

6

Horas de Resistencia
en

Tempo

Clásicas



CIRCUITO DE VELOCIDAD DE SOUTELO DE MONTES (FORCAREI)

25 de Abril 2009

PRESENTACION

En sus manos tiene un importante y ambicioso proyecto, con un equipo que tiene una larga experiencia en eventos deportivos, tanto como participantes como colaboradores y organizadores en pruebas del motor. Ello hace que el futuro más próximo de este proyecto pase por intentar consolidarse en lo más alto del panorama motociclista gallego y nacional, e intentar seguir subiendo esos peldaños que poco a poco le aúpen a mayores cotas de repercusión.

Somos conscientes de las dificultades que este equipo humano va a encontrar en este sinuoso camino, sobre todo en lo referente al apartado económico, porque el nivel exigido es muy alto y que se tendrá que hacer frente a las exigencias de la prueba y a unas inversiones de medios exageradamente elevados. Pero a buen seguro, la imagen del mismo logrará impactos publicitarios sorprendentes, muy por encima del presupuesto del evento, gracias a la alta repercusión mediática que este evento tendrá en los medios de comunicación.

Este proyecto lo afronta la organización con la confianza puesta en ellos mismos, en un equipo bien estructurado y que pueda llevar la imagen de sus patrocinadores a cientos de miles de espectadores que siguen una novedosa modalidad deportiva que cada vez cuenta con más seguimiento y afición.

Esperando, pues, que le presten la atención debida a este proyecto, le garantizo que su imagen o marca a buen seguro se verá muy beneficiada con el apoyo en la organización de este evento que promete llegar a las más altas cotas del éxito.

Reciba un cordial y deportivo saludo,

Alberni Eventos Deportivos

LA IMPORTANCIA DEL APOYO AL DEPORTE

El deporte desempeña un papel fundamental en nuestra sociedad, sus repercusiones, tanto en el ámbito social y cultural como en el terreno económico, no han dejado de incrementarse en los últimos años, acreditando la importancia de esta actividad. La práctica del deporte no solo incide en la salud, el grado de bienestar y el nivel de calidad de vida de las personas, sino que actúa siempre como un importante factor de cohesión social al favorecer el aprendizaje de valores básicos como el de la solidaridad y deportividad, siempre parte esencial de la educación y del proceso de formación de las personas, de ahí la importancia del apoyo al deporte.

La sponsorización de una prueba del motor es una emergente estrategia de comunicación empresarial, y para aquellas empresas o instituciones que deseen rentabilizar sus inversiones, es una de las herramientas más valiosas para el diseño de cualquier estrategia de marketing en nuestros días.

A través del patrocinio deportivo se fomenta el encuentro de socios legítimos (el sponsor y el deportista) para el desarrollo de la cultura deportiva, convirtiéndose el deportista en interlocutor entre la empresa y el gran público, lo que asocia el éxito deportivo al éxito empresarial: "Un deportista ganador siempre venderá una imagen ganadora".

Y si además de todo ello, el soporte de la imagen es un deporte-espectáculo, la imagen de marca o empresa ganará muchos enteros en la llegada del mensaje al receptor: El espectáculo nos emociona, hace aflorar sentimientos especiales hacia el ídolo o deportista que logra, además de competir, ganarse el respeto por su valentía y capacidad de riesgo, algo que el automovilismo deportivo encierra muy dentro de sí.

El motociclismo deportivo es uno de los mejores soportes publicitarios que hoy en día existen. La imagen que refleja esta especialidad deportiva refuerza en espíritu de competitividad, eficacia, rapidez, precisión, alta tecnología y ello es relacionado instantáneamente con la marca o imagen publicitaria. Además de ello, se obtiene una desgravación fiscal importante al contabilizarse su inversión en patrocinio como gasto.

Diarios de tirada local, regional y nacional. Emisoras de radio locales, nacionales, y, como no, las principales cadenas de televisión, hacen siempre referencia a las importantes pruebas que se celebran, y entre ellas las que se desarrollan en los circuitos de Galicia. Y si a ello añadimos la importancia de las revistas especializadas (el sector del automóvil es el que mayor número de revistas y tirada posee semanal y mensualmente en nuestro país) podemos decir que el motociclismo deportivo es el mejor soporte para vender una marca o imagen.

CONCELLO DE FORCAREI

ASPECTOS GEOGRAFICOS



El Concello de Forcarei ocupa, en la zona norcentral de la provincia de Pontevedra, una superficie total de 167,7 km², con una altitud media de 625 m., indicativa de una zona notablemente montuosa. Las cimas más elevadas de las tierras forcaricenses son el monte Seixo (1.014 m), en la sierra del Cando, el alto de A Ruza (902 m), en la parroquia de Madanela, el monte Custoia (951 m), en Pardesoa y el alto de San Benito (1.017 m), en la sierra del Candán. En esta sierra nacen las fuentes que dan origen al río Lérez: la fuente de Rego Dedra, fuente de Pau Direito, fuente de Rego das Latas y fuente de Forno Telleiro. El río Lérez baña las tierras de Aciveiro, Pereira, Dúas Igrexas, Forcarei y Castrelo, mientras en la zona norte nace el río Umia, en las proximidades del lugar de Reigosa, yéndose luego por los límites con las tierras estradenses.

Forcarei limita por la zona oriental con el Concello de Lalín, del que lo separan los montes de Testeiro y la sierra del Candán. Esta última, en la cima de San Benito, sirve de linde a los Concellos de Lalín, Silleda y Forcarei. Por el sector norte y nororiental se hermana con las vecinas tierras de Silleda, y por el noroccidental con las del Concello de A Estrada. En la parte suroccidental limita con el ayuntamiento de Cerdedo e incide, con la frontera natural de la sierra del Cando, en los territorios de Cotobade y A Lama, encontrándose en el sur con las tierras ourensanas de Beariz e Irixo.

