

# Vuelta Ciclista a España



**Estudio para la mejora de los recorridos:**

**\*Puertos desconocidos\***

**\*Etapas innovadoras\***



*Plataforma una Vuelta Mejor es Posible*

# ÍNDICE

• Presentación .....	3
• Los grandes puertos .....	7
• La alta montaña .....	64
• La media montaña .....	162
• Las ediciones anteriores de las tres grandes vueltas por etapas .....	195
• Anexo: ¿Es rentable pagar un millón de euros para albergar una etapa de La Vuelta? .....	263
•Agradecimientos y firmas .....	266

# PRESENTACIÓN

La Vuelta a España es una de las tres grandes carreras ciclistas en ruta por etapas del calendario profesional internacional, junto con el Giro de Italia y el Tour de Francia, contando todas ellas con 21 días de competición más dos jornadas de descanso intercaladas y no habiendo otras carreras con esas características.

Es verdad que la Vuelta nació 32 años después que el Tour y 26 años después del Giro. No es menos cierto que el desarrollo de la Vuelta durante sus primeros 20 años fue muy intermitente hasta el punto de que por diversas circunstancias sólo llegaron a disputarse 9 ediciones. Tal vez ese déficit histórico todavía lo estemos pagando. Tampoco se puede decir que la Vuelta fuera una carrera con una participación excepcional desde sus inicios. Más parecía una carrera nacional casi en exclusiva, con algunos ciclistas extranjeros incluidos que tampoco solían estar entre la élite mundial.

sólo a partir del año 1955, en que se hace cargo de la organización de esta carrera el periódico EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO, cuya implicación se extendería durante 24 ediciones consecutivas, se puede decir que la Vuelta alcanzó la estabilidad y la continuidad necesarias para convertirse en una prueba ciclista importante que compitiera más o menos en igualdad de condiciones con las carreras de similares características que se venían disputando desde mucho años antes tanto en Italia como en Francia.

Con mayor o menor acierto los organizadores fueron realizando su labor. En todo ese tiempo aparecieron por España algunos de los mejores corredores mundiales, no todos ni siempre, pero nunca perdió la Vuelta entre los profesionales la consideración de carrera "grande" pese a que los recorridos no pudieran compararse en dureza con los de las otras grandes y pese a que las infraestructuras de nuestro país no estuvieran a la altura de las francesas o Italianas.

En 1979 la empresa UNIPUBLIC toma el relevo y lo mantiene hasta nuestro días. El año que viene por tanto celebrará su trigésimo aniversario como organizadora de esta carrera, también con aciertos y errores a lo largo de estas tres décadas.

No obstante, a nuestro entender, y a pesar de que se han ido introduciendo mejoras en aspectos puntuales, consideramos que la Vuelta necesita nuevos recorridos, nuevas aportaciones y nuevas sugerencias. De esta perspectiva parte nuestro trabajo.

No nos mueven intereses económicos, y mucho menos políticos, ni de ningún otro tipo que no sea dedicar mucho tiempo, esfuerzo y recursos a nuestra mayor afición, lo cual damos por bien empleado. sólo pretendemos contribuir a la consolidación definitiva de la Vuelta como una de las competiciones ciclistas más importantes del mundo, y a ser posible trataríamos de colaborar con todos los medios a nuestro alcance, los cuáles, por supuesto, pondremos a disposición gratuita de los organizadores actuales o futuros.

Lógicamente comprendemos la dificultad que entraña organizar una competición deportiva tan compleja y tan larga como la Vuelta, implicando a tantas personas y a tantos lugares. Ya suponemos que algunos aspectos de la organización ni tan siquiera pudieran ser previstos de antemano y mucho menos controlados. No obstante, simplificando tanto como sea posible, toda carrera ciclista consiste básicamente en un determinado número de corredores que compiten recorriendo unas determinadas carreteras.

En realidad el diseño del recorrido constituye la mayor aportación del organizador y casi la única que puede controlar por completo, pues ni tan siquiera es potestad suya la elección de los ciclistas, como mucho puede elegir a los equipos participantes pero nunca a los corredores que los equipos escojan.

Y el diseño es fundamental porque si bien no se puede asegurar que un determinado recorrido garantice al 100% el espectáculo ciclista, al fin y al cabo los recorridos los hacen buenos o malos los corredores con su actitud, lo que si es cierto es que unos recorridos lo propician más que otros.

Debemos tener en cuenta que el ciclismo profesional tiene su principal y casi exclusiva fuente de ingresos en los patrocinadores, los cuales sólo rentabilizan la inversión si la competición genera expectativas que hacen aumentar las audiencias, teniendo en cuenta que dichas expectativas sólo se dan si el espectáculo a priori resulta atractivo.

Estamos convencidos de que muchos de los problemas que sufre La Vuelta pueden subsanarse a través de una mejor ubicación de las etapas de montaña, un diferente diseño de las mismas, así como una innovación en los finales de etapa (que en parte se ha hecho) y la introducción de nuevos puertos de montaña (semejantes a los del Giro y el Tour) en las grandes etapas de montaña de La Vuelta.

Queremos demostrar con datos objetivos que es posible mejorar sustancialmente los recorridos de la Vuelta, hacerlos más atractivos para aficionados, periodistas y profesionales. Esto pasa por aprovechar con mayor eficiencia los recursos orográficos de que disponemos, lo cual no supondría necesariamente endurecer la carrera de una manera significativa.

Por eso presentamos en este dossier una serie de puertos inéditos en competiciones profesionales o en la propia Vuelta, junto con otros que ya se han visto en esta carrera. Algunos de ellos resultan de gran interés por ser los más duros de España mientras que algunos otros, sin ser tan duros como los primeros, no dejan de resultar también novedosos. La combinación de todos ellos auguraría un más que digno espectáculo ciclista y, en cualquier caso, descubriría otras posibilidades que casi nunca se han podido contemplar en la gran ronda española.

De ahí que las etapas propuestas sigan un concepto diferente al habitual en la Vuelta. Están pensadas para mantener la expectación de principio a fin y que los puertos intermedios jueguen un papel importante, en ocasiones decisivo, procurando que no sea el último puerto el único en que se vea espectáculo.

También queremos dejar claro que, a nuestro entender, en una carrera ciclista de tres semanas caben todo tipo de etapas, en línea o contrarreloj, llanas o montañosas, con muchos puertos o con pocos, grandes o pequeños, con final en alto o sin él. La misión del organizador consiste en encontrar una combinación eficiente de todos esos elementos, sin despreciar ninguno porque cada uno de ellos puede aportar algo valioso a la competición dependiendo de las circunstancias.

En este dossier sólo mostramos aquello que no ha sido aprovechado hasta ahora por los organizadores, pero de ninguna manera pretendemos que todas las etapas de la Vuelta sean similares a las sugeridas por nosotros. En definitiva mostramos lo que se podría hacer, como complemento a buena parte de lo que ya se viene haciendo y de lo que no renegamos pues no todo tiene que ser necesariamente negativo.

Agradecemos de antemano la atención que nos dispensen y esperamos que les sea de utilidad este nuestro trabajo.

# LOS GRANDES PUERTOS

En España existe una larga lista de puertos de montaña que siendo perfectamente aptos para el paso de etapas de pruebas ciclistas han sido permanentemente ignorados o, en el mejor de los casos, infrautilizados por los organizadores de dichas carreras.

Dentro de esta larga lista, destacan algunos puertos que por su dureza y sus características podrían perfectamente rivalizar con los colosos italianos o franceses. Dichos puertos serían:

- El **Coll de Pradell**, en la provincia de Barcelona, con tres posibles vertientes, dos de ellas (Vallcebre y Fumanya) espectaculares. La ascensión a este coloso a través de la Creu de Fumanya es considerada por muchos el puerto de paso más duro a este lado de los Pirineos.

- El **Puerto de Ancares**, en el límite entre las provincias de Lugo y León. De este puerto cabe destacar la particularidad de que presenta hasta cuatro vertientes diferentes, todas ellas de considerable dureza.

- El **Collado de las Sabinas - Pradollano**, que formando parte de la ascensión a Sierra Nevada, constituye con sus 2.369 metros de altitud el puerto de paso más alto de la Península Ibérica.

- El **Puerto del Sestil o Fonte da Cova**, en el límite entre las provincias de Ourense y León.

- El **Puerto de Haza del Lino** en la alpujarra granadina, otro puerto con múltiples vertientes (hasta ocho, dos de ellas aún no totalmente asfaltadas).

Además de estos cinco "buques insignia" de la montaña española, quedan otros muchos puertos dignos de formar parte de la Vuelta a España. De entre todos ellos, incluimos en este informe aquellos que a nuestro juicio resultan más representativos, destacando: **Cabeza de Manzaneda** (Ourense), **San Glorio**, **La Sía** y **Lunada** (Cantabria), **Mont Caro** (Tarragona), **Llano de las Ovejas** (León), **Jito de Escarandi**, **La Marta**, **San Lorenzo** y **La Cubilla** (Asturias), **Picón Blanco** (Burgos), **Moncalvillo** (La Rioja), **Turo de L'Home** y **Rassos de Peguera** (Barcelona), **Port Ainé** (Lleida), **Vallter-2000** y **Collfred** (Girona), **Peñas Blancas** y **El León** (Málaga), **La Ragua**, **Peña Escrita** y **Sierra de Lujar** (Granada), **Collado Bermejo** y **Carrascoy** (Murcia)...

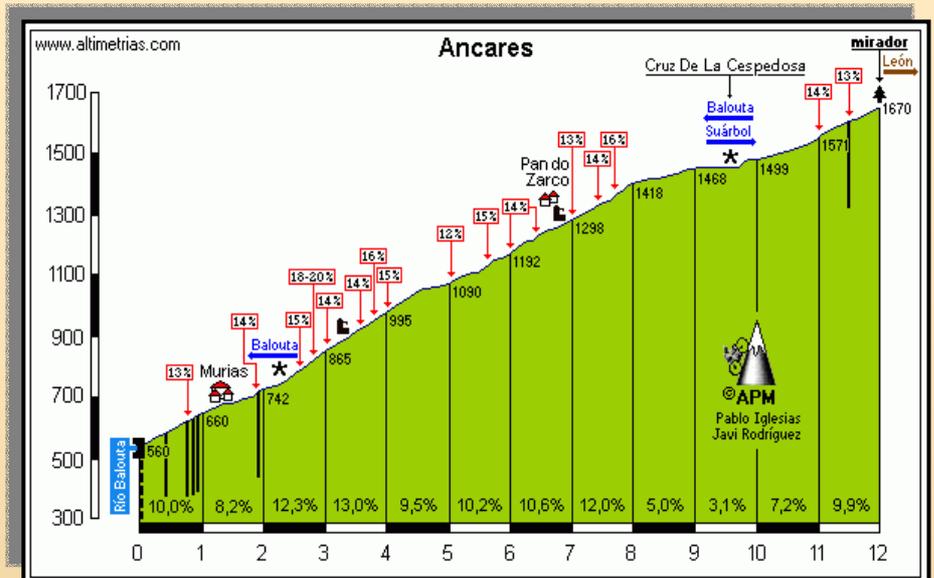
Como se puede observar en el listado, nos encontramos con puertos repartidos por toda la geografía peninsular que abren enormes posibilidades a la hora de diseñar etapas de montaña para una gran vuelta. Basta con echar un rápido vistazo a las siguientes diapositivas para darse cuenta de que afirmaciones como la de "*Esto es España y aquí no tenemos puertos como los del Tour o los del Giro*" son totalmente falsas. La Vuelta también está en disposición de tener sus propios mitos, a imagen y semejanza de las otras dos "grandes".

## ÍNDICE

•Ancares por Pan do Zarco (Lugo) . . . . .	11
•Ancares por Piornedo (Lugo) . . . . .	12
•Pedras Apañadas por Ponte du Buadil (Lugo) . . . . .	13
•Sierra Morela – Ancares por Balouta (Lugo) . . . . .	14
•Collada Llomena (Los Bedules) por Pte. Vidosa (Asturias) . . . . .	15
•Cotobello (Asturias) . . . . .	16
•Jito de Escarandi (Asturias) . . . . .	17
•La Cubilla (Asturias) . . . . .	18
•La Farrapona (Asturias) . . . . .	19
•La Marta por Pte. Polea, Villayón (Asturias) . . . . .	20
•Pelliceira (Asturias) . . . . .	21
•Puerto de Ventana por Teverga (Asturias) . . . . .	22
•San Lorenzo por La Riera (Asturias). . . . .	23
•San Lorenzo por Teverga (Asturias) . . . . .	24
•Trobaniello por Ricabo (Asturias) . . . . .	25
•Valdeferreiros (Asturias) . . . . .	26
•La Sía por Arredondo (Cantabria) . . . . .	27
•Lunada por Liérganes (Cantabria) . . . . .	28
•San Glorio por Potes (Cantabria) . . . . .	29
•Cabeza de Manzaneda por Bibeí – Manzaneda (Ourense). . . . .	30
•Sestil (Fonte da Cova) por A Medua (Ourense) . . . . .	31
•Ancares por Tejedo (León) . . . . .	32
•Collado de Piedrafita (El Sierro) por Benuza (León) . . . . .	33
•El Peñón por Truchas (León) . . . . .	34
•Gobernadas – Sestil (Fonte da Cova) por Río Cabrera (León) . . . . .	35
•Morredero – Portillinos por Ponferrada (León) . . . . .	36

•Llano de las Ovejas por Nogar (León) . . . . .	37
•Picón Blanco (Burgos) . . . . .	38
•Moncalvillo (La Rioja) . . . . .	39
•Port Ainé (Lleida) . . . . .	40
•Coll de Pal (Barcelona) . . . . .	41
•Coll de Pradell por Vallcebre (Barcelona) . . . . .	42
•Coll de Pradell por Coll de Fumanyà (Barcelona) . . . . .	43
•Rassos de Peguera por Berga (Barcelona). . . . .	44
•Turó de l’Home por Sant Celoni (Barcelona) . . . . .	45
•Collfred por Sant Privat d’En Bas (Girona) . . . . .	46
•Vallter 2000 (Girona) . . . . .	47
•Mont Caró (Tarragona) . . . . .	48
•Carrascoy (Murcia) . . . . .	49
•Morrón de Espuña por Alhama de Murcia (Murcia). . . . .	50
•Morrón de Espuña por Totana (Murcia) . . . . .	51
•El León por Málaga (Málaga) . . . . .	52
•Peñas Blancas – Los Reales por Estepona (Málaga) . . . . .	53
•Collado del Alguacil por Pinos Genil (Granada) . . . . .	54
•Collado de las Sabinas – Pradollano por Güéjar Sierra (Granada) . . . . .	55
•Haza del Lino por Polopos (Granada) . . . . .	56
•Haza del Lino por Rubite (Granada) . . . . .	57
•La Ragua por Cherín (Granada) . . . . .	58
•Peña Escrita (Granada) . . . . .	59
•Puerto Camacho – Sierra de Lújar (Granada) . . . . .	60
•Sierra Nevada – Pico Veleta (Granada) . . . . .	61
•Calar Alto por Tíjola (Almería) . . . . .	62
•Puerto de Padilla por Abla (Almería) . . . . .	63

# ANCARES (por Pan do Zarco)

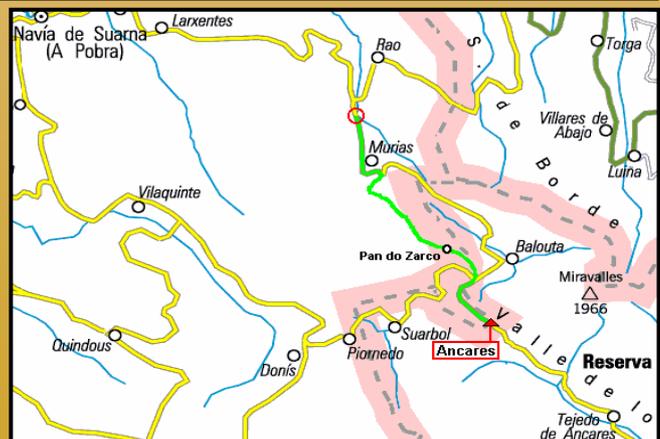
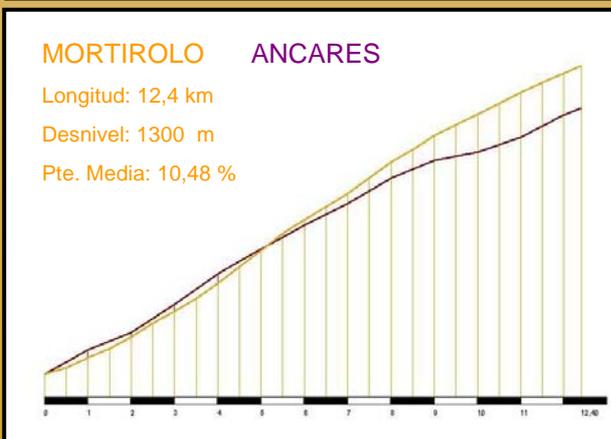


ANCARES			
por Pan do Zarco (Lugo)			
Longitud	12 km	% Medio	9,25 %
Altitud	1.670 m.	% Max.	20 %
Desnivel	1.110 m.	Coef.APM	366

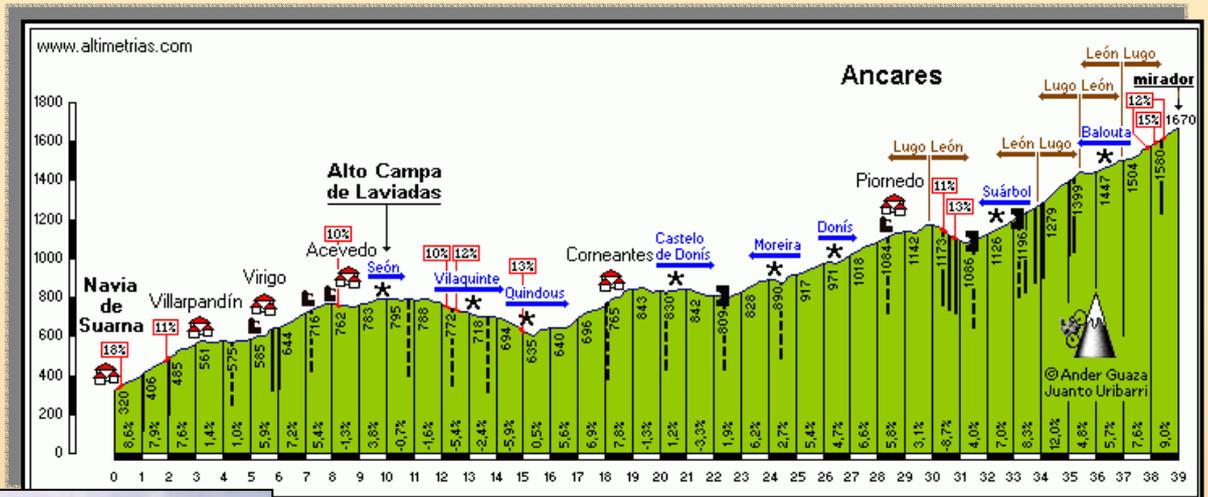
La vertiente más dura de este coloso es la ascensión por la pista que conduce a la braña de Pan do Zarco. Tras iniciar la ascensión por la carretera común a la vertiente de Balouta y al dejar atrás Murias, tomamos el desvío que nos introduce en la pista.

Rampas del 20%, kilómetros con porcentajes medios del 12 %, y una calzada estrecha pero con buen firme, al que sólo se puede reprochar algo de gravilla suelta, será lo que se encontrará el ciclista hasta la llegada a la Cruz de la Cespedosa, punto en el cual confluyen las tres vertientes lucenses del Puerto de Ancares. Quedan 2,5 kms hasta la cima, que podremos considerar llevaderos, en comparación con lo anterior.

Ese tramo central de ascensión lo hace comparable al mítico puerto italiano del Mortirolo.



# ANCARES (por Piornedo)



Cima de Ancares



Vista últimos 3 km

ANCARES			
por Piornedo (Lugo)			
Longitud	39 km	% Medio	3,46 %
Altitud	1.670 m	% Max.	18 %
Desnivel	1.350 m	% Medio Subida	5,65 %
Desnivel acumulado	1.636 m	Coef. APM	358

Al igual que en caso de la vertiente de Balouta del mismo puerto, en este caso la ascensión al puerto de Ancares conlleva el paso previo por otro puerto, en este caso el Alto Campa de Laviadas, otro primera, al igual que Sierra Morela.

Se trata en este caso de la ascensión más tendida a este gran puerto, irregular, sin grandes porcentajes y alternando tramos de ascenso con falsos llanos e incluso algún corto descenso. Como se ha dicho confluye con las anteriores vertientes lucenses en la Cruz de la Cespadosa, y comparte con ellas los últimos 3 kms de ascenso.

Carretera estrecha y con asfalto de calidad variable, aunque en general en aceptables condiciones.



Cruz de la Cespadosa



Vertiente de color azul

# PEDRAS APAÑADAS



El Ponte du Buadil, sobre el río Navia, marca el comienzo el puerto.



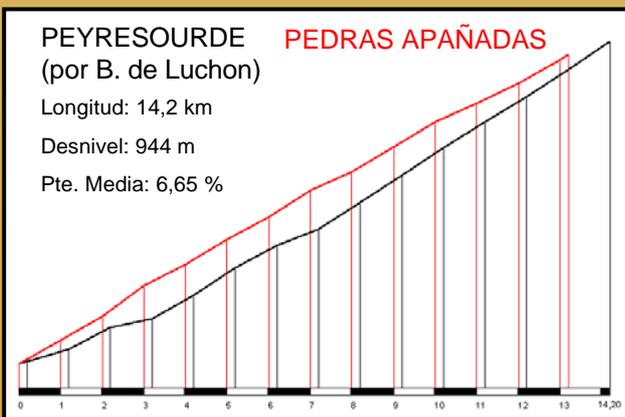
Nos encontramos en la divisoria entre Asturias y Galicia.

PEDRAS APAÑADAS			
por Ponte du Buadil (Lugo)			
Longitud	13,2 km	% Medio	6,87 %
Altitud	1.134 m	% Max.	12 %
Desnivel	907 m	Coef. APM	187

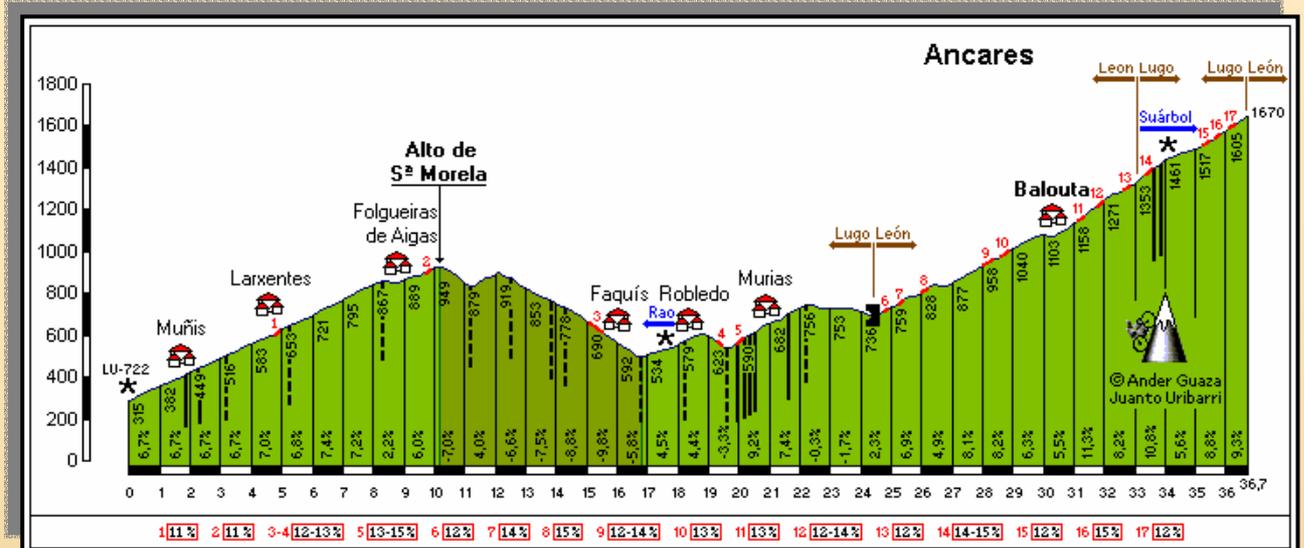
De características casi idénticas a las del col pirenaico del Peyresourde, este puerto asciende desde el embalse de Grandas de Salime hasta el Alto del Acebo, siguiendo durante algunos kilómetros la divisoria entre Asturias y Galicia.

Se trata de una ascensión muy constante, siempre en torno al 7% de pendiente durante sus algo más de 13 km de longitud. El puerto comienza en el Ponte du Buadil. Poco a poco vamos ganando altitud. El kilómetro más exigente es el tercero, donde la pendiente alcanza el 9%. Tras pasar el desvío hacia Tallobre encontramos un breve descanso, para volver enseguida a encontrarnos con porcentajes muy mantenidos, siempre en torno al 7%, que nos acompañarán hasta la cima.

En definitiva, estamos ante un puerto tipo Tour, perfecto como última ascensión de una etapa de montaña que acabe en su cima o en alguna localidad cercana a la misma. Su cercanía a puertos como Connio, Pozo de las Mujeres Muertas, La Marta o El Palo, así como la cercanía de la cima a la localidad lucense de A Fonsagrada, facilitan mucho la confección de 'taponnes' que lo incluyan en la ruta.



# S<sup>a</sup> MORELA + ANCARES (por Balouta)



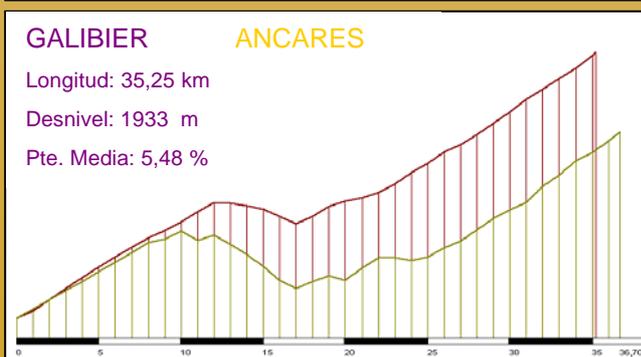
ANCARES			
por Sierra Morela y Balouta (Lugo)			
Longitud	36,7 km	% Medio	3,69 %
Altitud	1.670 m.	% Max.	15 %
Desnivel	1.355 m	% Medio Subida	7,2 %
Desnivel acumulado	1.874 m	Coef. APM	427

Posiblemente este encadenado constituya el puerto de paso más duro de la Península y sería lógico que a los buenos aficionados les trajese a la mente el mítico encadenado alpino de los puertos tantas veces vistos en el Tour de Telegraph + Galibier.

Que el brillo del puerto de Ancares no haga palidecer la entidad que por si mismo tiene el Alto de Sierra Morela o de Larxentes, todo un señor primera con 10 kms de longitud y porcentajes muy mantenidos entre el 6 y el 8%.

Y tras este aperitivo y nada más entrar en la provincia de León, los 12 kms finales al 7,5% de media.

El asfalto aunque rugoso y la anchura de la calzada (4 metros), permiten un buen transito en bicicleta.



# COLLADA LLOMENA (LOS BEDULES)



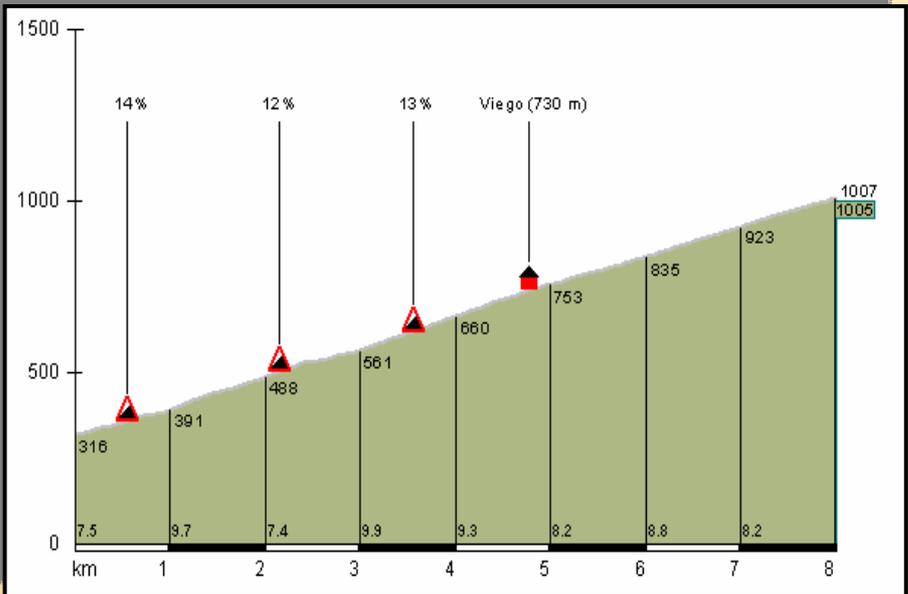
Duras rampas y carretera estrecha en los primeros kilómetros.



El trazado de la ruta es espectacular.



Pasado el municipio de Viego nos encontraremos con un asfalto impecable.

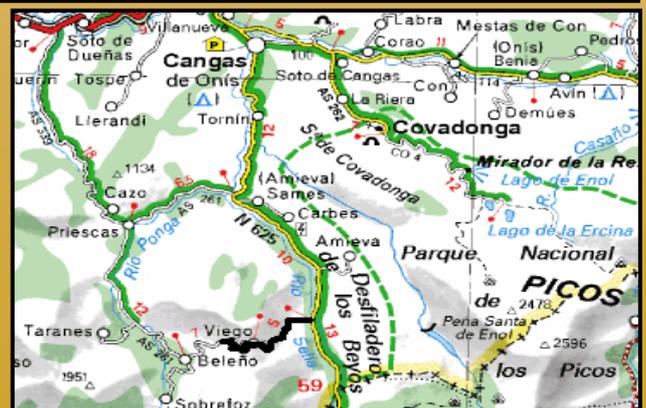
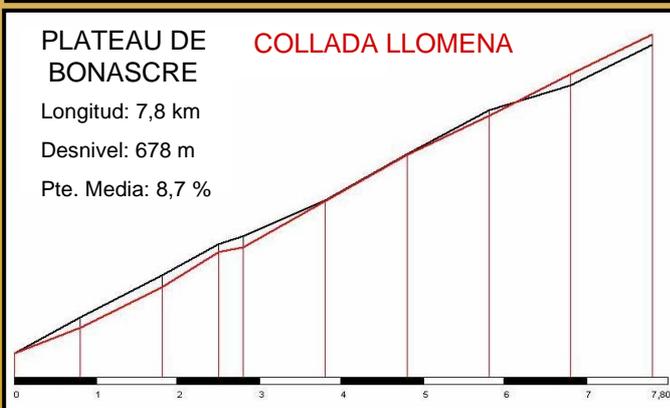


COLLADA LLOMENA			
por Pte. Vidosa, N-625 (Asturias)			
Longitud	8 km	% Medio	8,6 %
Altitud	1.007 m.	% Max.	14 %
Desnivel	691 m.	Coef. APM	185

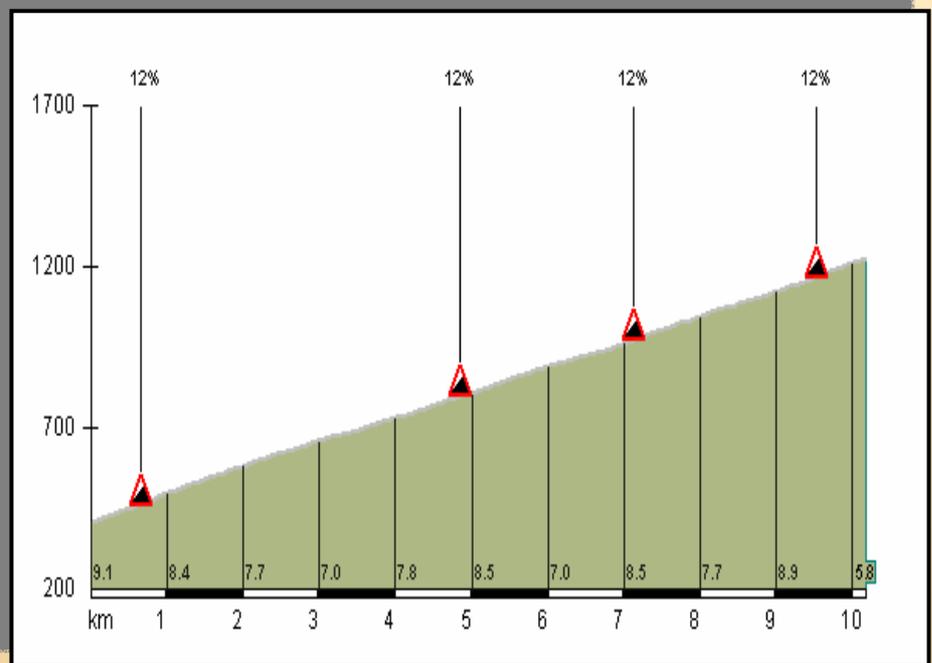
Corta pero tremendamente exigente, la Collada Llomena presenta una ubicación estratégica en pleno corazón de la Cordillera Cantábrica. Cercano a los puertos del Pontón, San Glorio y La Tarna, así como a la Collada Mohandi, Amieva y la subida a Los Lagos de Covadonga, el puerto se haya actualmente en obras. Las modificaciones en la calzada permitirán solventar el mayor escollo que presenta el puerto a día de hoy para ser incluido en una carrera: la estrechez de la carretera durante sus primeros kilómetros.

Se trata de una ascensión más bien corta (8 km), pero muy exigente, con rampas siempre en torno al 9% y máximas que alcanzan el 14% en la primera mitad de la subida. A partir del municipio de Viego, el firme mejora y la carretera se ensancha pero la pendiente no disminuye, manteniéndose constante hasta la cima.

La subida pirenaica a Plateau de Bonascre nos sirve como referente para hacernos una idea de la dificultad que entraña la ascensión.



# COTO BELLO

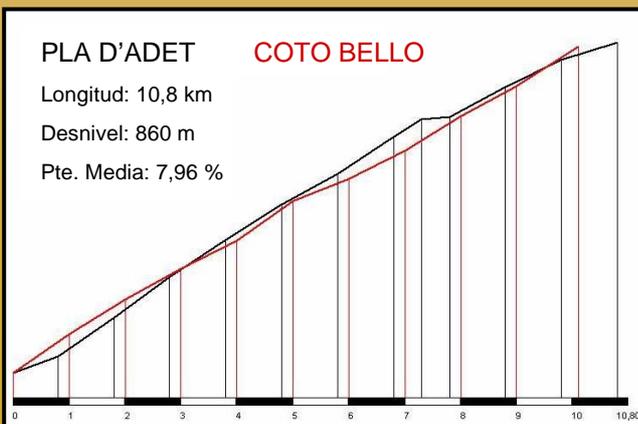


COTO BELLO			
por Piñeres (Asturias)			
Longitud	10,1 km	% Medio	8 %
Altitud	1.224 m.	% Max.	12 %
Desnivel	817 m.	Coef.APM	198

Esta subida, descubierta recientemente para el ciclismo al barajarse como posible final de etapa para La Vuelta, se encuentra enclavada en el concejo de Aller, al sur del Principado de Asturias. De reciente asfaltado, se trata de un puerto muy exigente. Su mayor dificultad viene dada por la constancia de sus rampas, siempre rondando el 8 % de pendiente a lo largo de sus más de 10 km de ascensión continuada.

La cercanía de Coto Bello a puertos como La Colladiella, La Colladona, San Isidro, Arnicio, La Cobertoria o Pajares permite diseñar interesantes etapas con final en su cima.

El puerto pirenaico de Pla d'Adet, final de etapa típico en el Tour, nos sirve como referente de la dureza que entraña esta subida.



