



ANEJO 1. Antecedentes y estudios previos



ÍNDICE DEL ANEJO

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE ESTUDIO3

2. NECESIDAD4

2.1. HISTORIA4

2.2. CONTEXTO4

2.3. PLANTEAMIENTO GENERAL5

2.4. ENCUESTA INICIAL6

3. SITUACIÓN DEL LONGBOARD EN ESPAÑA13

3.1. EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VALENCIANA15

3.2. EVENTOS DE LONGBOARD O FREERIDES15

4. OTROS LONGBOARD PARKS CONOCIDOS18

4.1. KAMLOOPS LONGBOARD PARK18

4.2. SKATE SUN PEAKS18

4.3. MAMBA SKATE PARK.....20

4.4. MARYHILL LOOPS ROAD.....20



1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE ESTUDIO

La instalación destinada para la práctica del deporte "Longboard" es conocida popularmente como "Longboard Park", un término que resulta muy poco familiar dentro de la Ingeniería Civil. Por una parte, por el hecho de que el Longboard es un deporte poco conocido para el público general y, por otra, porque, como se indica más adelante, existen muy pocas infraestructuras así en el mundo (y ninguna en España).

En este sentido, lo que se pretende con este anejo es dar a conocer la información necesaria a cerca del mundo del Longboard para entender la necesidad de la infraestructura y profundizar en algunos aspectos que condicionan el estudio de soluciones que no cabe mencionarlos en otros anejos.

Por lo tanto, en el presente documento se pretende hablar, primero, de la necesidad de una infraestructura de este estilo. Tras esto, se explica cuál es la situación del Longboard en España ya que será la que condicione la viabilidad de la puesta en funcionamiento de algo así. Por último, se describen cuatro infraestructuras relevantes en el mundo que han servido como base para establecer o descartar ciertos criterios de diseño.

2. NECESIDAD

2.1. Historia

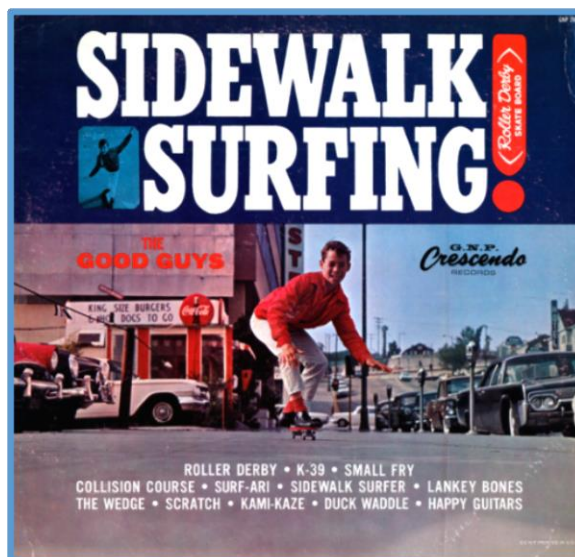


Figura 2 - Cartel Sidewalk Surfing. Años 50

El Longboard forma parte de la familia del skateboard en el que la tabla cuenta con unas dimensiones mayores para buscar distintos objetivos.

Para entender mejor la necesidad de la infraestructura que se plantea en el presente trabajo académico, se explica por encima la historia de este deporte.

El skateboard nace de lo que se llamaba **Sidewalk surfing**, creado por surfistas que buscaban experimentar la sensación de estar sobre la tabla también sobre el asfalto. No eran más que tablas de madera a las que se les colocaban los ejes de patines.

El deporte comienza a popularizarse y, por tanto, a comercializarse el material en el año **1959**. Durante

un tiempo, debido a la peligrosidad de los materiales, el deporte estuvo estancado, hasta que se comenzó a usar el **urethano** como material principal de las ruedas.

Tras este nuevo *boom* comienzan a nacer nuevas disciplinas como el slalom, el **freestyle** o el **Downhill**. Con la aparición, en 1975, de los **Z-Boys**, quienes trasladaron su estilo más transgresor a los concursos que se celebraban, introduciendo trucos con un estilo que no se habían visto hasta entonces, el Skateboard dio un salto cualitativo. Además, fueron los que dieron nacimiento al pool skating, que utilizaban piscinas vacías para realizar sus trucos. Tras esto, se crearon los primeros skate parks en Estados Unidos.

A partir de este momento el Skateboard comienza a tomar su propio camino diferenciado del Surf con la aparición de trucos tan importantes como el **oli**. Es en los 90 cuando el skate vuelve a experimentar el último gran *boom*, tomando la forma de lo que se conocen como tablas de Skateboard.



Figura 3 - Patinador practicando freestyle



Figura 1 - Patinadores practicando Cruising

Con todo esto, las distintas modalidades del skate comienzan a desarrollarse técnicamente cada vez mejor. Adaptando el diseño de las tablas a lo que les exige el uso que se les da. De esta forma, las modalidades de **Cruising, Freestyle, Downhill o Dancing** necesitan diseños de tablas más alargadas. Es, en este momento, cuando el concepto de **Longboard** nace para englobar a todo este tipo de estilos.

2.2. Contexto

A diferencia del Cruising, el Dancing o el Skateboard que suelen practicarse en ciudad o en skateparks, las modalidades de **Downhill y Freeride** son consideradas **deportes de inercia**. Es decir, la aceleración es producida por la fuerza de la gravedad.

Para ello, es necesario buscar elementos viarios que cuenten con una inclinación. Más concretamente, el deporte suele practicarse en **carreteras de montaña** poco transitadas. Dentro de los núcleos de población no suele practicarse debido a la cantidad de interacciones que existen entre los distintos usuarios de la vía (peatones, vehículos motorizados y otros vehículos como bicicletas) y en carreteras con una alta intensidad de tráfico el peligro es exponencialmente mayor.

No obstante, esto no quiere decir que no se llegue a practicar el deporte en carreteras con una alta intensidad de tráfico y en zonas urbanas.

Por tanto, se trata de un deporte que, como norma general, se practica en carretera de montaña y con presencia de tráfico rodado.

Sin embargo, y para no ser generalistas, se explican los distintos **niveles de riesgo** que existen.

Inicialmente, se puede clasificar en **dos grandes grupos**. El descenso en **carretera abierta** y el descenso en **carretera cerrada**.

En carretera abierta quiere decir que existe presencia **de tráfico rodado**. Cuanto mayor sea la intensidad de tráfico, mayor será el riesgo. Dentro del descenso en carretera abierta, existen **tres niveles**.



Figura 4 - Niveles de riesgo en la práctica del Downhill y el Freeride

El primero sería el **de calzada completa**. En este nivel, el rider, hace uso de toda la calzada para realizar el descenso. Es el nivel en el que existe una mayor interacción con el tráfico ya que implica acciones como invadir el carril en sentido contrario y adelantamiento de vehículos. Es el nivel de mayor riesgo y también el más polémico ya que supone una infracción grave contra la seguridad vial. Requiere un gran dominio del deporte. Los medios de comunicación más sensacionalistas suelen intentar relacionar todo el Longboard con este tipo de prácticas. Algo falso ya que suele ser muy poco usual.

El segundo nivel sería en el que se circula como un vehículo más, únicamente **se usa el carril de descenso**. En este caso se suele contar con un vehículo detrás o delante, o ambos, que protegen al rider y realizan indicaciones de seguridad a través de walkie-talkies.

El tercer nivel sería en el que los descensos se realizan únicamente **en ventanas de operación**. Se limita un tramo de carretera en descenso, con un comisario al inicio de este y un comisario al final (mínimo, puede haberlos intermedios). La comunicación entre estos determina si en el tramo existe presencia de tráfico rodado o no. Si no la hay, se permite el descenso. En el momento en el que un vehículo entra en el tramo, los riders se apartan al arcén o a las bermas y esperan hasta que queda de nuevo despejado. Este sería el nivel en carretera abierta que implica un menor riesgo.

Se dice que la **carretera está cerrada** cuando quien practica el deporte, dispone de la autoridad para impedir el acceso del tráfico rodado al tramo de descenso. Para esto es necesario pedir los permisos pertinentes que otorga la administración competente de velar por la gestión de dicho tramo de carretera. Normalmente, estos permisos, al tratarse de carreteras poco frecuentadas, suelen depender del municipio al que pertenecen o de la diputación provincial competente (dependiendo de la titularidad de la vía).

Normalmente, cuando se realizan descensos en carretera cerrada, se realiza en el marco de un **Evento Deportivo**. En la jerga del Longboard, estos eventos suelen llamarse **Freerides** cuando el objetivo no es el de competir, si no el de realizar la práctica del Downhill o el Freeride sin más. Más adelante se explica en detalle cómo funciona un evento.

La práctica de las modalidades de **Downhill y Freeride** suponen un alto riesgo ya de por sí dado que se alcanzan **altas velocidades** sobre una tabla. Si a esto sumamos la interacción con vehículos motorizados, este se multiplica. Ni siquiera cuando se desciende aprovechando ventanas de operación puede eliminarse totalmente el riesgo ya que pueden existir accesos a la carretera como acceso a áreas privadas, cotos de caza o caminos rurales que no pueden controlarse al cien por cien.

Ante este contexto, surge la **necesidad** de conseguir un espacio que permita la práctica exclusiva del deporte. Sin asumir el riesgo de interferir con el tráfico rodado o realizar los trámites administrativos necesarios para evitar que esto ocurra (con el consiguiente coste de oportunidad que supone para el tráfico recurrente de la vía).

De esta manera, nace la idea del Longboard Park que, como los skateparks o las estaciones de esquí, dotan al deporte de una infraestructura propia.

2.3. Planteamiento general

La idea de llevar a cabo el **estudio de soluciones de un Longboard Park** no es nueva. En otros lugares del mundo, como en Canadá, Estados Unidos o Sud África, ya se han llevado a cabo o existen elementos viarios que funcionan como tal (es decir, no son Longboard Park como tal, pero cumplen con las condiciones que debe cumplir uno: permitir el uso exclusivo del deporte sin incidir en el tráfico rodado).

No obstante, en **España**, no existe ninguna infraestructura que permita la práctica del Downhill o del Freeride en las condiciones exigidas para un Longboard Park.

Cabe en este punto hacer una apreciación. Cuando se habla en este trabajo académico de Longboard Park, se habla de aquella infraestructura que permite la práctica del descenso sobre tabla. Estrictamente hablando, debería llamarse **Downhill Longboard Park**. No obstante, dado que también se busca dar servicio a la modalidad de Freeride, por una cuestión de léxico, se prescinde de la expresión estricta para dar paso a algo más general.

