

## LA ELECCIÓN DE RUTA

Por Ferrán Santoyo Medina.

Técnico Nivel II AECO – Trazador Nivel III FEDO – IOF Adviser.

El conocimiento del mapa, así como de las técnicas adecuadas para situar y visualizar los múltiples elementos del terreno (técnicas de orientación), no garantiza un perfecto proceso orientador si no contamos con las posibles rutas a escoger entre control y control: la elección de ruta (o de itinerario).

### Definición

Definimos como acto táctico aquel proceso que permite obtener un óptimo rendimiento y acción deportivos a partir de las diferentes técnicas y de las condiciones del entorno.

La elección de itinerario será, por tanto, el acto táctico principal de la carrera de orientación. Consiste en escoger la mejor ruta entre control y control entre todas las rutas posibles existentes. La percepción de las diferentes rutas, el análisis de las probables formas de abordar el control, la decisión sobre cual es la mejor, escoger entre una u otra según las circunstancias y aplicar las técnicas de orientación apropiadas son aspectos que ponen realmente a prueba el orientador/a y que reflejan su grado real de dominio deportivo.

### Factores a considerar en la elección de itinerarios

La elección de itinerarios se ve influida por:

1. Nivel técnico del orientador/a: un dominio amplio de las diferentes técnicas de orientación permite realizar un mayor número de itinerarios entre todas las rutas posibles. El conocer únicamente las técnicas más elementales obliga al corredor/a a realizar sólo los itinerarios más básicos y seguros. En la ejecución de un itinerario se acostumbra a combinar diferentes técnicas de manera que hay un desplazamiento óptimo y un grado de seguridad máximo en la búsqueda del control.

2. Nivel físico del orientador/a: el desgaste físico de cada posible ruta condiciona su elección. Así, un corredor fuerte podrá efectuar una ruta con grandes desniveles, mientras que otro más

limitado físicamente habrá de considerar los itinerarios que desgasten menos, aunque éstos sean más largos.

3. Tipo de terreno: existen una gran variedad, cada uno con una velocidad de desplazamiento diferente.

a) Terrenos rápidos, lentos y técnicos: Las rutas escogidas varían ampliamente según encontremos terrenos "rápidos", "lentos" o "técnicos". Es evidente que cada orientador/a se desplaza con más facilidad en unos terrenos y menos en otros. La habilidad física para correr rápido en terrenos de piedras, saltar cortados, evitar ramas en bosques jóvenes o bajar pendientes incidirá en la ruta de manera que el corredor/a menos habilidoso/a escogerá aquellas donde se reduzca al mínimo estos tipos de superficie. Los orientadores "corredores" serán muy rápidos en terrenos sin vegetación, relieve suave, caminos y superficies sin piedras. Los orientadores "escaladores" pueden desplazarse con mucha agilidad en itinerarios de espacios pedregosos, quebrados y difíciles.

b) Velocidad de desplazamiento: los orientadores emplean diferentes ritmos y pasos según el terreno por donde se desplazan. El tipo de superficie condiciona totalmente el gasto energético del organismo, de manera que una ruta mal escogida en un terreno abrupto puede romper la resistencia y la velocidad. Un desplazamiento rápido en un terreno técnico puede inducir a considerables errores en la distancia y percepción de los elementos.

Los elementos del terreno que condicionan el itinerario y la velocidad de desplazamiento son:

- Desniveles: vertientes de montaña, depresiones, vaguadas...
- Vegetación: impenetrable, sotobosque alto, repoblaciones, etc.
- Relieve: zonas rocosas, rocas, cortados, suelos pedregosos...
- Humanización: existencia de construcciones, caminos y pistas, líneas eléctricas, etc.

Estos tres factores son los más importantes. Existen otros que forman parte de la carrera misma:

4. Climatología: día cálido o con frío, lluvia persistente, etc. influye en la consideración de las rutas donde los elementos del terreno puedan ser más "modificables" por esta variable.

5. Calidad del mapa: según el mapa sea nuevo o tenga ya años. En este último caso, el orientador/a escogerá rutas que se basen en los elementos que menos puedan haber cambiado.