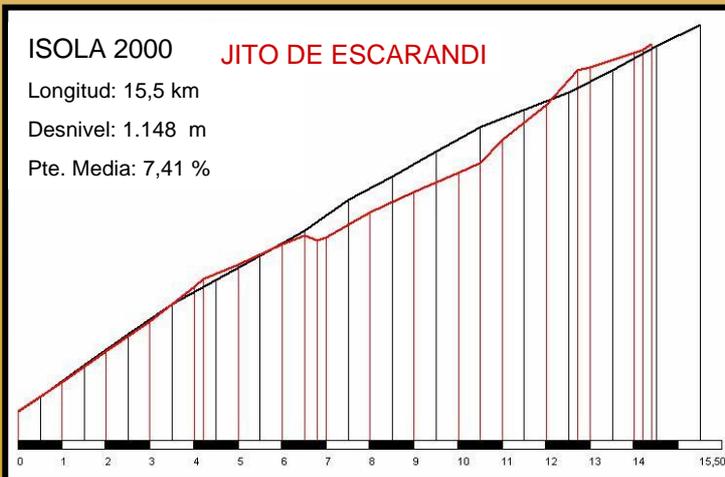
# JITO DE ESCARANDI



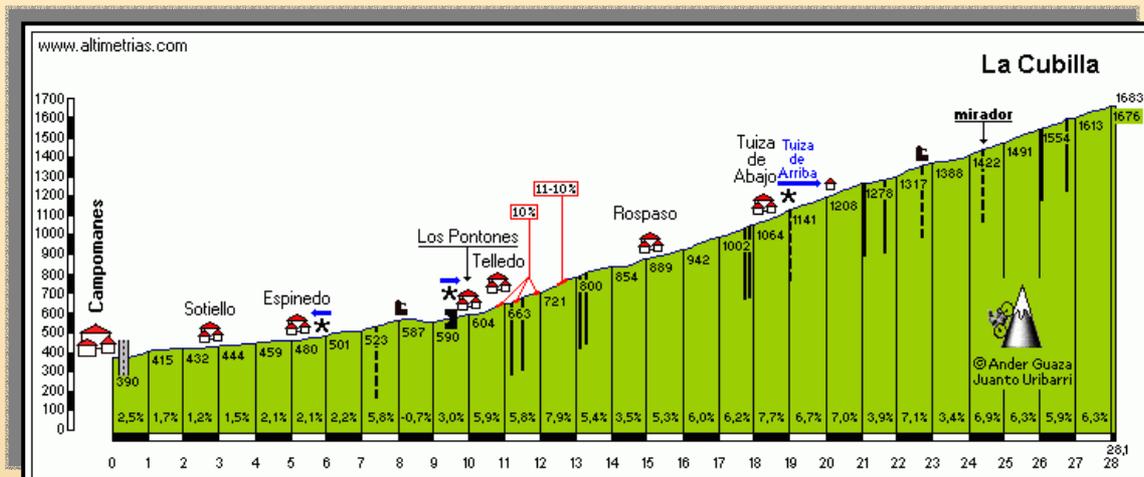
JITO DE ESCARANDI			
por Poncebos (Asturias)			
Longitud	14,5 km	% Medio	7,52 %
Altitud	1.308 m.	% Max.	21 %
Desnivel	1.090 m.	Coef.APM	285

En pleno corazón de los Picos de Europa se sitúa esta ascensión que concentra sus tramos de mayor dureza al comienzo y al final de la misma. Tras salir de Poncebos nos espera un tramo de unos tres kilómetros, salpicado de tuneles a través de la montaña y de puentes sobre el río Duje, con porcentajes medios alrededor del 10% y picos cercanos al 15%. Tras el paso por Tielve, la pendiente se suaviza, hasta que a falta de un kilómetro para llegar a Sotres encontramos el último tramo duro, otros tres kilómetros al 10% hasta coronar el Collado de La Caballar. Un kilómetro y medio de ligero ascenso nos dejarán en la cumbre del Jito.

Asfalto en buen estado y carretera estrecha, propia de una ruta de alta montaña como esta, acompañan durante toda la ascensión.



# LA CUBILLA

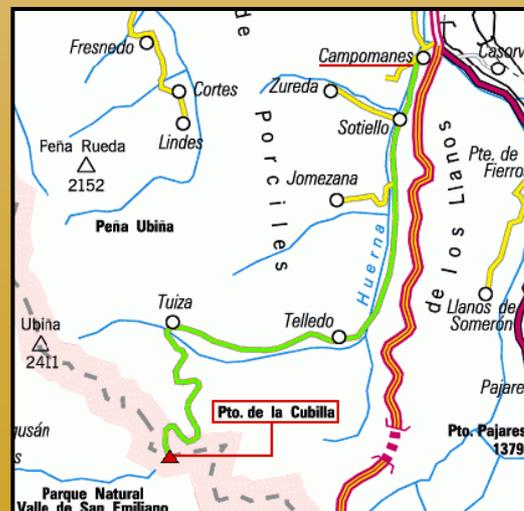
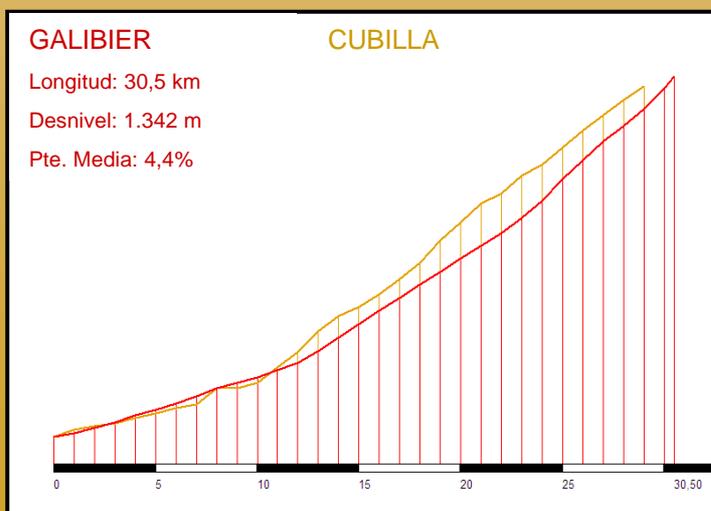


LA CUBILLA			
por Campomanes (Asturias)			
Longitud	28,1 km	% Medio	4,6 %
Altitud	1.683 m.	% Max.	11 %
Desnivel	1.293 m.	Coef.APM	229

Subida a León desde Asturias, muy próxima y casi en paralelo al mucho más conocido puerto de Pajares, esta ascensión a la Cubilla no presenta desde la salida de Campomanes excesiva dificultad a lo largo de sus primeros diez kilómetros. Será a partir del transito por las localidades de Los Pontones y Telledo cuando las pendientes adquieran mayor entidad, manteniendo ya hasta la cima porcentajes que variarán entre el 6 y el 8%. Será su longitud, casi treinta kilómetros, más que sus pendientes lo que dotará de dureza a esta bella ascensión astur.

Calzada de unos cinco metros de anchura con pavimento en buenas condiciones, que únicamente se vuelve algo más rugoso tras el paso por Telledo.

La Cobertoria, El Cordal i Viapará, pueden servir de aperitivo a la subida a este exigente puerto que encuentra en una de las vertientes del mítico Galibier un referente para demostrar su dureza.



# LA FARRAPONA



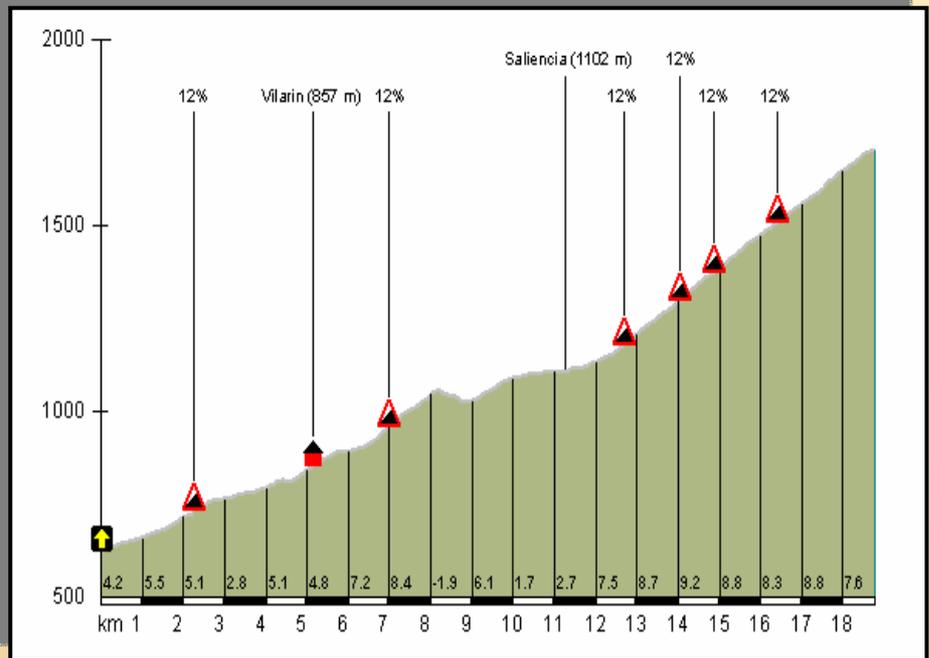
Estamos en pleno Parque Natural de Somiedo, el cual se nos muestra en todo su esplendor.



Los últimos 7 km, al 8,5% de media, son realmente exigentes.



Gracias al reciente asfaltado del puerto, el firme se encuentra en un estado impecable.



LA FARRAPONA			
por el Valle de Somiedo (Asturias)			
Longitud	18,77 km	% Medio	5,8%
Altitud	1.707 m.	% Max.	12%
Desnivel	1.089 m.	Coef.APM	241

Puerto de reciente asfaltado situado en pleno Parque Natural de Somiedo. Se trata en el fondo de la subida a los Lagos de Saliencia, paraje espectacular situado en pleno corazón de Asturias. Su situación estratégica permite enlazarlo con multitud de puertos tales como San Lorenzo, Marabio, Cobertoria o Ventana (entre otros), de forma que pueden trazarse etapas espectaculares con final en su cima.

Subida relativamente tendida en su inicio pero que encierra una gran dificultad debido a su longitud (casi 20 km) y a sus últimos 7 km, los cuales cuentan con una pendiente media del 8,5% y numerosas rampas de doble dígito. En caso de llegar a asfaltarse la vertiente leonesa (tan sólo 4 km hasta el municipio de Torrestío), pasaríamos a tener un puerto de paso sensacional.

Las características de esta ascensión son muy similares a las del mítico paso pirenaico del Col du Soulor, si bien La Farrapona sale ganando en cuanto a dureza se refiere.



# LA MARTA



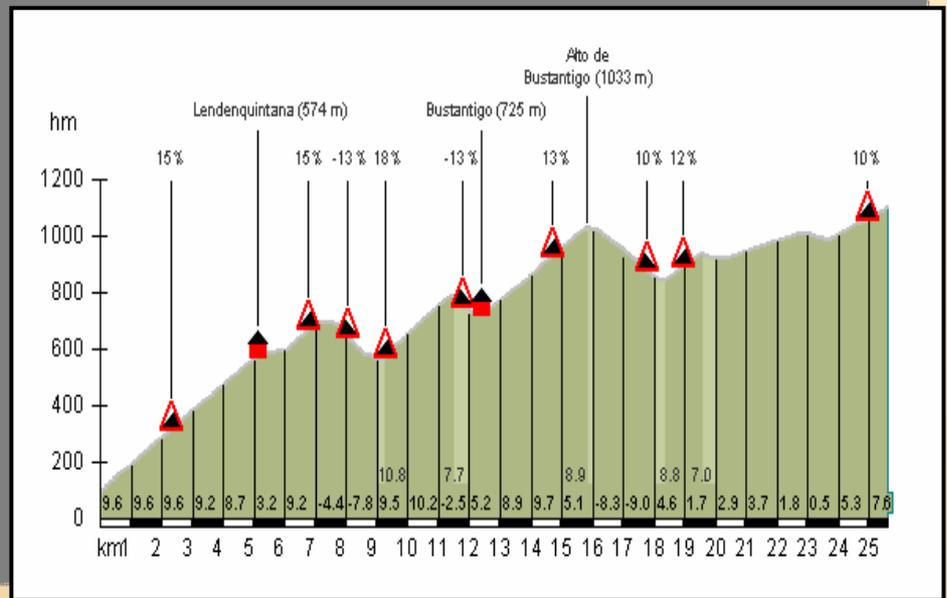
Los kilómetros iniciales del puerto son los más exigentes



Descensos intermedios muy pronunciados



El paisaje en la parte alta es impresionante

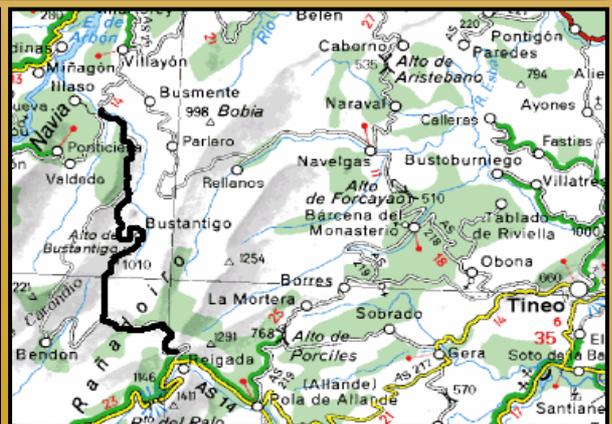


LA MARTA			
por Pte. Polea, Villayón (Asturias)			
Longitud	25,86 km	% Medio	3,9 %
Altitud	1.145 m.	% Max.	18 %
Desnivel	1.014 m.	% Medio Subida	7,5 %
Desnivel acumulado	1.430 m.	Coef. APM	343

La Marta puede considerarse el "puerto emblema" del occidente asturiano, región muy poco transitada por las pruebas ciclistas de nuestro país en la que se podrían trazar auténticos 'tappones'.

El puerto que nos ocupa es en realidad una sucesión de puertos, algunos de los cuales esconden tramos de enorme dificultad. Podríamos dividir la ascensión en dos partes bien diferenciadas. Los primeros 16 km nos llevan hasta el Alto de Bustantigo (1.033 m). Esta primera parte es muy exigente (8,3% de pendiente media en los tramos ascendentes, máximas del 18%) y alterna largos tramos de subida con fuertes descensos. Una vez coronado este primer alto, se desciende durante 2 km para afrontar la segunda parte del puerto: 7 km finales más llevaderos por una zona de pastos muy abierta en la que el viento suele ser protagonista.

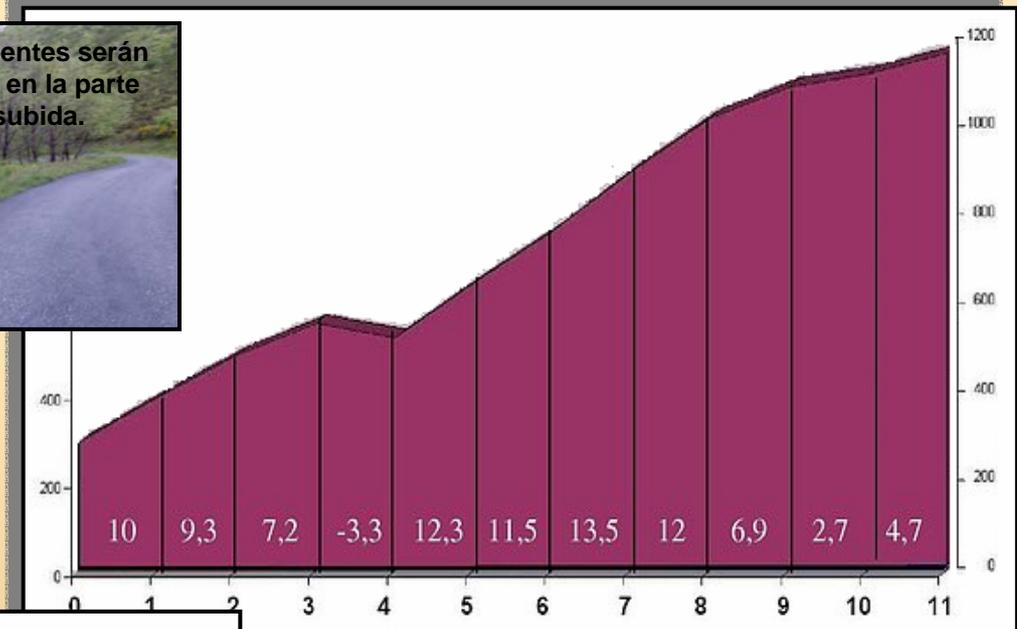
Si comparamos a La Marta con el Glandon sur, podemos hacernos una idea bien clara de su dificultad.



# PELLICEIRA



Las fuertes pendientes serán la tónica habitual en la parte central de la subida.



Nos encontramos en lo más recóndito del occidente asturiano, muy cerca de los Ancares.

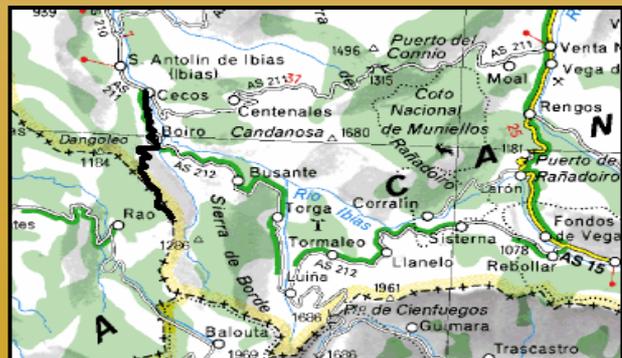
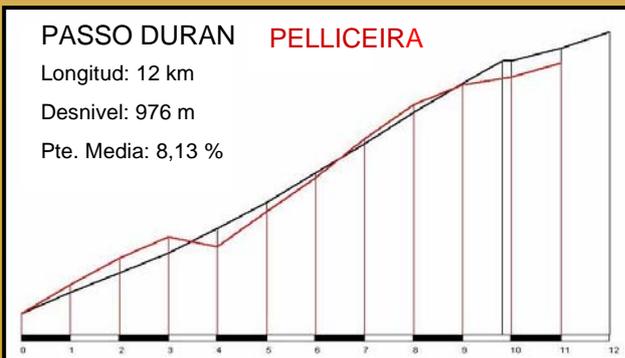
PELLICEIRA			
por Cecos (Asturias)			
Longitud	11 km	% Medio	7,89 %
Altitud	1.158 m.	% Max.	17 %
Desnivel	868 m.	Coef. APM	309

Perdida en lo más recóndito del Occidente Asturiano, rayando ya con Galicia, encontramos esta subida que desde Cecos asciende hasta la perdida aldea de Pelliceira.

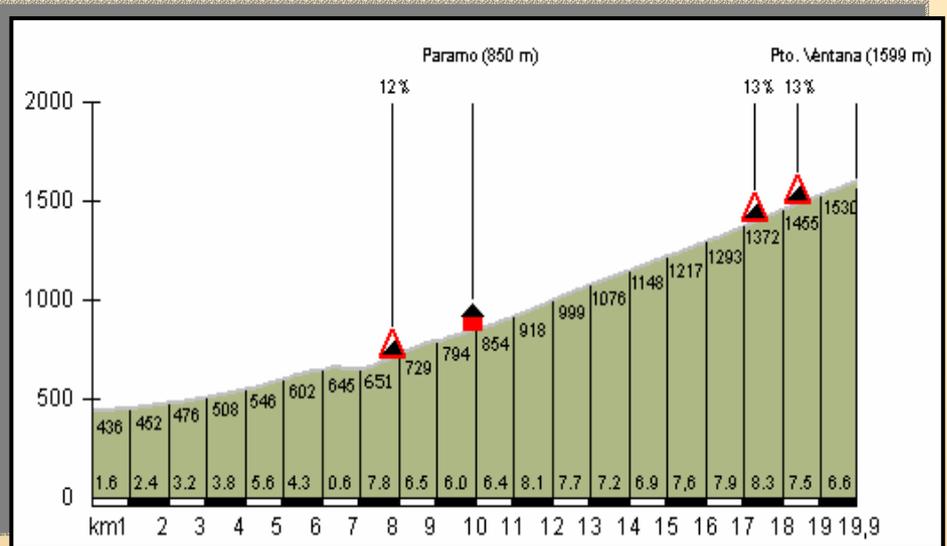
Se trata de una ascensión muy explosiva que comienza con 3 km rondando el 9 % de pendiente para, tras afrontar un ligero descenso durante el km 4, encarar 4.000 m de una tremenda dureza, con una media cercana al 12 % y máximas que alcanzan el 17 %. Pasado este tramo terrorífico, la pendiente suaviza considerablemente hasta alcanzar el citado municipio de Pelliceira, en el límite entre Asturias y Galicia.

Las características de esta ascensión nos permiten compararla con el transalpino Passo Duran.

Cercana a puertos como Connio, Rañadoiro, Pozo de las Mujeres Muertas, Arqueira o Valdeferreiros, la importancia estratégica de esta ascensión se multiplicaría si algún día se llegaran a asfaltar los 6 km escasos de pista que comunican Pelliceira con la ya gallega localidad de Rao. Si enlazásemos de esta manera este puerto con el de Ancares, estaríamos ante una de las ascensiones más exigentes de Europa.



# PUERTO DE VENTANA



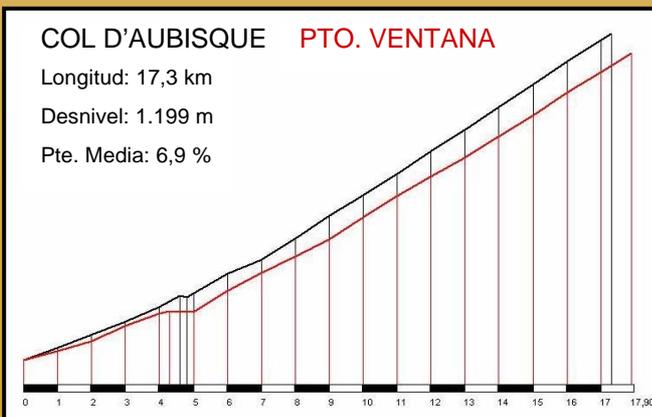
PUERTO DE VENTANA			
por La Plaza (Teverga), (Asturias)			
Longitud	19,9 km	% Medio	5,71 %
Altitud	1.587 m.	% Max.	13 %
Desnivel	1.137 m.	Coef. APM	225

Puerto de paso entre la zona de Grado y la meseta, el Puerto de Ventana cumple con el esquema clásico de los puertos de la Cordillera Cantábrica: suave y tendido por su lado sur, pero largo y empinado por el norte (desde Asturias).

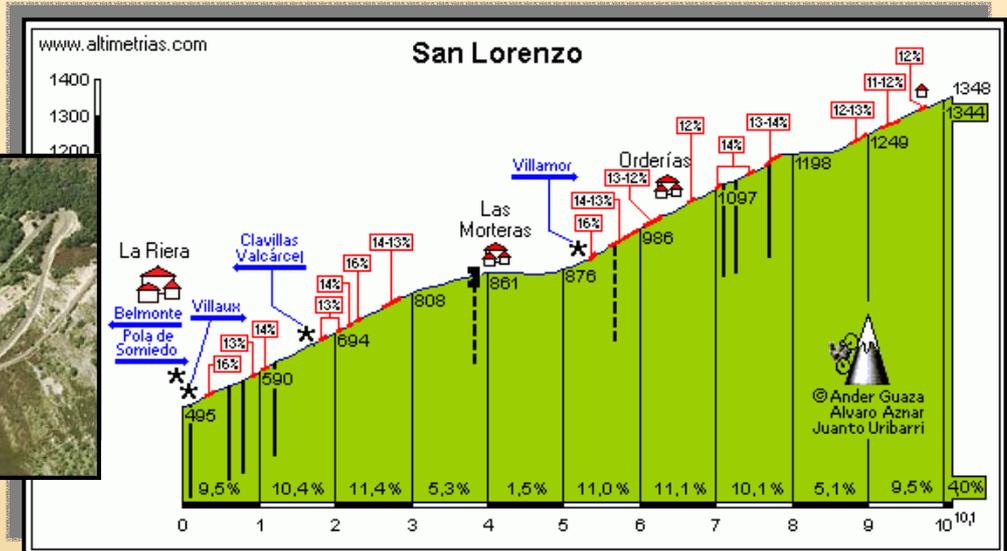
A lo largo de los años, este puerto ha sido sistemáticamente desaprovechado por las pruebas ciclistas que lo han transitado, pues casi siempre ha sido ascendido desde la meseta. En cambio, si lo afrontásemos desde el Principado, tendríamos frente a nosotros un coloso de características muy similares a las del mítico Col d'Aubisque, lo que demuestra una vez más que en España sí hay 'puertos Tour'.

Tendido en su inicio, a lo largo del cual se recorre un imponente desfiladero, sus últimos 12 km se sitúan siempre en torno al 7-8% con puntas que alcanzan el 13%.

Su cercanía a puertos como San Lorenzo, Marabio, La Cobertoria o Cruz de Linares (entre otros), le otorga una importancia estratégica sensacional, bien sea como puerto de paso, bien como posible final en alto.



# SAN LORENZO (por La Riera)



SAN LORENZO			
por Teverga (Asturias)			
Longitud	10,1 km	% Medio	8,45 %
Altitud	1.349 m.	% Max.	16 %
Desnivel	853 m.	Coef.APM	268

Así como la vertiente de Teverga reserva su dureza para los cinco kilómetros finales, ésta de La Riera la distribuye a lo largo de tres tramos bien diferenciados, separados entre sí por dos zonas llanas de apenas un kilómetro de longitud. Así pues, encontramos un primer tramo de tres kilómetros que, con porcentajes superiores al 10% nos conducen al primero de los citados descansos, al paso por Las Morteras. De nuevo tres kilómetros en los que se vuelven a alcanzar cifras de desnivel próximas al 11% nos dejan al inicio del segundo descanso. Tras él sólo un kilómetro, pero también exigente nos lleva a coronar el puerto.

Desde la cima de San Lorenzo y tras el descenso al valle de Teverga podremos enlazar con ascensiones a puertos como Maravio, Ventana o La Cobertoria.

Al igual que la vertiente opuesta, la carretera, recientemente remodelada, está en perfectas condiciones.



# SAN LORENZO (por TEVERGA)



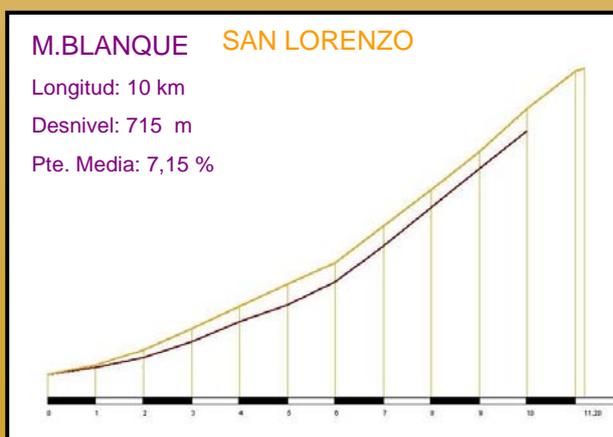
Perfecto asfalto

SAN LORENZO			
por Teverga (Asturias)			
Longitud	11,2 km	% Medio	8,03 %
Altitud	1.349 m.	% Max.	15 %
Desnivel	899 m.	Coef.APM	267

La vertiente inédita en competición ciclista de este puerto asturiano presenta números similares a los de la opuesta ladera que conduce a La Riera. Sin embargo, a diferencia de aquel, encontramos un ascenso mucho más continuado, sin los descansos que jalonan la vertiente opuesta.

Afrontamos por tanto una ascensión en la que los cinco kilómetros iniciales nos dejan al pie de un "muro" de cinco kilómetros consecutivos con porcentajes medios que oscilan permanentemente entre el 10 y el 12%.

Recientemente remodelado en su totalidad, el puerto de San Lorenzo presenta por tanto un firme y una anchura de su calzada idóneos, perfecto para el tránsito de una carrera ciclista, como pudieron comprobar los participantes de la edición 2006 de La Vuelta. Desde el punto de vista de la elaboración de recorridos su posición, comunicando los valles de Teverga y Somiedo, resulta estratégica, enlazando tras ascender por su vertiente Este con puertos como el de Somiedo o subidas como Valle del Lago.



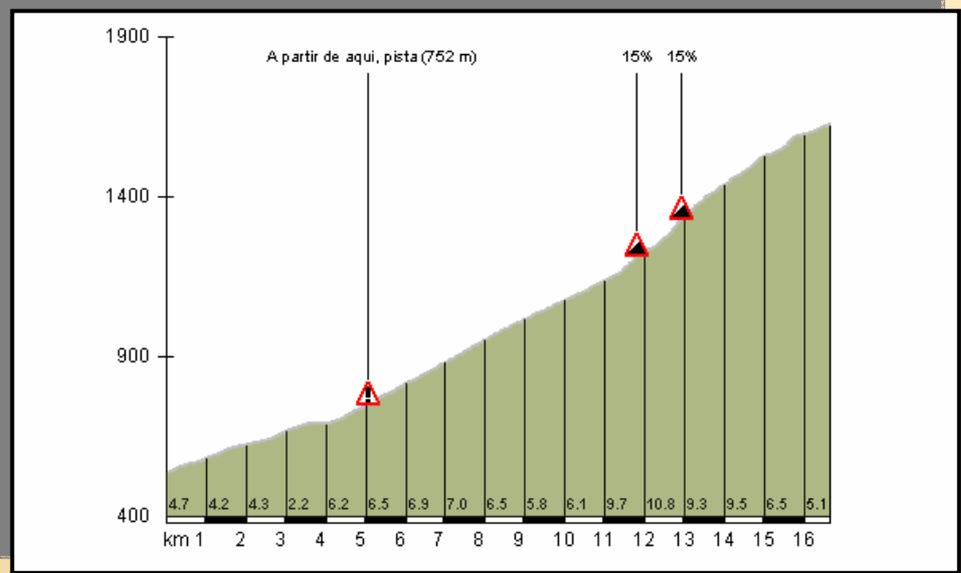
# TROBANIELLO



La parte central del puerto discurre a través de un impresionante bosque.



Algunas zonas de pista están parcialmente hormigonadas.



El estado de la pista es aceptable. Un ligero retoque permitiría el paso de los corredores.

## TROBANIELLO (PTO. DE VENTANA)

por Ricabo (Asturias)

Longitud	16,6 km	% Medio	6,5 %
Altitud	1.628 m.	% Max.	15 %
Desnivel	1.093 m.	Coef. APM	243

El Giro 2005 será recordado principalmente por la subida al Colle delle Finestre en la última etapa de montaña. Los últimos 8 km de ascensión se realizaron por 'sterrato' (pista de tierra). Eso no impidió que los corredores se jugasen la carrera en este paso de montaña, brindándonos imágenes para el recuerdo que evocaban tiempos épicos en la historia de este deporte.

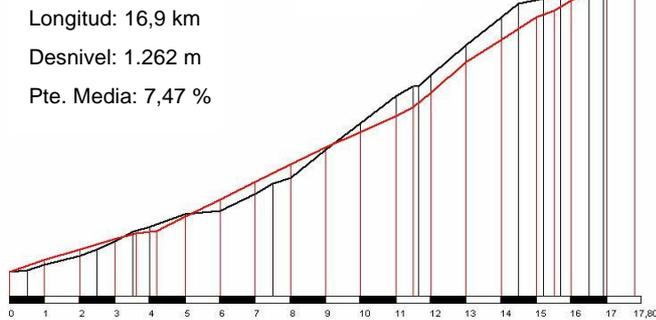
Nos atrevemos aquí a proponer "nuestro Finestre particular". Enclavada en pleno corazón de la Cordillera Cantábrica, a los pies de Peña Ubiña, la subida a Trobaniello consta de 5 km iniciales asfaltados y otros 12 km posteriores por pista de tierra. Esta última parte encierra máximas de hasta el 15% con km enteros al 10%. Una vez coronado el puerto, se alcanza la cima del Pto. de Ventana tras crestear durante 3 km llanos.

Basta con mirar los números del puerto para darse cuenta de que estamos ante un coloso de Cat. Especial, capaz de destrozar cualquier carrera que tuviese a bien incluirlo en su trazado. Al estar tan próximo a puertos como Pajares, Cobertoria, Cubilla, San Lorenzo o Marabio, los 'taponnes' se trazan por sí solos.

La subida transalpina a Plan de Corones nos da una idea de la dureza que encierra esta ascensión.

## PLAN DE CORONES TROBANIELLO

Longitud: 16,9 km  
Desnivel: 1.262 m  
Pte. Media: 7,47 %



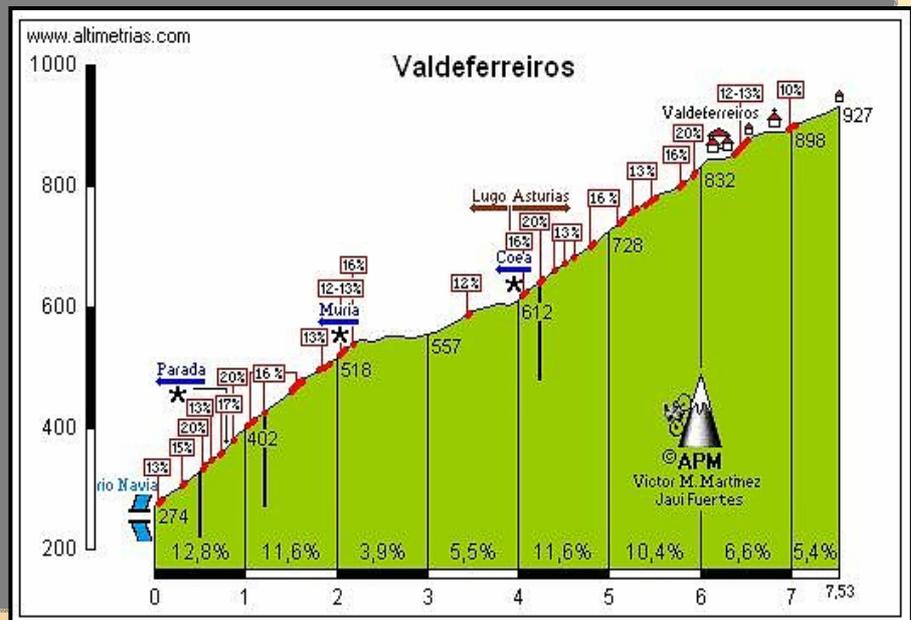
# VALDEFERREIROS



Tremendas rampas en la parte inicial y también antes de llegar a Valdeferreiros.



El estado del firme es bueno y la anchura de la calzada aceptable.



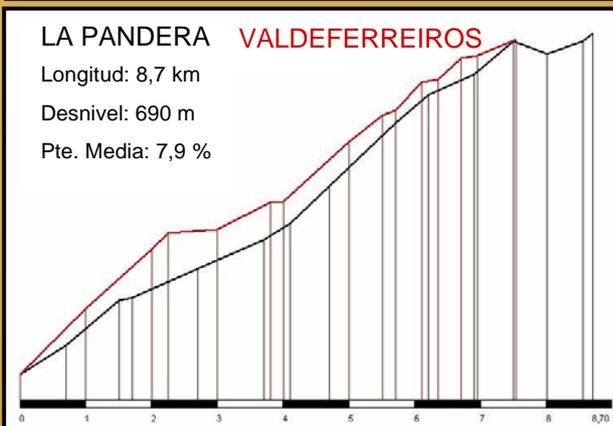
La bajada hacia los Ancares lucenses se encuentra en perfecto estado.