En cuanto a las comunicaciones, es preciso destacar la carretera N-541, que atraviesa el Concello en la zona sur, dibujando un triángulo con el tramo Folgoso - Silleda y la sierra del Candán. Las trece parroquias que componen el Concello de Forcarei están unidas entre sí y con la capitalidad del ayuntamiento por carreteras articuladas en torno a esta y a Soutelo de Montes, como núcleos principales de población y de actividad económica y social.



ASPECTOS ECONOMICOS Y DEMOGRAFICOS

La economía del Concello de Forcarei viene marcada desde hace siglos y de manera total por las condiciones geográficas del suelo. La población tendió tradicionalmente a asentarse en los valles y a cultivar la superficie más fértil, conformada por terrenos con multitud de arroyos, en su mayor



parte afluentes del Lérez. La propiedad de la tierra está, como en gran parte de Galicia, basada en el minifundismo. Esta condición, junto a la escasa mecanización, consecuencia inevitable de la anterior, han sido las características fundamentales que influyeron en el lento progreso de la comarca. Este aspecto está cambiando en los últimos diez años, y la endémica reserva de las parroquias sobre la conveniencia de la concentración parcelaria está dejando paso a su ejecución en algunas de ellas, de modo que las condiciones de explotación evidentemente se verán transformadas en un corto plazo de tiempo. A esto hai que añadir una serie de acciones desarrolladas como alternativa al sector agropecuario en el marco del P.R.O.D.E.R. "TERRA DE

MONTES" (Programa operativo de desarrollo y diversificación económica de zonas rurales), entre los años 1997 y 2000.

Un sector que siempre gozó de un empuje notable es el de la construcción, que emplea a más de la tercera parte de la población activa. Los sectores industrial y de servicios, lejana aquella época de riquísima variedad en los oficios "El Catastro del Marqués de la Ensenada" del año 1.752, enumera más de un ciento de oficios artesanales en la Tierra de Montes, reviven paulatinamente gracias a la iniciativa de algunos pequeños y medianos empresarios, que están contribuyendo con sus inversiones y proyectos a una mejora notable en el empleo, al mismo tiempo que acciones de respaldo público como la Escuela-taller Terra de Montes, sita en el monasterio de Aciveiro, procuran la capacitación y experiencia de nuevos artesanos y trabajadores especializados. En cuanto a la evolución de la población, repartida en un ciento de núcleos, se observa un claro retroceso desde principios de siglo hasta la actualidad. En el año 1925, según los datos de Dantín Cereceda, el número de habitantes alcanzaba los 9.125, lo que equivalía a una densidad de 54,6 hab./km². En los años sesenta la cantidad descendió a 8.079 y en 1981 a 7.114. A principios de los 90 era de 5.823 y hoy, en el año 2000, supone un total de 5.065 habitantes, es decir, una densidad de 30,2 hab./km². Esta circunstancia se explica por un éxodo considerable a la capital de provincia y a otras ciudades de cierto empuje industrial y comercial, así como por una fuerte emigración a América en un principio, y a los países centroeuropeos a partir de los años 50.

COMARCA DE TIERRA DE MONTES

La comarca de Tierra de Montes cobra entidad, como la mayoría de las comarcas tradicionales gallegas, con la división territorial sueva: en los años en que gobernó el rey Teodomiro se establecería la división comarcal y parroquial de Galicia (conocida como "Parochiale Suevum" o "Divisio Theodomiri"). Conforme a esta división, el territorio de la actual Galicia queda distribuido en trece sedes, que a su vez se dividen en diócesis, prácticamente semejantes a las actuales comarcas (mantenidas por la iglesia como arciprestazgos). Por lo tanto la Tierra de Montes comienza a existir como comarca en ese período, pero adquiere verdadera personalidad tras la creación de su más relevante hito histórico: el monasterio de "Santa María la Real de Aciveiro", fundado en el año 1135. Tuvo este cenobio por origen una donación (y los privilegios consecuentes) hecha por el rey Alfonso VII, quien, el mismo año de la donación sería coronado "Imperator totus hispaniae" (Emperador de todas las Españas), título este que obedece, por otra parte, más a un deseo de la nobleza y del clero gallegos, que a la propia realidad, según la opinión de gran parte de los medievalistas. En el monasterio de Aciveiro y en su zona de influencia se produce una



interrelación de varios Concellos que daría origen, a su vez, a uno de los núcleos de Galicia con más pujanza y movilidad comercial y artesanal desde el siglo XII hasta mediados del XX. Durante trece siglos estuvo constituida la comarca por los Concellos de Forcarei, Cerdedo y Beariz. A estos tres municipios, que aportaban la integridad de sus territorios, se añadían las parroquias de San Lourenzo de Sabucedo

(A Estrada), Santiago de Morillas y San Isidro de Montes (Campo Lameiro), Santa Ana da Barcia do Seixo (A Lama), Santiago de Caroi (Cotobade) y Santa María de Zobra (Lalín). Para fijar los límites de la histórica comarca podemos considerar como punto más septentrional las Mámoas de Boi Morto, en la parroquia forcaricense de Meavía, cerca del Coto do Espiño y del monte San Sebastián, ya en la parroquia estradense de Olives. Por el sur, el punto extremo lo establecería el río Avia, en su discurrir por las parroquias de Xirazga y Beariz. Al este, los lugares de Portomartiño y Portela da Fenteira, en Lalín, constituirían el levante de la Tierra de Montes, y por el oeste finalizaría la comarca en Ponte do Cabo y Ponte dos Carballos, las dos ubicaciones en la feligresía de Santiago de Morillas (Campo Lameiro). La Tierra de Montes es la cuna de cinco ríos: Lérez, Umia, Deza, Avia y Verdugo. En el momento actual (2000) la "Asociación Terra de Montes", conformada por los Concellos de Forcarei, Cerdedo y Beariz, así como por diversos agentes sociales y económicos, intenta, a través del programa "P.R.O.D.E.R Terra de Montes", el desarrollo de la comarca en el ámbito alternativo del Turismo Rural, actividad para la que está especialmente dotada, con un amplio abanico de recursos de tipo medioambiental, histórico-artístico y etnográfico.