Dada esta simplificación en la nomenclatura, puede generar confusión ya que, en España, sí existen ciertas infraestructuras a las que se les da el nombre de Longboard Park. Pero no son más que variantes de un skatepark básico que se adaptan para el uso de longboards de distintas modalidades. Pero distan mucho de lo que aquí se plantea.

El Freeride y el Downhill se distinguen en un hecho fundamental. El Downhill tiene como **objetivo principal** alcanzar la mayor velocidad posible mientras que el Freeride, además de ganar velocidad, busca **una técnica más agresiva** en la que interviene más la técnica del **Sliding**, que consiste en frenar derrapando de una manera muy particular. El caso más extremo del Freeride es la modalidad de Sliding, cuyo fin es conseguir la depuración máxima de esta técnica, no se pretende alcanzar velocidad.

Como ejemplo gráfico, el Downhill podría asemejarse a la **Fórmula 1**, mientras que el Freeride podría asemejarse a las competiciones de **ralis**.

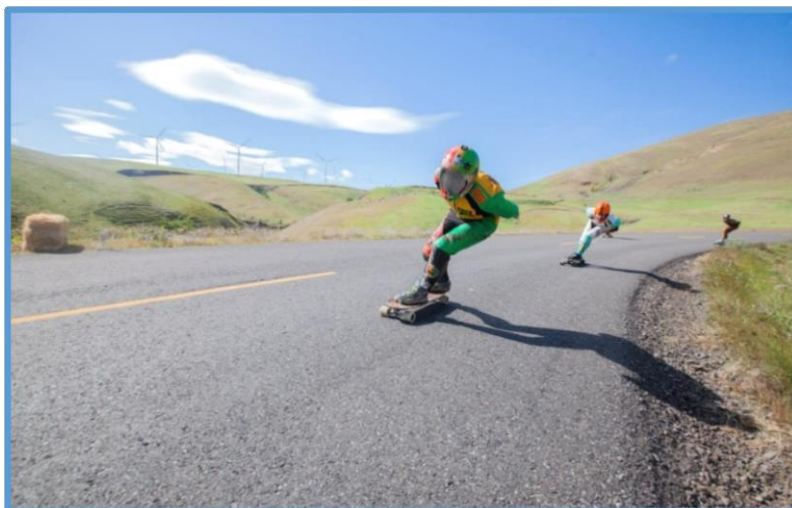


Figura 6 - Riders descendiendo por Maryhill. Ejemplo de Downhill

A diferencia de otros deportes como, por ejemplo, los de competición de vehículos motorizados, que cuentan con unos criterios de homologación para los circuitos de competición, ante esto no existe ningún tipo de normativa que lo regule ya que, como se explica más adelante, es un deporte que está en vías de asentamiento.



Figura 5 - Sergio Sebastiá, de Ridersfly. Ejemplo de Freeride

Hasta ahora pues, se da una situación en la que, por una parte, existe una **necesidad latente** de una infraestructura como un Longboard Park, que ya ha comenzado a construirse y a plantearse en otras partes del mundo, pero que en España todavía no existe. Además, en los países donde existe algo parecido a esto, está o poco desarrollado o, si lo está, no es exclusivamente un Longboard Park.

Es decir, se plantea el estudio de viabilidad de un tipo de infraestructura que no existe prácticamente en el mundo, que no existe en España y sobre la que no hay ningún tipo de normativa de trazado o de homologación.

Ante esto se plantea un **gran inconveniente y, a la vez, una gran ventaja**. La falta de normativa o de experiencia previa supone un esfuerzo extra para conseguir un emplazamiento y un diseño eficiente. La ventaja es que supone carta blanca. Supone la oportunidad de iniciar un nuevo trabajo de innovación y desarrollo para cubrir una necesidad que, hasta ahora, nadie se ha planteado o no ha podido o no ha querido cubrir.

Para ello, hace falta una base sobre la que comenzar a trabajar. Por esta razón, se planteó una **encuesta inicial** a miembros de la comunidad longboarder que se trata en el siguiente apartado.

2.4. Encuesta inicial

En agosto de 2016 se realizó una pequeña encuesta on-line en la que participaron **43 personas pertenecientes al mundo del Longboard**. Pese a que el número es algo reducido, las respuestas resultaron muy satisfactorias tanto para tomar criterios para el diseño y el emplazamiento como para justificar la necesidad del estudio de soluciones de un Longboard Park.

El texto introductorio a la encuesta es el siguiente:

“La siguiente encuesta tiene el objetivo de saber a cerca de la demanda de un Longboard Park dentro de la comunidad longboarder; así como el conocimiento que los y las longboarders tienen sobre lo que implica un Longboard Park y sus efectos.

El resultado de esta encuesta servirá para estudiar la viabilidad que tendría la realización de un TFG (Trabajo de Fin de Grado) sobre la construcción de un Longboard Park para el curso que viene.

De realizarse, se estudiaría el emplazamiento de este en algún municipio de las provincias de Castellón, Valencia o Alicante.

¡Gracias por colaborar!

Un saludo,

Adrián Santes - Estudiante del Grado en Ingeniería Civil en la Universitat Politècnica de València-“

A continuación, se van repasando las preguntas realizadas y haciendo un análisis de las respuestas.

Primera pregunta: **¿De dónde eres?**

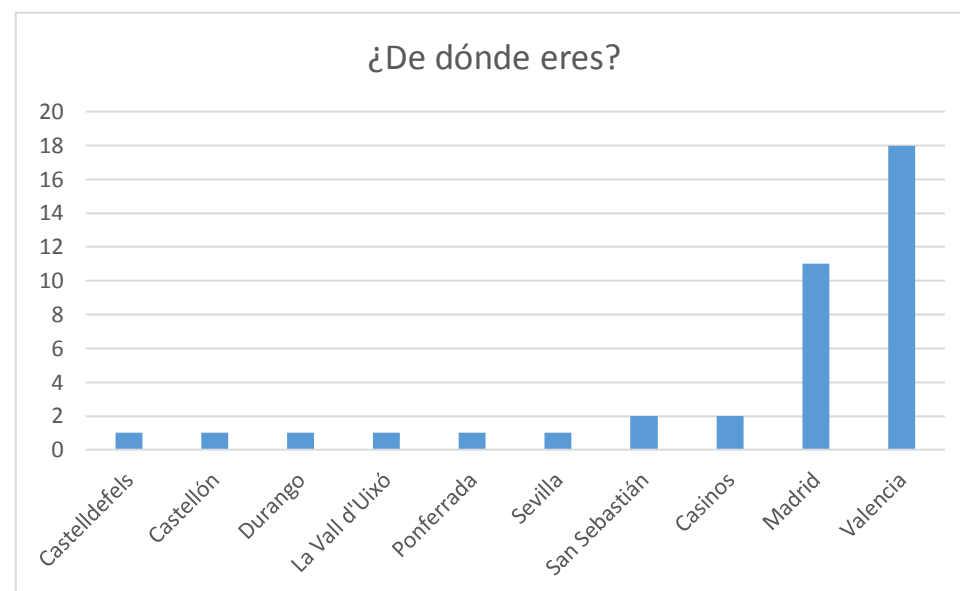


Gráfico 1 – Número de encuestados en función de la zona habitual de residencia

Esta se trata más bien de una pregunta de control. La ubicación geográfica del encuestado condiciona notablemente la respuesta de este. Sobre todo, cuando se realizan preguntas que giran en torno al emplazamiento de un posible Longboard Park. A continuación, este y otros datos serán cruzados para hacer un buen análisis de los resultados.

Segunda pregunta: **¿Qué modalidad de Longboard practicas?**

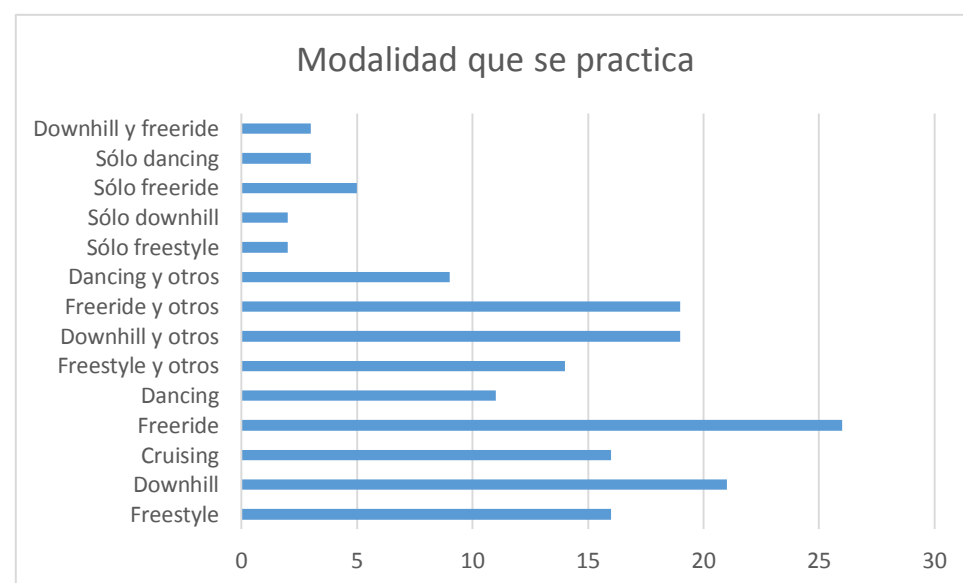


Gráfico 2 – Número de encuestados que practican cada modalidad

Nuevamente, se trata de otra pregunta de control. Resulta interesante ver el resultado de las preguntas en función de las modalidades que practica cada encuestado.

Tercera pregunta: **¿A qué distancia sueles desplazarte para practicar el deporte de forma habitual? -No cuentes las competiciones-**

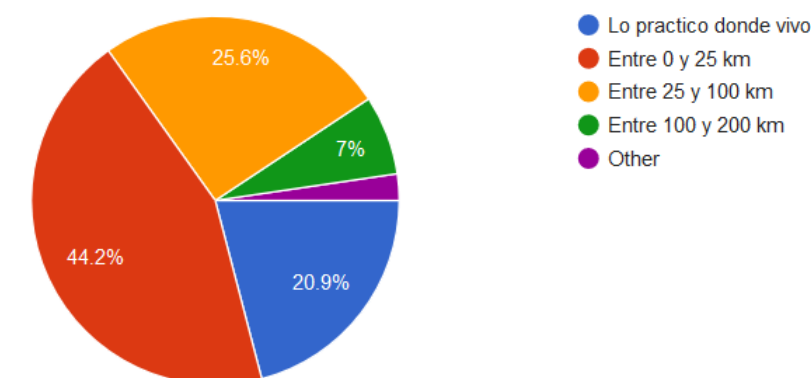


Gráfico 3 - Porcentaje de encuestados en función de la distancia desplazada para practicar el deporte

Entramos ya en una pregunta en la que toca hacer cierto análisis. Esta pregunta viene a razón de conocer a cuánto está acostumbrado un usuario de este deporte a desplazarse. El resultado es el que se muestra en el gráfico 3.