VALDEFERREIROS			
por Valdeferreiros (Asturias)			
Longitud	7,53 km	% Medio	8,67 %
Altitud	927 m.	% Max.	20 %
Desnivel	653 m.	Coef. APM	213

Tremendo puerto éste que aquí describimos. Pese a su escasa longitud, la dureza de sus rampas resultaría más que suficiente para destrozarse cualquier pelotón que lo afrontara. Además se encuentra enclavado entre Asturias y los Ancares, de forma que puede combinarse con otros muchos puertos sin casi dificultad, haciendo posible el trazado de auténticos etapones entre Asturias, Lugo y León.

La ascensión se inicia en un cruce a mano derecha en la carretera que une Sena con Envernallas, tras pasar un puente sobre el río Navia. De inmediato afrontaremos 2 km al 12,2% con máximas de hasta el 20%. Tras otros 2 km algo más suaves, volveremos a afrontar otros dos mil metros al 11% con rampas que vuelven a alcanzar el 20% justo antes de llegar al pueblo de Valdeferreiros. Kilómetro y medio más adelante y tras superar alguna rampa más de doble dígito, se alcanza la cima del puerto.

Los números de Valdeferreiros le permiten salir airoso en la comparativa con la Sierra de la Pandera.



# LA SÍA



Vista desde Asón



Cima

LA SÍA			
por Arredondo (Cantabria)			
Longitud	20,6 km	% Medio	5,29 %
Altitud	1.250 m.	% Max.	13 %
Desnivel	1.089 m.	Coef.APM	218

Este puerto ha sido transitado en innumerables ocasiones por La Vuelta, si bien casi siempre en sentido descendente, encadenando con la subida al puerto de Alisas y en etapas con final en Santander.

La primera parte de la subida, hasta el Collado de Asón, se puede dividir a su vez en dos partes. En la primera, un trazado rectilíneo con pendientes suaves nos lleva hasta el pueblo de Asón, a partir del cual los desniveles aumentan y el trazado se retuerce en una sucesión de curvas de herradura que nos lleva al citado Collado de Asón.

La segunda parte, una vez coronado Asón, comienza con un kilómetro de descenso, que nos deja al pie de una subida de ocho kilómetros, muy regular en sus porcentajes (6-8%) que nos llevará a la cima de este Portillo de La Sía.

No hay mejor prueba de la viabilidad de esta subida para el tránsito ciclista que la frecuencia con que ha sido utilizada en La Vuelta.



## VALPAROLA LA SÍA

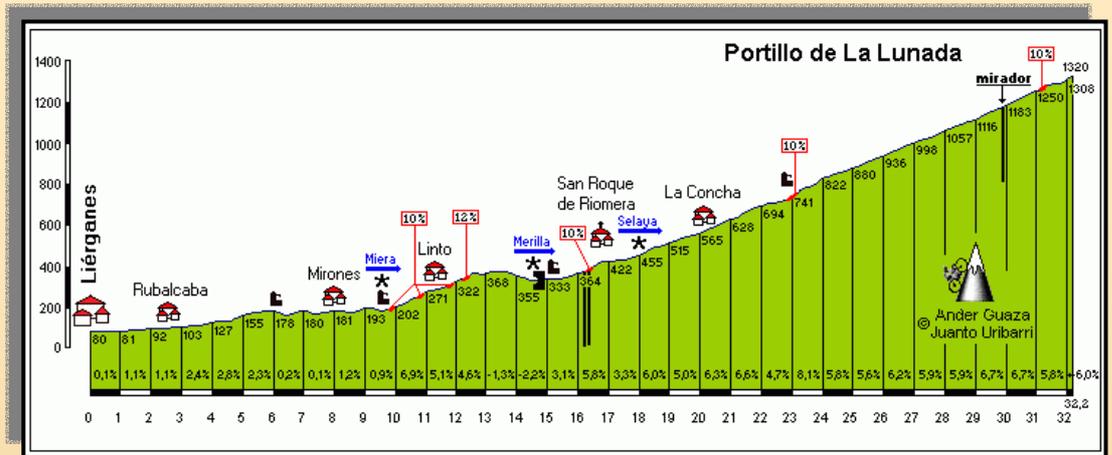
Longitud: 17,6 km

Desnivel: 987 m

Pte. Media: 5,61 %



# LUNADA



Panoramica



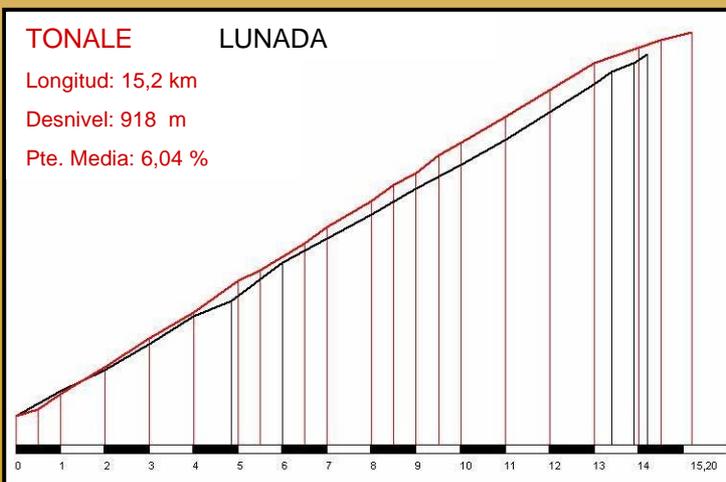
Mirador de Cobalruyo

LUNADA			
por Liérganes (Cantabria)			
Longitud	32,2 km	% Medio	3,85 %
Altitud	1.320 m.	% Max.	12 %
Desnivel	1.240 m.	Coef.APM	220

Diez kilómetros de falsos llanos ascendentes nos llevan a lo que podríamos considerar el comienzo real de esta subida que comunica la comunidad cántabra con la meseta castellano leonesa por la provincia de Burgos. Tres kilómetros de ascenso más, con pendientes más pronunciadas y otros dos de descenso anteceden al tramo principal de la ascensión. Será su longitud, quince kilómetros, más que sus pendientes, oscilan entre el 5 y el 7%, lo que nos da una idea de su dureza.

Será precisamente ese último tramo de quince kilómetros el que tomemos en cuenta al comparar sus características con las del italiano Passo Tonale.

Asfalto en buenas condiciones hasta San Roque y algo peor a partir de este punto, aún sin suponer especiales dificultades para la circulación en bicicleta.



# SAN GLORIO



SAN GLORIO			
por Potes (Cantabria)			
Longitud	26,7 km	% Medio	4,79%
Altitud	1.609 m.	% Max.	10%
Desnivel	1.278 m.	Coef.APM	222

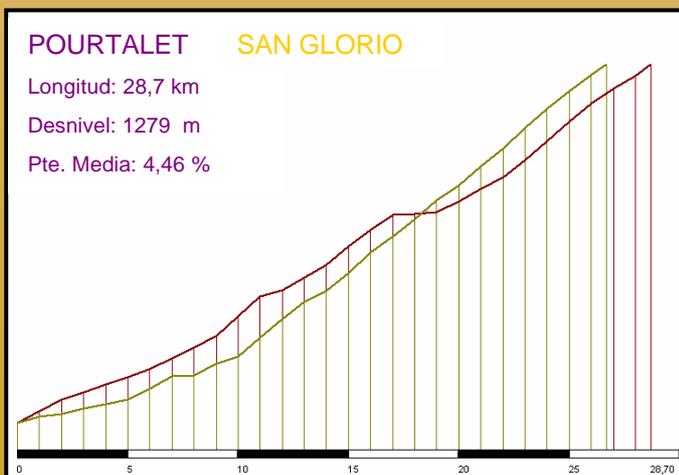
Acceso ancestral desde la comarca cántabra de La Liebana a la meseta, este puerto de San Glorio, representa una ascensión larga, casi interminable, aunque exenta de tramos de elevado porcentaje. Sus pendientes máximas, en torno al 10%, se alcanzan en el kilómetro diez, al paso por la localidad de Bores.

San Glorio nos permite una nueva alternativa para enlazar las comunidades cántabra y asturiana, pudiendo ir precedido de los tres collados cántabros (La Hoz, Ozalba y Carmona) y dando acceso a los puertos leoneses de Pandetrave y Panderrueda, antes de adentrarnos en tierras astures.

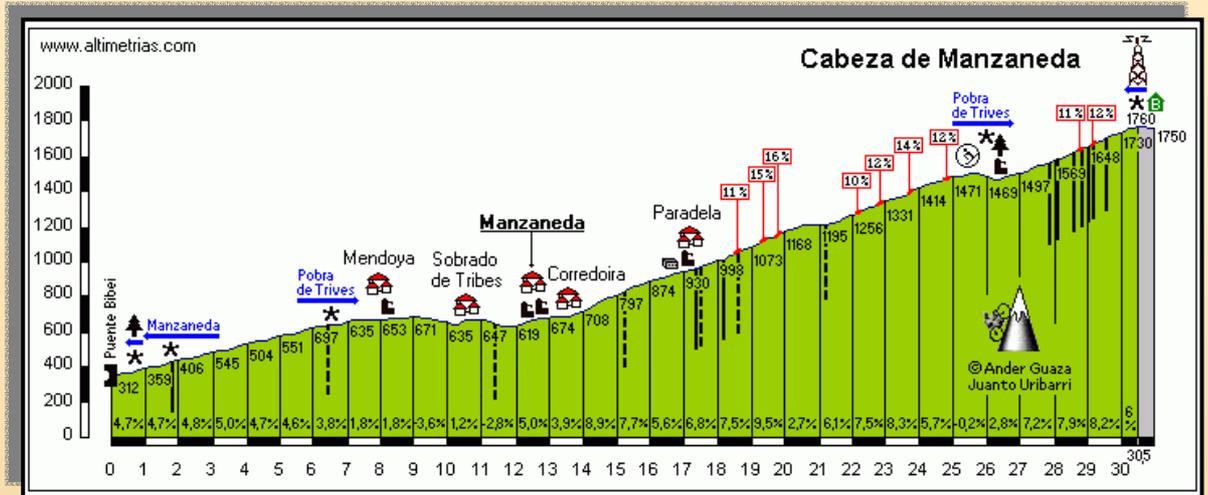
Como la mayoría de los puertos que comunican las distintas comunidades de la cornisa cántabrica con la meseta, su vertiente sur no presenta apenas dificultad.

El asfalto presenta un buen estado en la mayoría del recorrido y la anchura y señalización de la calzada se corresponden con las de la carretera nacional por la que transita.

La vertiente francesa del Portalet nos sirve como indicativo de las características de este puerto.



# CABEZA DE MANZANEDA



Últimos metros



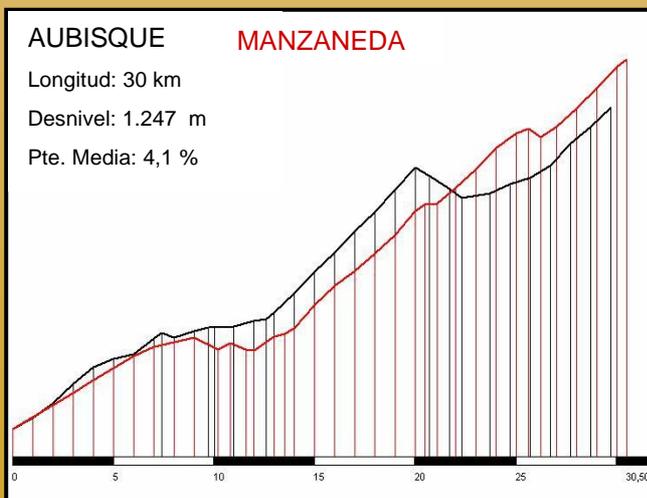
Asfalto en buen estado

CABEZA DE MANZANEDA			
por Bibei-Manzaneda (Orense)			
Longitud	30,5 km	% Medio	4,75 %
Altitud	1.760 m.	% Max.	16 %
Desnivel	1.448 m.	Coef.APM	298

Puerto orensano con una utilidad doble desde el punto de vista ciclista, tanto como final en alto, si escogemos la opción de ascender hasta la proximidades de las antenas situadas en su cima como por las posibilidades que brinda como puerto de paso si tras coronar a unos 1.500 metros de altitud se opta por descender en dirección a A Pobra de Trives.

Tan larga ascensión, más de 30 km. presenta sin duda irregularidades en cuanto al estado del firme, pero globalmente puede hablarse de un asfalto en condiciones adecuadas para el paso de una carrera ciclista. El peor tramo coincide con el final de la ascensión, que nos lleva desde la estación de esquí hasta las antenas.

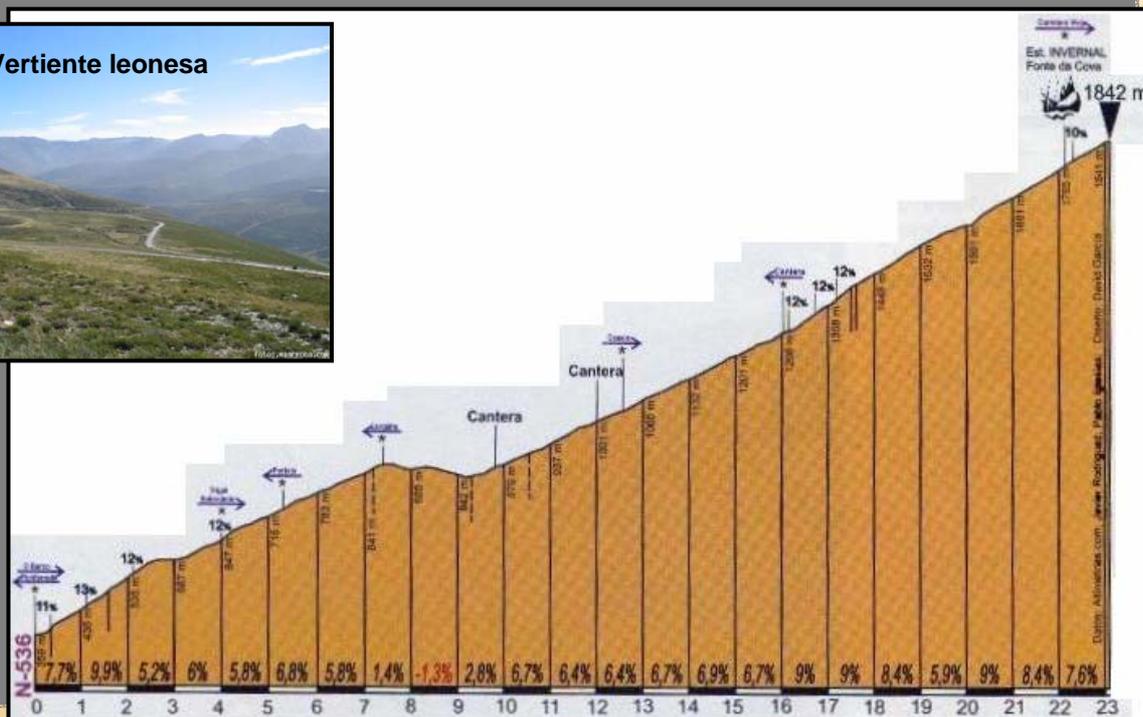
El tradicional encadenado francés de las subidas a Souler y Aubisque, nos da idea de su dureza.



# SESTIL – FONTE DA COVA



Vertiente leonesa

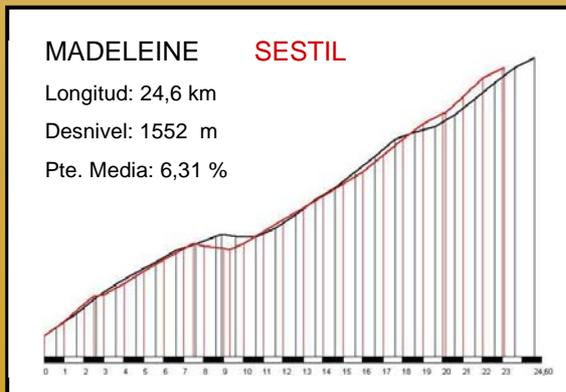


Piso en buen estado

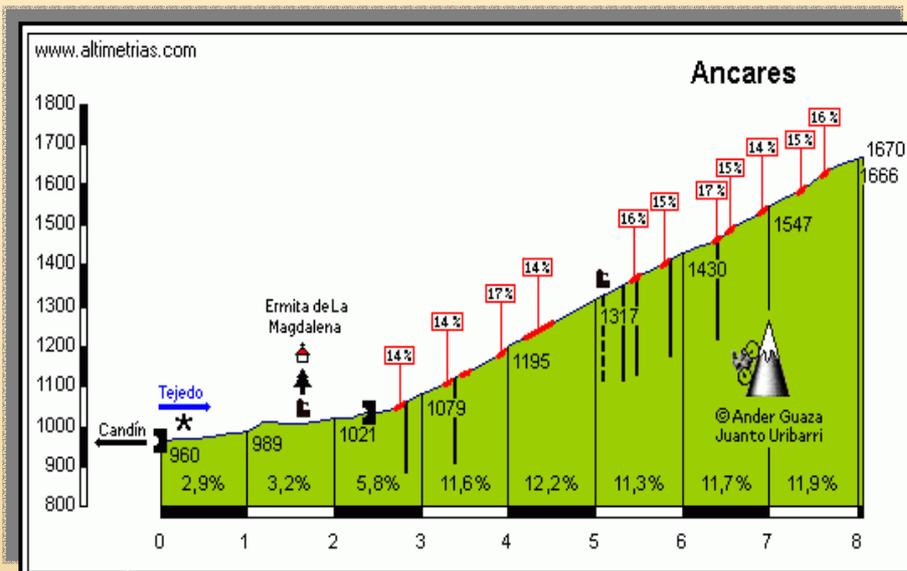
SESTIL – FONTE DA COVA			
por A Medua (Orense)			
Longitud	23,1 km	% Medio	6,42 %
Altitud	1.837 m.	% Max.	13 %
Desnivel	1.483 m.	Coef.APM	326

Como Sestil, Fonte da Cova o Collada Trevinca podemos referirnos a este paso entre las provincias de León y Orense. Ubicado en una zona repleta de canteras dedicadas a la extracción de pizarra, podemos distinguir tres partes bien diferenciadas en su ascensión. Los primeros 10 km, presentan unos porcentajes mantenidos que en raras ocasiones sobrepasan el 6%. Tras ellos, 2 km de descensos y falsos llanos nos llevan al comienzo de la parte realmente exigente de la ascensión. Trece kilómetros en los que el desnivel nunca bajará del 6% y con una kilómetro al 10%.

La carretera tiene un asfalto reciente, es ancha y con señalización horizontal, muy utilizada por los camiones que acuden a las citadas canteras. Sólo el último km, a partir del refugio, presenta firme irregular. El alpino puerto francés de la Madeleine nos sirve para dar un referente de la dureza del Sestil.



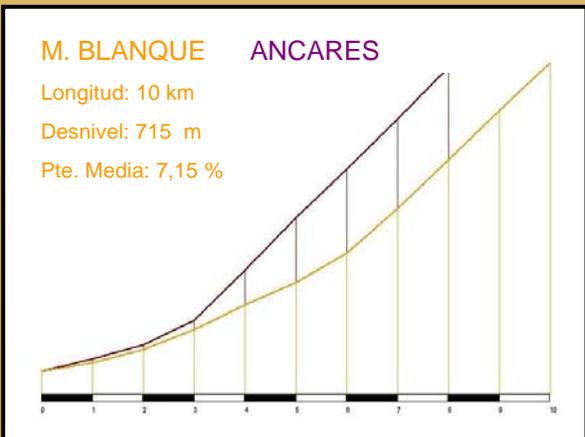
# ANCARES (por Tejedo)



ANCARES			
por Tejedo (León)			
Longitud	8,05 km	% Medio	8,82 %
Altitud	1.670 m.	% Max.	17 %
Desnivel	710 m.	Coef.APM	251

El PUERTO, con mayúsculas de la España peninsular. Con al menos cuatro vertientes de extrema dureza, siendo esta, la leonesa, la más “suave”. Y eso que se trata de un puerto que concentra en sus 5,3 kilómetros finales una pendiente media del 11,8 %. Sería, por esta vertiente, nuestro particular Marie Blaque (por la vertiente de Escot), aunque todavía más duro que el puerto pirenaico francés.

El firme en buen estado se alterna con tramos de asfalto rugoso y bacheado, aunque perfectamente ciclabe en bicicleta de carretera.



# COLLADO DE PIEDRAFITA



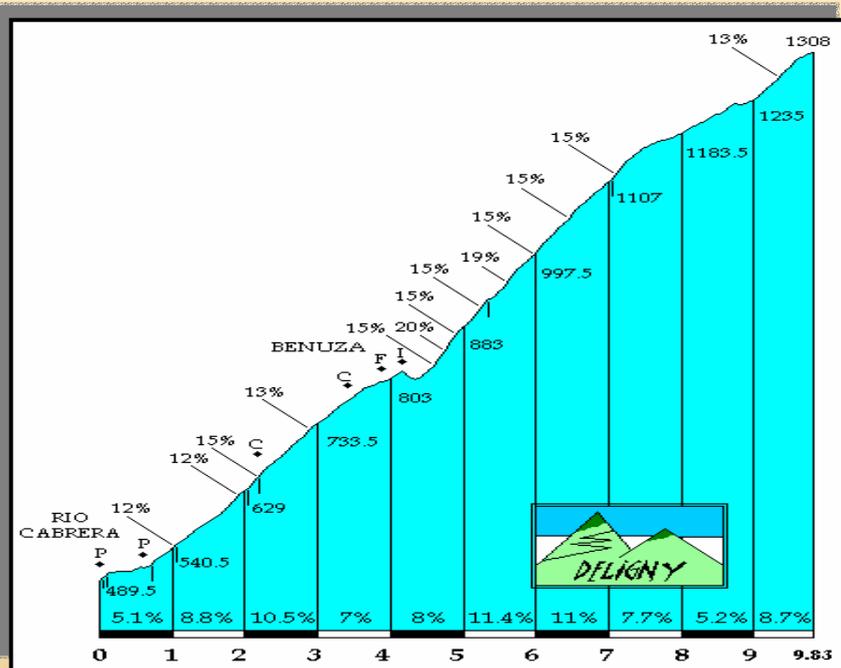
La carretera es ancha y el estado del firme excelente.



Rampa al 15% en el km 3.



Nos encontramos en pleno corazón de la Cabrera leonesa.

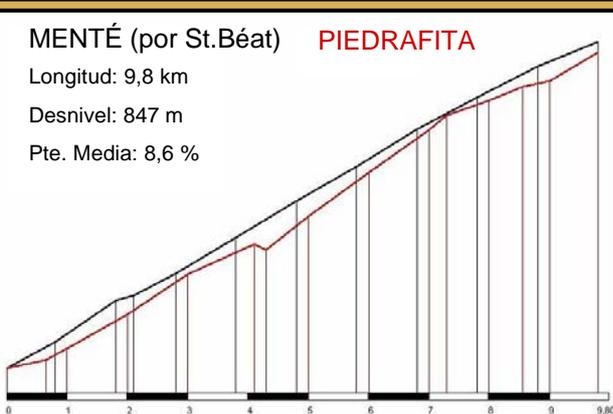


COLLADO DE PIEDRAFITA (EL SIERRO)			
por Benuza (León)			
Longitud	9,83 km	% Medio	8,3 %
Altitud	1.308 m	% Max.	20 %
Desnivel	818 m	Coef. APM	228

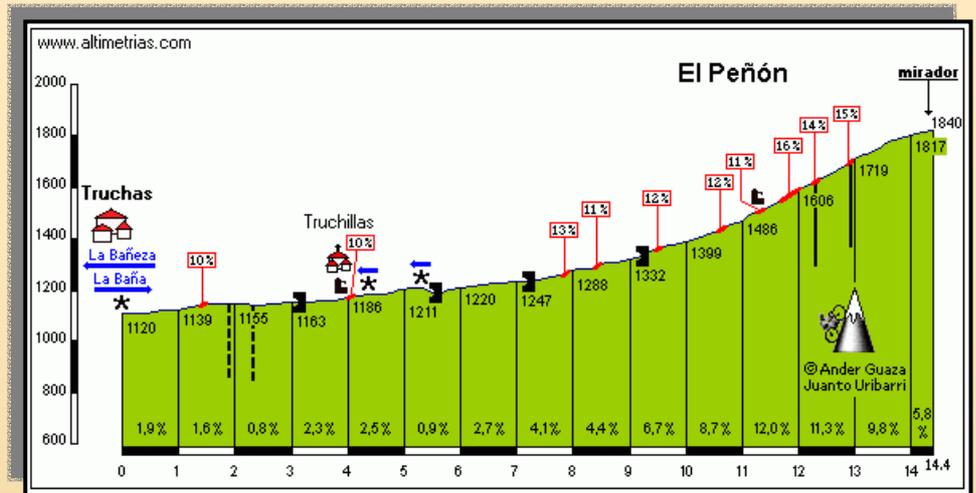
Enclavado en pleno corazón de la Cabrera leonesa y cercano a puertos como Sestil (Fonte Da Cova), Gobernadas, Virgen del Valle o Llano de las Ovejas (Morredero), este Collado de Piedrafita, también conocido como El Sierro, presenta unos números más que respetables.

La ascensión se inicia tras atravesar un puente sobre el río Cabrera. Después de un primer kilómetro relativamente cómodo, se afrontan 3.000 m muy exigentes antes de alcanzar la localidad de Benuza. Tras un pequeño tramo de descanso al paso por el pueblo, comienza la parte final del puerto. 5 km a más del 9% de pendiente, con 2 km seguidos al 11% y rampas que alcanzan el 20%.

Las características de Piedrafita nos permiten compararlo con el Col de Menté por su dura vertiente de Saint Béat, por la que habitualmente se desciende en el Tour en las etapas pirenaicas de los últimos años.



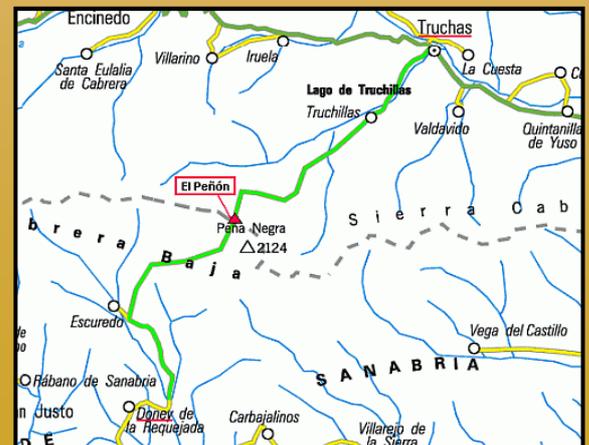
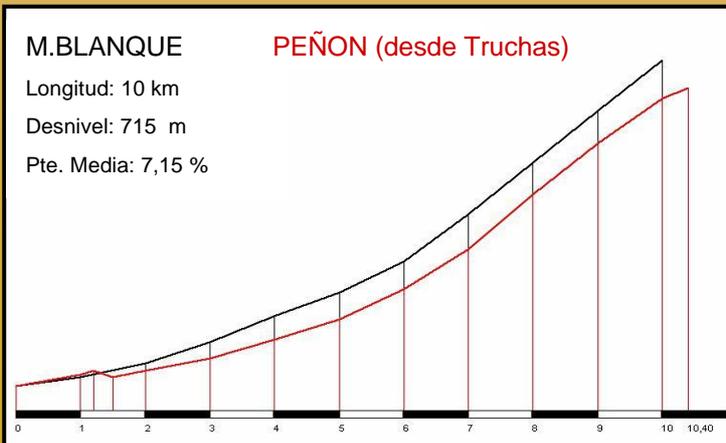
# EL PEÑÓN



PEÑÓN			
por Truchas (León)			
Longitud	14,4 km	% Medio	5 %
Altitud	1.840 m.	% Max.	16 %
Desnivel	720 m.	Coef.APM	194

Ocho o nueve kilómetros de falso llano ascendente y suaves porcentajes desde la localidad leonesa de Truchillas, nos dejan a los pies de lo que podríamos considerar como la verdadera ascensión al puerto de El Peñón. A partir de ese punto, la dureza y los porcentajes aumentan exponencialmente, encontrándonos con dos kilómetros (entre el once y el trece) con porcentajes medios superiores al 10%, a lo largo de un trazado rectilíneo que nos pone en la cima de este gran puerto de la comarca de La Cabrera.

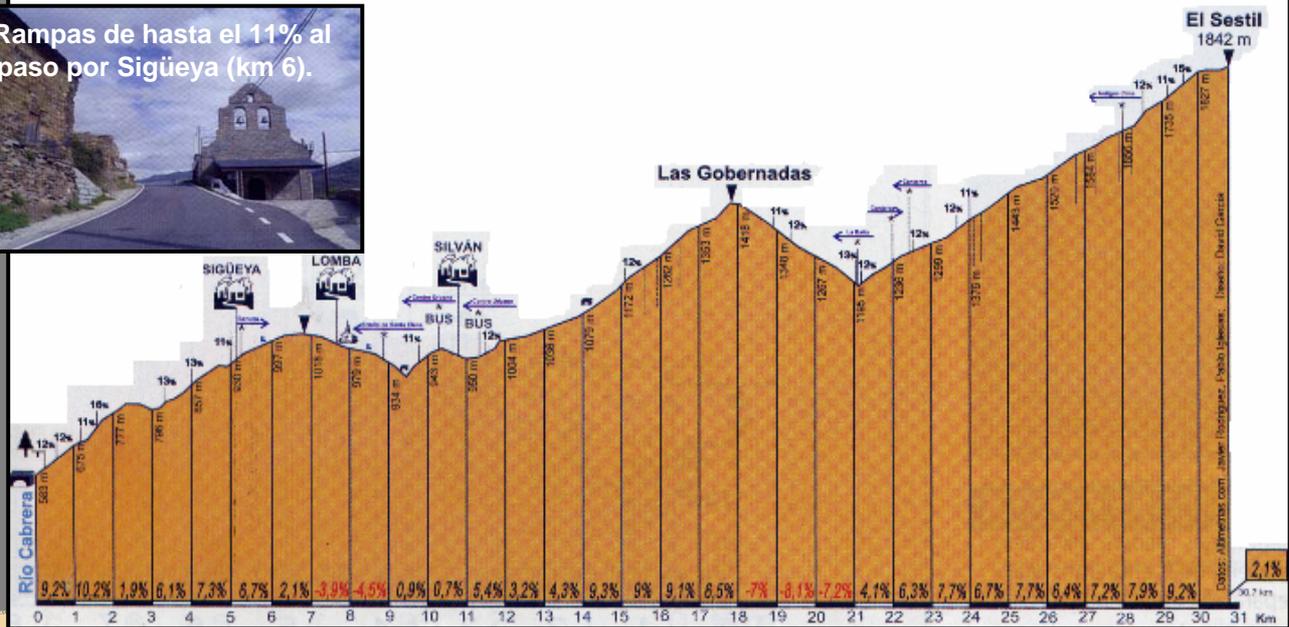
Encontramos carretera estrecha (unos 3 metros) desde Truchas hasta Truchillas, ensanchando a partir de dicha población, coincidiendo con la presencia de un firme recientemente asfaltado, aunque pronto reaparece un asfalto rugoso e irregular que nos acompañará durante el resto de la ascensión.



# GOBERNADAS - SESTIL



Rampas de hasta el 11% al paso por Sigüeya (km 6).

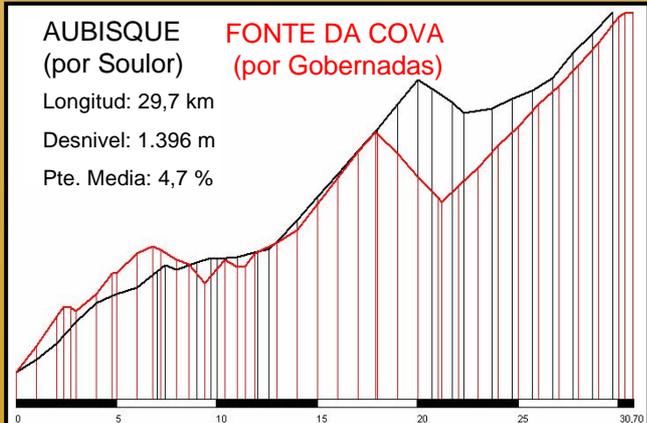


La Cabrera esconde puertos impresionantes aún vírgenes para el ciclismo profesional.

GOBERNADAS - SESTIL (FONTE DA COVA)			
por Río Cabrera (León)			
Longitud	30,7 km	% Medio	4,1 %
Altitud	1.842 m	% Max.	16 %
Desnivel	1.259 m	% Medio subida	7,5 %
Desnivel acumulado	1.675 m	Coef. APM	359

La vertiente que aquí describimos del Puerto del Sestil, más conocido como Fonte Da Cova o Collada Trevinca, constituye un puerto de paso colosal, de una dureza similar a la del mítico Col d'Aubisque.

Se trata de una ascensión de más de 30 km de longitud dividida en varios tramos. En primer lugar, tras superar un puente sobre el río Cabrera, afrontaremos 7 km a casi el 6,5%, con 2 km iniciales terribles donde la pendiente llega por momentos a alcanzar el 16%. Tras un breve descenso y algún que otro repecho, se deja atrás el pueblo de Silván y se afronta la parte final del Puerto de las Gobernadas: 7 km al 7% con 3 km centrales al 9% y máximas de hasta el 12% de pendiente. Nuevo descenso hacia La Baña y un poco antes de llegar al pueblo, giro hacia la derecha para afrontar la parte definitiva del puerto: 9,7 km al 7,2% y máximas del 15% de pendiente hasta alcanzar la cima de Fonte Da Cova, a casi 1.850 m de altitud.



**AUBISQUE** (por Soulor)  
**FONTE DA COVA** (por Gobernadas)  
 Longitud: 29,7 km  
 Desnivel: 1.396 m  
 Pte. Media: 4,7 %



# MORREDERO - PORTINILLOS



Panorámica de la ascensión



Herraduras



Cima Portinillos

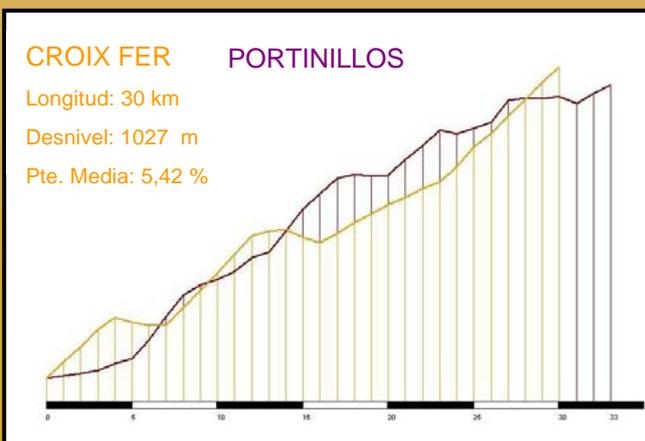
MORREDERO - PORTINILLOS			
por Ponferrada (León)			
Longitud	33 km	% Medio	4,35 %
Altitud	1.946 m.	% Max.	17 %
Desnivel	1.436 m.	Coef.APM	378

Escenario este Morredero, en la estación de esquí situada en su cima, de dos finales de etapa de La Vuelta, con victorias de Heras y Valverde, nos ocupa este puerto berciano en cuando a su condición de puerto de paso o de doble vertiente, que surge de su prolongación hasta el Collado de los Portinillos, que permite enlazar con la vertiente opuesta, que recibe la denominación de Llano de las Ovejas.