CULTURA



Quizás no haya otra manera tan simple de definir a esta tierra, en la que siempre convivieron, conjunta e inseparablemente, el amor por la piedra labrada, la vida religiosa surgida del Monasterio de Aciveiro y las tradicionales romerías, animadas por los más avezados gaiteiros.

El amor por la piedra labrada queda bien claro en la prolijidad a la hora de prosperar maestros canteros de la talla de Pedro de Arén o Manuel Cadavid, y también queda patente en la fuerte y serena hermosura de la piedra de los puentes, de los cruceiros, de las iglesias y del propio monasterio, centro de vida religiosa que llegó a contar con una



Escuela de Teología Moral, fundada en el siglo XV por San Gonzalo das Penas, abad que combinó su labor espiritual con la iniciativa de obras en piedra como el puente románico de Andón o la antigua Ponte do Crego en Dúas Igrexas.



Nunca faltaron tampoco buenos y renombrados gaiteiros, desde Diego de Cana, primero del que tenemos noticia en Terra de Montes, en el siglo XVI, a Adelino Pichel, el Gaiteiro de Sorribas. El más insigne de entre ellos es Avelino Cachafeiro, el magistral músico soutelano, loado por la pluma del patriarca Castelao en enfervorizada crónica del año 1924. Avelino, que formó con su padre y con sus hermanos el ilustre cuarteto Os Gaiteiros de Soutelo, fue además pintor y poeta, y su libro "Voando coas aas da Vida" sería prologado por don Ramón Otero Pedrayo.



Poetas de la tierra fueron también Benito Veloso Prado, autor de la letra de un poema al que pondría música el artista aciveirense Manuel Villaverde, convirtiéndolo en un pasodoble titulado "Viva Forcarei", estrenado en el Centro Gallego de Buenos Aires el mismo año en que Avelino Cachafeiro era proclamado mejor gaiteiro de Galicia. Veloso Prado orienta sus composiciones hacia la sátira y el sainete, y suyos son los versos de Sangre Gorda y Un Morto que Fala.

El genial bardo Amado Carballo, fundador del hilozoísmo, pasó los últimos años de su vida en Sanguñedo y Soutelo, y allí se inspiró para componer su obra póstuma O Galo.

En el mundo de las letras también hemos de destacar la labor de Antonio Rodríguez Fraiz, que fue cronista oficial de Terra de Montes y verdadero archivo humano de historias y leyendas, autor de los libros "El Monasterio de Acibeiro", "Canteiros e Artistas da Terra de Montes e Ribeiras do Léz" y "Tierra de Montes. Torre-fortaleza do Castro y Juecesmerinos" entre otros; Xosé Manuel Rivas Troitiño, periodista y autor de la biografía del Gaiteiro de Soutelo recientemente reeditada en edición facsímile por el Concello de Forcarei, y Xosé Luis Barreiro Rivas, hombre de profunda formación humanística, doctor en Ciencias Políticas y autor de concienzudas obras de reflexión social y política, así como de un exhaustivo estudio sobre el Camino de Santiago desde su perspectiva histórica.



Volviendo al campo de las artes, es preciso recordar a Virxilio Blanco, pintor presqueirense fundador de la revista "Alborear" y reconocido como auténtico maestro de las vanguardias de principios de siglo. Xosé María Barreiro Gómez, nacido en Loureiro, es también uno de los grandes de la pintura gallega contemporánea, con un estilo de línea vigorosa y virtuoso en el uso del color que conforma un expresionismo robusto "especie de fauve galaico".



Fundó el denominado Prismaticismo, que proclama el enriquecimiento del tema por medio de la descomposición de los colores básicos. Los más jóvenes, Muras y Gulías, también tienen mucho que decir en el actual panorama de la pintura contemporánea, y los dos cuentan con obras entre el patrimonio pictórico del Concello de Forcarei, junto con veteranos como Mario Dapena, Mingos Teixeira, Antón Sobral y José Luis Mora.



En Forcarei nació y vivió su infancia el director de cine Chano Piñeiro, autor de las galardonadas "Mamasunción" y "Sempre Xonxa" - primer largometraje del cine gallego - , y también su amigo y colaborador, autor de las bandas sonoras de todas sus películas, Pablo Barreiro.

Vinculados asimismo al campo de la imagen figuran Manuel Barreiro y Virxilio Viéitez, fotógrafos que recogieron fielmente el espíritu de las gentes de Montes, el primero autor de hermosas estampas del Forcarei de los años cuarenta y cincuenta, y Virxilio reconocido en los últimos años como uno de los más avezados retratistas del mundo de la emigración.

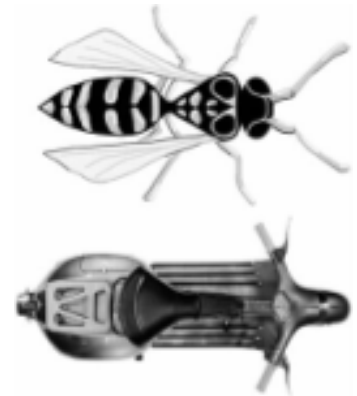
HISTORIA DE LA VESPA

NACIMIENTO E HISTORIA



Cómo nació exactamente el nombre de La Vespa es algo que no se sabe con certeza, pero la leyenda asegura que surgió de la exclamación del dueño de la empresa Piaggio, Enrico, al ver la propuesta de modelo que le presentó Corradino D'Ascanio, luego de los cambios solicitados por el propietario. "Bello, sembra una vespa!" (Bello, parece una avispa).