Esto cabe contextualizarlo en base a la pregunta dos y en base a la la cuarta pregunta: **¿Con qué frecuencia practicas el deporte?**

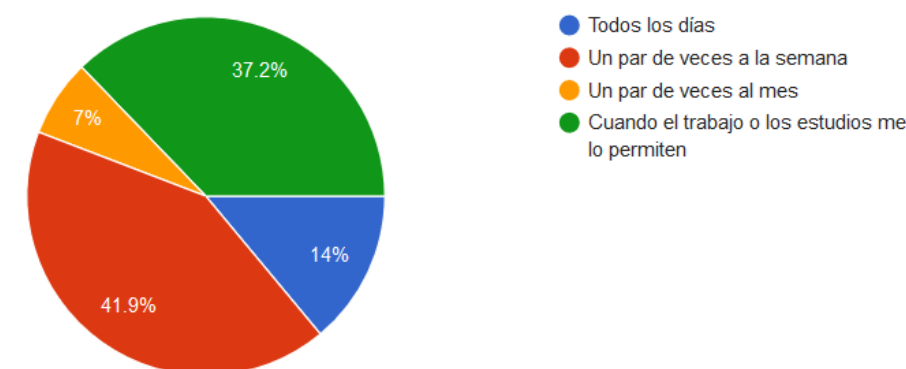


Gráfico 4 - Porcentaje de encuestados en función de la frecuencia con la que practican el deporte

De esta forma, si se realiza esta misma pregunta para los encuestados que no practican ni el Downhill ni el Freeride, el 42% lo practica donde vive, el 50% lo practica entre 0 y 25 km y sólo un 8,33% (es decir, una persona de doce), lo practica entre 25 y 100 kilómetros de su lugar habitual de residencia.

Por el contrario, si se realiza para aquellos que realizan Downhill o Freeride, un 45% ha de desplazarse entre 25 y 200 km para realizar el deporte. Esto es sintomático del hecho de que, como ya se ha dicho, el Downhill y el Freeride implica desplazarse fuera de las zonas urbanas para practicarlo, como norma general.

No obstante, que deban realizar estas distancias para practicar este deporte, sólo prueba que en las zonas urbanas no es habitual hacerlo. Pero no demuestra que los usuarios estén dispuestos a realizar dichos desplazamientos de forma habitual, que sería lo realmente interesante para la explotación de la infraestructura.

Estos son los resultados a la pregunta cuarta. Cotejando estos datos con los de la tercera pregunta, se extrae lo que a continuación se detalla.

De entre los que se han de desplazar entre 0 y 25 km para practicar el deporte, un 18.75% lo practica todos los días, un 50% cuando el trabajo o los estudios lo permiten y un 31.25%, un par de veces a la semana.

De entre los que se han de desplazar entre 25 y 100 km para practicar el deporte, un 70% lo practica un par de veces a la semana y un 30% lo practica cuando el trabajo o los estudios lo permite.

Por último, de entre los que se han de desplazar más de 100 km, dos suelen practicarlo un par de veces a la semana y otro cuando el trabajo o los estudios lo permiten.

Es decir, no existe, al menos con estos datos, una correlación directa entre la distancia recorrida para practicar el deporte y la frecuencia con la que se practica. Por lo que no sería de extrañar que los usuarios habituales de una infraestructura así se podrían encontrar en un radio relativamente amplio. No obstante, pese a que estos datos no arrojen correlación, de la experiencia se desprende que no suelen asumirse grandes desplazamientos diarios para practicar deporte. Más aún cuando casi un 40% de los encuestados practica el deporte cuando sus obligaciones se lo permiten.

Quinta pregunta: **¿Te dedicas -o aspiras a dedicarte- al Longboard profesionalmente?**

El nivel de profesionalización de un deporte es síntoma de la estabilidad y del crecimiento de este. Los deportes de riesgo, debido a la expectación que estos generan cara al público, suelen contar con marcas comerciales que financien la carrera de ciertos deportistas. En el Longboard también ocurre. Aunque todavía no al nivel de deportes como el Surf o el Snowboard. En España el deporte todavía no está tan asentado y se da esta situación:

De entre los encuestados, sólo un 9,3% (4 personas) han respondido que sí a la pregunta. Un 15% (6 personas) no lo tienen claro y un amplio 76,7% asegura que no se dedica ni aspira a dedicarse profesionalmente.

Cotejando estos datos con otras respuestas, resulta que todos los que se dedican, o aspiran a dedicarse, a esto profesionalmente, practican el Downhill y, además, la mitad de ellos asegura

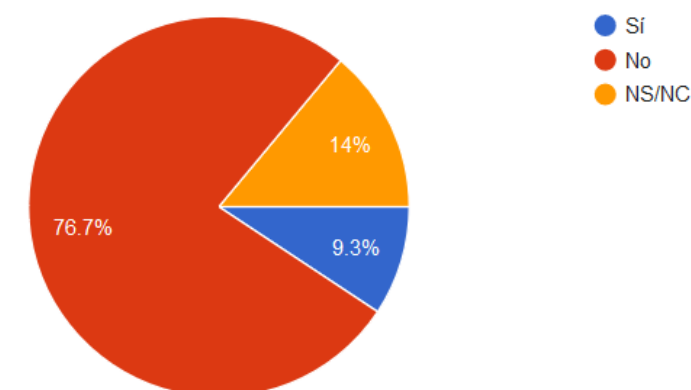


Gráfico 5 - Porcentaje de encuestados en función de las aspiraciones profesionales dentro del deporte

que se tiene que desplazar de forma habitual más de 100 km para practicar el deporte y la otra mitad a más de 25 km.

Todo esto da señal de dos cosas. La primera que el nivel de profesionalización es relativamente bajo y la segunda que, quienes aspiran a dedicarse a ello profesionalmente, no tienen inconveniente en desplazarse distancias moderadamente grandes. Esto aumentaría el radio geográfico frente aquellos usuarios que quieren dedicarse profesionalmente al deporte.

Sexta pregunta: **¿Conoces la existencia de algún Longboard park en el mundo?**

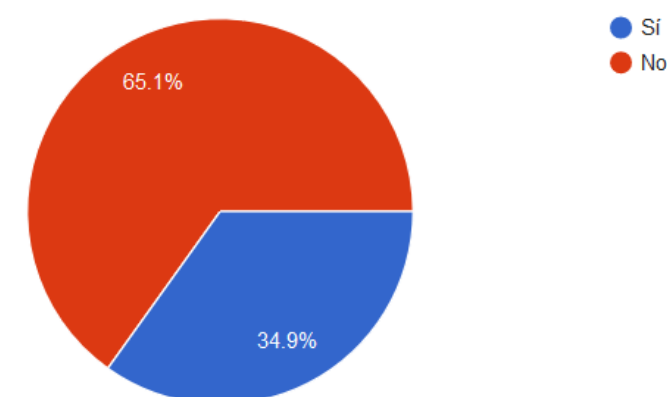


Gráfico 6 - Porcentaje de encuestados en función del conocimiento de la existencia de un Longboard Park en el mundo



Esta pregunta está directamente relacionada con la que viene a continuación, que busca conocer qué otros Longboard Parks existen en el mundo.

El hecho de que sólo un 35% de los encuestados conozca la existencia de algún Longboard Park deja ver o bien la poca cohesión que existe en el mundo del Longboard entre distintos países o bien la poca relevancia que, hasta ahora, toman este tipo de infraestructuras. O ambas a la vez.

La séptima pregunta: **En caso afirmativo. ¿Dónde?**

Esta nos sirve como punto de partida a la información que se ofrece en el apartado tres. Se muestran aquí los resultados:

Canada
Kamloops, en la Columbia Britanica, el primer longboard park y el nuevo, SkateSunPeaks longboard park
Maryhill
Sudafrica, madrid
Canadá
Woodwart
En Canada, especialmente en la ciudad Kamloops
EE.UU.
Centro europa y estados unidos
Eeuu
Usa o canada
Canada
Barcelona

Se incluyen las **respuestas textuales, tal y como las escribieron los encuestados**, para mostrar que, en algunos casos, las respuestas no son nada esclarecedoras y que, por tanto, hubo que realizar un esfuerzo mayor de investigación para saber a qué se referían los encuestados con respuestas como “usa o canada” o “Barcelona”. La investigación a través de la red y las entrevistas realizadas a riders en los eventos realizados en Xert y Sant Mateu (municipios de Castellón), dieron lugar a lo que se detalla en el apartado cuatro.

La octava pregunta: **¿Qué te parece la idea de diseñar un Longboard Park?**

Para esta respuesta, se le atribuye una escala numérica del 1 a 4. En dónde el 1 es equivalente a “muy mala idea” y el 4 es equivalente a “muy buena idea”. Los resultados son los siguientes:

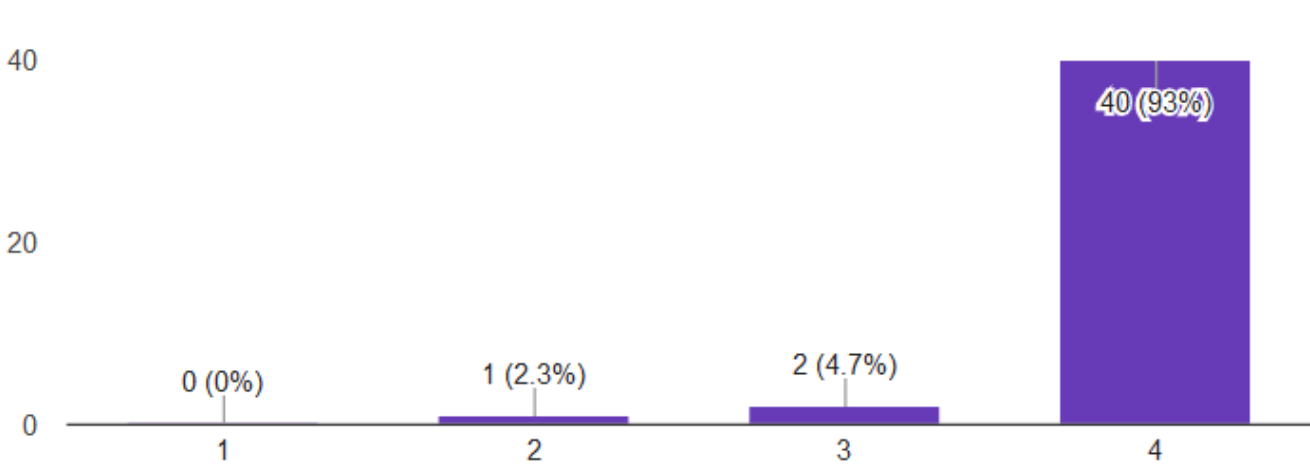


Gráfico 8 - Porcentaje de encuestados en función de la apreciación personal a la idea de diseñar un Longboard Park