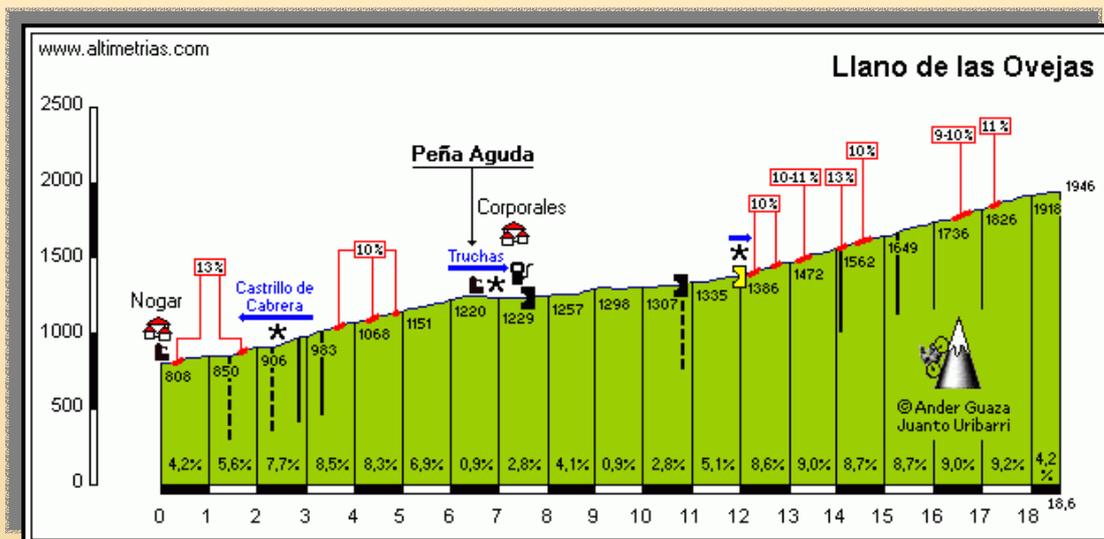
La ascensión en si presenta un perfil irregular, alternando tramos suaves con otros de considerable dureza, el primero de los cuales lo encontramos a partir del kilómetro seis. Tres kilómetros a más del 10% de media serán el preámbulo de cuatros kilómetros más llevaderos, hasta comenzar otro tramo adornado con pendientes de dobles dígitos. Un pequeño descenso antecede al último tramo de ascensión antes de coronar El Morredero. Nuevo descenso y falsos llanos nos conducen al último kilómetro, al 10%, antes de coronar Portinillos a casi dosmil metros de altitud. Cinco kilómetros más, prácticamente llanos, nos conducirán al Llano de las Ovejas.

La irregularidad de los desniveles y la presencia de tramos de descenso nos permiten la comparación con el puerto alpino de la Croix du Fer

Carretera en buen estado, aunque con algún tramo de firme irregular.



# LLANO DE LAS OVEJAS



LLANO DE LAS OVEJAS			
por Nogar (León)			
Longitud	18,6 km	% Medio	6,12 %
Altitud	1.946 m.	% Max.	13 %
Desnivel	1.138 m.	Coef.APM	261

La cara oculta de la ascensión al Morredero es esta subida al Llano de las Ovejas, previo paso por el puerto de Peña Aguda, también conocido como Corporales. La primera parte de la ascensión, hasta el citado puerto de Peña Aguda, se realiza con pendientes mantenidas, que sólo en dos tramos puntuales nada más abandonar Nogar superan el 10%. Coronado este primer alto cinco kilómetros de suave tendencia ascendente nos sitúan en la parte más dura de la subida. Serán seis kilómetros más rondando el 9% de desnivel que nos conducirán a la cima de esta dura ascensión.

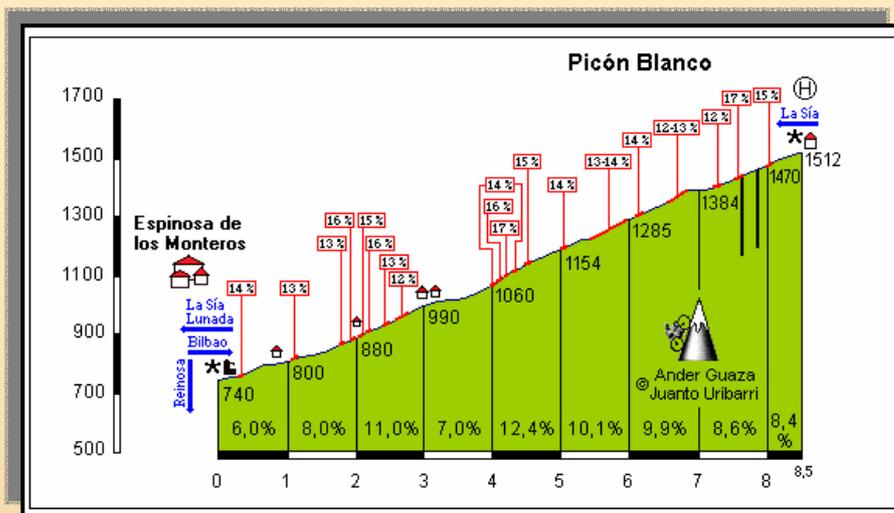
La ascensión por esta vertiente, permite realizar un final de etapa, tanto en la conocida estación de El Morredero, como en la ciudad de Ponferrada, tras transitar por los treinta kilómetros de descenso que conducen a la capital del Bierzo

Firme irregular y calzada de unos cuatro metros de anchura, permiten sin más dificultades que las que plantea la pendiente el tránsito ciclista.

Por su dureza y por la estructura de su ascensión, con un descanso intermedio podemos compararlos con el puerto pirenaico del Soulor, por su vertiente de Argeles-Gazost.



# PICON BLANCO

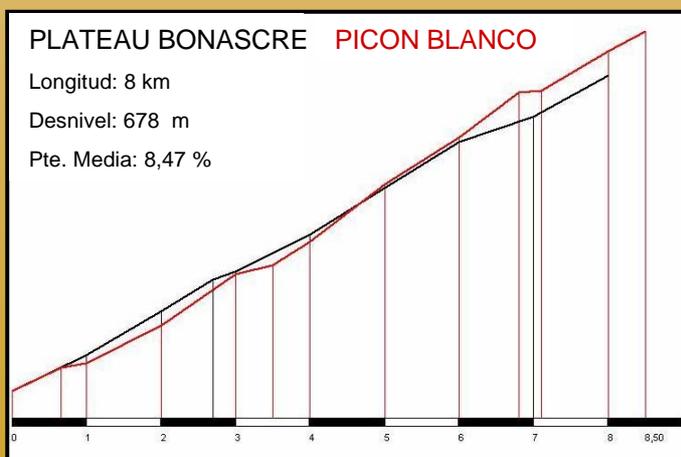


PICON BLANCO			
por Espinosa de los Monteros (Burgos)			
Longitud	8,5 km	% Medio	9,1 %
Altitud	1.512 m.	% Max.	17 %
Desnivel	772 m.	Coef.APM	233

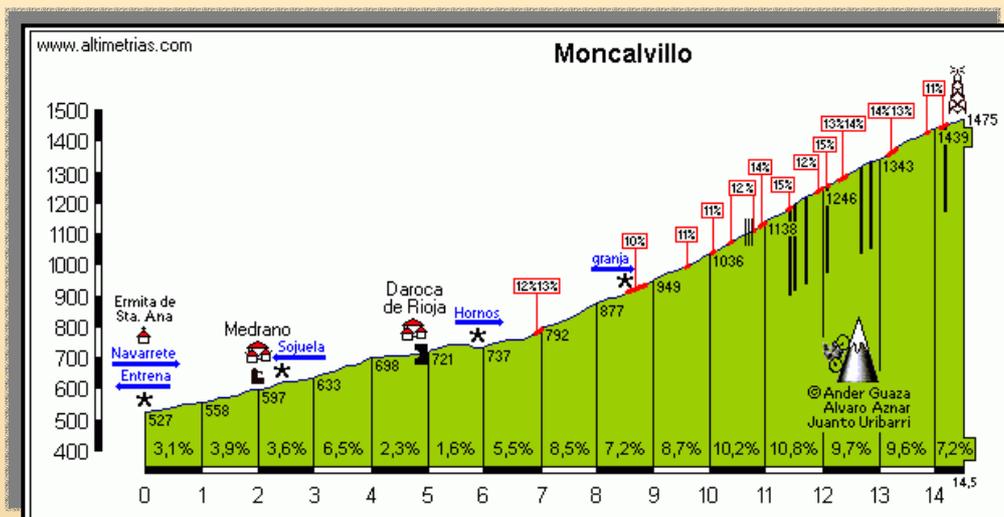
Esta dura subida burgalesa supone al colofón perfecto a una etapa que, tras desarrollarse por tierras de Cantabria, culminase con la ascensión del puerto de La Lunada encadenado con este Picón Blanco, antigua ubicación de una base militar y, junto con las Lagunas de Neila la ascensión más dura de la provincia.

Una pendiente media próxima al 10%, tres kilómetros que superan dicho porcentaje y una profusión de rampas con pendientes superiores al 12% certifican la dureza de esta ascensión.

Buen asfalto durante toda la ascensión, aunque con piedras sueltas en la parte superior de la misma.



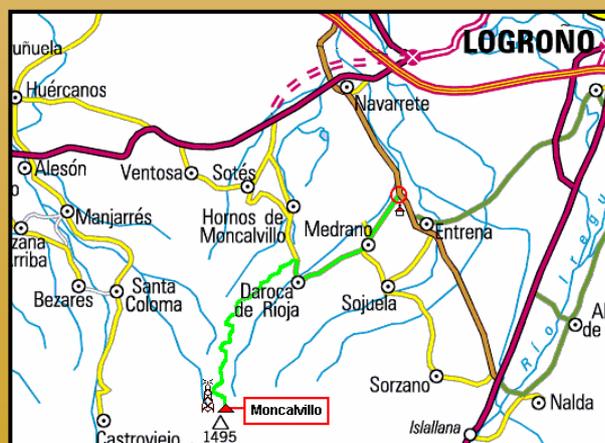
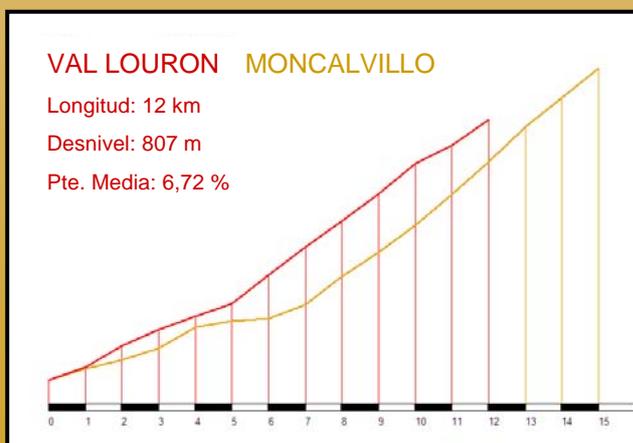
# MONCALVILLO



MONCALVILLO			
por Medrano y Daroca (La Rioja)			
Longitud	14,5 km	% Medio	6,54 %
Altitud	1.475 m.	% Max.	15 %
Desnivel	945 m.	Coef.APM	239

Para quienes la montaña riojana se limite a las ascensiones a la Cruz de la Demanda y Valdezcaray, presentamos esta ascensión situada al suroeste de la capital de la provincia, Logroño. Se trata de una subida mucho más exigente que aquellas y que a su vez podemos dividir en dos tramos. Los 7 primeros kilómetros de suave ascensión hasta superar la localidad de Daroca. Un par de kilómetros después de esta población, comienza la parte realmente exigente. Hablamos de cinco kilómetros y medio con porcentajes medios que en raras ocasiones bajarán del 10% y puntas frecuentes en torno al 14-15% de desnivel.

Transitaremos por carretera ancha y bien asfaltada hasta el cruce en el que comienza la pista, momento a partir del cual nos seguirá acompañando el buen firme aunque la calzada se estrecha considerablemente.



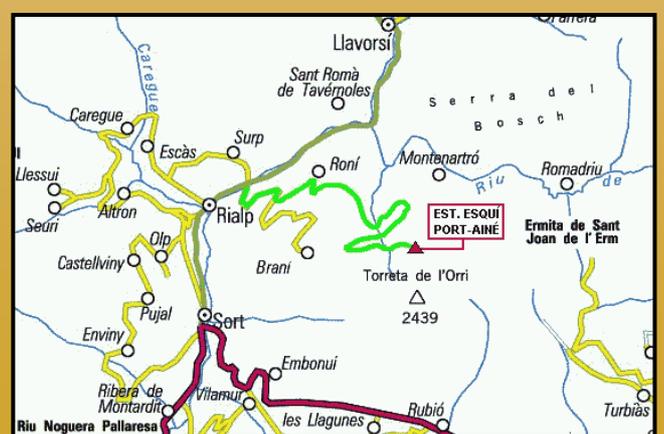
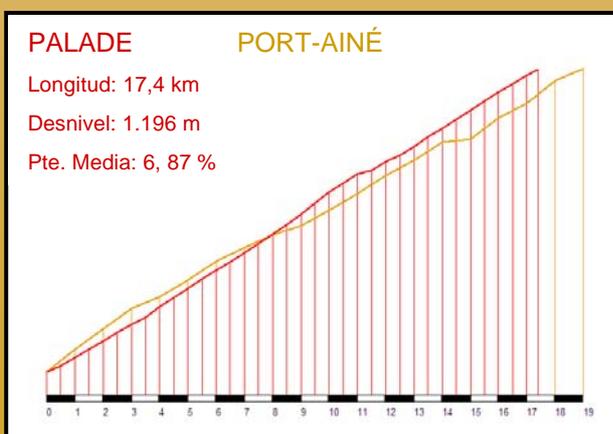
# PORT-AINÉ



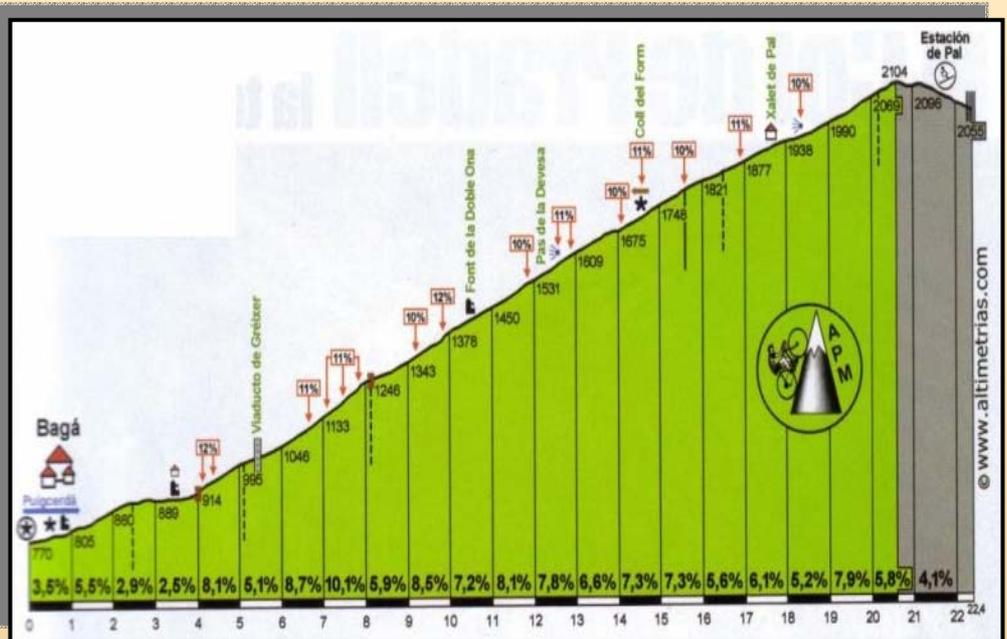
PORT-AINÉ			
por C-137 (Lleida)			
Longitud	18,9 km	% Medio	6,34 %
Altitud	1.947 m.	% Max.	12 %
Desnivel	1.199 m.	Coef.APM	245

Es sin duda esta ascensión a las instalaciones de esquí de Port-Ainé, en la provincia de Lerida, una de las más exigentes de los Pirineos españoles, que conjuga longitud (casi veinte kilómetros) con la dureza que marcan unos porcentajes medios muy mantenidos, siempre en el entorno del 6-8%. Aunque tan sólo el primer kilómetro y el penúltimo alcanzan un porcentaje medio del 9%, y en ocasiones muy puntuales aparezcan rampas máximas de más del 10%.

Como corresponde a una carretera de acceso a una estación invernal el asfalto se encuentra en perfectas condiciones.



# COLL DE PAL

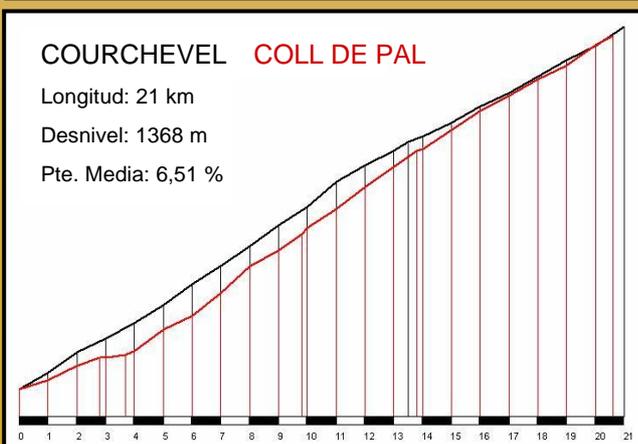


COLL DE PAL			
por Bagá (Barcelona)			
Longitud	20,6 km	% Medio	6,48 %
Altitud	2.104 m.	% Max.	12 %
Desnivel	1.334 m.	Coef.APM	282

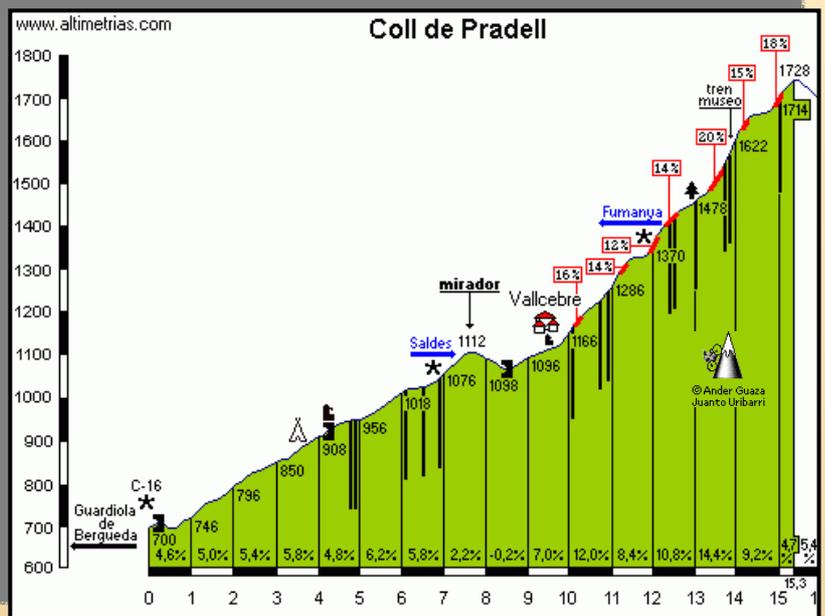
Otro de los colosos de la comarca barcelonesa del Berguedá, muy próximo al túnel del Cadí y a la estación invernal de La Molina. En sus proximidades se encuentran el Coll de la Creu Fumanya, el Coll de Pradell, y el Coll de La Creueta, así como la ascensión a Rassos de Peguera.

Nos encontramos frente a una ascensión imponente, que en poco más de 20 km supera 1300 m de desnivel. Todo un puerto Tour con un firme en perfecto estado y espacio suficiente en la cima como para montar la meta de una etapa de profesionales (ya se hizo en dos ocasiones en la Semana Catalana).

Sus características nos permiten compararlo con la subida a la estación alpina de Courchevel, final de etapa típico en el Tour frente al que no desmerece en absoluto.



# COLL DE PRADELL

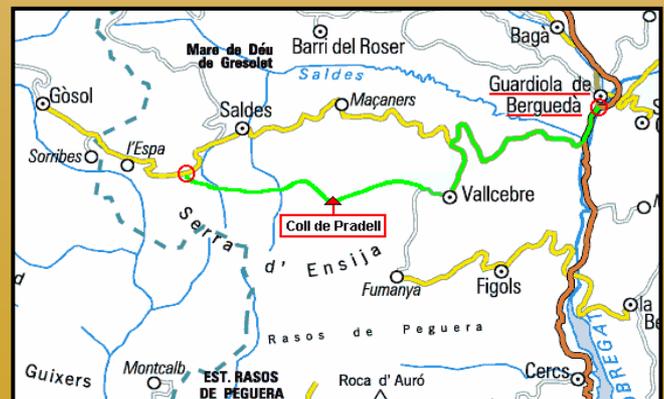
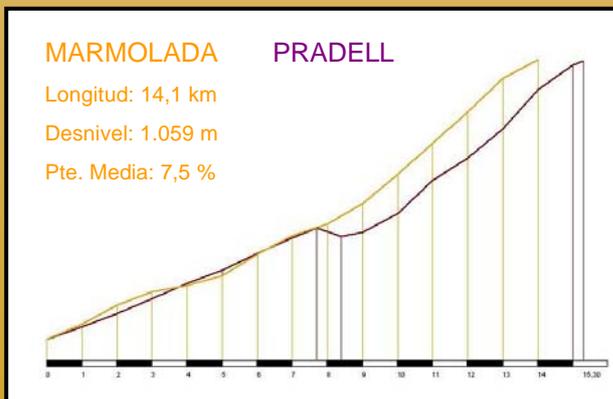


COLL DE PRADELL			
por Guardiola del Berguedá (Barcelona)			
Longitud	15,3 km	% Medio	6,7 %
Altitud	1.728 m.	% Max.	20 %
Desnivel	1.028 m.	Coef.APM	289

Uno de los colosos de la comarca barcelonesa del Berguedá, cercano a las localidades de Berga y Ripoll. En sus proximidades se encuentran los puertos de Coll de la Creu Fumanya, Rasons de Peguera y La Creueta, así como la subida al Coll de Pal.

El estado del firme es bueno, con carretera ancha hasta la población de Vallcebre. Desde esta la carretera se estrecha y el firme empeora hasta el cruce a Fumanyá, a partir del cual y hasta la cima el firme es reciente y se encuentra en perfecto estado, incluido un tramo hormigonado de 400 metros en el kilómetro 13,3.

Sus características permiten compararlo con el italiano Passo Fedaia por la vertiente de Caprile, más conocido entre los aficionados como la Marmolada.



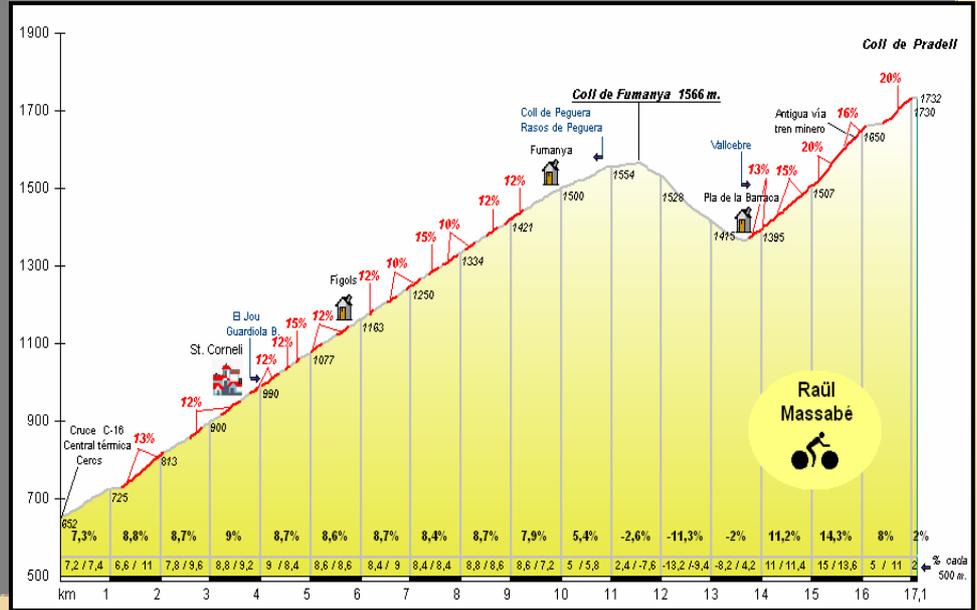
# COLL DE PRADELL (por COLL DE FUMANYA)



Bonita sucesión de herraduras en la parte inicial



El estado del firme es excelente



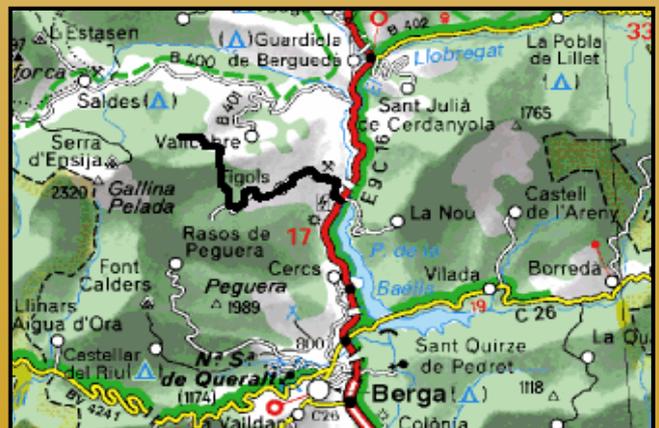
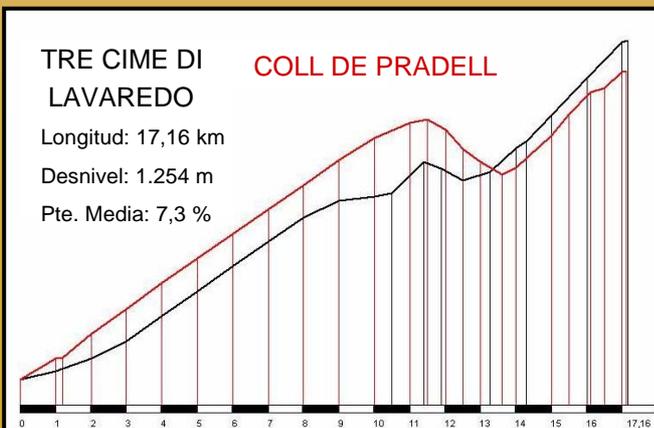
Rampa hormigonada al 20% en la parte final (km 15)

COLL DE PRADELL			
por Coll de Fumanya (Barcelona)			
Longitud	17,1 km	% Medio	6,3 %
Altitud	1.732 m.	% Max.	20 %
Desnivel	1.080 m.	% Medio Subida	8,6 %
Desnivel acumulado	1.281 m	Coef. APM	366

La comarca barcelonesa del Berguedá es una auténtica mina para el ciclismo. Esta vertiente del tremendo Coll de Pradell, al que en esta ocasión ascenderemos vía Coll de Fumanya, es considerada por muchos el puerto de paso más duro a este lado de los Pirineos.

La ascensión se haya dividida en dos partes diferenciadas. Los primeros 11 km son los pertenecientes al Coll de Fumanya. Por si sólo, éste ya sería un puerto de Cat. Especial. Tras una breve pero pronunciada bajada, conectaremos con la carretera del Coll de Pradell, del cual nos restarán por subir sus últimos 3,4 km al 10,8 % de pendiente media, con máximas que llegan al 20% en alguna que otra rampa hormigonada.

La mítica subida transalpina a Tre Cime di Lavaredo nos sirve como referente de la dureza de este puerto.



# RASSOS DE PEGUERA



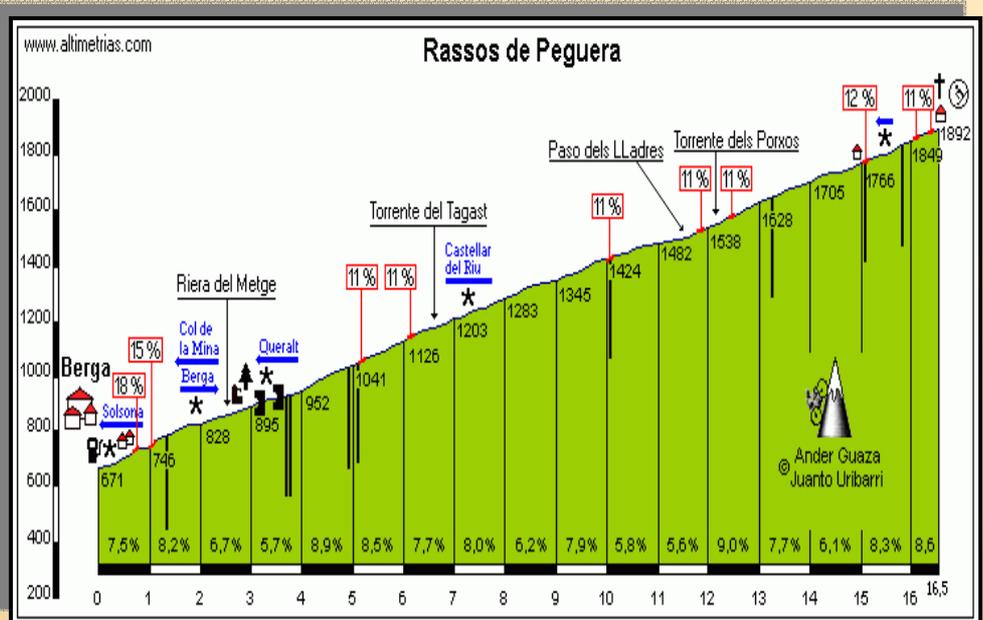
Duras rampas en el km 10



Paisaje típicamente pirenaico a lo largo de toda la ascensión



El estado del firme es impecable



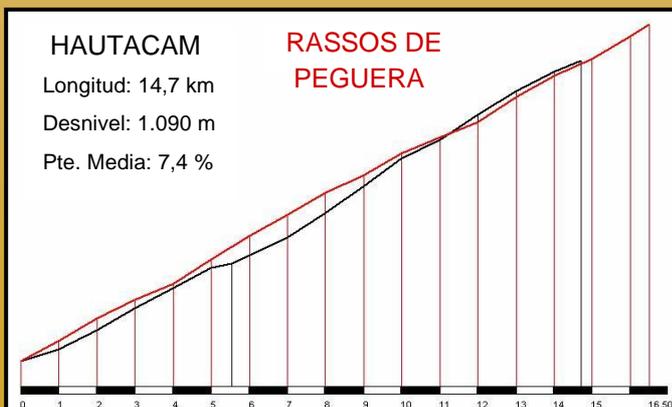
RASSOS DE PEGUERA			
por Berga (Barcelona)			
Longitud	16,5 km	% Medio	7,4 %
Altitud	1.892 m.	% Max.	18 %
Desnivel	1.221 m.	Coef. APM	274

Duro final en alto situado en pleno corazón del Berguedá. La subida, que ya ha sido visitado en varias ocasiones por el ciclismo profesional, se inicia en la localidad de Berga y se haya próxima a otros puertos de la zona, como el Coll de Pradell, el Coll de Fumanya, Tosses, Creueta o Coll de Pal.

Se trata de una ascensión 'tipo Tour', larga y muy constante en cuanto a la dureza de sus rampas, siempre en torno al 7-8%. A la salida de Berga nos encontraremos con alguna rampa suelta de hasta el 18% que puede dejarnos muy tocados para afrontar el resto de la subida.

Si algún día llegara a asfaltarse un tramo de escasos 2 km de descenso camino del Coll de Fumanya, Rastos dejaría de ser un duro final en alto para convertirse en un fantástico puerto de paso.

La subida pirenaica de Hautacam es un claro referente de la dureza que entraña esta ascensión.



# TURÓ DE L'HOME



Rampa 15% en el km 14

TURO DE L'HOME			
por San Celoni (Barcelona)			
Longitud	25,6 km	% Medio	5,85 %
Altitud	1,652 m.	% Max.	15 %
Desnivel	1.497 m.	Coef.APM	299

Enclavado en la Sierra del Montseny, esta subida al Turó de l'Home comienza en San Celoni con 6 kms de dureza creciente que culminan en uno de descanso tras el paso por Mosqueroles. Tras este, 12 kms de ascenso sin descanso y con pendientes medias que oscilan entre el 5 y el 8%, nos llevan a un nuevo descanso de un kilómetro, del cual arranca la parte final de la ascensión. Serán algo más de cinco kilómetros, los más duros de toda la subida, con frecuentes rampas al 12-14% y porcentajes medios que rozan en algún kilómetro el 10%.

Buen asfalto hasta la localidad de La Costa del Montseny, algo rugoso desde esta hasta el desvío a la parte final de la ascensión que presenta tramos algo bacheados.



# COLLFRED



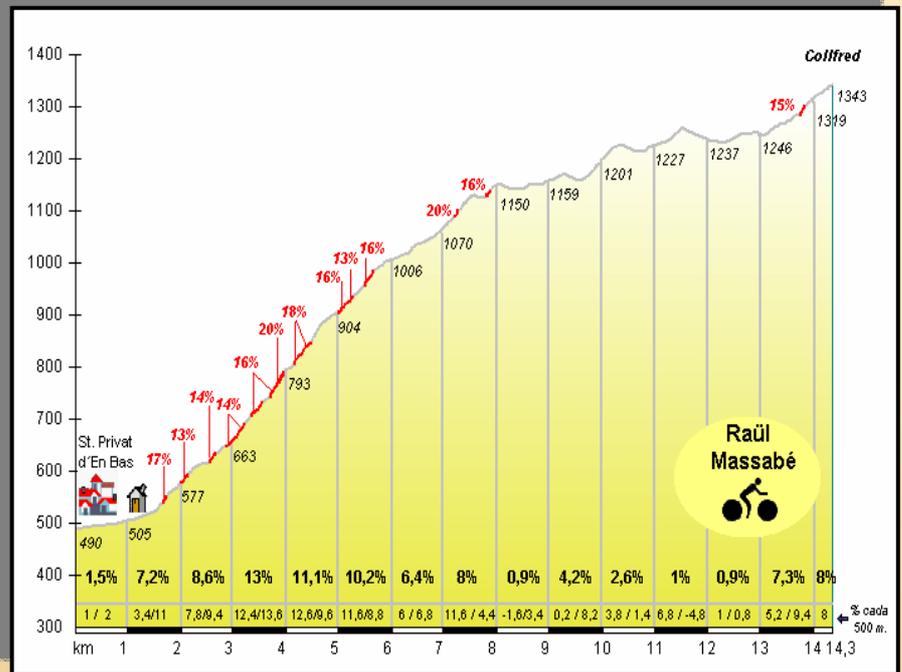
Duras rampas al comienzo del km 3



Vista panorámica de la subida a la altura del km 6



Herradura hormigonada cerca del final

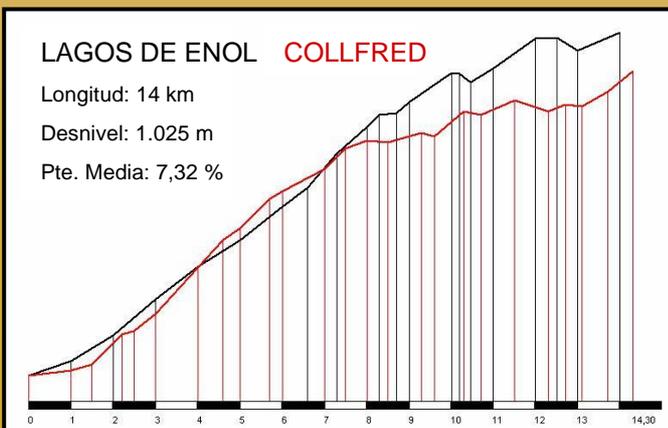


COLLFRED			
por St. Privat d'En Bas (Barcelona)			
Longitud	14,3 km	% Medio	5,97 %
Altitud	1.343 m.	% Max.	20 %
Desnivel	853 m.	Coef.APM	240

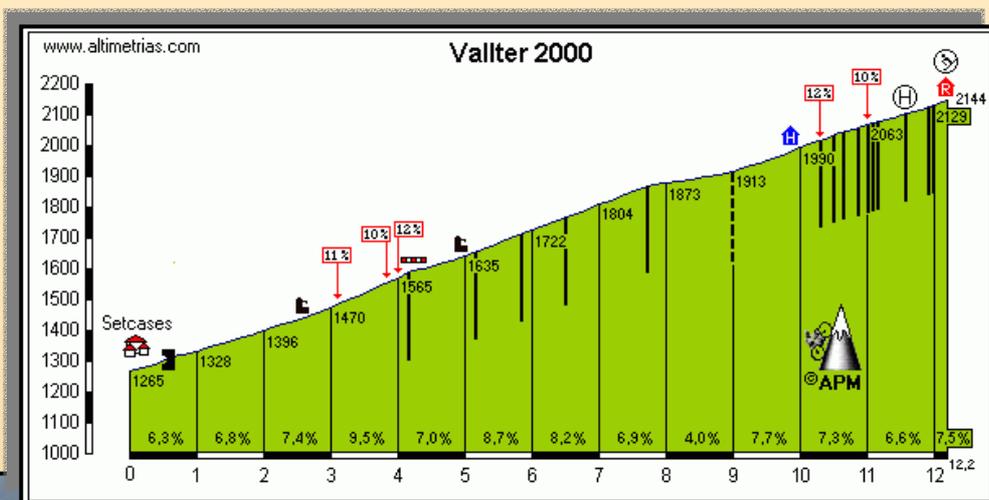
Este coloso de la comarca gerundense de la Garroxta discurre próximo a las localidades de Olot y Ripoll. A su alrededor se encuentran los puertos de Cantonigrós, Coll de Canes o Capsacosta, así como la subida a Vallter 2000. Paralelo a él por el sur discurre el no menos interesante Coll de Bracons.