Así habría nacido la Vespa, bautizada con el nombre preciso, pues alude a un insecto simpático, individualista, independiente, amante de la naturaleza, pero también peligroso e improductivo, pues no fabrica miel. Se mueve velozmente, sin pausa, por todas partes, casi interpretando aquello que dice la etimología misma de la moto, proveniente de to scoot (marcha, escabullirse).



Nacida en 1946, la Vespa forma parte de la historia italiana para todos los efectos, partiendo por sus orígenes que la situaron como un ejemplo de estrategia de reconstrucción.

Enrico Piaggio poseía una empresa destruida por la guerra y del todo inadecuada a los nuevos tiempos de paz. Sus perspectivas, en un país con una economía inexistente, eran casi nulas. Pero la Vespa fue su verdadero gran descubrimiento, un vehículo para el transporte urbano y también para un pequeño viaje; era la solución individual al problema de la movilización, era la miniatura de posesión motorística, que en otras partes se realizaba con otros medios.

En Abril de 1946, los primeros 15 ejemplares salen del establecimiento de Pontedera. La primera Vespa es un verdadero utilitario de dos ruedas, un vehículo que no parece una incómoda y ruidosa motocicleta, sino que emana ya clase y elegancia al primer vistazo.



Más adelante, su producción de cilindrada más pequeña, la Vespa 50, fue acompañada con la ley que permitía manejar sin licencia y sin patente, erigiéndose en el descubrimiento del mundo juvenil.



Los primeros síntomas de la contaminación y las fuertes campañas ideológicas en contra de toda forma de daño al medioambiente, llevaron a ver en la Vespa un antídoto.

Por esto se transformó fácilmente en un mito: un mito obrero, un mito de rescate, familiar para las jóvenes parejas, un mito de libertad al interior de una sociedad trabajadora y optimista. Ese mismo mito que

se expandió a los periodos sucesivos de la Europa de esos años: la del boom o la de la renovación generacional de los años 60.



Todos estos hitos en la historia de la Vespa fueron acompañados de mensajes publicitarios de profundo contenido social y casi anticipos de un sentir "político" común, condimentos más bien insólitos en la historia de la industria italiana.



Esta famosa moto también ha estado presente en escenas de gran cantidad de películas de cine y ha sido inmortalizada en millones de fotografías de familia, objetos de compañía y de recuerdos personales y subjetivas aventuras. Testimonio de esto son los miles de Vespa Club que se formaron en el mundo a partir de los años 40: con sus reuniones, sus diarios, sus redes de correspondencia.

VESPA EN ESPAÑA

En 1952, España estaba en camino franco de olvidar ya las secuelas de su guerra civil y, como en Italia, necesitaba facilitar el desplazamiento de sus gentes como necesidad para la ampliación de sus industrias.



Spartaco G. Boldori Malandri es amigo personal del Sr. Piaggio representante de Fiat en España. No es el Sr. Boldori uno de los escépticos, sino uno de los entusiastas y propone al Sr. Piaggio el montaje de una fábrica en Madrid. La idea es aceptada s reservas; pero las ideas necesitan hombres y nombres para convertirse en realidad. Y para que tome cuerpo la propuesta del Sr. Boldori, será decisiva la colaboración de Juan Llado,



consejero delegado entonces del Banco Urquijo. El primer director de MotoVespa será Lelio Pellegrini Quarantotti quien, con un extraordinario grupo de colaboradores entusiastas, logra en pocos meses poner en la calle la primera Vespa de 125 cc. en febrero de 1953.

"Nel mezzo del cammin di nostra vita...", en palabras de Dante, Sr. Pellegrini fue objeto de un reconocido homenaje que le rindiere sus amigos de España entera por su capacidad de mando y su extraordinaria condición humana.

En 1969 fue nombrado consejero delegado, y vicepresidente diez años después. En aquellos años, tiene un papel importante, de coordinación con Piaggio y de supervisión el Sr. Del Corso con sus frecuentes visitas a Madrid. Otro nombre importante fue el de Pió Papineschi Magnozzi que, llegado a Moto Vespa como responsable de la Administración en 1952, accedió a director general de Moto Vespa en 1971, en un momento difícil de la Sociedad, hasta que fue nombrado consejero delegado en 1985 y vicepresidente en 1987.



Ya era por entonces presidente del Consejo de Administración José María Rovira Burgada que ocupó la presidencia durante 28 años. La dedicación, el esfuerzo, el interés y la eficacia del S Rovira fueron su guión y su bandera hasta su muerte en 1983 (veinte días antes que el Sr. Pellegrini).



Estos hombres, después del Sr. Del Corso, muerto en 1972 contaron con la valiosa ayuda, comprensión y empuje personal del Sr. Rinaldo Marsano Piaggio, vocal del Consejo de Administración de Moto Vespa, que fue también director general de Piaggio & C.S.P.A. de la que es vicepresidente actualmente.

La colaboración técnica, comercial, financiera y de gestión de todo género recibida por su impulso personal durante sus frecuentes visitas a Madrid, permitieron a la empresa el verdadero despegue auge de los últimos años de la década de los setenta y primeros de los ochenta.



Durante todos estos años, al mando de esos hombres, Moto Vespa se consolida como empresa y realidad industrial española, ofreciendo al comprador la satisfacción que éste solicita: mantiene el prestigio de marca, un buen nivel de asistencia al cliente y una buena relación calidad-precio. Y monta una eficaz red de ventas, con entusiastas colaboradores de la marca. En definitiva, crea y administra con atención y prudencia un gran patrimonio de imagen, superando con tesón los momentos difíciles y delicados de su historia.



A finales del 1983 Leopoldo Calvo-Sotelo sucede al Sr. Rovira en la presidencia no ejecutiva de Moto-Vespa; pocos meses más tarde Giorgio Brazzelli es nombrado consejero-delegado de Piaggio & Cía., S.P.A; el Sr. Brazzelli se incorpora pronto al Consejo de Moto Vespa y desde él confirma el propósito del grupo Piaggio de reforzar su presencia industrial y comercial en España al amparo de las

favorables circunstancias que va a crear la adhesión de nuestro país a las Comunidades Europeas.