El 93% de los encuestados opina que es muy buena idea. Además, a esto se le ha de sumar el resultado de la novena pregunta: **¿Harías uso de un longboard park si tuvieras esta oportunidad?**

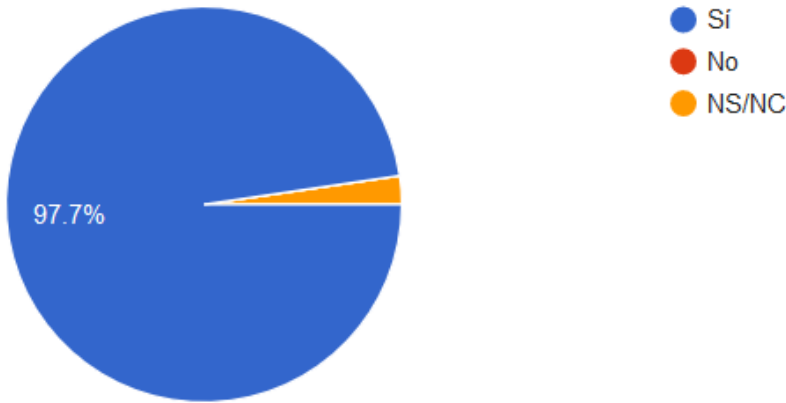


Gráfico 7 - Porcentaje de encuestados en función de la pretensión de ser usuarios de un Longboard Park

En ninguno de los casos, la respuesta es negativa. Se puede decir que existe un claro consenso dentro de la comunidad longboarder ante el hecho de que la puesta en marcha de un Longboard Park sería una buena idea. En el apartado tres, se vuelve a hablar de esta cuestión en relación a cómo se encuentra el Longboard en España.

Visto el resultado de estas dos preguntas, conviene una pregunta extra para justificar la necesidad de la infraestructura. Como en una prueba de evaluación, “justifique su respuesta”.

Por tanto, la décima pregunta se plantea de la siguiente forma: **¿Qué beneficios crees que tendría un longboard park?**

Las respuestas son múltiples y variadas. Se muestra una lista de estas, acompañado de un breve análisis.



Seguridad
Fomento de la actividad física
Permitiría patinar con tranquilidad sin miedo a que te pare la policia, te atropelle un coche o que el suelo sea de mala calidas para patinar
Menos problemas con los vecinos y más seguridad
Menos longboarders patinando en carretera abierta, ergo menos accidentes/juicios/discusiones/peligro
Un buen lugar para practicarlo preparado para ello
Un espacio determinado para reunirnos gente de este ámbito! Es complicado conocer gente que comparta esta afición, y esto lo facilitaría.
Mas seguridad
Patinar en condiciones de seguridad y legalidad.
Focalizar a los patinadores evitando la problematica de patinar asfalto publico en la ciudad
Sin trafico, espacio de encuentro de gente del rollo
Atraeria a gente ya que es algo que no se ve todos los dias, y seria genial para toda la gente que practicamos este deporte, somos muchos y cada vez mas.
Es una forma de animar a nuevas generaciones a practicar el deporte desde un entorno seguro, y dar la oportunidad a riders más experimentados de patinar de forma segura en un espacio destinado sólo al longboard.
Entrenamiento
Un lugar diferente donde estar sin molestar a nadie
Aportaria seguridad a su práctica
La evolución positiva de un deporte que practicamos ilegalmente constantemente.
Fomentaria la actividad del deporte, puesto que cualquiera puede realizarlo, tambien la actividad al aire libre y por supuesto el aspecto social

Actualmente no hay lugar donde poeder practicar modalidades cono freeride o dh sin ser reprimido mediante multas y amenazas por parte de la autoridad, estaria muy bien que por fin se habilitara un espacio cercano a la ciudad donde podamos practicar este deporte que cada vez crece mas con plena seguridad y toda la gente de valencia junta. Por otro lado pienso que seria un gran atractivo y una gran fuente de turismo respecto a muchisimas otras personas de españa, europa y el mundo entero. Valencia creceria de una gran forma, atraeria gente, marcas, sponsors, este proyecto lo veo una gran fuente.
Promoción y publicidad de un deporte para todos que es tan nuevo en nuestro país y que tiene tan mala fama
Mejora la seguridad vial y es un puto de encuentro
Espacio legal para practicar este deporte que tanto nos gusta
Supondría la satisfacción de una necesidad para muchísimas (y cada día más) personas en Valencia
Mas gente en el deporte
No necesidad de desplazamiento para realizar el deporte que me gusta
TODOS . Mi vida depende de ello. En serio construye uno.
Práctica del deporte en un recinto seguro
Diversión sin skaters haters
Reunión, ver gente mejor y aprender, practicar cosas específicas, hacer amigos
Mayor afición y competiciones

Se incluyen **las respuestas textuales**, tal y como las escribieron los encuestados. La forma de responder, el registro en el que se escriben y el contenido de las respuestas, muestra que se trata de un **mundo relativamente heterogéneo**. A pesar de ello, se destacan una serie de **ideas fuerza** que no se deben de pasar por alto y que son repetidas por varios encuestados.

1. Seguridad frente a vehículos
2. Generación de un entorno seguro y controlado
3. Fomento de la actividad física en general
4. Fomento y promoción del longboard
5. Evitar problemas con la autoridad y situaciones de ilegalidad
6. Mejorar la imagen que se está dando del longboard al público general
7. Generación de un punto de encuentro de la comunidad longboarder



- 8. Zona cercana donde practicar el deporte (asumiendo que esté cerca de una zona urbana)
- 9. Evitar conflictos con otros deportes (skaters) al contar con un espacio propio
- 10. Aprendizaje y progresión en el deporte
- 11. Facilidad para realizar más competiciones
- 12. Evitar molestias a vecinos y a otros usuarios en carretera o en las zonas urbanas
- 13. Crecimiento del deporte

Parece ser que existen razones suficientes como para elaborar un estudio de soluciones de un Longboard Park. No obstante, cuando a alguien le realizan una pregunta así suele “barrer para casa”, partiendo de la base de que dicho Longboard Park se encontraría en una situación geográfica cómoda para este.

Este hecho se desprende de la última pregunta: **¿Del límite geográfico planteado al inicio de la encuesta, qué emplazamiento crees que sería ideal para la ubicación de un longboard park? -Indica el municipio o zona de referencia concreta donde se encuentra-**

Recordar que el límite geográfico planteado son las provincias de Alicante, Valencia y Castellón. Algo que, para la mayoría de los encuestados, les ha dado más bien igual. Se incluyen las **respuestas textuales**, tal y como las escribieron los encuestados:

Alaquas	Zona chullilla, villar del arzobispo, higuieruelas, sot de chera...
Boadilla del Monte	Boadilla del Monte
Boadilla del Monte	Zona Noroeste
Boadilla del Monte	La sierra de madrid
Casinos	La eliana, valencia
Casinos	
Castelldefels	Barcelona , cualquier parte
Castellón	Cerca de Valencia, que fuese accesible en transporte público para facilitar el acceso a los deportistas sin carné
Donostia	Valencia zona universitaria
Durango	Siendo objetivo, lo justo sería madrid o barcelona!
La Vall d'Uixó	La Vall d'Uixó

Madrid	Donde yo lo practico actualmente es una urbanización (como tantas) en la que no se han construido viviendas, por lo que no hay tráfico. Se encuentra dentro del municipio de Boadilla del Monte (Madrid). Aunque para un longboard park creo que haría falta un trazado más largo.
Madrid	Madrid
Madrid	Coslada,madrid
Madrid	
Madrid	Las rozas de madrid
Madrid	Villaviciosa de odon
Madrid	
Madrid	Alicante
Madrid	Madrid centro
Madrid	Alicante
Mislata (València)	
Mislata, Valencia	Cualquier carretera cercana a Valencia.
Ponferrada	Madrid
Russafa, Valencia	Gilet, Valencia
San Sebastián	
Sedaví-Valencia	Lo situaria cerca a la ciudad, habilitaria un gran lugar y fomentaria la naturaleza y arboles en la zona donde el park se construya.
Sevilla	Granada
Madrid	Madrid
Valencia	Centro de Valencia (cauce del rio Turia o cerca de las universidades)
Valencia	Gilet
Valencia	Valenck
valencia	Castellon
Valencia	Valencia
Valencia	Gilet, Valencia
Valencia	
Valencia	Zona de Castellón o interior de Valencia
Valencia	Benimaclet
Valencia	20km MAXIMO
Valencia	



Valencia	Naquera Serra
Valencia	Rio de Valencia o Valencia centro

Pese a que, en la mayoría de casos, se responde en base a lo que cada uno de ellos tiene cerca, se desprenden una serie de ideas clave que serán tenidas en cuenta en el Anejo de elección de emplazamiento:

1. Cuanto mayor sea la proximidad a zona urbana, mejor
2. Cuanto más grande sea esta zona urbana mejor
3. Zona de montaña
4. Zona accesible con transporte público
5. Generar el menor impacto ambiental posible, incluso que este sea positivo
6. Zona en donde el Longboard ya sea bien conocido (Madrid o Barcelona)

Por último, la antepenúltima pregunta, que se ha saltado dado que convenía poner las dos anteriores seguidas, sirve como base para que, por una parte, esclarecer los criterios para seleccionar un emplazamiento idóneo y, por otra, facilitar los criterios de diseño de la infraestructura.

La pregunta se planteó de la siguiente forma:

¿De los siguientes elementos cuáles crees que serían imprescindibles en un longboard park

- ☐ Pista de downhill
- ☐ Pista de freeride
- ☐ Pista de iniciación
- ☐ Aparcamiento
- ☐ Remonte
- ☐ Edificio de servicios (bar, wc, zona de descanso...)
- ☐ Other...

