.com>

Club Bidea: <http://www.rumboaventura.com/cobi/>. Tel. 944 414 879