Y llegamos al 1985, año en que es nombrado director general Gian Carlo Sartori Panero, que lleva ocho años en la empresa con diferentes cargos.



Este mismo año, comienza una renovación natural de varios puestos de alta responsabilidad ejecutiva de la empresa, con hombres de una nueva generación, que aceptan el desafío de la entrada de España en el Mercado Común demostrando el mismo entusiasmo que sus predecesores mostraron en otros momentos clave de la vida de la empresa, haciéndose así merecedores de ser los "continuadores" de la gran labor iniciada en 1952.



Esta renovación se concreta en 1987 con el nombramiento del señor Sartori a consejero delegado-director general, como máximo responsable ejecutivo de la Sociedad.

VESPA, FENOMENO DE COSTUMBRE

La historia ha definido a Vespa no como un simple scooter, sino como un mito, un modo de ser, de pensar y de expresarse. Vespa ha sido siempre la interpretación y expresión de la sociedad en que se encuentra. En todas las épocas, el punto fuerte de Vespa ha sido su contemporaneidad, su capacidad de unir la evolución social y las nuevas tendencias, traduciéndolas en términos de movilidad. Vespa siempre supone un mensaje, una idea, una señal de forma de vida contemporánea. Actualmente, esta contemporaneidad es urbana. Por eso, las personas que hoy eligen Vespa son las que más intensamente viven la cultura metropolitana, buscando, explorando y experimentando los lugares y la actividad que se les ofrece, encarnando la visión más positiva de la "ciudad viva". El ser siempre actual y nunca nostálgica, hace de Vespa un mito vivo, o, mejor dicho, un culto. Hace de ella un objeto con el que encontrarse siempre en sintonía, a través del que poder expresar la personalidad, gracias a su estilo "sin tiempo" que, incluso cambiando continuamente de imagen, no ha traicionado la propia esencia.



Vespa es informal, accesible, expresa una sobresaliente e inagotable alegría de vivir; su mensaje se basa en la invitación a la relación, a la participación, a la continua renovación y a la libertad de expresión.



Es asombrosa la capacidad de Vespa para sobrevivir al paso de diferentes generaciones de jóvenes, con sólo sutiles cambios en su imagen cada cierto tiempo: la primera Vespa ofrecía movilidad a todo el mundo. Más tarde, se convertiría en el vehículo de dos ruedas por excelencia en tiempos del boom económico. En los años Sesenta y Setenta se convierte en el medio de propagación de la revolución de las ideas que los jóvenes de aquellos años llevan a cabo: campañas publicitarias como "Chi Vespa mangia le mele" (Quien va en Vespa consigue morder la manzana) han marcado una época de nuestra historia.

MOTOCUBO COMPOSTELA

El Motoclub Compostela fue fundado en el año 1953 por un grupo de moteros de Santiago y su comarca, entre los que tenemos que recordar a D. Segundo Hevia (hoy, Presidente de Honor del club), Malde, Carril, Garabales, Ríos, Riande, Viña, Coutos, Amenedo.

Los integrantes del club en aquella época paseaban sus monturas (Norton, Vespa, Lube, Iso, Montesa, Ossa, Guzzi...) cada fin de semana haciendo excursiones por distintas zonas de la geografía gallega. Otra actividad frecuente de aquella época era la de organizar ginkanas en las fiestas de diferentes villas. En Santiago se organizaban delante de la iglesia del Pilar y se llamaban la del "parrulo" (pato), pues consistía en encontrar un pato confeccionado por ellos mismos con tela, que se escondía previamente, con ayuda de unas pistas. Seguidamente se hacían pruebas de destreza y dominio de las motocicletas.



Luego de diversas vicisitudes, el club continúa hoy su camino organizando todos los años pruebas motociclistas (trial, regularidad, scooteradas), cursillos formativos, contando con la participación de pilotos en campeonatos gallegos de trial, scooters, enduro, velocidad, así como la asistencia a las distintas concentraciones moteras y carreras que se celebran a lo largo de toda la geografía tanto de dentro como de fuera de la comunidad gallega

(grandes premios de Jerez, Chestre, Montmeló, Estoril...).

Entre las actividades más conocidas que organiza el club salientan dos, hoy convertidas ya en clásicas. La primera es la Concentración Mototurística Pelegríns, en junio, basada en rutas por diferentes zonas de Galicia, asistiendo moteros de todo el Galicia, de Portugal e del resto de España.



La segunda, la Ruta Rosaliana de Motocicletas Clásicas, que se organiza todos los años coincidiendo con el "Día das Letras Galegas", visitando lugares simbólicos y emblemáticos relacionados con la escritora gallega Rosalía de Castro: Padrón, Bastavales, Ortoño, Rois...



SCOOTERCLUB COMPOSTELA

El Scooterclub Compostela nace a partir de un viejo sueño que se llamó Vespaclub Compostela. El motivo del cambio de nombre es que caminamos de la mano de nuestros colegas Lambretistas.

Somos un conjunto de amantes incondicionales de las Vespas y Lambrettas clásicas y queremos recuperar aquel antiguo concepto de turismo gastronómico-colectivo que hizo tan felices a nuestros padres y abuelos de nuestro país. Como todos sabéis estas motocicletas son lentas pero duraderas en el tiempo. Estas son las mismas bases en las que queremos asentar nuestro club.



¿Quién de vosotros olvidó ese extraño olor a mezcla de aceite y gasolina? Pues ahora es el momento de recuperarlo y sobre nuestras cafeteras recorrer de cabo a rabo la geografía de nuestro país.