Figura 8 - Planteamiento de la antepenúltima pregunta

En base a una reflexión previa, se partía de las premisas de que estos elementos se consideran necesarios para un longboard park. Pero es necesario conocer el sentir de la comunidad longboarder. Los resultados ofrecidos son los siguientes:

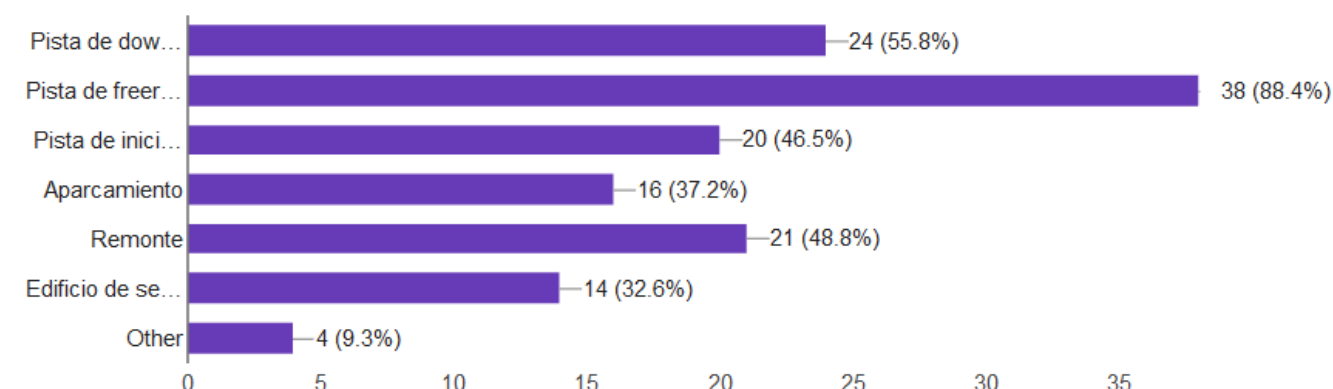


Figura 9 - Porcentaje y número de encuestados que desean los elementos señalados en la antepenúltima pregunta

En el apartado de "otros", dos encuestados han escrito que sería interesante incluir un "torno para ruedas", otro ha demandado una zona de freestyle y otro ha recalcado la idea de incluir remontes sobre todo para los fines de semana.

Destaca notablemente sobre el resto, la demanda de una pista de Freeride. No obstante, se ha de tener en cuenta que los usuarios de la modalidad de Freeride, son una gran parte de los encuestados. Por lo tanto, en líneas generales, la idea es la de que los servicios planteados resultan de interés para una gran parte de los encuestados.

Tras esta primera toma de contacto con la comunidad longboarder, **las conclusiones a las que se llegan son:**

1. Los usuarios del longboard ven con buenos ojos el estudio de soluciones para un Longboard Park
2. Existe una amplia lista de necesidades relevantes que cubriría
3. El planteamiento inicial de los servicios que cubriría es bueno

Sin embargo, los resultados de esta encuesta se quedarían como simples datos aislados de una muestra pequeña si no se conoce bien el contexto en el que se mueve el mundo del Longboard en España. Por ello, en el apartado siguiente se realiza una descripción de la situación del Longboard en España, en base a lo extraído en esta encuesta y a las entrevistas y reuniones realizadas con distintos riders y responsables de marcas de longboard.

Estas entrevistas y reuniones se realizaron en el Freeride de Sant Mateu de octubre de 2016 y en el Freeride de Xert en marzo de 2017. Además de una reunión con la marca de Ridersfly en el Grao de Castelló. Parte del desarrollo de la actividad en estos eventos se describe en el Anejo de Diseño Geométrico.

3. SITUACIÓN DEL LONGBOARD EN ESPAÑA

El Longboard en España se encuentra muy ligado a deportes como el Skateboard o el Snowboard. Los tres deportes nacen, de una forma u otra, del Surf.

En este apartado conviene hacer un repaso de la **situación del Longboard** con la finalidad de ser tomado como base para establecer criterios para la elección de emplazamiento y para el diseño de la infraestructura. Si se quiere que el Longboard Park cumpla con los objetivos que se detallan en el anterior apartado, ha de conocer las condiciones de contorno de la comunidad a la que pretende servir.

En España, el Longboard, comienza a popularizarse a **mediados de los años 90**. Después de que, en la segunda mitad de los años 80, el Skateboard se convirtiese en el deporte de moda entre la juventud. Gran parte de esa juventud de los 80, en los 90, con una mayor estabilidad económica y que buscaba la sensación de estar sobre una tabla sin llegar a los niveles de riesgo que había tomado el Skateboard, comienza a interesarse por el Longboard.

A partir de este momento, **el Longboard comienza a crecer**, la última moda, lo llaman. Entrados en el siglo XXI, la gente joven, la menor de 30 años, comienza a interesarse por esta modalidad. A medida que **aumenta el público joven**, también lo hace **el nivel de riesgo** que se asume.

En los últimos 15 años, en España, el deporte ha experimentado **distintos crecimientos**, estancamientos y decaídas. Al tratarse de un deporte de riesgo, el **paso** de algunas personas por el deporte suele ser **pasajero**. En el momento que sufren algún accidente que implica la posible aparición de las lesiones graves, suelen apartarse. Por otra parte, la necesidad que urge en el Downhill y el Freeride del uso de carreteras, sumado a la imprudencia de algunos y las ganas de generar polémica por parte de algunos medios de comunicación, ha provocado que el deporte sufra duros golpes mediáticos.

Por lo tanto, se trata, hoy en día, de un deporte que **aspira a crecer** pero que lo hace a ritmos distintos en según qué lugar de España. Y esto se debe a varios factores.

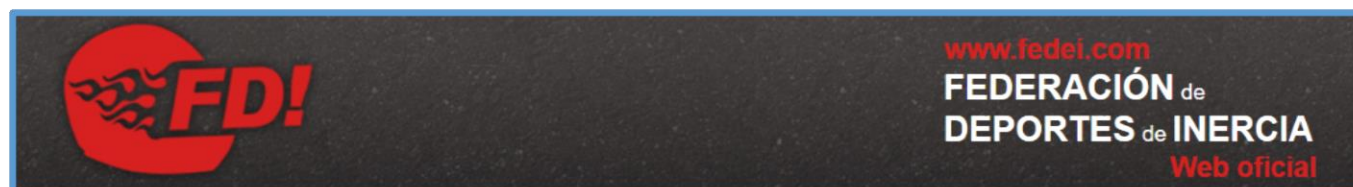


Figura 10 - Cabecera de la página web de la Federación de Deportes de Inercia de España

Cuando un deporte nace de la combinación de otros, hasta que no se lleva consigo un número considerable de adeptos, cuesta ser definido como deporte propio. El reflejo de esto es la **falta de federación propia**. A nivel estatal, el Longboard forma parte de **la Federación de Deportes de Inercia (FDI)**, que garantiza un seguro contra accidentes y de responsabilidad civil a los federados y da apoyo logístico a aquellas personas que busquen la promoción del deporte.

Sin embargo, a nivel autonómico, la realidad se vuelve algo más heterogénea. En algunas comunidades autónomas este deporte se enmarca dentro de las **federaciones autonómicas de surf** y, en otros casos, **en las de patinaje**.

Esto hace que sea difícil estimar objetivamente el alcance que tiene este deporte. Extraer información de ventas de las marcas es complicado y no se encuentra información en los distintos portales web de las distintas federaciones. Haciendo una estimación a groso modo en base a lo observado en los eventos y en base al nivel de seguidores que tienen las páginas de las marcas y los equipos deportivos en Facebook, hablamos de unos **5000 aficionados** al deporte y de unos **1500 deportistas habituales**.

Además, deja ver que no existe un ente cohesionador lo suficientemente potente como para garantizar la estabilidad del deporte.

No obstante, dos figuras muy importantes son los **equipos deportivos** y las **marcas** que fabrican material. Entre estos dos entes, además de las distintas federaciones, trabajan por promocionar el deporte entre los más jóvenes.

Sin embargo, no se hace en toda España por igual. Las zonas en donde más triunfa el deporte son aquellas que, o bien tienen **tradición de Surf** u otros deportes de la misma familia o bien cuentan con una **oferta variada de spots**, es decir, lugares idóneos para poder practicar el deporte. En el caso del Downhill y el Freeride, zonas con una oferta variada de *spots* significa **zona de montaña**.

En resumen, y en base a estas condiciones, las zonas en donde más puede proliferar el deporte son en las de **costa y en las de montaña**. Si tomamos en cuenta ambos condicionantes objetivos, se cae en la cuenta de que ciudades como **Barcelona o San Sebastián** son un núcleo irradiador perfecto para potenciar un deporte como este.

Pero las condiciones objetivas del entorno no lo son todo. Hace falta un grupo de personas con la predisposición y el tiempo suficiente como para hacer el esfuerzo de sacar un trabajo así adelante.

A continuación, se pasa a explicar **dónde, cómo, cuándo y de qué manera** se practica el deporte.

Como ya viene adelantándose, el Downhill y el Freeride se practica en *spots*. Tramos de carretera de montaña en rampa. La disposición geométrica de estos *spots* es muy variada. Desde carreteras con una calzada muy ancha, buena calidad de la capa de rodadura y un CCR muy bajo y homogéneo, hasta carreteras de calzada estrecha, altos niveles de CCR, poco consistentes y con un estado en muy malas condiciones.

Bien es cierto que no todos los *spots* son tramos de carretera. Algunos nacen del estallido de la Burbuja de la Construcción. Existen numerosas **urbanizaciones y polígonos industriales**, totalmente urbanizados, pero sin edificar, que son aprovechados por parte de los usuarios de este deporte para practicar. La nula presencia de tráfico, el estado de la calzada y la alta visibilidad debido a la falta de edificación, lo hacen lugares provisionales ideales para practicar el deporte.

Normalmente, estos *spots* son públicos y conocidos, o fáciles de conocer, por todos. Sin embargo, existe una variante de estos spots llamada *secret spot*. Son tramos de carretera normalmente poco transitadas, acceso a áreas privadas, a zonas de culto o a miradores poco transitados. La razón de ser de este tipo de *spot* es debido, normalmente, a la necesidad de llamar poco la atención o provocar la mínima afección al entorno.

En el momento en el que un *spot* se hace muy conocido y atrae a muchos usuarios, el riesgo de que esto provoque problemas con los usuarios habituales de ese tramo es mayor.

Dado que todavía el mundo del Longboard es un mundo pequeño en España, la práctica del deporte suele organizarse en grupos que algunos llaman **crews**. El acceder a un tramo de carretera, como ya se indica en el apartado anterior, implica un riesgo, lo que implica que no es recomendable hacerlo solo.

Normalmente, las **visitas a los spots**, en su gran mayoría, se hacen **asumiendo el nivel de mínimo riesgo** en carretera abierta, o se busca hacerlo en carretera cerrada, ya sea a través de un evento o a través de un acuerdo tácito con algún ayuntamiento pequeño.

Forma parte de aprender la práctica del deporte **el aprender los protocolos de seguridad** que se siguen tanto en los eventos como en las salidas a spots en carretera abierta. Es algo que se toma muy en serio y que los más experimentados procuran inculcar.