El estado del firme es bueno aunque la carretera no es excesivamente ancha. A lo largo de la ascensión nos encontraremos con algunos tramos con el firme de cemento, no obstante, son bastante cortos y se encuentran en muy buen estado.

Sus características permiten compararlo con la asturiana subida a Los Lagos de Covadonga, ascensión ya mítica en la Vuelta Ciclista a España.



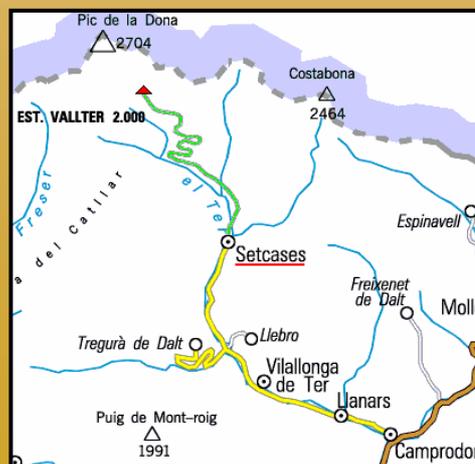
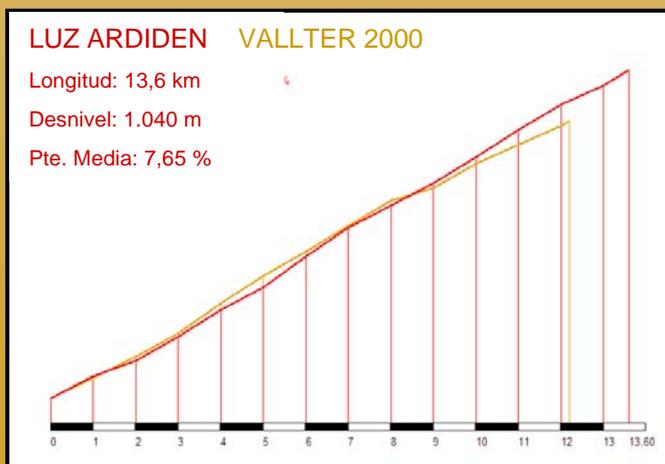
# VALLTER 2000



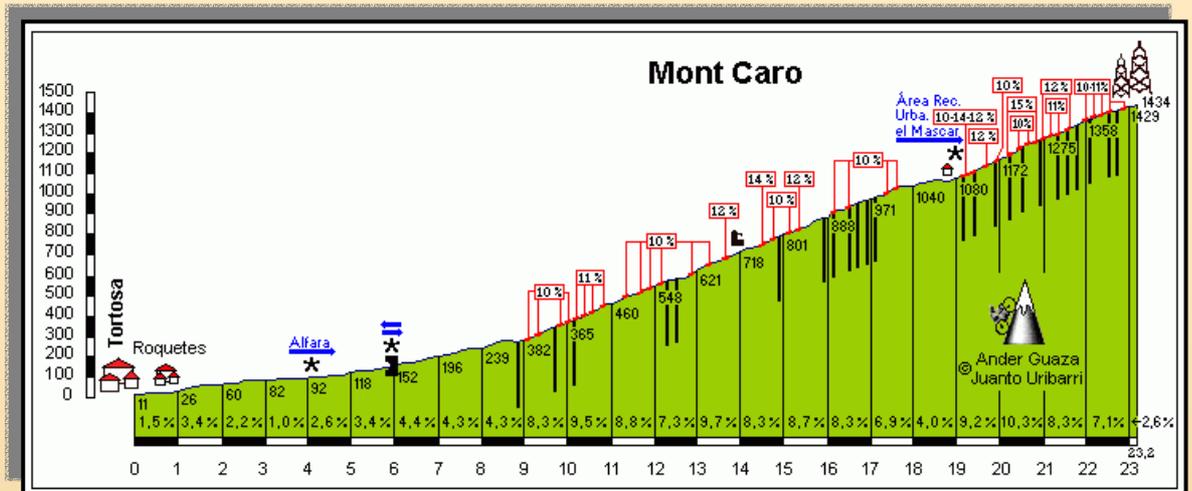
VALLTER 2000			
por Setcases (Girona)			
Longitud	12,2 km	% Medio	7,2%
Altitud	2.144 m.	% Max.	12%
Desnivel	879 m.	Coef.APM	194

Otra ascensión a una estación invernal catalana, en este caso la gerundense de Vallter 2000. Aunque la altimetría presentada comienza en la localidad de Setcases, debe indicarse que ya desde el momento en que se toma el desvío en Campodró n el trazado "pica hacia arriba" aunque sin porcentajes dignos de mención. Será por tanto a partir de Setcases cuando comienza una ascensión que concentra su dureza entre los kilómetros dos y ocho, en los cuales el desnivel medio se mantendrá entre el 7 y el 9%.

Carretera que, aunque estrecha y sin arceres ni señalización horizontal si presenta un buen firme a lo largo de todo el recorrido.



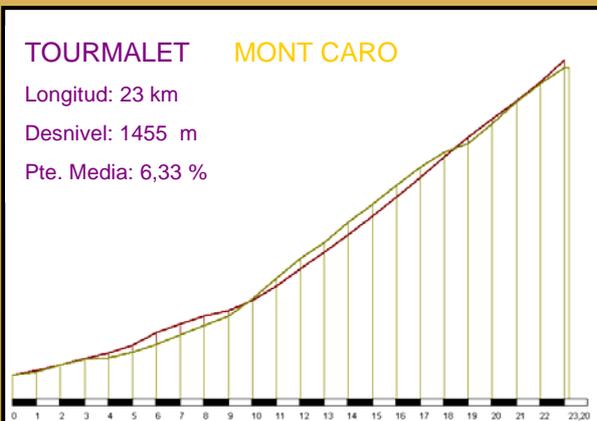
# MONT CARO



MONT CARO			
por Tortosa (Tarragona)			
Longitud	23,2 km	% Medio	6,13 %
Altitud	1.434 m.	% Max.	14 %
Desnivel	1.423 m.	Coef.APM	336

Casi a nivel del mar, en la localidad tarraconense de Tortosa, comienza la ascensión a uno de los más duros entre los puertos catalanes y, ¿por que no? también de la Península. Largas rectas tras el paso por la localidad de Roquetes, nos conducen al inicio de la parte más dura de la ascensión, donde se irán sucediendo tramos plagados de herraduras, adornados con exigentes porcentajes que con frecuencia se situarán en los dos dígitos. Un pequeño descanso a la altura del desvío que nos conduciría al área recreativa y la urbanización del Mascar, antecede a la parte final de la ascensión, cuatro kilómetros finales que serán, además, los más duros de toda la escalada. Sería a la altura de este cruce donde podría situarse gran parte de la infraestructura necesaria en una hipotética etapa ciclista, pues en la cima el espacio es más bien escaso.

La carretera ha sido recientemente reasfaltada en su totalidad, encontrándose en un estado envidiable. El mítico puerto pirenaico francés del Tourmalet encuentra su gemelo casi idéntico en este coloso catalán.



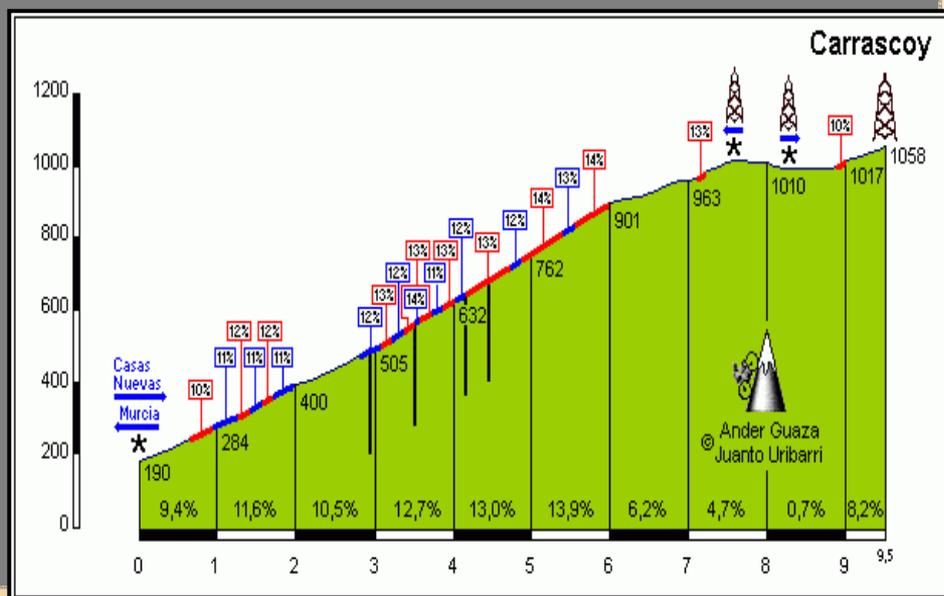
# CARRASCOY



Duras rampas antes de llegar a las primeras antenas.



Ganamos altura rápidamente.



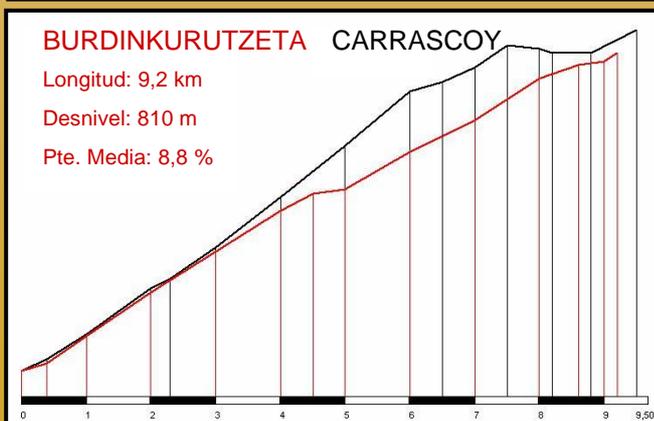
La cima, parecida a la de otras montañas de similares características, permite situar en ella una meta.

CARRASCOY			
por MU-603 (Murcia)			
Longitud	9,5 km	% Medio	9,14 %
Altitud	1.058 m.	% Max.	14 %
Desnivel	868 m.	Coef. APM	322

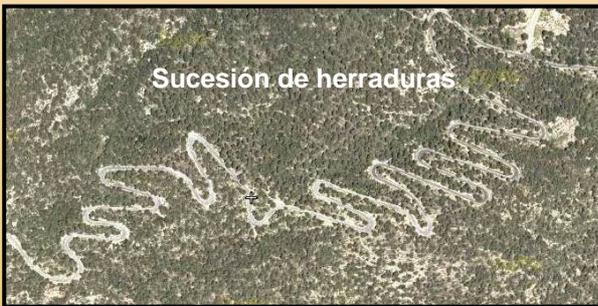
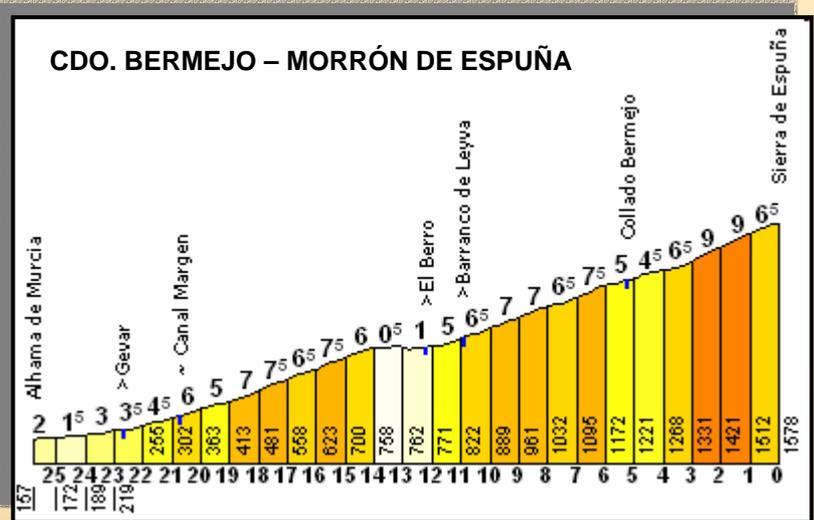
Junto con el cercano Collado Bermejo, Carrascoy es el puerto estrella de la provincia de Murcia.

Esta subida, que asciende hasta un conjunto de antenas situadas en la cima de la montaña, se encuentra muy próxima a la capital murciana. La ascensión, que se inicia en un cruce con la MU-603, cerca de la localidad de Casas Nuevas, consta de 9,5 km en los que se salva un desnivel de casi 900 m, con algo más de un 9% de pendiente media. Los primeros 6.000 metros son muy exigentes, encerrando kilómetros enteros al 14% que pondrán a prueba a los más preparados. Aunque la carretera no está en muy buen estado, un pequeño arreglo permitiría el paso de cualquier carrera por sus tremendas rampas.

El Col de Burdinkurutzeta (País Vasco francés), puerto 'destroza-pelotones' de los Tours de los 80, nos sirve como referente de la dureza que entrañan las rampas del coloso murciano.



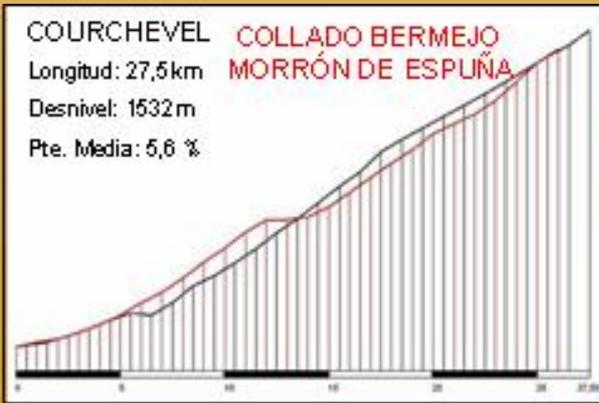
# COLLADO BERMEJO – MORRÓN DE ESPUÑA



COLLADO BERMEJO – MORRÓN DE ESPUÑA			
por Alhama de Murcia (Murcia)			
Longitud	25,8 km	% Medio	4,34 %
Altitud	1.578 m.	% Max.	12 %
Desnivel	1.444 m.	Coef.APM	271

Puerto de transito habitual de la Vuelta a Murcia podemos dividir esta ascensión en dos parte que se encuentran separadas por seis kilómetros de descenso y falsos llanos. La primera, de poco más de catorce kilómetros no presenta desniveles significativos y nos lleva a coronar un primer alto de unos 800 metros de altitud. Tras el anteriormente citado descenso acometemos la parte final y más dura de la subida. En este tramo los desniveles aumentan, con medias por kilómetro cercanas e incluso superiores al 7% y una sucesión de hasta dieciseis curvas de herradura en un espacio de poco más de dos kilómetros. En total serán siete kilómetros que nos llevaran a la cima del Collado Bermejo, desde el cual podremos continuar la ascensión hasta la cumbre del Morrón de Espuña, o bien emprender descenso hacia Aledo y Totana.

Treinta kilómetros de recorrido dan para gran diversidad de estados del firme, mejores y peores, aunque siempre aptos para la circulación en bicicleta.



# COLLADO BERMEJO (por Totana)



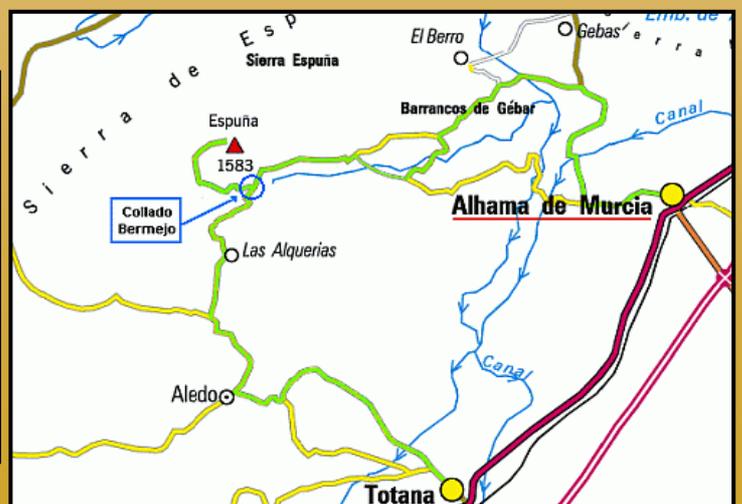
Panorámica de la subida.

COLLADO BERMEJO			
por Totana (Murcia)			
Longitud	28 km	% Medio	4,83 %
Altitud	1.580 m.	% Max.	12 %
Desnivel	1.353 m.	Coef.APM	248

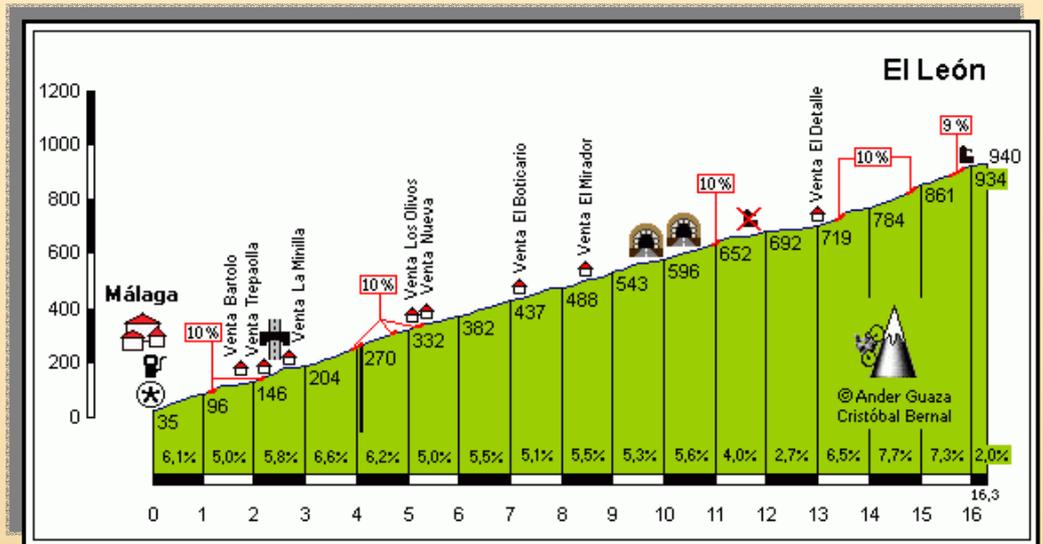
La vertiente sureste de este Collado Bermejo presenta en su perfil una estructura muy similar a la de la vertiente noreste (Alhama). Nos encontramos por tanto ante un primer tramo de ascenso (diez kilómetros) con pendientes suaves que nos deja al inicio de un tramo de descenso y falsos llanos de unos cuatro kilómetros de longitud. A la finalización de ese tramo de descanso se acomete la parte final de la subida que consta en este caso de nueve kilómetros, con pendientes medias que varían entre el 5 y el 7% de desnivel.

Alcanzado en alto del Collado Bermejo, podremos continuar ascensión hacia el Morrón de Espuña o bien emprender descenso hacia la localidad de Alhama de Murcia.

El haber sido utilizado en numerosas ocasiones en etapas de la Vuelta a Murcia, acredita las buenas condiciones del firme para la circulación en bicicleta.



# EL LEÓN



Cima del puerto

EL LEON			
por Málaga			
Longitud	16,3 km	% Medio	5,55 %
Altitud	940 m.	% Max.	10 %
Desnivel	905 m.	Coef.APM	153

El puerto de primera categoría más cercano a una capital de provincia española es este de El León, cuya cima se encuentra a poco más de dieciséis kilómetros de la capital malagueña. Su ascensión, que se realizará de manera bastante constante, con porcentajes alrededor del 5-6% de desnivel medio, no presenta tramos de especial dureza siendo su longitud el principal determinante de su dificultad.

Esta subida presenta carretera ancha y buen firme a lo largo de todo el recorrido.



# PEÑAS BLANCAS – LOS REALES

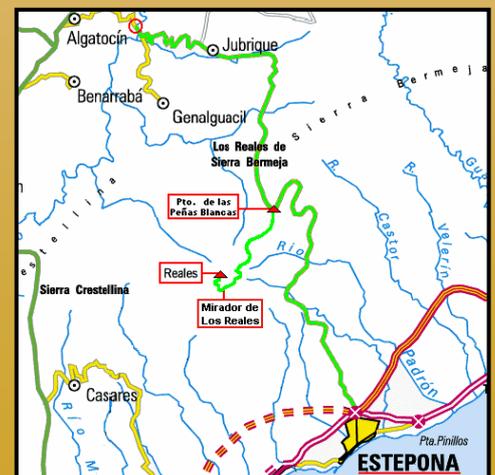
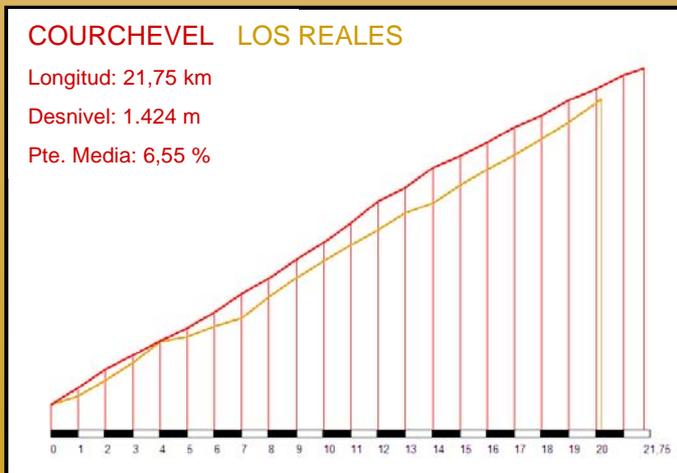


PEÑAS BLANCAS – LOS REALES			
por Estepona (Málaga)			
Longitud	21,8 km	% Medio	6,61 %
Altitud	1.447 m.	% Max.	14 %
Desnivel	1.442 m.	Coef.APM	310

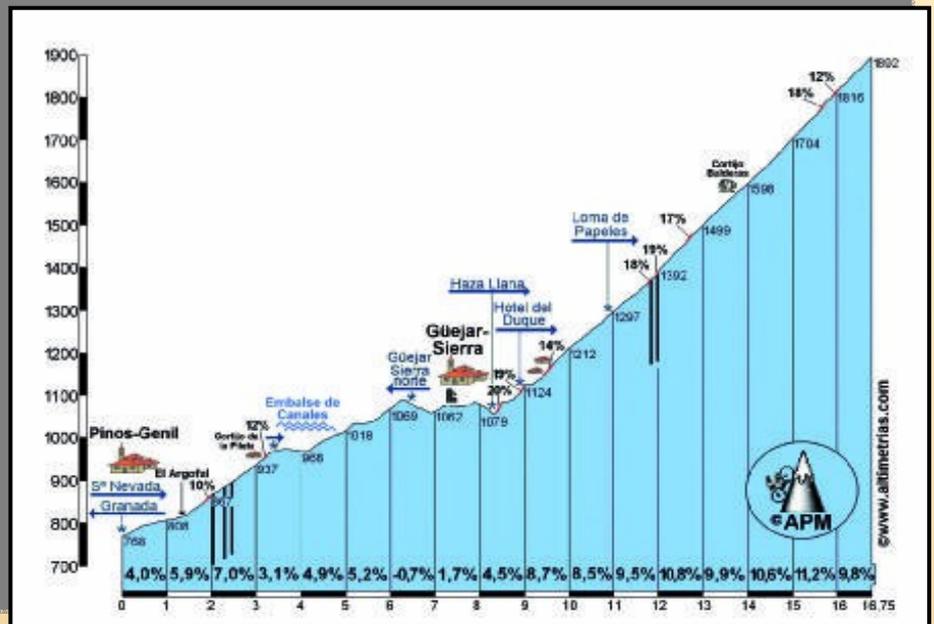
Prácticamente a nivel del mar parte esta ascensión malagueña que nos llevará hasta casi los 1.500 metros de altitud, tras coronar el puerto de Peñas Blancas (1.003 mts) y tomar la desviación que conduce al Mirador de Los Reales.

Ascensión con pendientes muy constantes a lo largo de todo el recorrido, sin excesivos porcentajes (muy puntualmente sus rampas alcanzan pendientes superiores al 10%), sólo la calidad del asfalto y la anchura de la calzada nos permitirán diferenciar entre dos partes de la ascensión.

Hasta coronar el puerto de Peñas Blancas, carretera ancha y asfalto en buenas condiciones. Tras tomar el desvío ostensible estrechamiento y asfalto en peores condiciones con bastante gravilla suelta.



# COLLADO DEL ALGUACIL

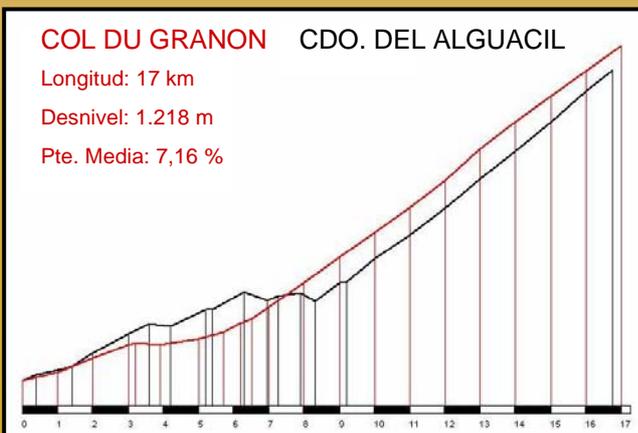


COLLADO DEL ALGUACIL			
por Pinos Genil (Granada)			
Longitud	16,75 km	% Medio	7,13 %
Altitud	1.892 m.	% Max.	20 %
Desnivel	1.194 m.	Coef. APM	302

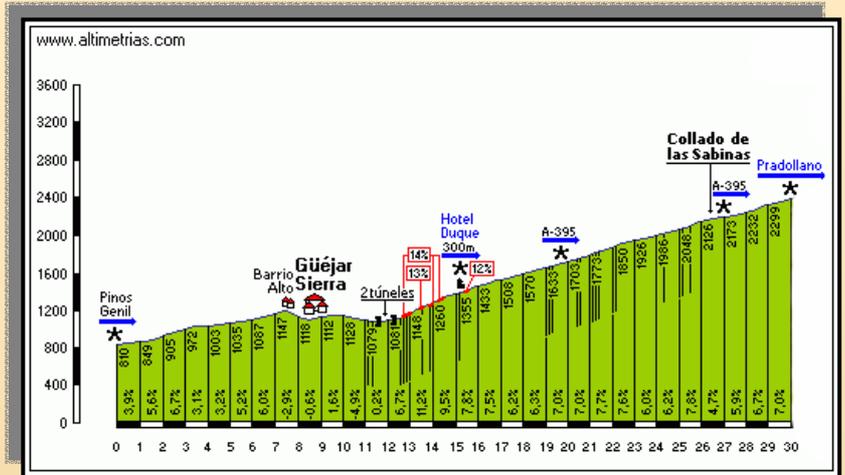
A las faldas de Sierra Nevada nos encontramos este fantástico final en alto recientemente asfaltado. Tarde o temprano acabará por asfaltarse también la vertiente de Tocón (vertiente norte), y cuando esto suceda tendremos un nuevo puerto de paso en una zona ya de por sí espectacular.

Muy próximo al Alto de Monachil, la subida a Sierra Nevada y el Collado de Las Sabinas, el Collado del Alguacil presenta unos primeros kilómetros más o menos tendidos hasta llegar a Güejar-Sierra. Pese a todo, en este tramo ya se supera alguna que otra rampa al 10%. A partir de la citada población, la locura se desata con 8 km finales a casi el 10% de pendiente media y continuas rampas al 14, 18 e incluso 20%.

El tremendo Col du Granon, ya visitado por el Tour, nos da una idea de la dureza de este puerto granadino.



# COLLADO DE LAS SABINAS - PRADOLLANO



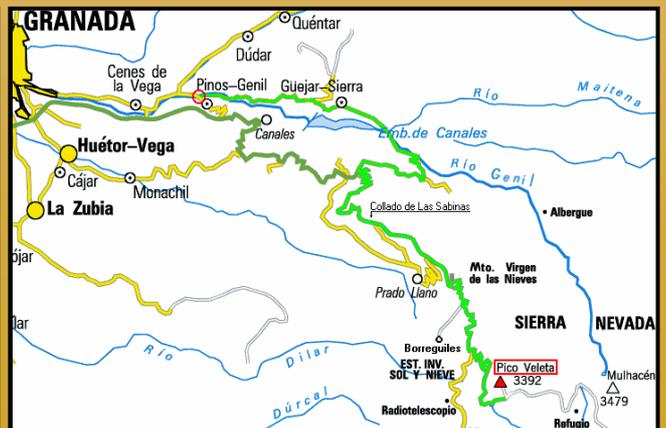
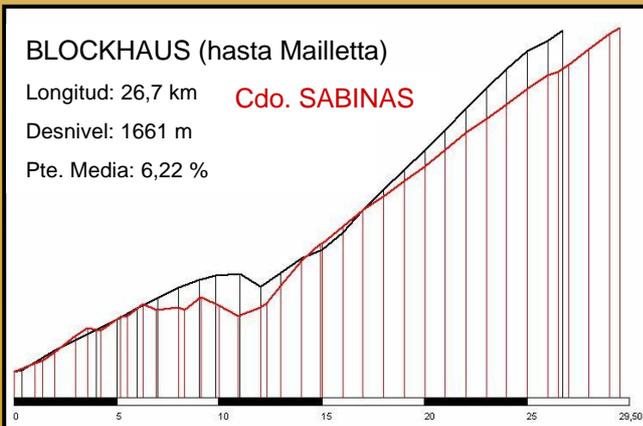
COLLADO DE LAS SABINAS - PRADOLLANO			
por Güéjar Sierra (Granada)			
Longitud	30 km	% Medio	5,75 %
Altitud	2.369 m.	% Max.	14 %
Desnivel	1.555 m.	Coef.APM	342

El puerto de paso de mayor altitud de la península ibérica lo encontramos en este Collado de las Sabinas – Pradollano, como una vertiente nueva y, hasta ahora, desconocida de la tradicional ascensión a Sierra Nevada.

Partimos de la localidad granadina de Pinos Genil para, tras siete kilómetros y medio de continuada ascensión llegar al pueblo de Güéjar Sierra, superada la cual unos cuatro kilómetros de descenso y falsos llanos nos llevarán al comienzo de la ascensión definitiva.

Este último tramo de ascensión, de dieciocho kilómetros de longitud, presenta unos porcentajes muy mantenidos, siempre en torno al 7% de desnivel medio por kilómetro. Durante su discurrir superaremos el Collado del Dornajo, en el kilómetro veinte a 1.650 metros de altitud y posteriormente el Collado de las Sabinas propiamente dicho a unos 2.150 metros de altitud. En ambos casos podremos enlazar con la A-395, carretera tradicionalmente utilizada cuando Sierra Nevada es final de etapa en competición, para descender hacia Granada.

Unos cuatro kilómetros después de dicho Collado de las Sabinas, llegaremos al cruce que nos permite, por las herraduras habitualmente ascendidas en La Vuelta, descender hacia la plataforma de Pradollano y desde ahí, por la citada A-395 hacia Granada.



# HAZA DEL LINO (por Polopos)

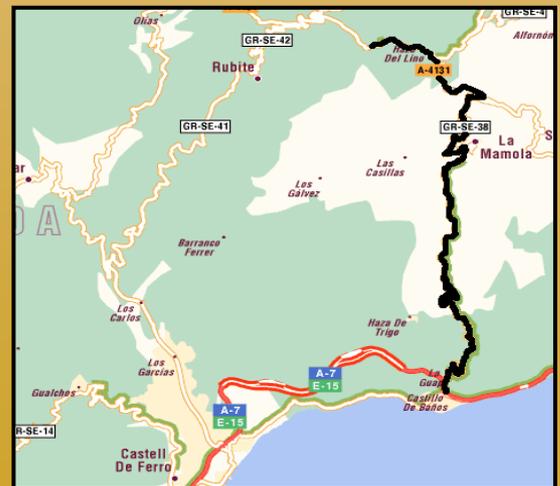
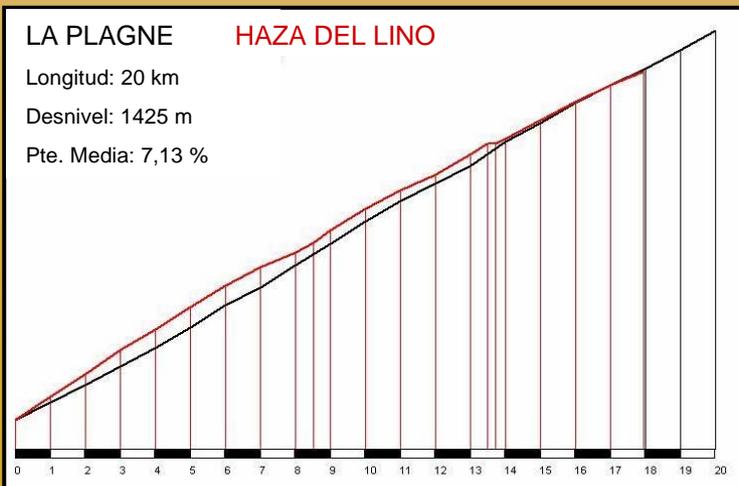


HAZA DEL LINO			
por Polopos (Granada)			
Longitud	17,95 km	% Medio	7,1 %
Altitud	1.302 m.	% Max.	14 %
Desnivel	1.274 m.	Coef.APM	275

De las múltiples vertientes que presenta este coloso granadino (hasta ocho diferentes rutas se pueden utilizar para llegar a su cima, no todas ellas completamente asfaltadas) presentamos aquí esta que transita por la localidad de Polopos.

Nos encontramos en este caso ante un auténtico puerto de Categoría Especial, con casi 18 kilómetros de longitud y un porcentaje de desnivel medio que supera el 7%. Sus tramos más duros se concentran en los primeros cuatro kilómetros, con porcentajes medios casi siempre superiores al 8,5%. A partir del kilómetro cuatro la ascensión es muy constante con desniveles que oscilan siempre entre el 6 y el 8%.

Alcanzada la cima, a 1.302 metros sobre el nivel del mar, se nos presentan dos opciones, descender de nuevo hacia la costa por la vertiente de Rubite, o bien adentrarnos en la comarca granadina de Las Alpujarras.