Este es un concepto muy romántico que está lleno de fantasía y buenas intenciones, así que si tienes un corazón intrépido y aventurero, alístate con nosotros en esta nuestra causa. Más ventajas tendremos cuantos más socios/as seamos. Y hablando de ventajas estamos a trabajar para que nuestros socios/as gocen de una serie de privilegios, como poder contar con descuentos en los talleres unidos por esta causa, regalos para los inscritos, calendarios con información sobre todos los eventos, ginkanas, etc.

También estamos creando una página Web donde nuestros amigos puedan tener información de todos los acontecimientos, y así poder darnos a conocer. Aquí habrá ocasión de crear un mercado donde podremos intercambiar piezas, vender o comprar motos... Así mismo y sabiendo de la dificultad de encontrar piezas descatalogadas, estamos haciendo una importante labor de documentación sobre proveedores de todo el material necesario para nuestros cacharros.



Debemos aclarar que el Scooterclub Compostela es una sección dentro del apartado de motos clásicas de un club sobradamente conocido como es el Motoclub Compostela que, muy amablemente, y haciendo honor a su amor por las motocicletas se abrió a nuestras propuestas y por lo tanto queremos expresarles nuestra más sincera gratitud.

6 HORAS DE RESISTENCIA EN VESPA CLÁSICAS

Es un evento importante y novedoso en Galicia, se trata de una carrera de resistencia en Vespa, tras muchos años sin albergar pruebas de este tipo en Galicia. Serán 6 horas rodando en el circuito de La Magdalena en Forcarei (Pontevedra) el día 25 de Abril de 2009.

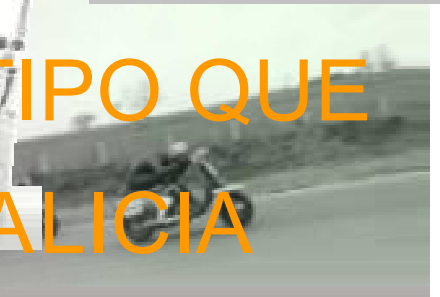


La carrera intentará ser un referente en el mundo Vespa en Galicia y modelo a imitar para sucesivas pruebas. Actualmente, aprovechando el auge que ha tenido la primera scooter del mundo con su 60 aniversario, nosotros, Alberni Eventos Deportivos, queremos recuperar esta mítica carrera en Galicia. Para eso estamos en contacto con gente, clubs y particulares a nivel nacional que

ya nos han confirmado la asistencia, así como participantes de nuestro vecino país de Portugal.



LA PRIMERA
CARRERA DE ESTE TIPO QUE
SE CELEBRA EN GALICIA



PRUEBAS SIMILARES EN ESPAÑA



12 de Agosto de 2002

GRUPO EDITORIAL
Forés gana el GP de la Bañeza

El piloto Javier Forés venció, sobre un trazado urbano, en el Gran Premio Ciudad de la Bañeza, prueba que sirvió para establecer de nuevo un cálculo permanente.

EL RENDIMIENTO:

LA BANEZA (LEÓN). El piloto asturiano Javier Forés venció el domingo en el Premio Ciudad de la Bañeza disputado sobre un trazado urbano de 1.800 metros, un tiempo de 19 minutos 22 segundos y con un velocidad media de 54 kilómetros.

El vencedor logró una diferencia de casi tres segundos sobre el asturiano Camarero y de ocho sobre el marqués Juan Francisco Rosales.

En la categoría de cilindrada cuatro tiempos el británico Phil Read se lo que confirmó de nuevo con la segunda plaza al conseguirlo este año Juan Martín, con una ventaja de seis segundos sobre el cinco veces campeón del mundo de 18 segundos sobre Ricardo Escobar.

En la categoría clásica dos tiempos la victoria fue para José Muñoz, por delante de Alberto Pardo y Antonio García, mientras que en la categoría de cilindrada menor el favorito Javier Oña, al imponerse a Sergio Fuentes y Guillermo García.

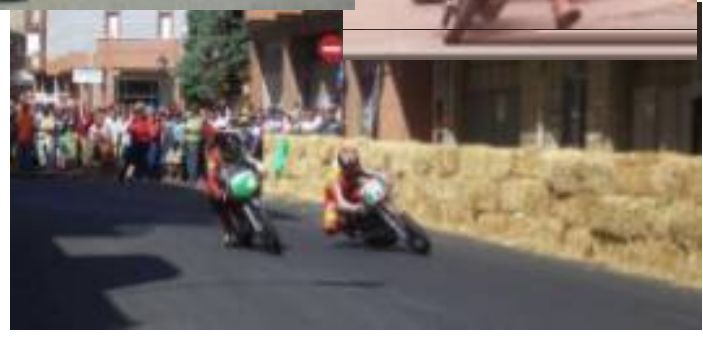
La prueba, que fue seguida por varios miles de aficionados, se celebró en la localidad leonesa de Bañeza.



AS VILLA DE

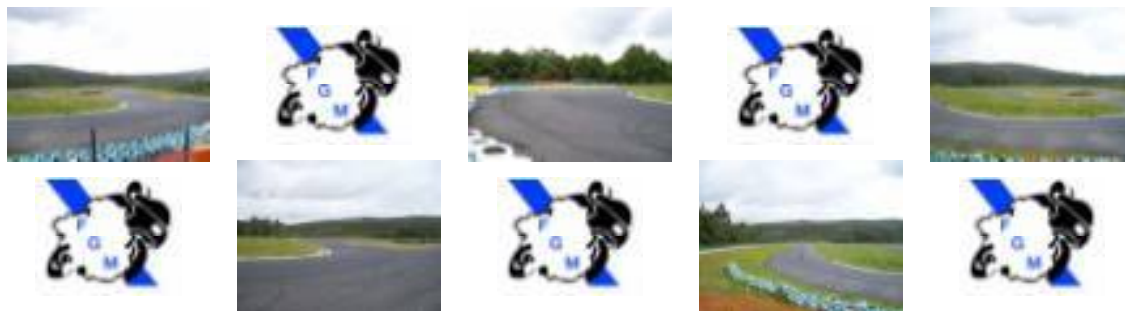


El vencedor...