Figura 11 - Riders practicando en el Parc del Fòrum en un evento organizado por la Long School. Imagen tomada de la Página de Facebook de la Longschool

Como todo deporte, necesita **generar escuela**, maestros y alumnos. Es la forma natural que tiene cualquier disciplina de perdurar en el tiempo.

En este sentido, comenzar no es fácil. En muchos lugares de España ha habido intentos de generar escuelas de Longboard, pero en la mayoría de los casos ha fracasado. Actualmente, un referente en este sentido es la **Long School de Barcelona** que, gracias a las condiciones objetivas que se mencionaban antes y al hecho de que existe un grupo de personas predispuesta a sacarlo adelante, además de cierta mano blanda por parte de la administración, hace que proyectos así salgan adelante. En este caso, usan el **Parc del Fòrum** como zona de entrenamiento.

Además de las escuelas deportivas, un elemento fundamental para el **aprendizaje** del deporte son los **eventos**. Un evento supone el encuentro de riders de toda España, e incluso de otros países, que acuden a un mismo lugar para practicar el mismo deporte. Para aquellos que

quieren progresar en el Longboard, un evento es la oportunidad perfecta ya que supone el estar, al menos, dos días durante horas sin dejar de practicar el deporte y compartiendo calzada con riders de niveles superiores de los que poder aprender. Todo esto disminuyendo la posibilidad de sufrir accidentes graves por salida de pista o por la interacción con el tráfico rodado.

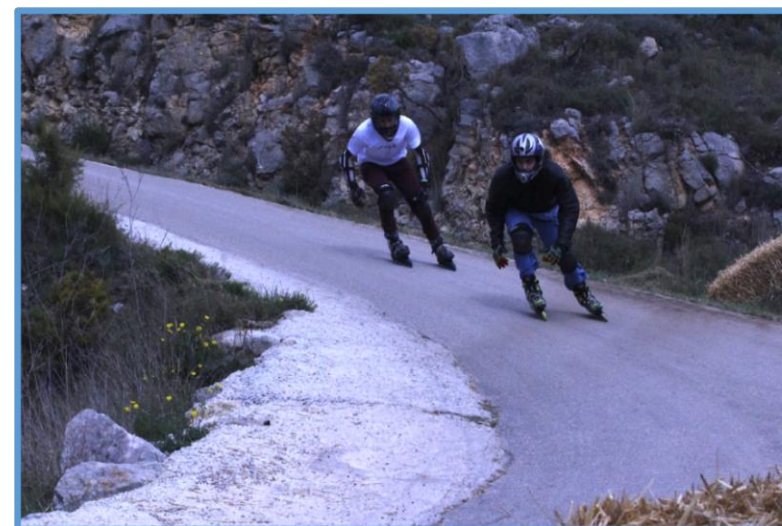


Figura 12 - Rollers descendiendo por el circuito de Xert. Fotografía realizada por Carlota Sokolova

De lo observado en los eventos, se desprende un hecho que es importante mencionar. La comunidad longboarder en España está estrechamente **relacionada con otros deportes de inercia**. Al tratarse del deporte de inercia más popular, los eventos de estos suelen atraer a usuarios del Street-luge, Buttboard o Rollers.

Los **Rollers**, en este sentido se entiende como patinadores de descenso. El mundo del patín es muy amplio y es bastante popular, sobre todo, en Cataluña. Existen

distintas modalidades y una de ellas es la de descenso. No es objeto del texto entrar en detalle en esta cuestión.

El **Street-luge y el Buttboard** son modalidades del Longboard que consisten en descender tumbados sobre la tabla. Aunque no es objeto de este texto entrar en detalle sobre las características que definen a cada uno, cabe decir que la práctica de ambos está estrechamente relacionada, sobre todo, con el Downhill debido a que también tienen como objetivo principal conseguir la mayor velocidad posible.



Figura 13 - Grupo de riders de Buttboard y Street-luge descendiendo por Xert. Fotografía realizada por Carlota Sokolova

En el último punto de este apartado se detalla el funcionamiento y las características de los eventos.

Por último, decir que, como ocurre en muchos deportes, existe una **temporada idónea para realizarse**. En el caso de los deportes de nieve, esta temporada abarca el final del otoño, el invierno y el inicio de la primavera. En el caso del Longboard, ocurre al revés. La temporada suele comenzar al inicio de la primavera y suele finalizar al final del otoño.

La temporada suelen marcarla la **fecha de los eventos**. En invierno se reduce el nivel de actividad en el deporte debido, entre otros factores, al frío. Al tener que realizarse en zona de montaña, la disminución de horas de Sol y la presencia habitual de hielo y nieve en la calzada hace que muchos, en esta época, tiendan a buscar la práctica de otro tipo de deporte de la misma familia.

No obstante, esto no quita que en invierno deje de practicarse. Pero si baja lo suficiente la actividad como para que un evento no sea rentable realizarlo.

3.1. En la Comunidad Autónoma Valenciana

La posible construcción de un Longboard Park que plantea este estudio de soluciones se limita al territorio de la Comunidad Autónoma Valenciana, a las provincias de Alicante, Castellón y Valencia. Por una parte, esto facilita la búsqueda de emplazamiento al acotar el ámbito geográfico y conocer mejor el entorno y, por otra, permite mayor facilidad para encontrar cualquier tipo de información por una cuestión de proximidad geográfica y por eliminar ciertos trámites burocráticos que implica extraer información de otras comunidades autónomas.

En este sentido pues, cabe conocer de cerca cómo es la situación del Longboard en esta comunidad.

Hace **aproximadamente 5 años**, el Longboard sufrió un **gran boom** en València. No obstante, la falta de condiciones objetivas para hacer perdurar este deporte en el ámbito geográfico de Valencia hizo que el empuje de este *boom* se estancase.



Figura 14 - Cartel promocional Titaweekend 2015.
Tomado de la página de Longboard Valencia

A priori, el territorio objeto de estudio podría contar con las condiciones objetivas para desarrollar el deporte. Cuenta con **muchos kilómetros de costa y con una gran superficie montañosa**. Sin embargo, el Surf, en comparación con otras zonas de España, no está tan desarrollado. Además, en la línea de la montaña, la presencia de otros deportes que podrían generar inercias como el Snowboard o el Esquí, tienen un peso relativo muy bajo.

Por otra parte, en las **principales concentraciones de población** predominan las zonas urbanas llanas. València y su Área Metropolitana son una zona ideal para desplazarse, por ejemplo, en bicicleta, pero no lo es para el Downhill o el Freeride. Lo mismo ocurre, aunque en menor medida, en el Área Metropolitana de Alicante y Elche.

Además, las **zonas más montañosas** son zonas poco pobladas y en donde la población es dispersa, dificultando cualquier tipo de organización en torno a un deporte.

En pocas palabras, en los lugares donde existen las condiciones para poder organizarse en torno a un deporte, no existe la orografía ideal y viceversa.

Sin embargo, a día de hoy, en Castellón y en Valencia existen **dos equipos deportivos** que están consiguiendo que ambas provincias, especialmente Castellón, sean un **referente para el Longboard en España**. **Ridersfly** en Castellón y **Longboard Valencia** en Valencia.

Longboard Valencia es el encargado de organizar el **Titaweekend**, en el municipio de Titaguas, un evento en donde lo importante es pasárselo bien y que viene muy bien para aquellos que quieren iniciarse en el deporte y conocer gente que forma parte de este.

Además, ayuda a promocionar, en la medida de lo posible, la práctica del Longboard. Debido a la orografía con la que cuenta Valencia, la mayoría de usuarios que atraen suelen practicar más las modalidades de Cruising, Freestyle o Dancing; aquellas que son más comunes en zonas urbanas. Además, tienen una estrecha ligazón con el mundo del Skateboard.

Ridersfly es el encargado de llevar a cabo tres eventos en Castellón y otro que, aunque no sea en Castellón, deja a la marca como un buen promotor del deporte. Estos son los Freerides de **Salzadella, Sant Mateu, Siete Horquillas y Xert**.

Los Freerides de Salzadella, Sant Mateu y Xert reciben el nombre del municipio que los acoge. Tres municipios pertenecientes a la comarca del Baix Maestrat, al norte de la provincia de Castellón. El Freeride de Salzadella llegó a formar parte en 2015 de la **Word Cup Tour de la IDF (International Downhill Federation)**, la copa internacional que organiza la principal federación del Longboard Downhill, poniendo a España, Ridersfly y Salzadella en el **mapa internacional del Longboard**. El Freeride de Siete Horquillas se realiza en Condemios de Arriba (Guadalajara).

En definitiva, pese a que las condiciones objetivas no son las mejores, es una de las zonas que más hace por la promoción del deporte gracias al trabajo de quienes buscan mantenerlo vivo.

3.2. Eventos de Longboard o Freerides

Ya se ha mencionado a lo largo del texto qué es un Evento de Longboard. En este apartado se procede a explicar cuál es su funcionamiento general.

Es importante conocerlo ya que la forma de funcionar de estos es a la que están acostumbrados los usuarios potenciales de un Longboard Park, por lo que, indudablemente, la logística y la gestión del Longboard Park, partirá de la base de la gestión de este tipo de eventos.



Figura 15 - Cartel promocional de Salzadella Race. Cuando formó parte de la International Downhill Federation. Tomada de la página de Ridersfly

Esta información es extraída de lo observado en los eventos de Sant Mateu y Xert organizados por Ridersfly.

Duración:

Normalmente un Freeride, suele durar 2 días. Aunque bien es cierto que existen algunos que tienen una duración de hasta 6 días como es el caso del Freeride de Valle Escondido, en el entorno de Cerler y Benasque, en el Pirineo Aragonés.

Logística:

Un evento en el que no se plantea la competición consiste en realizar el mayor número de bajadas posibles mientras existan horas de Sol, con un descanso para comer a mitad del día. Ante esto se plantea una cuestión clave: **para poder bajar, se ha de subir.**

Normalmente, en estos eventos participan cerca de 100 riders al día. Suele ser el número de participantes que garantiza la rentabilidad económica del evento sin menguar la eficiencia de este.



Figura 17 - Captura de la noticia del Freeride de Xert ofrecida por la televisión comarcal Canal 56

No existen infraestructuras fijas que sirvan como remotes y subir con vehículo privado a 100 personas implica problemas logísticos de gran envergadura.

Por esto, es habitual en estos eventos utilizar como remotes **autobuses, minibuses o furgonetas grandes.**

Se hace de la siguiente forma:

1. Se “abre” la carretera para subir y los remotes suben con los riders hasta la cabecera del circuito.
2. Los riders bajan de los remotes.
3. Se “cierra la carretera para el ascenso de vehículos y se “abre” para el descenso.
4. Los autobuses bajan vacíos
5. Los riders realizan los descensos.