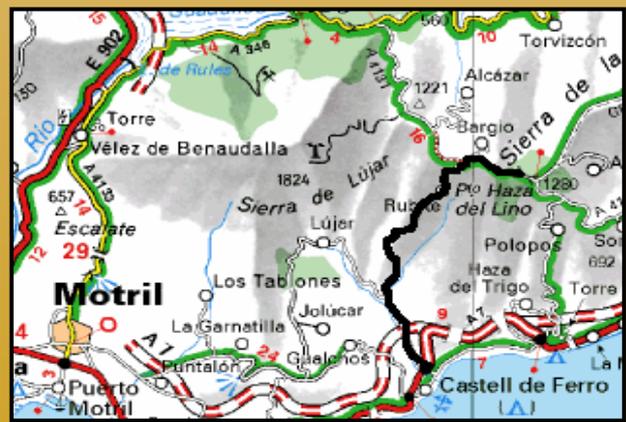


# HAZA DEL LINO (por Rubite)

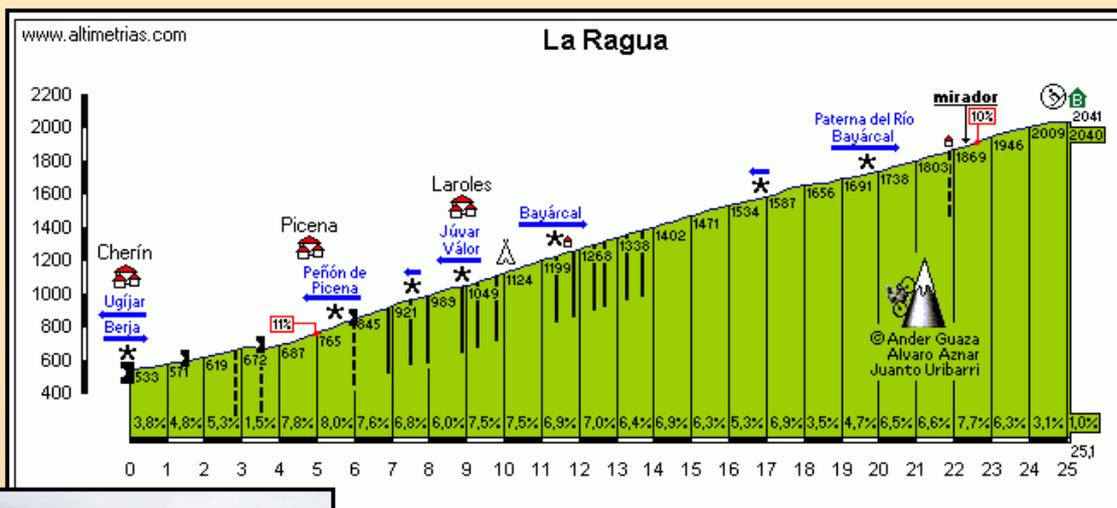


HAZA DEL LINO			
por Rubite (Granada)			
Longitud	22,2 km	% Medio	5,8 %
Altitud	1.302 m.	% Max.	18 %
Desnivel	1.291 m.	Coef. APM	302

Esta espectacular vertiente del coloso de la Contraviesa granadina, el puerto de Haza del Lino, se inicia en la localidad costera de Castell de Ferro, próxima a Motril. Los 5 km iniciales son bastante tendidos, pero una vez dejado atrás el cruce hacia Lújar, tendremos que afrontar 7 km con una pendiente media del 9,4 % y máximas del 18 %. Justo antes de llegar al municipio de Rubite disfrutaremos de un breve descanso, tras el cual, una sucesión de herraduras nos permitirán seguir ganando altitud. Este último tramo nos va acercando hasta la cima del puerto con pendientes más suaves, en torno al 6-7%. 3 km antes del final alcanzamos el cruce con la C-333. Si giramos a la izquierda nos dirigiremos hacia Pto. Camacho y la subida a las antenas de Lújar, mientras que a la derecha continuaremos hasta alcanzar la cima del puerto. El collado alpino del Cormet de Roselend es un buen indicativo de la dureza que entraña esta ascensión.



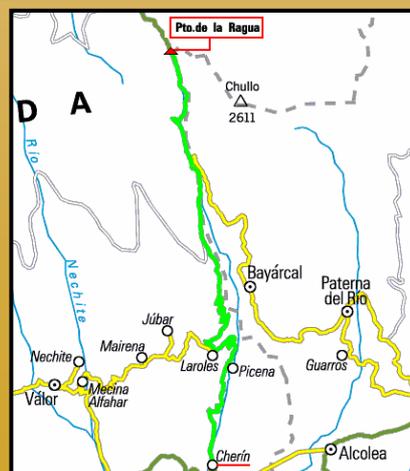
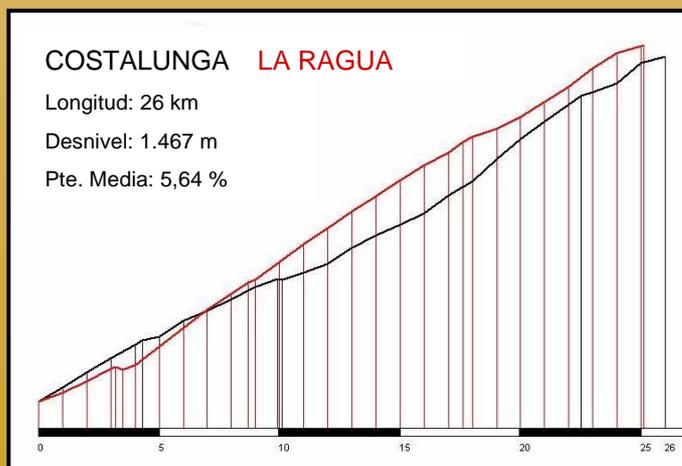
# LA RAGUA (por Cherín)



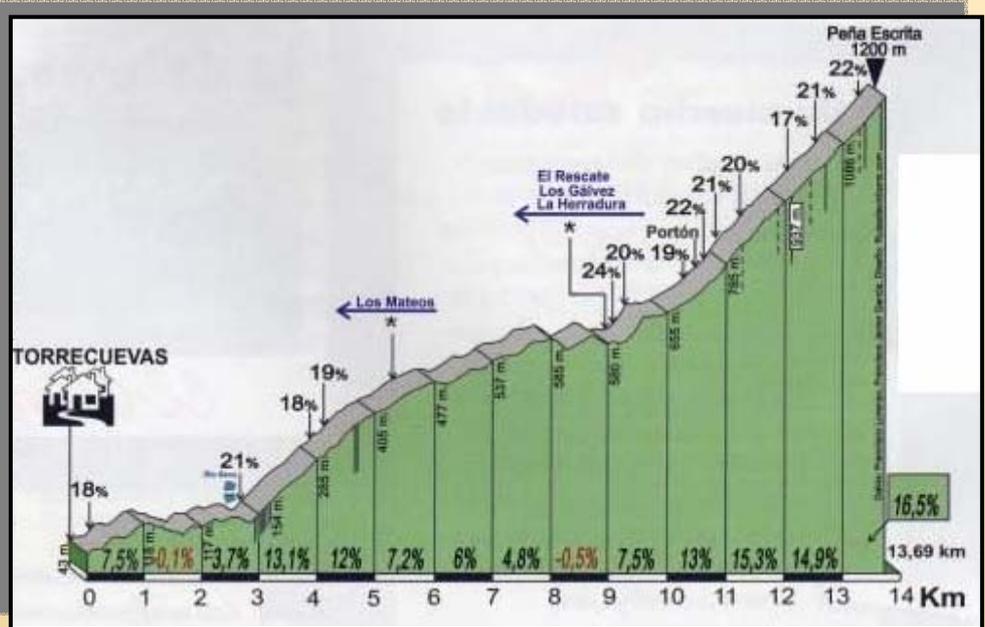
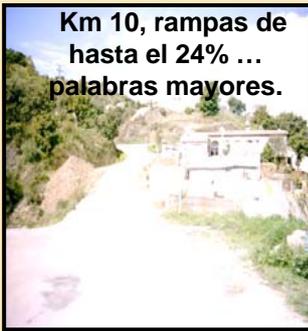
LA RAGUA			
por La Cherín (Granada)			
Longitud	25,1 km	% Medio	6,01 %
Altitud	2.041 m.	% Max.	11 %
Desnivel	1.508 m.	Coef.APM	286

Puerto de tipología "alpina", es decir gran longitud (25 kilómetros) pero sin grandes pendientes. La mayor parte de su ascensión se desarrolla con porcentajes medios por kilómetro que se mueven en el intervalo entre el 6 y el 8%. Esta subida atraviesa se sur a norte el macizo de Sierra Nevada, comunicando las Alpujarras con la zona del Marquesado.

Carretera con firme en buenas condiciones y una anchura de calzada de unos seis metros supondrán escaso alivio para los ciclistas que acometan su ascensión.



# PEÑA ESCRITA

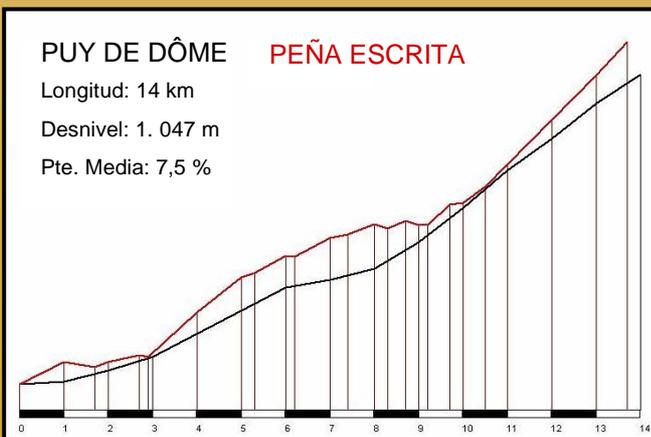


PEÑA ESCRITA			
por Torrecuevas (Granada)			
Longitud	13,7 km	% Medio	8,45 %
Altitud	1.200 m.	% Max.	24 %
Desnivel	1.157 m.	Coef. APM	476

Si realmente existe un "Angliru del sur", un puerto que nos obligue a emplear el triple plato más allá de Sierra Morena, éste no puede ser otro que la subida a Peña Escrita, que aquí describimos.

Cercana a las localidades de Almuñécar y Motril, así como al puerto del Mirador de la Cabra Montés, la ascensión se inicia en la localidad de Torrecuevas. Los primeros 3 km nos van a servir de calentamiento para afrontar después 2.000 m al 12,5 % con rampas que llegan al 19%. No obstante, aún queda la peor. Otros 4 km más tranquilos nos servirán para recuperar el aliento antes de encarar 5 km finales, donde nos enfrentaremos a rampas de hasta el 24 % y una pendiente media del 13 % a lo largo de este último tramo.

El mítico Puy de Dôme no sale muy bien parado si lo comparamos con este auténtico coloso granadino.



# PTO CAMACHO – SIERRA DE LUJAR



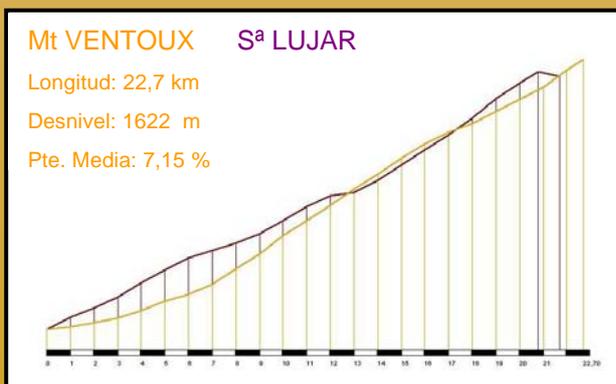
PUERTO CAMACHO – SIERRA DE LUJAR			
por Orgiva – Los Tablones (Granada)			
Longitud	20,8 km	% Medio	7,46 %
Altitud	1.873 m.	% Max.	16 %
Desnivel	1.551 m.	Coef.APM	384

Subida situada en la zona de la Contraviesa granadina, que podemos dividir en dos partes bien diferenciadas. La primera corresponde al Puerto Camacho, ya por sí sólo una ascensión realmente dura, como atestiguan sus doce kilómetros al 6,8% de desnivel medio. Carretera ancha los primeros cuatro kilómetros, estrechándose a seis metros a partir de ese punto, con buen firme hasta coronar.

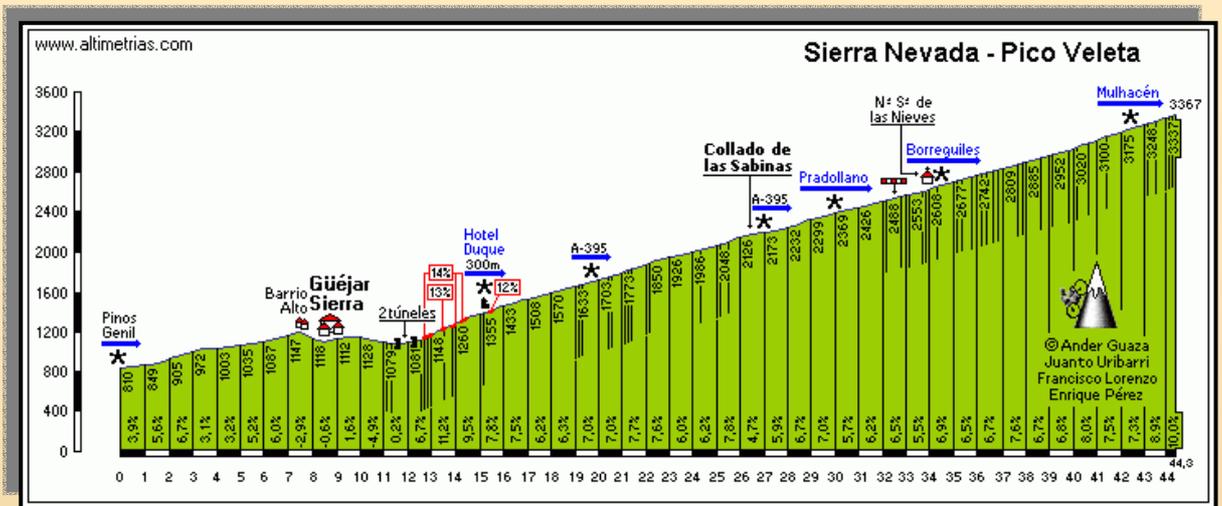
Tras alcanzar la cima de este puerto iniciamos la segunda parte de la ascensión, la subida a la Sierra de Lujar, que supone otros nueve kilómetros en los que la dureza se intensifica, con una pendiente media del 8,4% y una sucesión de rampas con porcentajes superiores al 12%, que alcanzan picos próximos al 16% en repetidas ocasiones, salpicadas por numerosas curvas de herradura.

A partir del cruce donde termina Puerto Camacho la carretera se estrecha apreciablemente, superando en raras ocasiones los dos metros de amplitud, a la vez que el firme empeora, apareciendo numerosos baches. La carretera necesitaría importantes arreglos para circular con bicicleta de carretera.

Ante un mito del ciclismo, el Mont Ventoux, no desmerece en absoluto esta dura ascensión granadina



# SIERRA NEVADA – PICO VELETA



SIERRA NEVADA – PICO VELETA			
por Güejar Sierra (Granada)			
Longitud	44,3 km	% Medio	5,77 %
Altitud	3.367 m.	% Max.	14 %
Desnivel	2.557 m.	Coef.APM	549

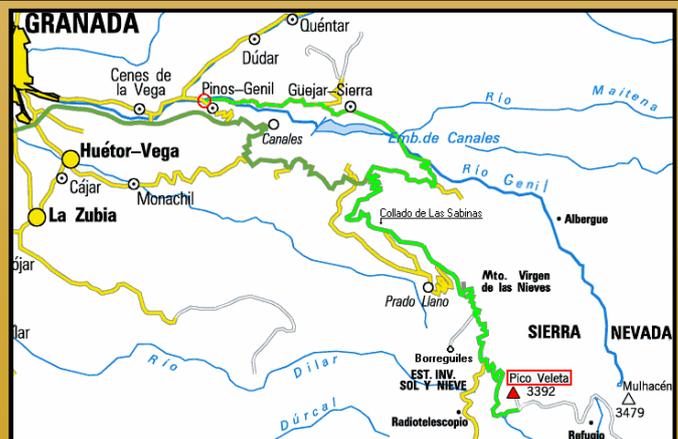
La ascensión ciclista a Sierra Nevada se ha realizado siempre por la carretera A-395. Descubrimos por tanto en esta ocasión la “cara oculta” de este coloso conocido como “la carretera más alta de Europa”.

Partimos de las inmediaciones de Pinos Genil, para coronar un primer alto a la altura de Güejar-Sierra. Tras el un breve descenso nos deja al comienzo de la ascensión definitiva. Ascensión que podemos dividir en tres partes.

La primera, hasta el kilómetro 20, nos lleva a la zona conocida como el Dornajo, donde es posible enlazar con la vertiente tradicional, configurándose así un puerto de paso de 1.650 metros de altitud. Si continuamos adelante durante otros 7 kilómetros llegaremos al Collado de las Sabinas. Se presenta aquí la segunda ocasión de enlazar con la A-395 y un nuevo puerto de paso, en esta ocasión a unos 2.173 metros de altitud.

La tercera y última ocasión de enlazar con la vertiente tradicional llegará 4 kilómetros más adelante, al tomar el cruce que, por las tradicionales herraduras ascendidas habitualmente, nos llevará a Pradollano. Coronaremos en esta ocasión un puerto de 2.369 metros de altitud.

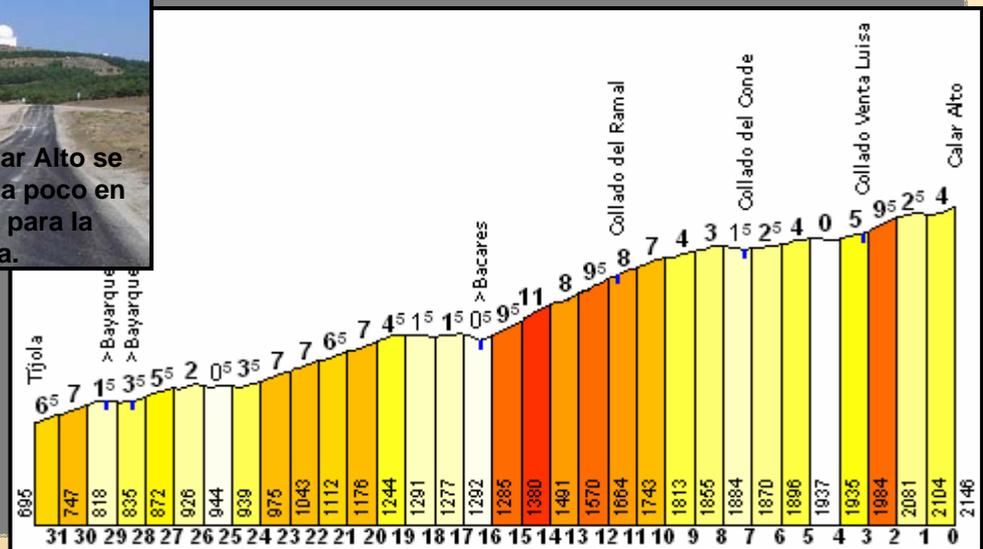
A partir de ahí la carretera nos puede llevar hasta el Pico Veleta, hasta los 3.367 metros de altitud.



# CALAR ALTO (por Tíjola)



El observatorio de Calar Alto se está convirtiendo poco a poco en un final emblemático para la Vuelta a España.

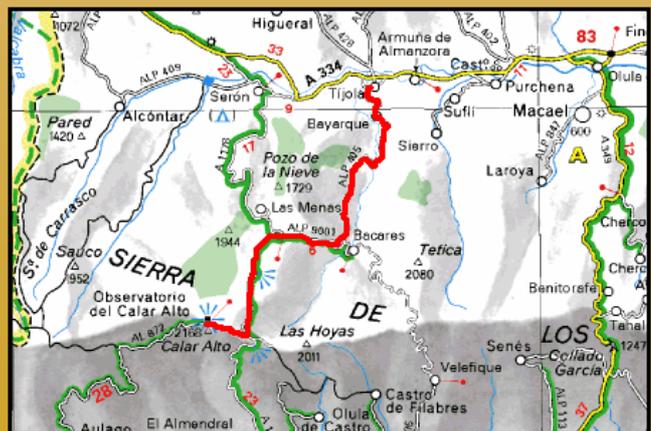
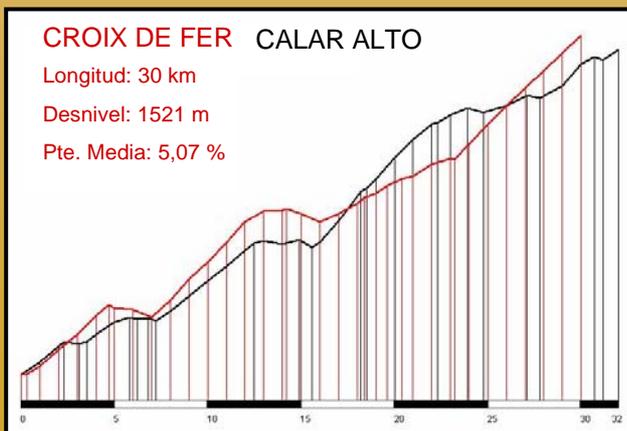


Las rampas del Cdo. del Ramal son las más exigentes de toda la subida.

CALAR ALTO			
por Tíjola (Almería)			
Longitud	31,8 km	% Medio	4,6 %
Altitud	2.146 m	% Max.	15 %
Desnivel	1.451 m	Coef. APM	319

Esta hasta ahora inédita vertiente del coloso de la Sierra de los Filabres, Calar Alto, se nos presenta como un puerto de paso de una dureza extraordinaria, al más puro estilo de los grandes puertos alpinos presentes en el Tour de Francia, tales como la mítica Croix de Fer.

Se trata de una ascensión de más de 30 km de longitud y casi 1500 m de desnivel, cuyo punto de inicio se encuentra en la localidad de Tíjola (Almería). Los primeros 13 km son bastante irregulares, alternando largos tramos mantenidos en torno al 7% con algunas zonas de recuperación. Tras un breve descanso de unos 3 km, afrontaremos los terribles 6.000 m de ascensión al Collado del Ramal, con una pendiente media del 9% a lo largo de este terrorífico tramo. A partir de aquí nos queda una serie interminable de duros toboganes que a través del Collado del Conde nos van a llevar hasta el de Venta Luisa, punto en el que giraremos hacia la derecha para afrontar los últimos 3 km, que nos llevarán hasta el Observatorio Astronómico y en donde aún nos encontraremos algún que otro km a casi el 10%.



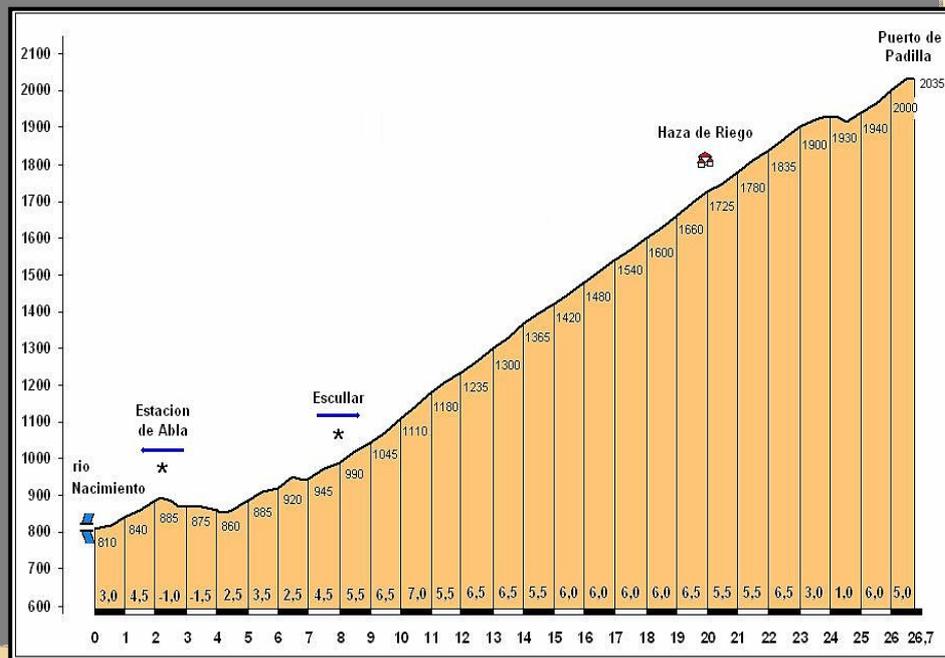
# PUERTO DE PADILLA



El estado del firme, sin ser excelente, es más que aceptable.



La cima del puerto se encuentra a más de 2.000 m de altitud.



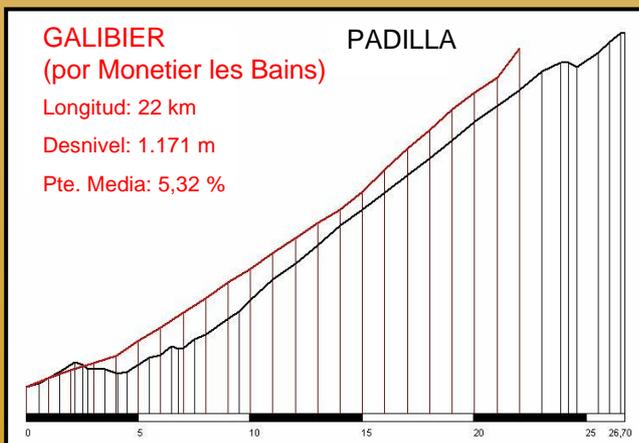
El paisaje es similar al de los cercanos puertos de Calar Alto y Veñique.

PUERTO DE PADILLA			
por Abla (Almería)			
Longitud	26,7 km	% Medio	4,6 %
Altitud	2.035 m.	% Max.	10 %
Desnivel	1.225 m.	Coef. APM	205

Situado entre las localidades de Abla (Almería) y Baza (Granada), este puerto viene a engrosar la lista de 'dosmiles' andaluces. Situado en el extremo más occidental de la Sierra de los Filabres, la vertiente más interesante del puerto de Padilla es la sur, que cuenta con 27 km al 4,5% de pendiente media. Se trata de un puerto largo, tendido, sin grandes rampas, pero con una continuidad y una altitud suficientes como para causar un buen desgaste a todo aquel que se decida a plantarle cara. Su cercanía a otros colosos de la zona como Calar Alto, Veñique e incluso La Ragua, le otorga una importancia estratégica sensacional.

Las características de la vertiente almeriense nos permiten comparar a Padilla con el mítico Galibier.

La vertiente norte comienza a las afueras de Baza (Granada) y cuenta con 30 km de ascensión al 4 %.



# LA ALTA MONTAÑA

Durante muchos años se ha difundido la idea de que en España apenas hay alta montaña hasta el punto de que hoy en día esta creencia se ha generalizado entre la inmensa mayoría de los aficionados, periodistas e incluso entre muchos profesionales del ciclismo. Desde luego casi no habría alta montaña en comparación con la italiana o la francesa.

Pero, ¿es cierta esa afirmación?. Cuesta creerlo teniendo en cuenta que nuestro país es algo más montañoso que Italia y mucho más que Francia.

¿Qué entendemos por alta montaña?. Intuitivamente parece claro, estamos hablando de puertos largos y de pendientes altas, y a ser posible deben encadenarse unos cuantos de estos en cada etapa. Desde ese punto de vista sí que es verdad que en España no hay demasiados colosos y, lo que es peor, hay pocos de dos vertientes, es decir, de los que permitirían encadenar varios de ellos.

Se puede afirmar que los puertos españoles, por regla general, son más cortos, más suaves y están más dispersos que los italianos y los franceses. Pero no es menos cierto que tampoco el Tour o el Giro aprovechan todo lo que tienen así que la desventaja efectiva no es tan grande. Y se hace aún menor teniendo en cuenta el número limitado de etapas de alta montaña que caben en un recorrido global de una gran ronda.

Por otro lado, hay suficientes grandes puertos españoles, perfectamente comparables a los más habituales del Giro o el Tour, como para diseñar algunas etapas que no tengan mucho que envidiar a las suyas. Por desgracia apenas se conocen puesto que Unipublic, por diferentes motivos, no los ha programado en sus recorridos, salvo unas pocas excepciones que además se mantienen infrautilizadas. Pero existen y nosotros queremos darlos a conocer.

En Italia y en Francia tienen más donde elegir, eso es innegable, pero sólo pueden poner una pequeña parte en cada edición. Bastaría con que nosotros aprovechásemos de una manera más eficiente los puertos grandes de que disponemos para que las diferencias se hicieran mínimas con respecto a lo que pueden ofrecer en el Giro o en el Tour.

También contamos con una ventaja comparativa importante como es el hecho de que en España hay más montaña que en Italia y mucha más que en Francia, con la particularidad de que no se concentra en un par de lugares sino que se extiende por toda nuestra geografía.

O dicho de otra manera, España tiene mucho más fácil que Francia encadenar puertos de alguna consideración (sin necesidad de que sean colosos), no hay tantas diferencias a nuestro favor con respecto a Italia aunque también existen, y además se puede hacer en muchos más sitios dado que no hay una sola comunidad autónoma española que no cuente con su propia cadena montañosa.

No podremos diseñar tantos etaponos diferentes como el Giro o el Tour, pero eso no quiere decir que la Vuelta se tenga que quedar sin alta montaña puesto que las posibilidades de encadenar muchos puertos son enormes y porque no es cierta la inexistencia de grandes puertos españoles como se ha dado a entender erróneamente durante tantos años.

En España se pueden hacer tantas etapas de alta montaña como en Francia o Italia, incluso más. Y además se pueden hacer en cualquier lugar y en cualquier momento. Igual no podemos competir con el Giro o el Tour en calidad, sin quedarnos tampoco muy atrás si se busca bien el terreno, pero seguro que podemos competir en cantidad de manera que la dureza de la carrera no fuese tanto por concentración de esfuerzos como por su acumulación.

La cuestión es que en la Vuelta lo habitual es que las etapas de montaña tengan pocos puertos significativos, que haya mucha distancia entre el penúltimo y el último, que además suele ser el más duro del día, y generalmente acaban en alto. La edición del 2007 sería un ejemplo perfecto como lo demuestran sus números:

- Hubo tan sólo 9 puertos catalogados como de primera categoría o como de categoría especial, repartidos entre 7 etapas.

- Sólo hubo 2 etapas con al menos 2 puertos de primera categoría, y ninguna de ellas contaba con 3 de estos puertos.

- En 6 de las 7 etapas mencionadas el último puerto era el más duro del día.

- 4 de las 7 etapas tenían final en alto.

- En 3 de las 4 etapas con final en alto había más de 35km entre el final de la última bajada y el inicio de la última subida.

Hemos de reconocer que esta tendencia ha cambiado en el recorrido de 2008, colocando puertos mucho más cerca de meta, y encadenando varios puertos de cierta entidad en una misma etapa (Rabassa, Angliru...), cambios estos que esperamos se consoliden en próximas ediciones.

A continuación incluimos una colección de etapas de alta montaña de diferentes tipologías (más o menos largas, con más o menos subidas, y con puertos muy diferentes de por medio) a modo de ejemplo de lo que se podría diseñar en nuestro territorio.

En este caso, hemos elegido tanto zonas clásicas (Lagos de Covadonga, Sierra de Gredos...) como otras menos transitadas y, en general, bastante desaprovechadas (Cantabria, Pirineos catalanes, la provincia de León, las Alpujarras granadinas....)

Hemos de dejar claro que con una o dos etapas de estas características más unas cuantas de otro estilo, las unas no excluirían a las otras, cualquier edición de una carrera de 3 semanas como es la Vuelta puede ir bien servida.

Como ha quedado dicho, las etapas de alta montaña, en las que se encadenan puertos largos y de porcentajes apreciables (como las del Tour de Francia) o muchos puertos no muy largos y de gran porcentaje (como en el Giro de Italia) son, como veremos en este documento, posibles de hacer en España, aún admitiendo que no resulta tan sencillo diseñarlas puesto que en España hay muchos menos grandes puertos que en Italia o en Francia.

Pero, a diferencia de lo que es habitual en los recorridos diseñados por Unipublic, se pueden encadenar varios puertos duros en un sola día, no recurriendo a etapas con final en alto exclusivamente o con puertos muy separados entre sí.

Además, es posible incluir etapas en las que el puerto más duro de la jornada no sea el último, y que por lo tanto el desgaste venga de lejos, a diferencia de lo que nos suele ofrecer la organización de la Vuelta, en la que casi siempre el último puerto es el más duro de la jornada, reservándose los corredores para ese punto de la carrera.

En la sección sobre recorridos históricos de las tres grandes vueltas por etapas, presente al final de este documento, se demuestra como a lo largo de la historia de La Vuelta se han incluido en contadas ocasiones etapas con puertos enlazados, y menos aún otras en las que el puerto más duro no haya sido el último.

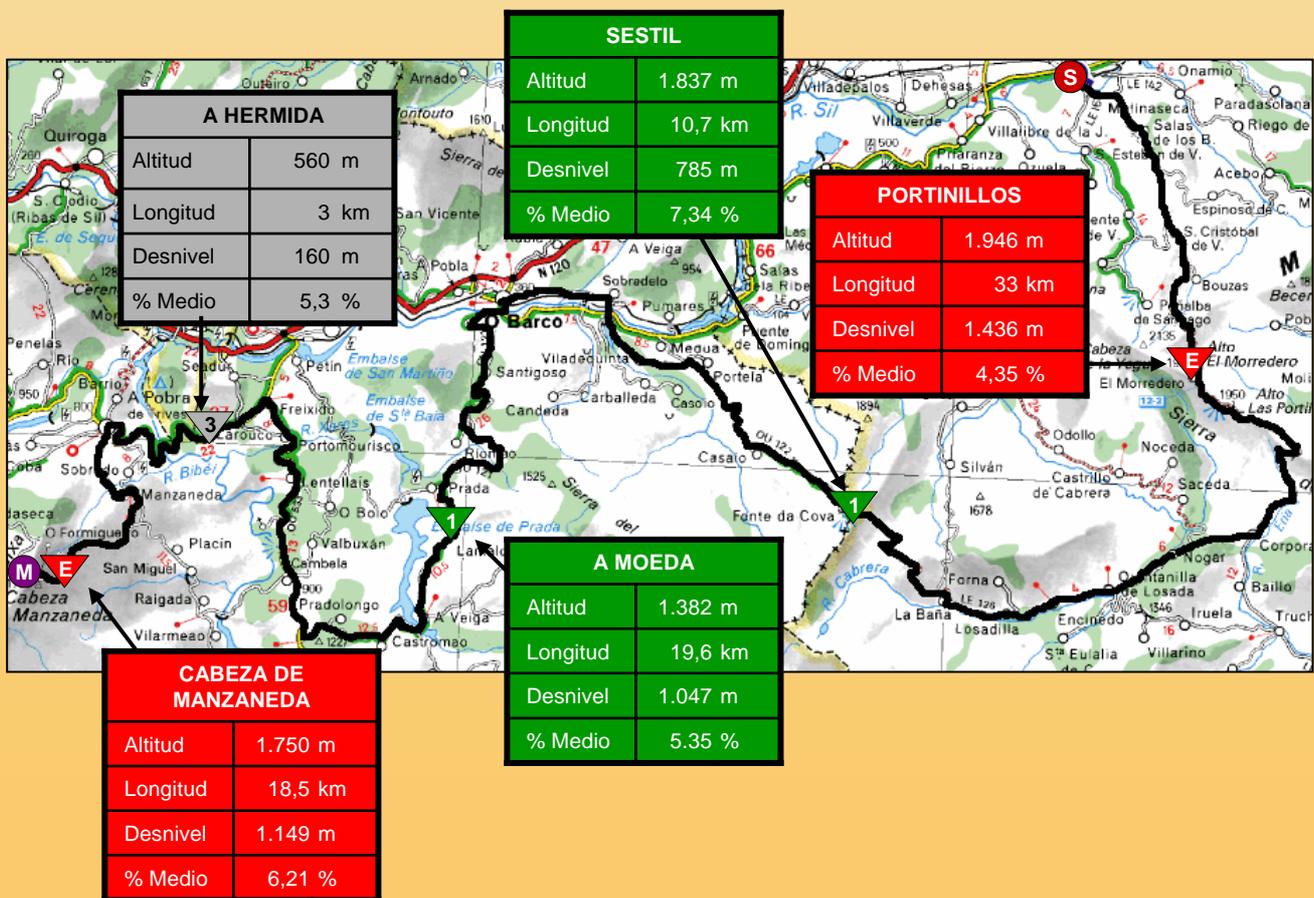
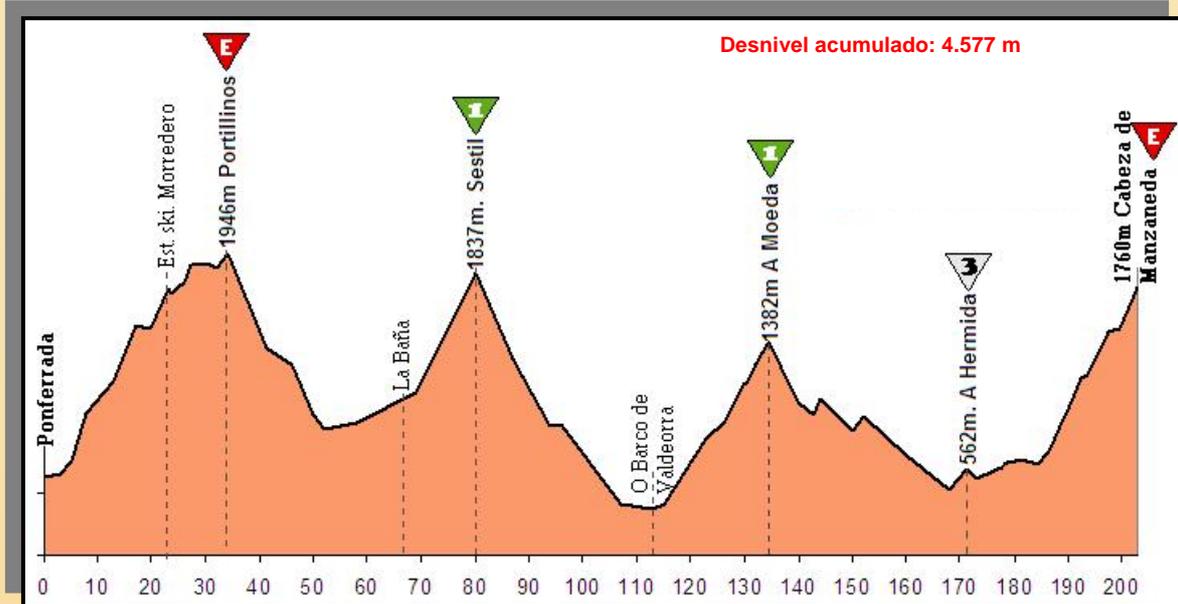
Nuestra esperanza es, por tanto, que estas etapas ( o al menos de este estilo, con varios puertos duros y enlazados) se conviertan en habituales en la Vuelta, y no en meras excepciones.