LOCALIZACIÓN DEL EVENTO

Las 6 Horas de Resistencia en Vespa se celebrarán en el Circuito de la Magdalena en el Concello de Forcarei (Pontevedra) el día 25 de Abril de 2009.



DATOS TÉCNICOS DEL CIRCUITO

Fecha de inauguración	17 de Septiembre de 2007
Longitud circuito	1.300 Metros
Ancho de la pista	Estándar 10 Metros
Superficie Total	81.703 Metros Cuadrados

FIGURA TECNICA DEL EVENTO

Fecha	25/04/09
Horario	de 12:00 a 18:00 Horas (ininterrumpido)
Ubicación	Circuito de Velocidad de A Magdalena (Concello de Forcarei)
Periodicidad	Anual



PROGRAMA HORARIO

FECHA	HORARIO	PROGRAMA	LUGAR
20/04/09	12:00	PRESENTACION DE LA PRUEBA	Concello de Forcarei
21/04/09	12:00	RUEDA DE PRENSA	
25/04/09	09:00	COMIENZO VERIFICACIONES	Circuito de Velocidad A Magdalena
	10:55	FINALIZACION VERIFICACIONES	
	11:00	COMIENZO ENTRENAMIENTOS	
	11:30	FINALIZACION ENTRENAMIENTOS	
	12:00	COMIENZO DE LA PRUEBA	
	18:00	FIN DE LA PRUEBA	
	18:30	PUBLICACION DE RESULTADOS	
21:30	ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS		

ACTIVIDADES Y SERVICIOS ANEXOS

PARQUE DE TRABAJO Y ASISTENCIA

El público que lo desee podrá acceder a zonas específicas para poder ver las evoluciones y reparaciones que los participantes efectúen en sus motos durante el transcurso de los entrenamientos.

MERCADILLO Y EXPOSICION DE CLASICAS

El día que se celebra las 6 horas de Resistencia en Vespa en las instalaciones del circuito se va a realizar un mercadillo de de motos clásicas donde también se podrán comprar y vender todo tipo de repuestos y accesorios. Durante el transcurso de la jornada habrá una exposición de motos clásicas de todas las épocas.

RODADA DE CLASICAS DEPORTIVAS

La organización ha previsto una rodada de clásicas deportivas en el circuito antes y después de las 6 horas de Resistencia en Vespa.



TIENDAS DE ROPA

En el circuito habrá carpas instaladas con proveedores y tiendas de ropa para dar a conocer las últimas novedades enfocadas al sector de la moto.

QUE NO DEBES HACER CON UNA VESPA

Demostraciones y exhibiciones a cargo de pilotos nacionales en un circuito de habilidades.

RUTA DE CLASICAS

Se va a realizar varias rutas turísticas por la zona, para dar a conocer la "Tierra de Montes" y la Comarca de Forcarei.

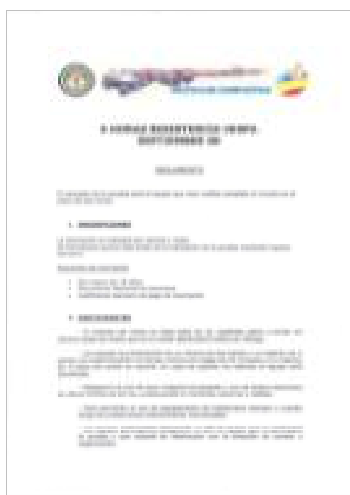
CONCIERTO Y ENTREGA DE PREMIOS

Al finalizar la prueba va a tener lugar un concierto en el que actuarán varios grupos, durante el transcurso del concierto se hará el acto de entrega de premios.

REGLAMENTO DE LA PRUEBA

REGLAMENTO 6 HORAS DE RESISTENCIA EN VESPA CLASICAS

25 ABRIL 2009



Pag. 1



Pag. 2



Pag. 3



Pag. 4



Pag. 5



Pag. 6



Pag. 7



Pag. 8

COBERTURA, IMAGEN Y DIFUSIÓN

La cobertura informativa del evento será coordinada por el departamento de prensa de la organización.

TELEVISION

TV LOCALES	TV AUTONOMICAS	TV NACIONALES
		

RADIO

EMISORAS LOCALES	EMISORAS AUTONOMICAS	EMISORAS NACIONALES
		

PRENSA

DIARIOS LOCALES	DIARIOS AUTONOMICOS	DIARIOS NACIONALES
		

PRENSA ESPECIALIZADA

		
---	---	---

INTERNET

Existen en nuestro país más de cien páginas Web especializadas y foros dedicados al mundo de la moto en España. Entre ellas superan más de un millón de visitas semanales y todas siguen con puntualidad los diferentes certámenes que se disputan en nuestro país.



EVENTOS SIMILARES

La organización tiene unas previsiones de que el evento tenga una gran afluencia de público a las 6 Horas de Resistencia en Vespa de todo el noroeste peninsular así como del norte de Portugal.



AÑO	FECHA	EVENTO	CIUDAD
2.007	22/10/07	3 HORAS RESISTENCIA EN VESPA	ABRANTES (Portugal)
2.008	01/11/07	3 HORAS RESISTENCIA VESPAS Y SCOOTERS	MORA D'EBRE
2.008	26/04/08	6 H. VESPA, THE RESISTANCE	MORA D'EBRE
2.008	11/10/08	6 HORAS DE RESISTENCIA EN VESPA	MORA D'EBRE
2.009	25/04/09	6 H. VESPA, THE RESISTANCE	MORA D'EBRE
2.009	25/04/09	6 HORAS DE RESISTENCIA EN VESPA	FORCAREI (Pontevedra)

🎯 OBJETIVO DEL EVENTO

IDEA PIONERA EN GALICIA

La organización de las 6 Horas de Resistencia en Vespa persigue como principal finalidad el ser un evento de referencia en Galicia en la resistencia en Vespa.