6. Los riders suben de nuevo a los autobuses y vuelta a empezar.

En el momento en el que se “abre” la carretera en un sentido o en otro, es cuando se permite a otros vehículos circular en ese sentido. Esto permite que el tramo de carretera no esté siempre cortado y afecte lo menos posible al tráfico rodado.

Seguridad:

La propia realización del evento ya es un factor de seguridad al eliminar la presencia de tráfico rodado. No obstante, existen otras medidas.



Figura 16 - Ejemplo de ubicación de un comisario de curva en Xert
Tomada de la página de Longboard Mediterrànea

Todas las medidas de seguridad están pensadas para disminuir el daño una vez producido el accidente. El accidente, como en todos los deportes de riesgo, forma parte natural del mismo. Evitar el accidente depende de la destreza y del conocimiento que tenga el propio rider.

En este sentido se cuenta con tres medidas de seguridad:

1. **Presencia de comisarios de curva.** El comisario de curva es una de las figuras más importantes en la seguridad en un freeride. Estos son los responsables de gestionar la seguridad en su campo visual y de garantizar, en coordinación con el resto de comisarios, la seguridad general del circuito.

Comunicándose entre ellos son quienes informan de la situación en su zona. Sin una buena coordinación no se puede determinar si la carretera está cerrada o abierta para poder dar salida a los riders.

Además, son quienes se encargan de informar a los riders de situaciones inusuales en la zona en la que se encuentran a través de las señales visuales de bandera amarilla y bandera roja. La bandera amarilla significa “precaución, reduzca velocidad” y se muestra cuando ha habido un accidente, pero no es lo suficientemente grave como para parar el descenso. La bandera roja significa “precaución y deténgase”, esto ocurre cuando el accidente es grave y se necesita invadir la calzada para gestionarlo.

2. **Protección de los márgenes.** El principal riesgo que existe cuando se practica este deporte es la salida de pista. A diferencia de los circuitos de alta competición como Moto GP o Fórmula 1, en donde se procura disminuir los obstáculos ante una salida en pista,

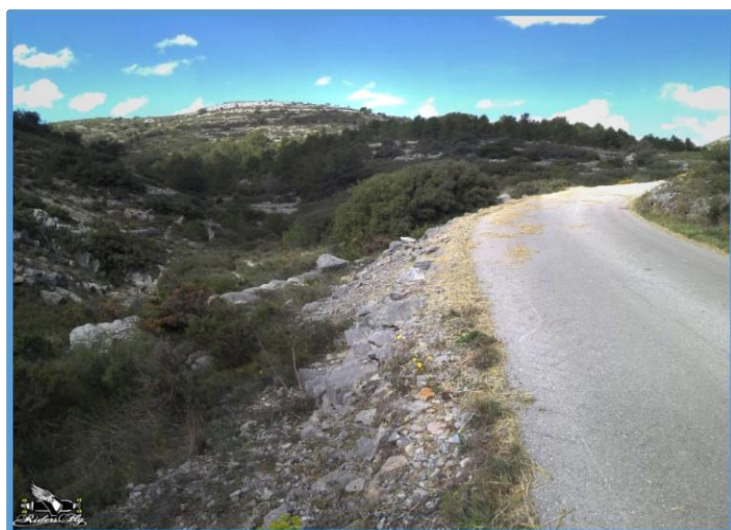


Figura 18 - Ejemplo ofrecido por Ridersfly de una curva sin protecciones para mostrar la importancia de estas

el entorno de una carretera de montaña es bien distinto. Presencia de árboles, rocas, ríos, muros taludes muy inclinados, etc.

La protección de los márgenes suele realizarse con balas de paja, neumáticos o con elementos acolchados. Son materiales que pueden alquilarse y reutilizarse y no tienen por qué ser definitivos. Principalmente se colocan en los márgenes de las curvas y para cubrir elementos como troncos, rocas o en donde la salida en pista supone un riesgo mortal (caída a una diferencia de altura muy pronunciada).

3. Por último, la **presencia de profesionales sanitarios y la obligatoriedad de un seguro.** Ante un evento que supone un riesgo para la integridad física de los usuarios, es obligatorio contar con un seguro para cubrir daños en caso de accidente y contar con la presencia de al menos una ambulancia en el entorno de este.

El mayor hándicap que existe cuando hay una ambulancia y esta ha de actuar es que, al trasladar al herido al hospital si se requiere, el evento no puede seguir en marcha hasta que esta no vuelva. Es labor de los organizadores del evento saber gestionar este tipo de contratiempos. Normalmente, cuando se da al medio día, se aprovecha para realizar en ese momento la pausa para comer.



Figura 19 - Ambulancia en el circuito de Xert mientras los profesionales sanitarios atienden a un rider antes de trasladarlo al hospital

Alojamiento, dietas y ocio:

El evento suele hacerse en fin de semana y, normalmente, quienes asisten al evento, suelen hacerlo de viernes a domingo. Esto implica la necesidad de un alojamiento y solucionar la cuestión de las dietas.

Normalmente, dado que los eventos se realizan junto a poblaciones pequeñas y en las que los ayuntamientos de los municipios participan activamente, suele pactarse con el ayuntamiento una solución gratuita al alojamiento. En el caso de Sant Mateu se trataba de una zona de acampada libre y en el caso de Xert, se cedía el Polideportivo Municipal.

Por otra parte, con la inscripción al evento, que suele encontrarse entre los 50€ y los 100€, además del seguro y cubrir los gastos necesarios para la infraestructura del evento, se cubren parte de las dietas de los participantes y de los comisarios.

Además, en estos eventos, cuando existe oferta de alojamiento en la zona, suele cubrirse al 100%.

En este sentido, en torno a esta cuestión gira una de las características más importantes de los Freerides: el conocer a más miembros de la comunidad longboarder. La zona de acampada, ya sea una zona al aire libre o un polideportivo, suele ser el lugar preferido de muchos y forma parte del mundo del longboard. De hecho, muchos de ellos, cuentan con furgonetas o caravanas totalmente preparadas para acampar. De la misma forma que ocurre en el mundo del Surf.

Por último, en la línea del ocio, en algunos eventos, la última noche suelen organizarse fiestas. En el caso del Titawebweekend es organizado por los mismos organizadores del evento, en el caso de Xert lo organiza el Centre Jove del pueblo y en el caso de Siete Horquillas, el propio Ayuntamiento de Condemios de Arriba es quien organiza un concierto de rock para el mismo fin de semana.

4. OTROS LONGBOARD PARKS CONOCIDOS

Como ya se expresa con anterioridad, existen otros **Longboard Parks en el mundo**, pero son muy pocos y, en general, poco conocidos. A continuación, se mencionan algunos que se han encontrado en la red y que se ha creído conveniente mencionarlos. Existen otras infraestructuras que también reciben el nombre de Longboard Park, pero no cumplen con las condiciones.

4.1. Kamloops Longboard Park



Figura 20 - Fotografía promocional del Kamloops Longboard Park



Figura 21 - Foto del Kamloops Longboard Park durante un evento. Tomada de un reportaje sobre el Longboard Park

Según los datos recabados, se trata del primer Longboard Park construido en el mundo. La infraestructura es usada principalmente por Kamloops Longboard Club y financiado por una de las marcas de material de longboard con mayor reconocimiento a nivel internacional: **Landyachtz**.

Se encuentra en la localidad de **Kamloops, en la Columbia Británica, Canadá**. Existe bastante información en torno a

este Longboard Park al tratarse de la primera infraestructura que permite la práctica exclusiva del longboard.

No obstante, se cuenta con **poca información** en lo que se refiere a los **criterios de diseño** empleados para este.

Hubo varios intentos de contactar con la marca que, al parecer, ha financiado la infraestructura, pero no ha habido respuesta en ningún caso.

Tampoco se han podido encontrar imágenes aéreas de la infraestructura.

No obstante, por lo que se aprecia en las imágenes, se trata de **dos pistas de unos 300 metros** aproximadamente cada una. Está preparado para que se pueda remontar la diferencia de altura andando, como se ve en la Figura 20.

Por otra parte, dada la geometría bastante sinuosa, la limitación de longitud y el ancho reducido de la calzada hace que este Longboard Park esté muy limitado a la modalidad de Freeride. El Downhill, cuyo objetivo es el de alcanzar grandes velocidades, no puede desarrollarse en condiciones en un *spot* como este. No obstante, por lo observado, parece que permite mejorar mucho la técnica del Freeride.

Como punto fuerte, se destaca la **presencia de niños y adolescentes**, siendo evidente que, gracias a una infraestructura como esta, se puede generar escuela. Al proporcionar un entorno seguro para aprender, los padres están más predispuestos a permitir que sus hijos practiquen este tipo de deportes.

4.2. Skate Sun Peaks

El **Skate Sun Peaks**, emplazado en la estación de esquí **Sun Peaks Resort, en la Columbia Británica, Canadá**, muy cerca de Kamloops, es una infraestructura muy reciente y promocionada también por la marca Landyachtz.

Se trata de una infraestructura formada por un único circuito y que aprovecha la propia infraestructura de remontes de la estación para salvar el desnivel.

A diferencia del Longboard Park emplazado en Kamloops, este da un gran **salto cualitativo** en lo que se refiere a seguridad y calidad del circuito. Los márgenes en las curvas están protegidos con neumáticos, el interior de las curvas marcadas con pianos y parece ser que cuenta con una mayor financiación en lo que respecta a la promoción de la infraestructura.