## ÍNDICE

•Ponferrada (León) – Cabeza de Manzaneda (Ourense) . . . . .	70
•Ponferrada (León) – A Pobra de Trives (Ourense) . . . . .	72
•Astorga (León) – Albergue de Ancares (Lugo) . . . . .	74
•Ponferrada (León) – Fonsagrada (Lugo) . . . . .	76
•Luarca (Asturias) – Fonsagrada (Lugo) . . . . .	78
•Potes (Cantabria) – Cangas de Onís (Asturias) . . . . .	80
•León (León) – Cotobello (Asturias) . . . . .	82
•Pola de Lena (Asturias) – La Cubilla (Asturias) . . . . .	84
•Oviedo (Asturias) – La Farrapona (Asturias) . . . . .	86
•Villaviciosa (Asturias) – Lagos de Enol (Asturias) . . . . .	88
•Infiesto (Asturias) – La Cobertoria (Asturias) . . . . .	90
•Fonsagrada (Lugo) – Marabio (Asturias) . . . . .	92
•Grado (Asturias) – Peliceira (Asturias) . . . . .	94
•Cudillero (Asturias) – Puerto de Ventana (Asturias) . . . . .	96
•Avilés (Asturias) – Valle del Lago (Asturias) . . . . .	98
•Puebla de Sanabria (Zamora) – O Barco de Valdeorras (Ourense) . . . . .	100
•Cangas del Narcea (Asturias) – Fabero (León) . . . . .	102
•O Barco de Valdeorras (Ourense) – Foncebadón (León) . . . . .	104
•Villafranca del Bierzo (León) – Puerto de Lumeras (León) . . . . .	106
•Santander (Cantabria) – Picón Blanco (Burgos) . . . . .	108
•Miranda de Ebro (Burgos) – Moncalvillo (La Rioja) . . . . .	110
•Solsona (Lleida) – Port Ainé (Lleida) . . . . .	112
•Sort (Lleida) – Berga (Barcelona) . . . . .	114
•Solsona (Lleida) – Pal (Barcelona) . . . . .	116
•Ripoll (Girona) – Rastos de Peguera (Barcelona) . . . . .	118
•Girona (Girona) – Torelló (Barcelona) . . . . .	120

•Mataró (Barcelona) – Turó de l’Home (Barcelona) . . . . .	122
•Olot (Girona) – Vallter 2000 (Girona) . . . . .	124
•Reus (Tarragona) – Mont Caró (Tarragona) . . . . .	126
•Plasencia (Cáceres) – El Travieso (Salamanca) . . . . .	128
•Talavera de la Reina (Toledo) – Parador de Gredos (Ávila) . . . . .	130
•La Granja de San Ildefonso (Segovia) – La Bola del Mundo (Madrid) . . . . .	132
•Murcia (Murcia) – Carrascoy (Murcia) . . . . .	134
•Vélez Málaga (Málaga) – El Torcal de Antequera (Málaga) . . . . .	136
•San Pedro de Alcántara (Málaga) – Ronda (Málaga) . . . . .	138
•Almería (Almería) – Baza (Granada) . . . . .	140
•Almuñécar (Granada) – Collado del Alguacil (Granada) . . . . .	142
•Adra (Almería) – Cumbres Verdes (Granada) . . . . .	144
•Granada (Granada) – Granada (Granada) . . . . .	146
•Motril (Granada) – Guadix (Granada) . . . . .	148
•Guadix (Granada) – Lanjarón (Granada) . . . . .	150
•Salobreña (Granada) – Motril (Granada) . . . . .	152
•Almuñécar (Granada) – Peña Escrita (Granada) . . . . .	154
•Motril (Granada) – Sierra de Lújar (Granada) . . . . .	156
•Adra (Almería) – Pico Veleta (Granada) . . . . .	158
•Almería (Almería) – Calar Alto (Almería) . . . . .	160

# PONFERRADA – C. MANZANEDA / 203 kms



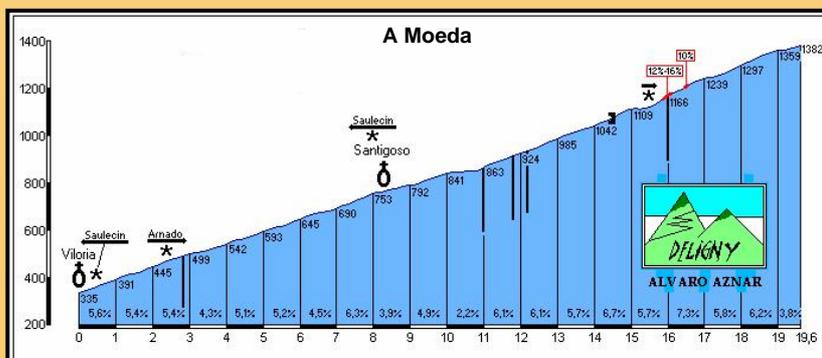
# PONFERRADA – C. MANZANEDA / 203 kms

Etapa de altísima montaña que recorre, durante 203 kms, las provincias de León y Ourense y las comarcas del Bierzo, la Cabrera, Valdeorras y Trives.

La etapa pasa de salida por el alto de los **Portinillos**, también conocido como Llano de las Ovejas. No es sino la continuación de la ascensión a la estación de esquí del Morredero. Sus 33 kms pueden hacer mella en las piernas de los ciclistas. El descenso lleva a la carrera a la comarca de la Cabrera, y atraviesa las localidades de Nogar y La Baña, para una vez superada esta, afrontar el segundo plato de la jornada. La ascensión al **Sestil** (también conocido como Collada Trevinca o Fonte da Cova) supone superar 11 kms al 7% de media. El descenso, de casi 30 kilómetros dejara a los ciclistas muy cerca de comenzar la subida a **A Moeda**, una larga ascensión de casi 20 kilómetros con una media superior al 5,25%. El descenso, sinuoso, revirado y con repechos acercará a los corredores a la comarca de Tribes, para ascender el alto de la **Hermida**, de tercera y tras un falso llano encarar los 18 kilómetros finales de ascensión a la estación de esquí de **Cabeza de Manzaneda**, que con una pendiente media del 6,2% se convertirá en juez de paz de lo que ocurra en esta etapa.

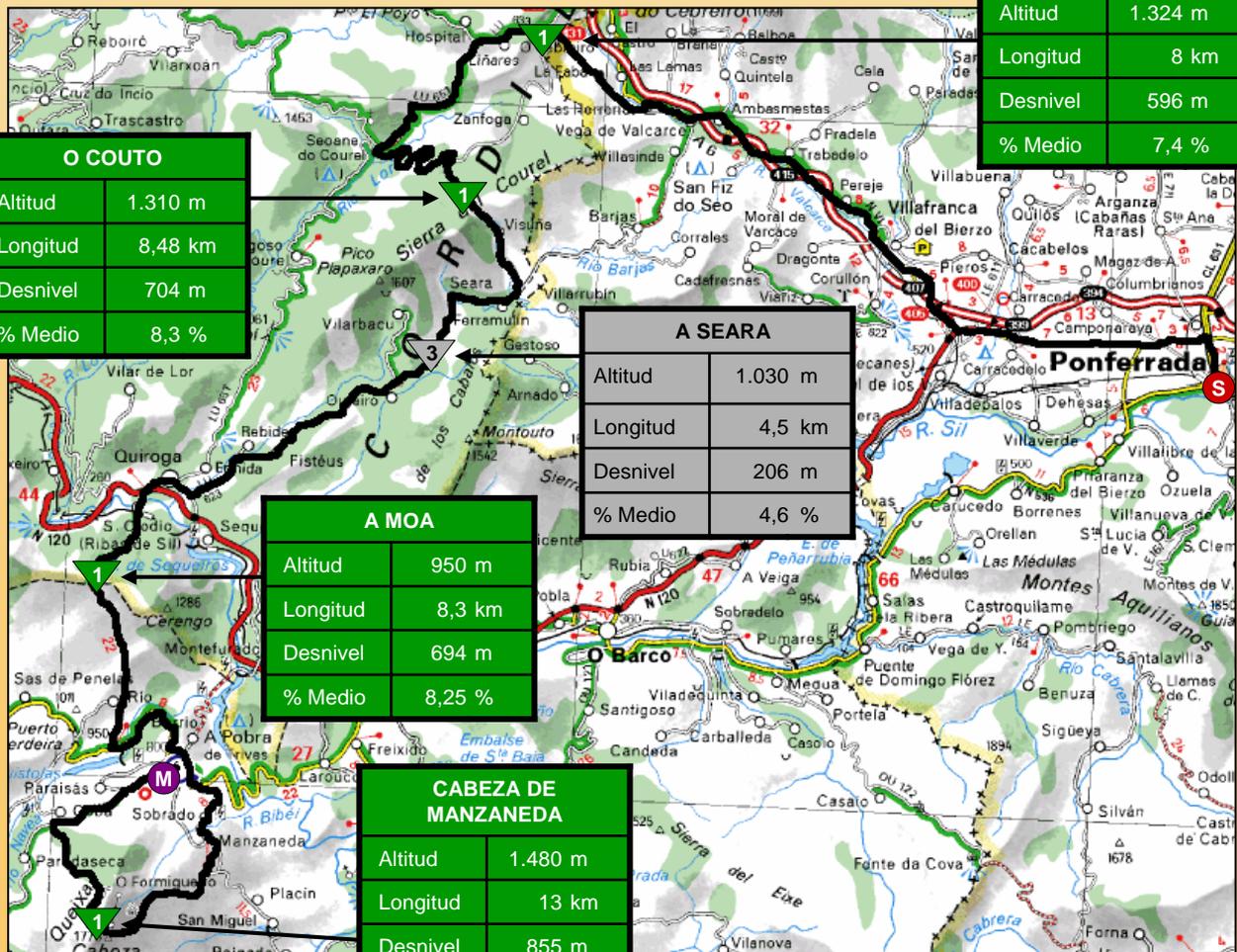
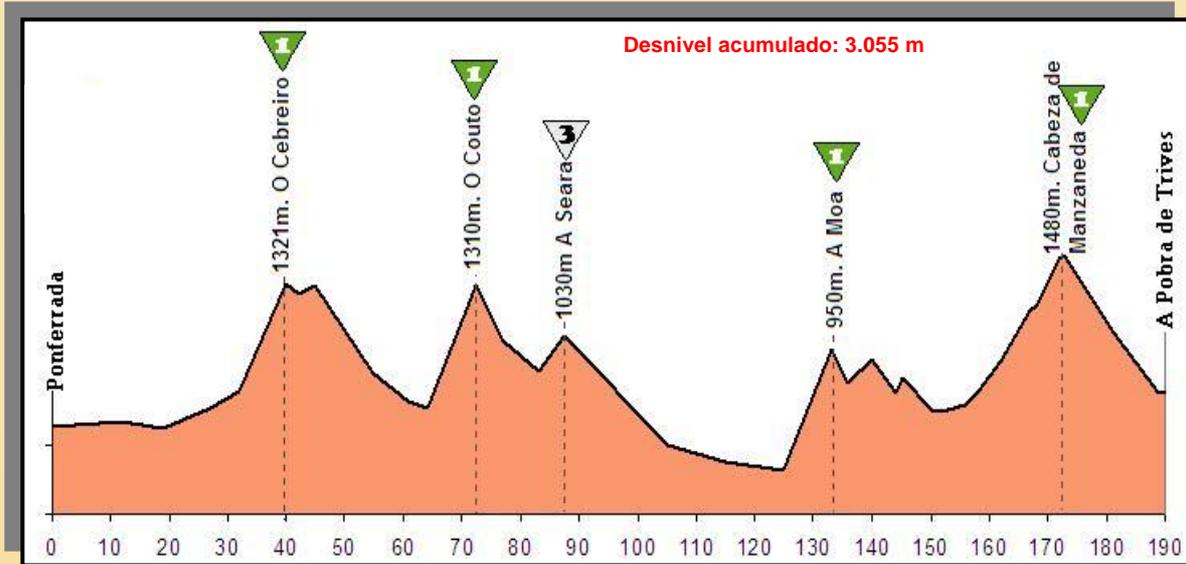
Ejemplo de etapa clásica de montaña del **Tour de Francia**, con puertos largos, de no demasiada pendiente, y con final en alto. Muy similar a algunas etapas alpinas.

## ALTIMETRÍAS



- El Sestil por La Baña ha sido remodelado reciente, variando su trazado y por tanto su longitud y desniveles.

# PONFERRADA – POBRA DE TRIVES / 190 kms



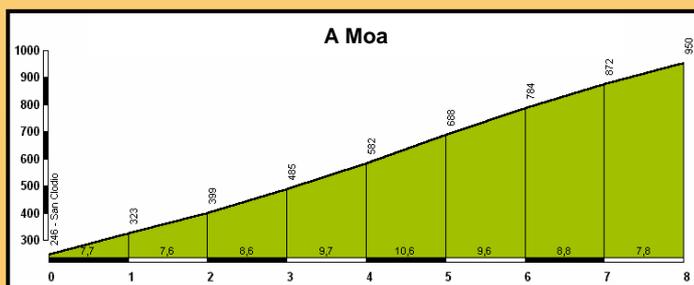
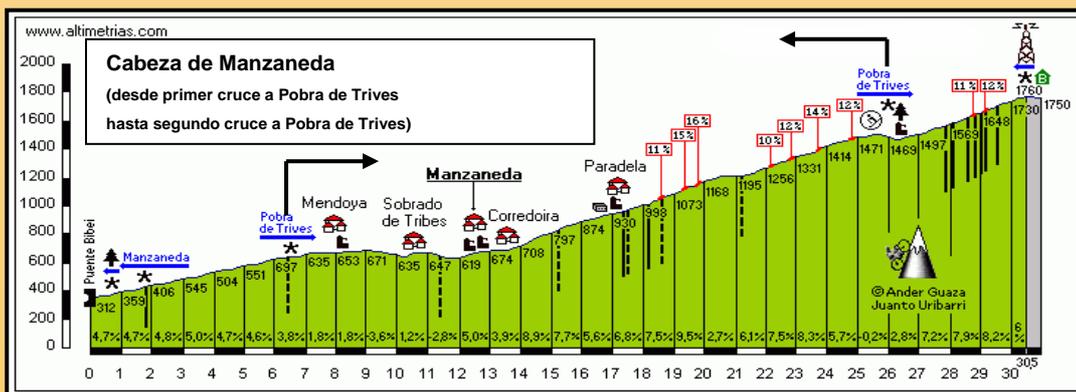
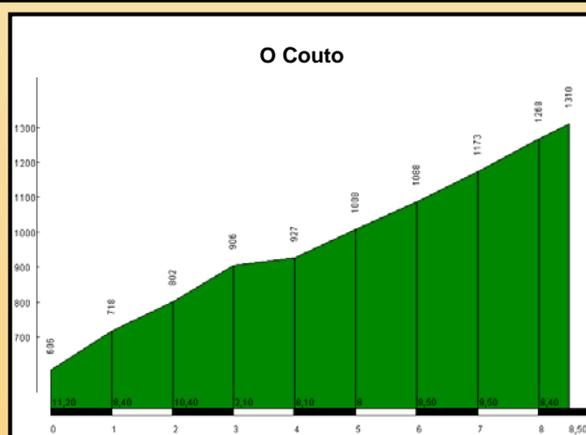
# PONFERRADA – POBRA DE TRIVES / 190 kms

Puertos duros para una etapa dura. Saliendo de El Bierzo, la carrera se adentrará en Galicia por el Camino de Santiago. El alto de **O Cebreiro**, con sus rampas hasta el 15% será la primera dificultad de la jornada, y la que marque la entrada en Galicia.

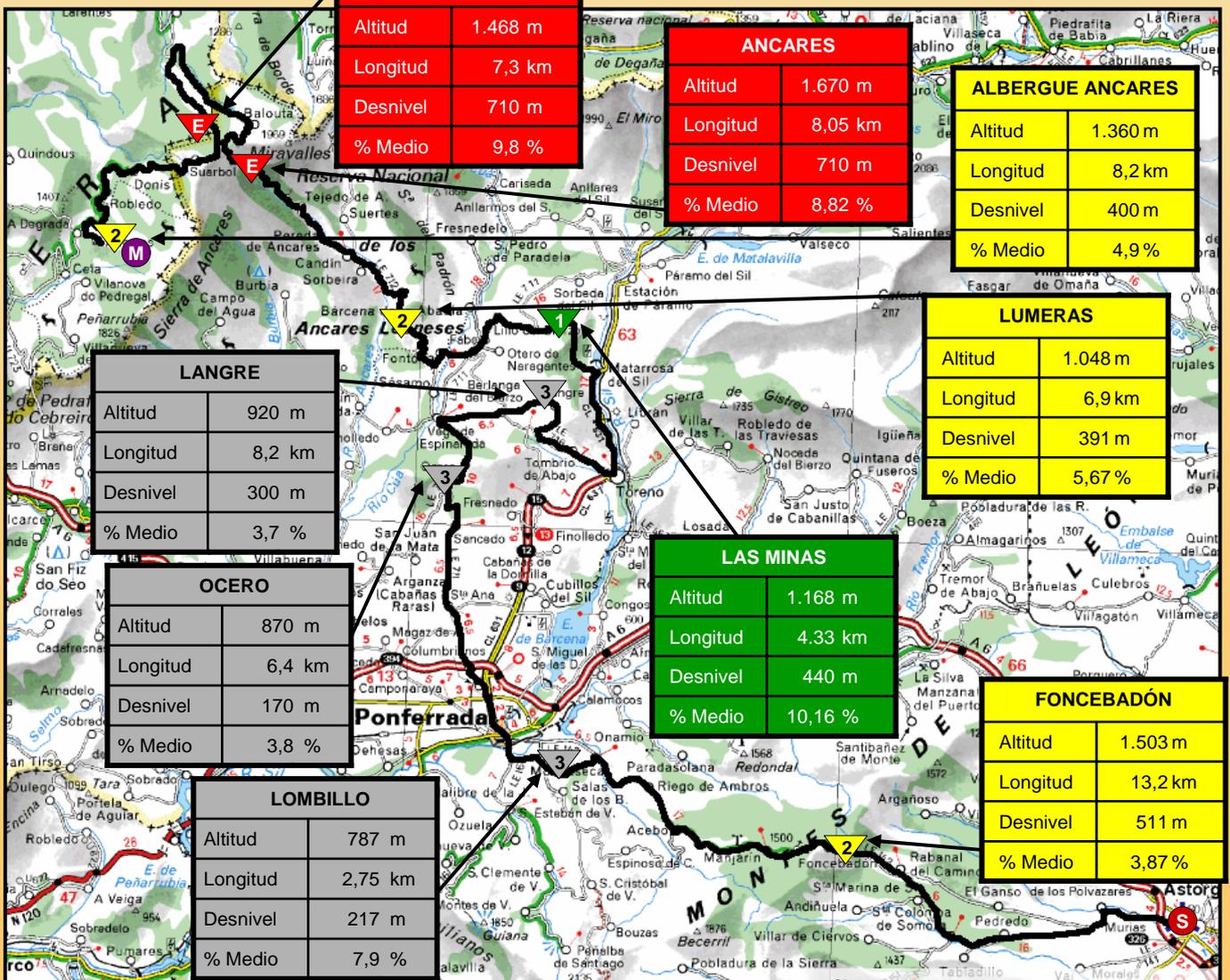
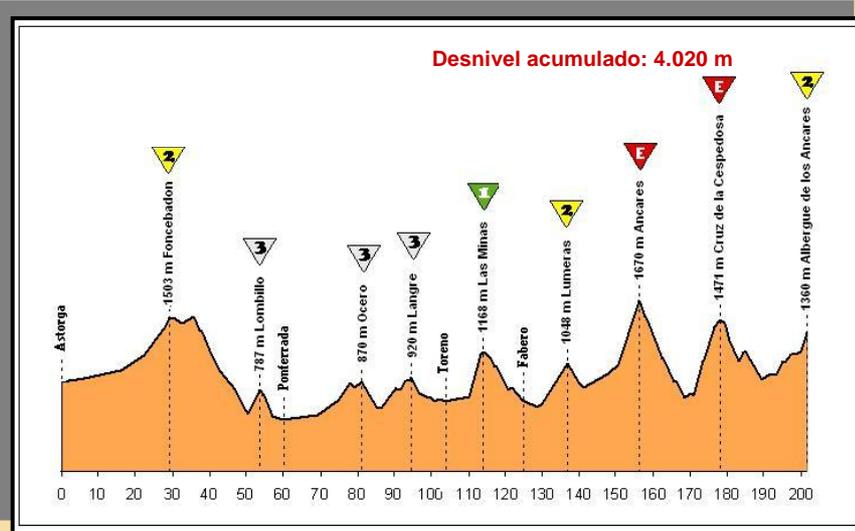
La carrera descenderá vertiginosamente por el valle del Courel, para afrontar rápidamente una nueva dificultad. El alto de **O Couto**, igualmente de primera categoría, supondrá un nuevo obstáculo para los ciclistas. Similar al anterior (menos de 10 kms., pero una pendiente media superior al 8%) endurecerá considerablemente la etapa. Justo tras concluir el descenso, el alto de **A Seara**, de tercera, servirá para que la dureza de la jornada no disminuya.

Un tramo llano tras el descenso de A Seara nos acerca al final de la etapa. Esta parte final se inicia con la ascensión de **A Moa**, puerto parecido a los anteriores y con una pendiente media del 8,2%. El descenso, plagado de repechos, encamina a los corredores hacia Manzaneda, donde dará comienzo la última ascensión del día, la de Cabeza de Manzaneda. La estación de esquí verá pasar de largo a los ciclistas, puesto que estos regresarán a **Pobra de Trives** por la otra vertiente de este gran puerto, para acabar allí la etapa, tras quince kilómetros de descenso.

## ALTIMETRÍAS



# ASTORGA – ALBERGUE ANCARES / 202 kms

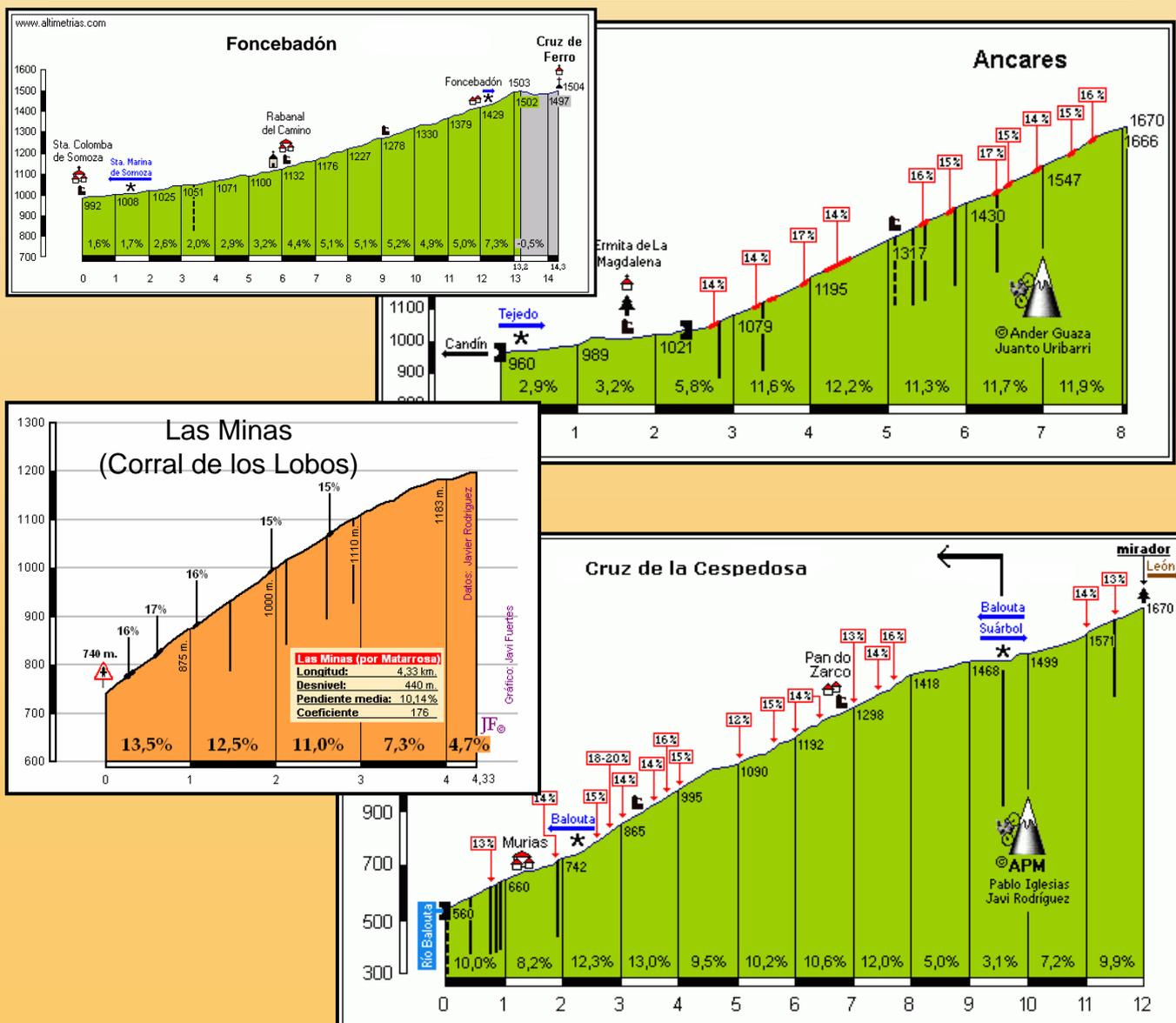


# ASTORGA – ALBERGUE DE ANCARES / 202km

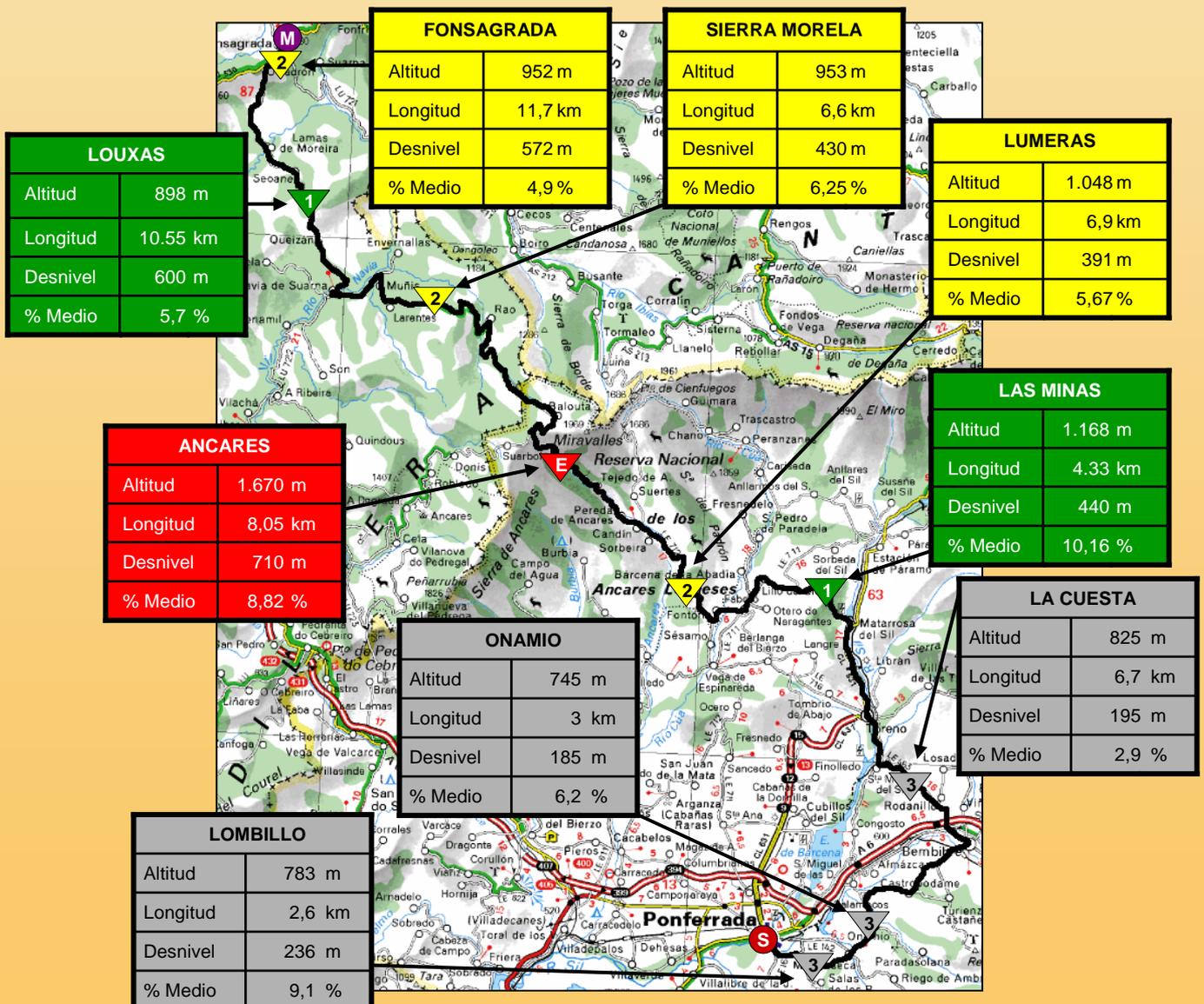
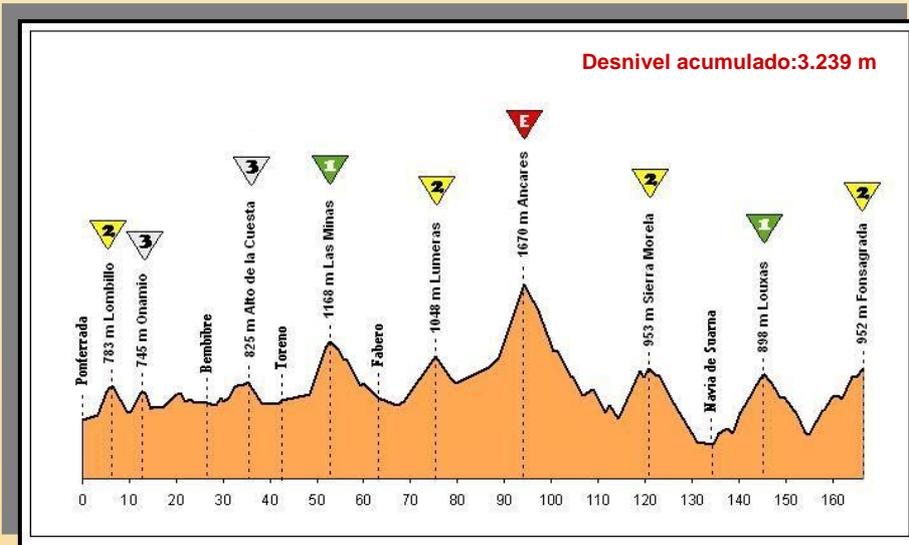
Tremendo 'serrucho' por las comarcas del Bierzo y los Ancares, y como consecuencia, tremendo 'taponne', que dirían los italianos.

Salimos desde Astorga para enfrentarnos rápidamente a las rampas del lado suave de **Foncebadón** (2ª). Rápido descenso camino de Molinaseca y a continuación, sucesión de repechos. **Lombillo** primero, **Ocero** y **Langre** después, todos ellos de 3ª. Pasado el último, llegamos al **Alto de Las Minas (Corral de los Lobos)**, un auténtico muro en el que los capos empezarán a poner 'tiasas' las orejas. A partir de aquí, ya no habrá descanso hasta la meta. Una vez finalizado el descenso, tomaremos dirección a los Ancares para superar primero **Lumeras** (2ª) y después el **Puerto de Ancares** propiamente dicho, por su vertiente leonesa (Esp). Descenderemos por la vertiente de Balouta hasta poco antes del municipio de Murias, y justo a la entrada de este pueblo giraremos a mano izquierda para tomar la pista de Pan do Zarco y ascender al coloso por la braña del mismo nombre. Vienen ahora 7 km terroríficos al 10% de media por una carretera estrecha a imagen y semejanza del mítico Mortirolo. Al llegar a la **Cruz de la Cespadosa**, donde se unen las tres vertientes gallegas de puerto de Ancares, terminará el suplicio ya que no coronaremos el coloso, si no que tomaremos la vertiente de Piornedo en sentido descendente para, tras algo más de 10 km cuesta abajo, coger el desvío hacia el **Albergue de Ancares** (2ª); ascensión tremendamente irregular, con 8 km al 5%, en cuya cima se encuentra la meta.