6. Contexto competitivo: la elección de rutas se puede ver considerablemente influenciada por el desarrollo de la competición. Saber el tiempo que ha hecho un rival o ser pasado por un orientador que ha salido después puede inducir a escoger rutas arriesgadas que permitan recuperar tiempo. Al contrario, el saber que se está haciendo menos tiempo que los demás o el asegurar un resultado provoca escoger itinerarios más seguros. Las carreras de relevos, donde es muy importante no fallar, son ejemplos de itinerarios donde se sacrifica la velocidad por la seguridad.

7. Estado de ánimo: los problemas afectivos pueden alterar notablemente la capacidad de concentración, incrementando el número de errores. En caso de no estar "animado/a" el orientador/a escoge rutas más lentas y seguras. También se escoge un itinerario lento pero seguro cuando se han cometido errores en los primeros tramos de competición (o se acaba de fallar pensando alocadamente y sin sentido).

### Elecciones de itinerarios según categorías y circuitos

Según las características de los circuitos los tramos entre controles pueden ser:

1. Cortos (100-250 m): las balizas están próximas entre sí. *No existen casi elecciones de itinerario.*

2. Medios (250-500 m): *hay diferentes itinerarios a escoger.*

3. Largos (más de 500 m): la *variedad de itinerarios es muy amplia* al haber una gran distancia entre controles.

Como se puede comprobar, *a mayor longitud entre controles, más número de itinerarios posibles y, por tanto, más riqueza de situaciones de orientación.*

La dificultad técnica del circuito también condiciona los tramos:

- Circuitos de iniciación: tramos cortos o medios, dificultad técnica baja, casi sin elección de ruta, porque ésta es única y lineal (orientación por grandes líneas).
- Circuitos infantiles: tramos cortos o medios, dificultad técnica baja, de una a tres posibles rutas, todas ellas por elementos o líneas. Al ascender en edad, se va complicando en dificultad técnica.
- Circuitos tipo B: tramos cortos o medios alternados con alguno largo. De una a cinco posibles rutas, de dificultad técnica media. Las rutas han de ofrecer algunas variables de terreno, físicas y técnicas, y han de dar la oportunidad de practicar diferentes técnicas.
- Circuitos tipo A: tramos cortos, medios y largos. De tres a cinco posibles rutas de dificultad media-alta. Aplicación de diferentes técnicas y diferentes variables. Valoración importante de las diferentes variables en el momento de escoger la ruta.
- Circuitos tipo Elite: alternancia de tramos cortos, medios y largos que rompen continuamente el ritmo de carrera. Amplios cambios de dirección entre controles. Cinco o más tramos largos, con múltiples elecciones de ruta, en los tramos medios de tres a cinco posibilidades de elección. Los tramos cortos se efectúan con una o dos rutas, pero que requieran de una aplicación de técnicas de orientación fina y precisa. Dificultad técnica alta-máxima. Aplicación de todo tipo de técnicas y formas de orientación. Gran importancia de todas las variables en la elección de itinerario: esta resulta fundamental en el éxito o fracaso de la competición.

### **Elecciones de itinerario en las carreras españolas y en las de otros países**

Históricamente, ya que actualmente la cuestión está prácticamente solucionada, los orientadores españoles tenían un importante hándicap en relación a orientadores de otros países, y era los pocos tramos largos existentes en las competiciones o bien las pocas posibilidades de elección que se ofrecían en los tramos. La estrategia quedaba así en un segundo plano, primando la cuestión física o la precisión en el ataque al control para poder arañar así segundos respecto a los competidores foráneos. Hoy día aún encontramos orientadores de élite que echan de menos no tener más tramos largos, o tramos con más posibilidades. Y es que en muchas competiciones del extranjero encontramos trazados donde se ofrecen numerosos tramos largos y multitud de elecciones de ruta. Simple cuestión de bagaje histórico, de cómo se concibe la orientación y de tener en diferentes casos abundantes terrenos casi perfectos ...