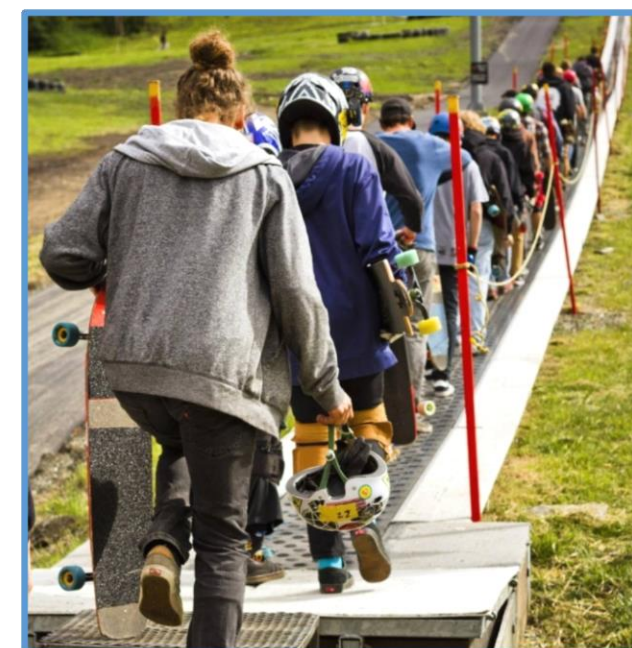


Figura 22 - Riders remontando el circuito de Skate Sun Peaks en una cinta transportadora. Tomada de la página de Skate Sun Peaks

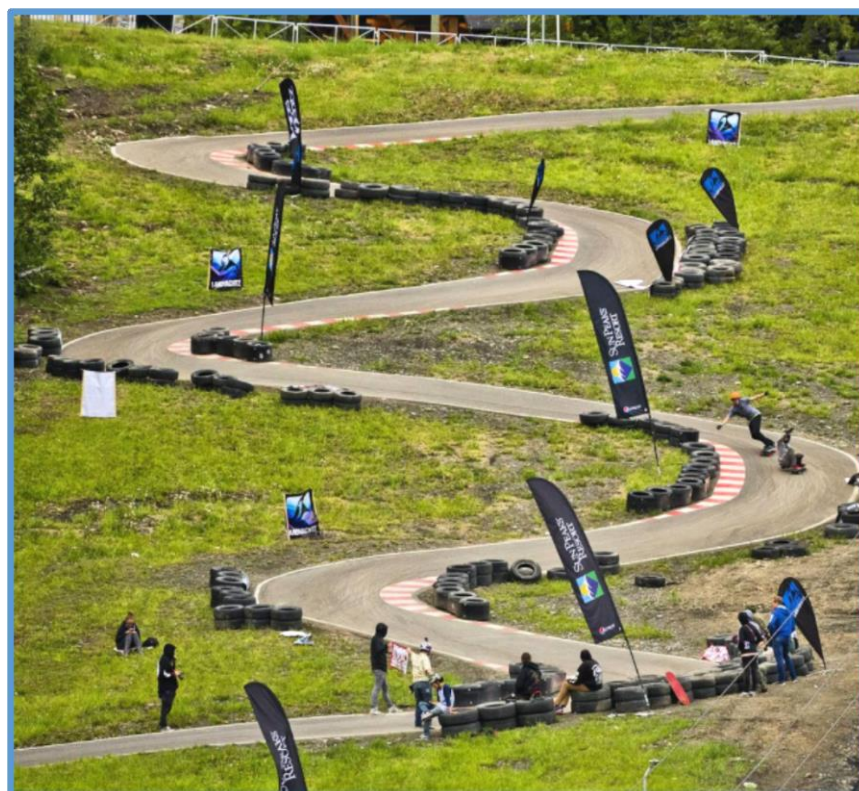


Figura 23 - Fotografía de parte del circuito de Skate Sun Peaks. Tomada de la página de Skate Sun Peaks

De hecho, cuenta con un portal web y con perfiles en las redes sociales en los que informa de las actividades que se realizan en el de forma habitual.

No obstante, sigue manteniendo el mismo inconveniente que sufre el Longboard Park de Kamloops: **no está diseñado para un uso eficiente del Downhill**.

Aunque bien es cierto que el diseño geométrico parece estar hecho con mejor criterio y la longitud del circuito parece ser mayor, los radios reducidos impiden alcanzar altas velocidades.

Nuevamente, como ha ocurrido con el Longboard Park de Kamloops, no se ha encontrado información acerca de los criterios de diseño tomados para la elaboración de este.

El hecho más interesante de este Longboard Park es que **forma parte de la estructura física, logística y económica de una estación de esquí**. Lo que le permite un trampolín de promoción y un colchón económico que no tendría de no contar con ello.

Muchas **estaciones de esquí**, y cada vez más, tienen **oferta de actividad de verano**. Por ejemplo, Sierra Nevada (Granada) oferta una amplia gama de deportes de verano en sus instalaciones. Como oferta clave, cuenta con un **Bike Park** (para bicicletas y motos de montaña) como muestra su mapa de pistas en la figura 22.

Esto podría ser un punto clave para el futuro del Longboard. En España, la dificultad que genera conseguir buenas temporadas de nieve y un verano con buen tiempo, lleva a muchas estaciones a no descansar en verano con actividades como esta. Se trataría únicamente de

llevar a cabo la infraestructura viaria ya que las estaciones cuentan con la infraestructura de servicios y remotes.

No obstante, para el presente trabajo académico, se **descartó** desde un inicio la posibilidad de proyectar **un Longboard Park dentro de una estación de esquí**. Se consideró que el primer Longboard Park en España debe de ser una infraestructura que permita el crecimiento de este. Como se ve en el Anejo de elección de emplazamiento, muchos de los criterios que se tienen en cuenta descartarían por ubicación geográfica a las estaciones de esquí.

Por mencionar uno, la orientación. Uno de los criterios fundamentales para la elección del emplazamiento era el de que este debía estar orientado al sur para poder darle un uso eficiente en invierno. De esta forma se ganan horas de Sol y se disminuye la posibilidad de congelación de la calzada. En España, la mayoría de estaciones están orientadas al norte, precisamente para conseguir que la nieve aguante más tiempo.

Se considera **que el primer Longboard Park debe de poder estar operativo todo el año**, por lo que una estación de esquí como emplazamiento queda descartado.

Por otra parte, dado que los límites planteados desde un inicio son a nivel autonómico, no existe ninguna estación de esquí en esta comunidad autónoma.



Figura 24 - Mapa de Pistas del Bike Park de Sierra Nevada. Tomada de la Página Web de Sierra Nevada

4.3. Mamba Skate Park



Figura 25 - Imagen del Mamba Skate Park

Emplazado en Salt Rock, Sud África, se trata de un Longboard Park muy particular. Cuenta con una superficie en planta muy reducida y se adapta mucho al terreno, intentando conseguir el mínimo impacto sobre este.

Llevado a cabo por SA Skate Board Champ Eben Combbrick y Troy O'Sullivan, buscan un lugar que permita mejorar la técnica del Downhill y el Freeride.



Figura 27 - Rider profesional practicando en el Mamba Skate Park

A diferencia de los dos anteriores, en este, pese a que no puede llevarse a cabo toda la experiencia del Downhill, puede permitirse, por lo observado, alcanzar mayores velocidades.

Pese a tratarse de un trazado incluso más sinuoso que los dos anteriores, la presencia de peraltes exageradamente inclinados, permite trazar las curvas a mayores velocidades.

Se trata de un modelo interesante pero que no busca los mismos objetivos que el planteamiento de este trabajo.

Con el presente trabajo se pretende encontrar las mismas sensaciones que en un spot emplazado en una carretera de montaña, pero eliminando el riesgo que supone realizarlo con vehículos.

En este caso, pese a que parece que es una experiencia más que interesante, se aleja de la experiencia de trazar una carretera de montaña.

4.4. Maryhill Loops Road

Y llegamos a la meca del Downhill, Maryhill. No se trata de un Longboard Park como tal, de hecho, este tramo de carretera es usado también para carreras de competición de coches, motos y ciclismo.

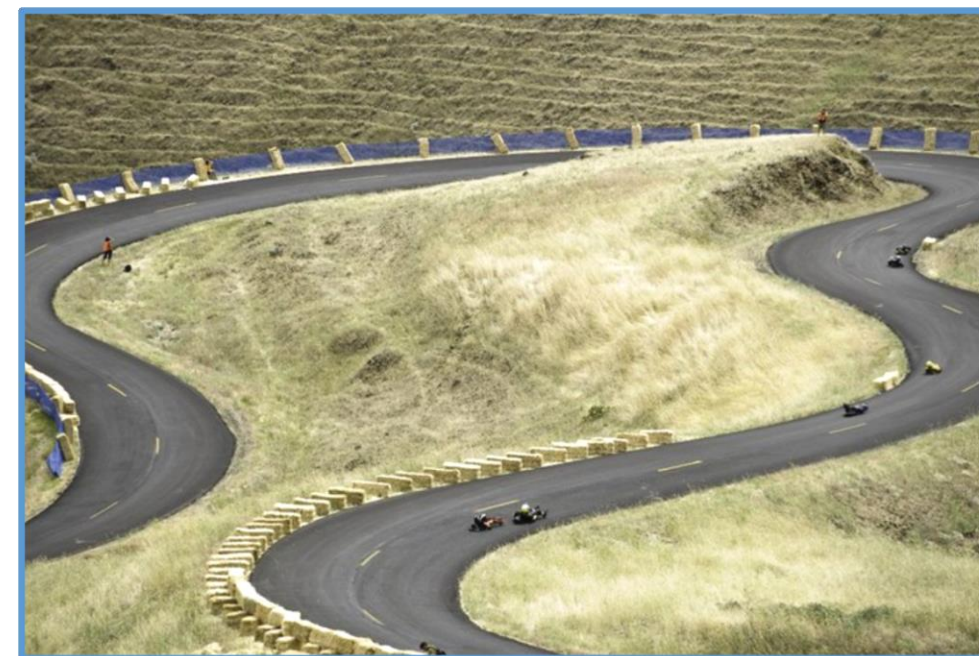


Figura 28 - Fotografía tomada durante una prueba de la World Cup Tour de la IDF en Maryhill

En él se realiza una de las pruebas indispensables de la World Cup Tour de la IDF.

Además, casualmente, es parte fundamental de la historia de la construcción de carreteras.

Se trata de un tramo de carretera de montaña experimental que permitió llevar a cabo varios experimentos en los que se ponían a prueba los distintos tipos de pavimentos y capas de rodadura. Fue mandada construir por el empresario y presidente de la Washington State Good Roads Association Samuel Hill. En un inicio llegó a construir hasta 10 millas (16 km), de las cuales, 3,6 (5,8km) fueron restauradas en 1998 para darle el uso que ahora se le da.

A dicho tramo de carretera, no tiene acceso el tráfico rodado de las carreteras que dan acceso a este, la US-97 y la SR-14. Es por, tanto, a efectos prácticos, un Longboard Park cuando se destina al uso de este deporte.

A diferencia de los anteriores, este tramo de carretera está muy enfocado al Downhill. Las curvas son de trazada muy rápida, incluso las curvas tipo horquilla, que son las más lentas de trazar, limitan muy poco la velocidad con sus 25 metros de radio. Además, la pendiente de un -5% continua lo hace ideal para alcanzar grandes velocidades sin tener que controlar grandes pendientes. En la figura 26 se muestra el trazado de Maryhill en rojo junto con el perfil longitudinal que calcula Google Earth.



Figura 29 - Captura de Street View de Google sobre el circuito

Por último, en la figura 28 puede observarse, a través del sistema de Street View de Google, que el ancho de calzada, de unos 6,5m, pese a ser algo reducido para una carretera convencional eficiente, para el uso de este deporte puede asumirse muy óptimo para la modalidad del Downhill.



Figura 30 - Captura de Google Earth del trazado de Maryhill y del perfil longitudinal que este calcula