PROMOCION DEL DEPORTE DE LA MOTO EN GALICIA

La promoción y difusión del deporte de la moto en Galicia, acercando al público la pasión por el deporte del motor sin tener que exponerse a riesgos innecesarios.



CONOCER LA HISTORIA DE VESPA

Dar a conocer la historia de la moto Vespa, su pasado, su presente, y su futuro más próximo.

CIRCUITO GALLEGO DE VELOCIDAD PERMANENTE

Con este evento se persigue aprovechar el contacto con el público para impulsar y ayudar a difundir las reivindicaciones de la plataforma CIRCUITO GALEGO XA.



CAMPAÑA CAMBIO DE GUARDARRAILES



Impulsar la campaña cambio de guardarraíles, dobles biondas y seguridad vial, para que poco a poco se vaya avanzando en la mejora en las carreteras gallegas y españolas.



PUNTO DE ENCUENTRO DE CLUBES VESPA DE ESPAÑA

Ser referente y punto de encuentro anual para todos los amantes del mundo de la Vespa en el noroeste peninsular.



PROYECTO PUBLICITARIO

DISTRIBUCION DE FLYERS EN EVENTOS DEL MUNDO DEL MOTOR

La organización de las 6 Horas de Resistencia en Vespa va a distribuir en todas las pruebas del motor que se celebren en Galicia anteriores al evento, 10.000 flyers publicitando el evento, junto con el pegado y distribución de cartelería en lugares específicos.



PUBLICIDAD A DOMICILIO Y PEGADO DE CARTELES

La Organización de las 6 Horas de Resistencia en Vespa ha contratado los servicios de PubliCity, empresa dedicada al reparto de publicidad que será la encargada de distribuir la publicidad del evento por todo Galicia.

PUBLICIDAD EN ENTRADAS

Las entradas irán en soporte papel y se empezarán a vender por anticipado 2 meses antes de la celebración del evento. Su publicidad irá impresa en las entradas y durante 2 meses su imagen de marca irá unida al evento. Las estimaciones menos favorables dicen que al evento asistirán un mínimo de 3.000 personas, así que su imagen irá impresa mínimo en 3.000 panfletos publicitarios durante 3 meses.

VALLAS PUBLICITARIAS

La Organización ha predispuesto a lo largo de todo el circuito una zona de vallas publicitarias con la que los patrocinadores podrán dar soporte a sus marcas comerciales.





ORGANIZACION GENERAL DE SEGURIDAD

Se ha hecho un Plan de Seguridad que contiene:

- Lugar de ubicación de la Dirección de carrera.
- Nombre de los diferentes responsables.
- Director de Carrera.
- Director de Carrera Adjunto.
- Coordinador Médico.
- Jefe de Seguridad.
- Responsables de seguridad.
- Los Directores de los diferentes servicios de Seguridad y Sanidad:
 - o Guardia Civil.
 - o Policía Local.
 - o Hospital.
 - o Servicio Médico de Urgencia.
 - o Bomberos.
 - o Cruz Roja.
 - o Protección Civil.



ORGANIZACION / PREMIOS

ORGANIZACION

La organización de las 6 horas de resistencia en Vespa será responsabilidad de la empresa ALBERNI EVENTOS DEPORTIVOS, con larga experiencia en el mundo de la competición y en la organización de espectáculos del motor.



C/. Sánchez Freire, 71 – 1º
15706 Santiago de Compostela (A Coruña)
Tel.: 981 941 186
Fax.: 981 941 187
e-mail: albernieventos@gmail.com

PREMIOS

Todos los participantes en las 6 horas de resistencia en Vespa tendrán un reconocimiento y un trofeo conmemorativo del evento.

1º	TROFEO 1º EQUIPO CLASIFICADO
2º	TROFEO 2º EQUIPO CLASIFICADO
3º	TROFEO 3º EQUIPO CLASIFICADO



🏁 JUECES Y COMISARIOS

El control de carrera, tiempos y clasificaciones de las 6 Horas de Resistencia en Vespa serán supervisados por miembros de la Federación Gallega de motociclismo, facilitando tanto los medios humanos como técnicos.

- Presidente:

D. Manuel Mira Martínez.

- Director de carrera:

D. Ramón Rodríguez Pereira.

- Comisarios Técnicos:

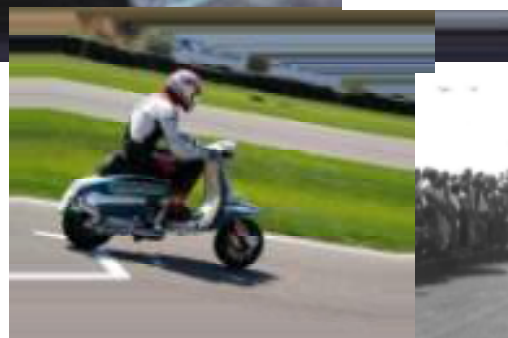
Pendientes de designar por la FGM.

- Comisarios de Pista:

Pendientes de designar por la FGM.

- Cronometradores:

Pendientes de designar por la FGM.



CONTACTO

Si desea recibir más información sobre nuestro proyecto o realizar cualquier tipo de consulta, puede ponerse en contacto con nosotros en las direcciones que le remitimos a continuación:

ORGANIZA

ALBERNI EVENTOS DEPORTIVOS



C/. Sánchez Freire, 71 – 1º
(Rotonda de Conxo)
15706 Santiago de Compostela (A Coruña)

 981 941 186

 981 941 187

albernieventos@gmail.com

COLABORA

MOTOCLUB COMPOSTELA



Estadio Municipal de San Lázaro, Porta 10-1
Apartado de Correos 58
15705 Santiago de Compostela (A Coruña)
: www.motoclubcompostela.com
motoclubcompostela@telefonica.net