## ALTIMETRÍAS



# PONFERRADA - FONSAGRADA / 168 kms



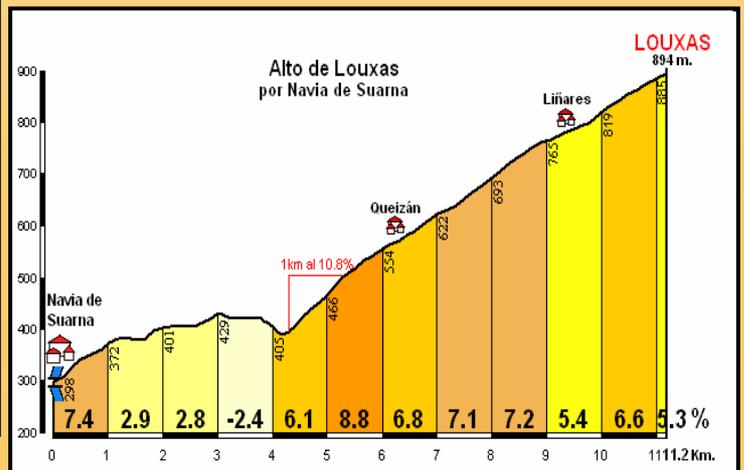
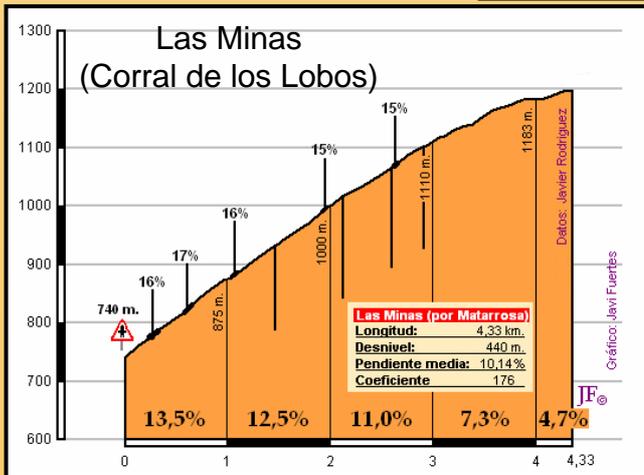
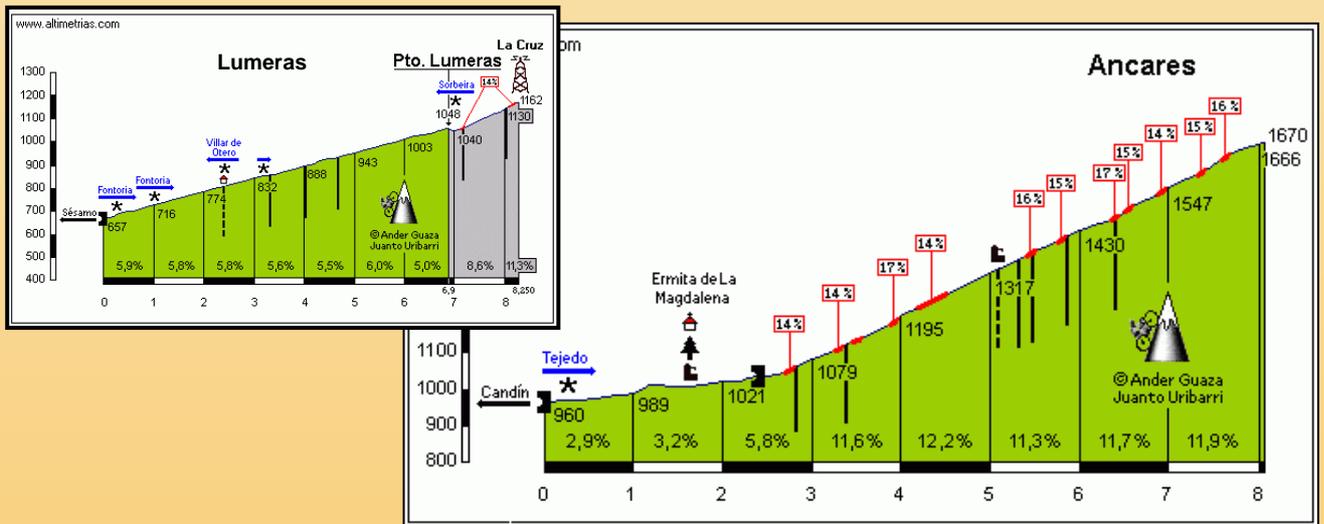
# PONFERRADA – FONSAGRADA / 168km

Otro auténtico 'serrucho' entre las localidades de Ponferrada y Fonsagrada atravesando el corazón de los Ancares.

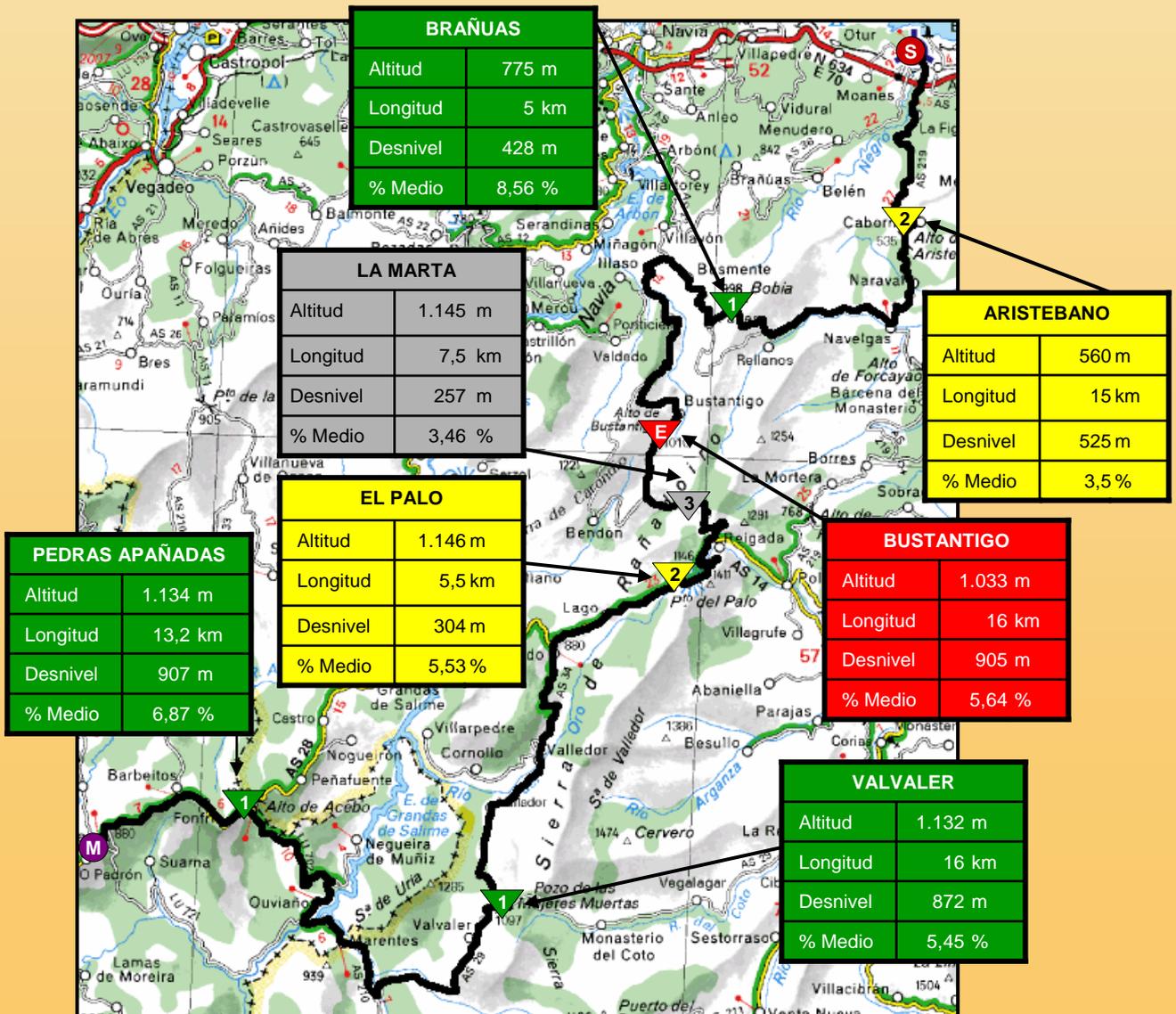
De salida los corredores tendrán que afrontar dos puertos de tercera, **Lombillo** y **Onamio**, cortos pero muy empinados. Tras un terreno rompepiernas, se afronta el alto de **La Cuesta** (3ª), que precede al primer 'coco' de la jornada, el **Alto de Las Minas (Corral de los Lobos)**, de primera. Rápido descenso camino de Fabero y a partir de aquí, zafarrancho de combate. Todo será un continuo subir y bajar hasta la meta.

Primero **Lumeras**, de segunda. Después el terrible **Ancares** por su vertiente leonesa, con 5km finales a más del 11%. Rápido descenso por Balouta y Murias y se asciende **Sierra Morela** (2ª), esta vez por su cara más amable. Nuevo descenso y llegamos a Navia de Suarna. Aquí tomaremos la carretera que nos lleva a Fonsagrada, pasando por el Alto de **Louxas** primero, con 11km a algo más del 5% pero con kilómetros enteros al 10%. Y tras el descenso de éste último, la subida final a **Fonsagrada**, con 11 km en torno al 5% pero con tramos verdaderamente exigentes donde a buen seguro más de uno pagará el esfuerzo realizado previamente a lo largo de la etapa.

## ALTIMETRÍAS



# LUARCA – A FONSAGRADA / 189 kms



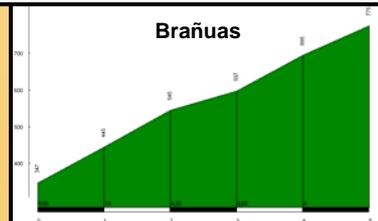
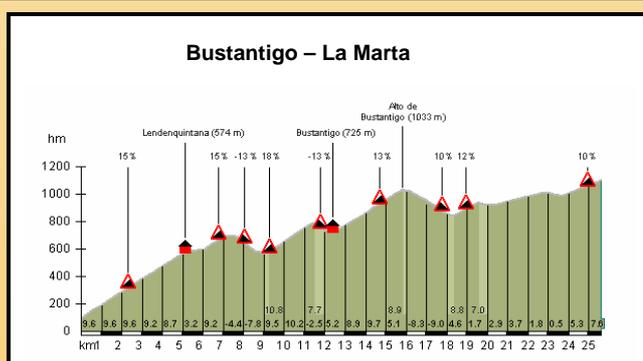
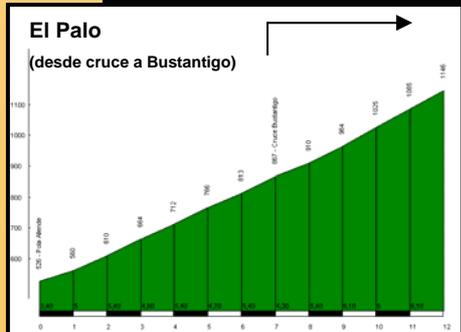
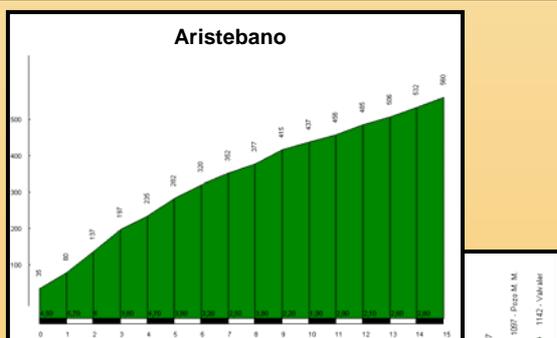
# LUARCA – A FONSGRADA / 189 kms

El occidente asturiano ofrece multitud de posibilidades para el diseño de etapas de montaña. Su accidentada orografía y su proximidad a la zona de Ancares, abren la puerta al diseño de auténticos "tappones" dignos del Giro o del Tour. Curiosamente, sus carreteras han sido hasta el momento obviadas por los diseñadores de pruebas ciclistas de nuestro país. Esta etapa que ahora describimos tan sólo es una pequeña muestra de lo que se puede llegar a hacer, pero nos sirve para hacernos una idea y conocer el puerto estrella de la zona, **La Marta**.

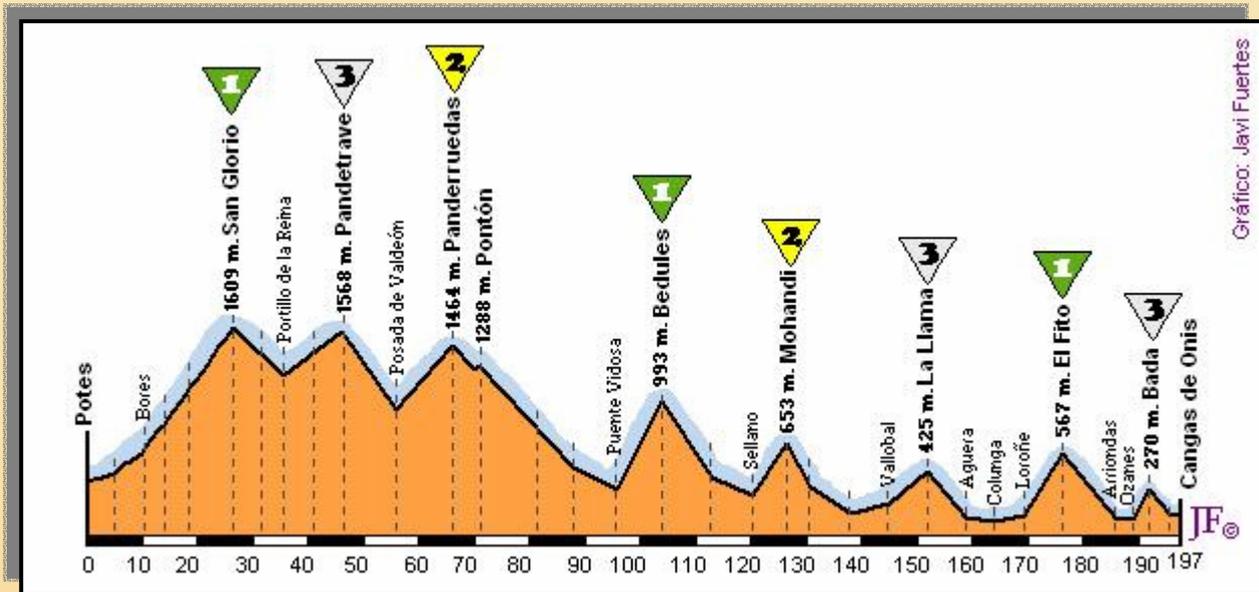
La etapa comienza en **Luarca**, para inmediatamente empezar a subir el alto de **Aristébano**, de segunda. Un par de kilómetros duros al principio dan paso a una subida tendida que se prolonga durante 15 km. Tras bajar Aristébano y unos kilómetros de falso llano, comienza el segundo puerto del día, **Brañuas**, de primera. Un puerto típicamente asturiano, corto (5km) y empinado. Se baja este collado en dirección a Villayón, y dos kilómetros antes de llegar a esta localidad, cogemos la AS-35 en dirección sur. Tras 5km un poco más tranquilos, llegamos al cruce de Ledequintana. Tomamos la VY-5 y empezamos a subir el monstruo de la jornada: el alto de **La Marta**.

Este puerto se divide en dos partes. Primero el **Alto de Bustantigo**, de categoría especial que en 16 km combina kilómetros enteros al 10% (con máximas del 15%) con algún que otro tramo de descenso. Tras coronarlo y afrontar un breve descenso, se asciende la última parte de **La Marta**, más llevadera que el collado anterior. Posteriormente se ascienden los kilómetros finales del puerto del **Palo**. Nueva bajada hacia Berducedo y desvío hacia el sur para buscar el ascenso al **Pozo de las Mujeres Muertas por Valledor**, un 1ª categoría con 6 km finales realmente exigentes. Se baja hacia Ibias y tras un tramo de recuperación camino del Embalse de Salime, se afronta el último puerto de la jornada: **Pedras Apañadas**, de 1ª categoría, muy constante, siempre en torno al 6-8%. Una vez se corona, breve bajada para posteriormente llanear durante unos 10km y alcanzar la meta en **A Fonsagrada**, ya en la provincia de Lugo.

## ALTIMETRÍAS



# POTES – CANGAS DE ONIS / 197km



ALTO DE LA LLAMA	
Altitud	425m
Longitud	9,4km
Desnivel	315m
% Medio	3,34%

EL FITO	
Altitud	567 m
Longitud	7,3 Km.
Desnivel	560 m
% Medio	7,7 %

PTO. DE PANDETRAVE	
Altitud	1.568m
Longitud	10,5km
Desnivel	348m
% Medio	3,3%

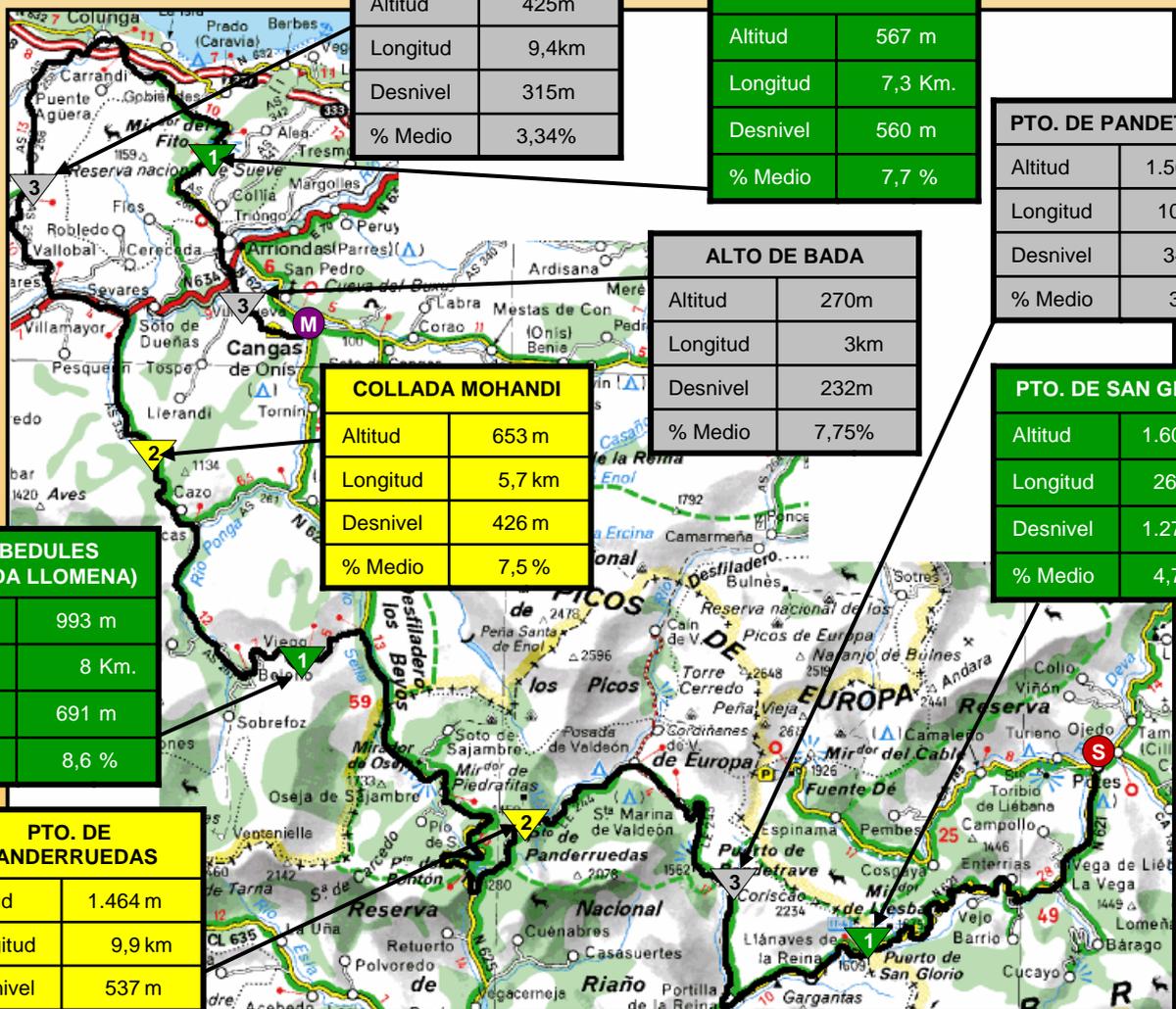
ALTO DE BADA	
Altitud	270m
Longitud	3km
Desnivel	232m
% Medio	7,75%

COLLADA MOHANDI	
Altitud	653 m
Longitud	5,7 km
Desnivel	426 m
% Medio	7,5 %

PTO. DE SAN GLORIO	
Altitud	1.609 m
Longitud	26,7 Km.
Desnivel	1.278 m
% Medio	4,79 %

LOS BEDULES (COLLADA LLOMENA)	
Altitud	993 m
Longitud	8 Km.
Desnivel	691 m
% Medio	8,6 %

PTO. DE PANDERRUEDAS	
Altitud	1.464 m
Longitud	9,9 km
Desnivel	537 m
% Medio	5,4 %

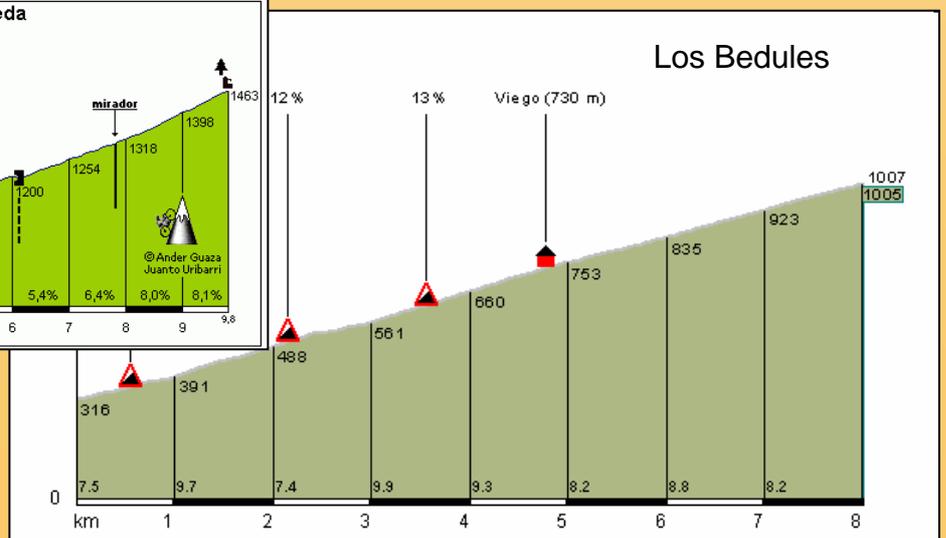
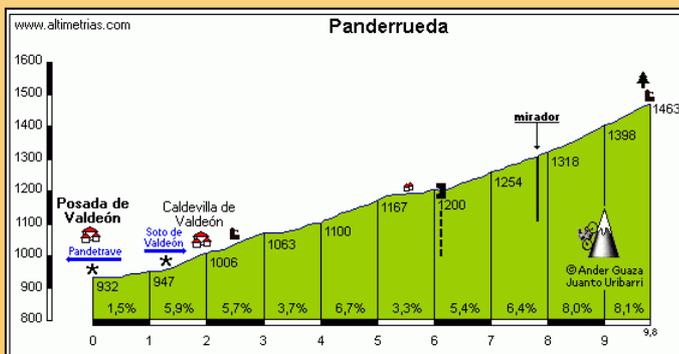
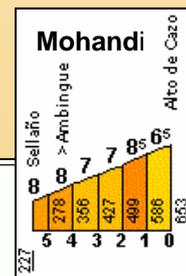
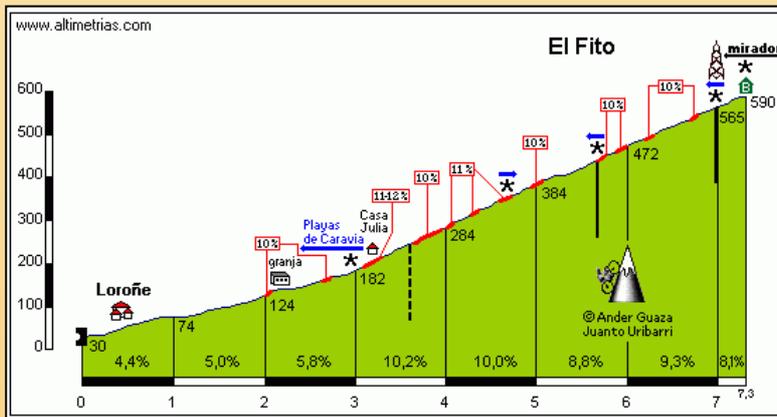


# POTES – CANGAS DE ONÍS / 197km

La localidad asturiana de Cangas de Onís ha sido en varias ocasiones visitada por La Vuelta. No obstante, cuando una etapa termina en sus calles suele llegar desde la costa, por carreteras nacionales, y tras un recorrido más o menos llano en su parte final, que como mucho incluye El Fito. Nosotros proponemos aquí una opción diferente que atraviese el mismísimo corazón de la Cordillera Cantábrica.

Partimos desde Potes, en Cantabria. De salida tendremos que afrontar el que es posiblemente el puerto más duro de la jornada, **San Glorio**. Encontrándose en una nacional, es incomprensible que este coloso permanezca inédito en La Vuelta. Sus más de 25km a casi el 5% de media podrían provocar una auténtica escabechina si la carrera se lanzara desde su inicio. Coronamos San Glorio y entramos en la provincia de León para recorrer nuestros particulares Dolomitas. Las cumbres calizas de los Picos de Europa acompañarán a los ciclistas en su tránsito por el Valle de Valdeón. En este tramo se superarán los puertos de **Pandetrave** (3ª) y **Panderrueda** (2ª). El descenso de éste último nos lleva hasta la cima del puerto del Pontón. Tomaremos dirección norte para adentrarnos en el Principado de Asturias, y tras atravesar el desfiladero de los Beyos, girar a mano izquierda para encarar sin solución de continuidad las ascensiones a **Bedules** (1ª) y **Mohandi** (2ª). A continuación, seguiremos dirección norte, hacia Colunga, para afrontar el alto de **La Llama** (3ª). Cuando llegemos a la costa, giraremos hacia la derecha para afrontar la ascensión al **Fito** (1ª), habitual de muchas pruebas ciclistas de nuestro país, entre ellas La Vuelta. Finalmente, al llegar a Arriondas, no tomaremos la nacional que nos lleva a Cangas, si no que giraremos hacia la derecha, hacia la sierra, para superar el alto de **San Martín de Bada** (3ª), cuya cima queda a escasos 4km de la meta. Con 3km al 7,75% y rampas que alcanzan el 15%, bien pudiera coronar esta ascensión el mismo que luego se impusiera en la meta.

## ALTIMETRÍAS



# LEÓN – COTO BELLO / 209 km



SANTO EMILIANO	
Altitud	525 m
Longitud	6 km
Desnivel	315 m
% Medio	5,2 %

FAYA DE LOS LOBOS	
Altitud	649 m
Longitud	5,5 km
Desnivel	345 m
% Medio	8,1 %

VIAPARÁ	
Altitud	690 m
Longitud	5 km
Desnivel	385 m
% Medio	7,7 %

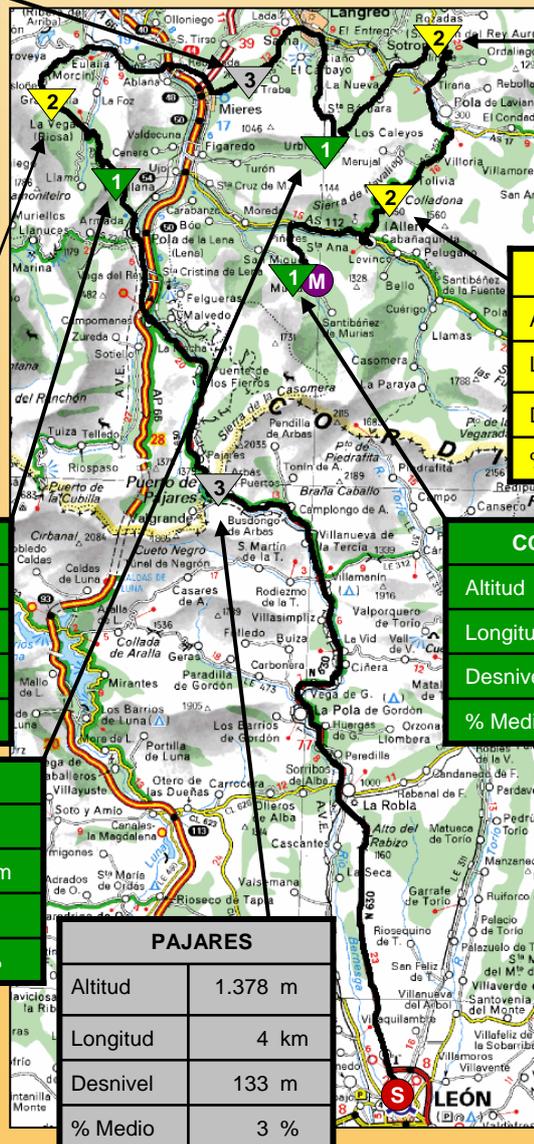
COLLADONA	
Altitud	850 m
Longitud	7,7 km
Desnivel	487 m
% Medio	6,3 %

CORDAL	
Altitud	798 m
Longitud	5,5 km
Desnivel	497 m
% Medio	9 %

COTO BELLO	
Altitud	1.197 m
Longitud	10,1 km
Desnivel	824 m
% Medio	8,1 %

MOZQUETA	
Altitud	842 m
Longitud	10 km
Desnivel	625 m
% Medio	6,2 %

PAJARES	
Altitud	1.378 m
Longitud	4 km
Desnivel	133 m
% Medio	3 %



# LEON – COTO BELLO / 209 km

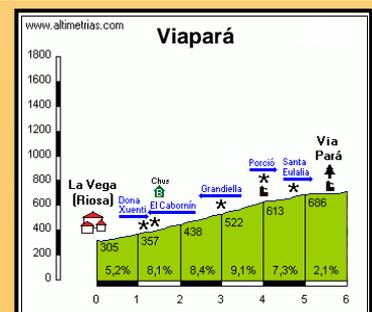
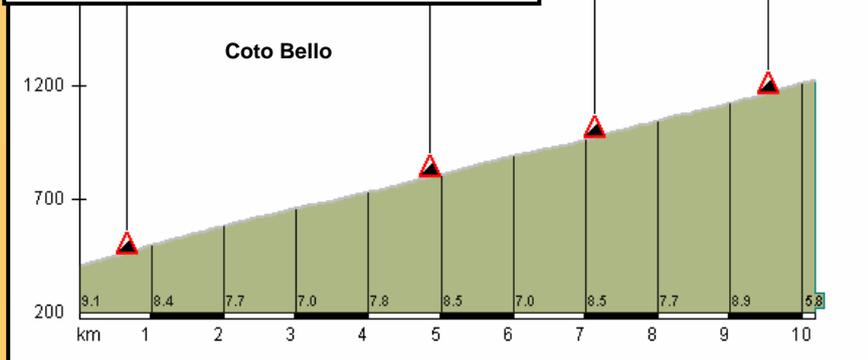
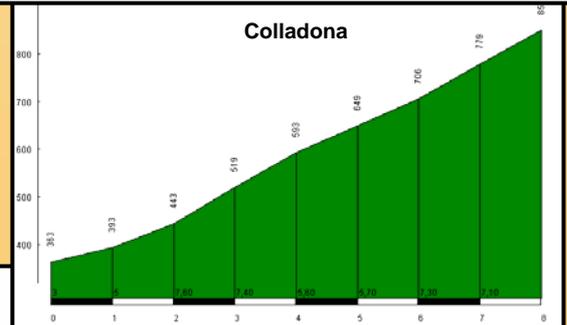
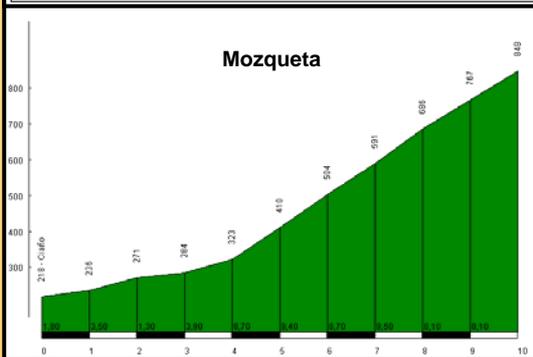
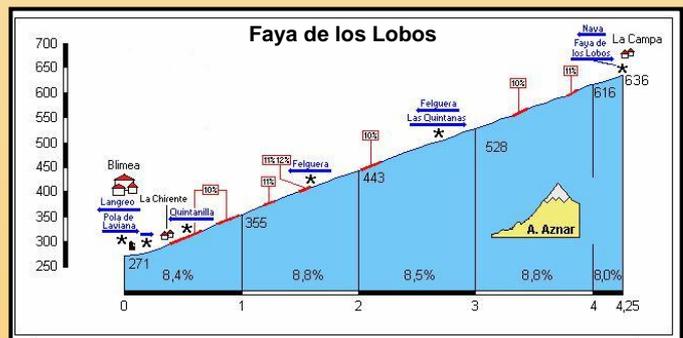
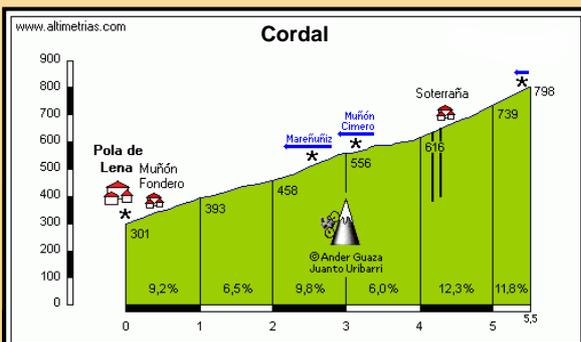
Etapa traidora. El perfil nos muestra 209 kilómetros y un final en un puerto duro, de primera categoría, que podría decidir todo. Sin embargo la etapa es mucho más jugosa. Desde que se entra en Asturias por el Puerto de **Pajares**, comienza una sucesión de puertos cortos, de entre 5 y 10 kilómetros, pero con rampas bastante exigentes, y en algunos casos, durísimas.

Algunos de estos puertos son bastante conocido como **El Cordal**, habitual acompañante del Angliru, con dos kilómetros completos por encima del 10%. El descenso enlaza con el comienzo del Angliru, aunque los ciclistas se aprestaran a subir los primeros cinco kilómetros únicamente, hasta el área recreativa de **Vía Pará**, donde se corona, para descender a Santa Eugenia. La ascensión a **Santo Emiliano** (3ª) sirve de aperitivo a la ascensión a **La Mozqueta**, colindante con el puerto de la Colladiella, y en realidad una vertiente diferente de esta ascensión. Diferente y a la vez muy dura, con unos últimos kilómetros rondando el 9%. El descenso nos deja al pie de la **Faya de los Lobos**, que se ascenderá por una vertiente desconocida que parte de Blimea con 6 kilómetros, los 4,5 primeros por encima del 8,5%. El descenso y un tramo de falso llano preceden al Alto de la **Colladona** (2ª).

Tras descender, 4 kilómetros llanos nos acercan al inicio de la ascensión a **Cotobello**, una subida a una antigua explotación minera, de 10 kms de longitud y un porcentaje medio del 8,1%. la más exigente del día.

Estamos ante un ejemplo atípico en La Vuelta de etapa con el último puerto como el más duro de la jornada. Atípico porque, si bien este tipo de etapas abundan y han abundado en los recorridos de la Vuelta, no suelen ir aderezadas con dureza suficiente como para provocar que el pelotón no llegue entero a la parte final de la etapa.

## ALTIMETRÍAS



# POLA DE LENA – LA CUBILLA / 222 kms



TENE BREDO	
Altitud	503 m
Longitud	3,5 km
Desnivel	327 m
% Medio	9,34 %

VIAPARÁ	
Altitud	675 m
Longitud	11 km
Desnivel	508 m
% Medio	4,62 %

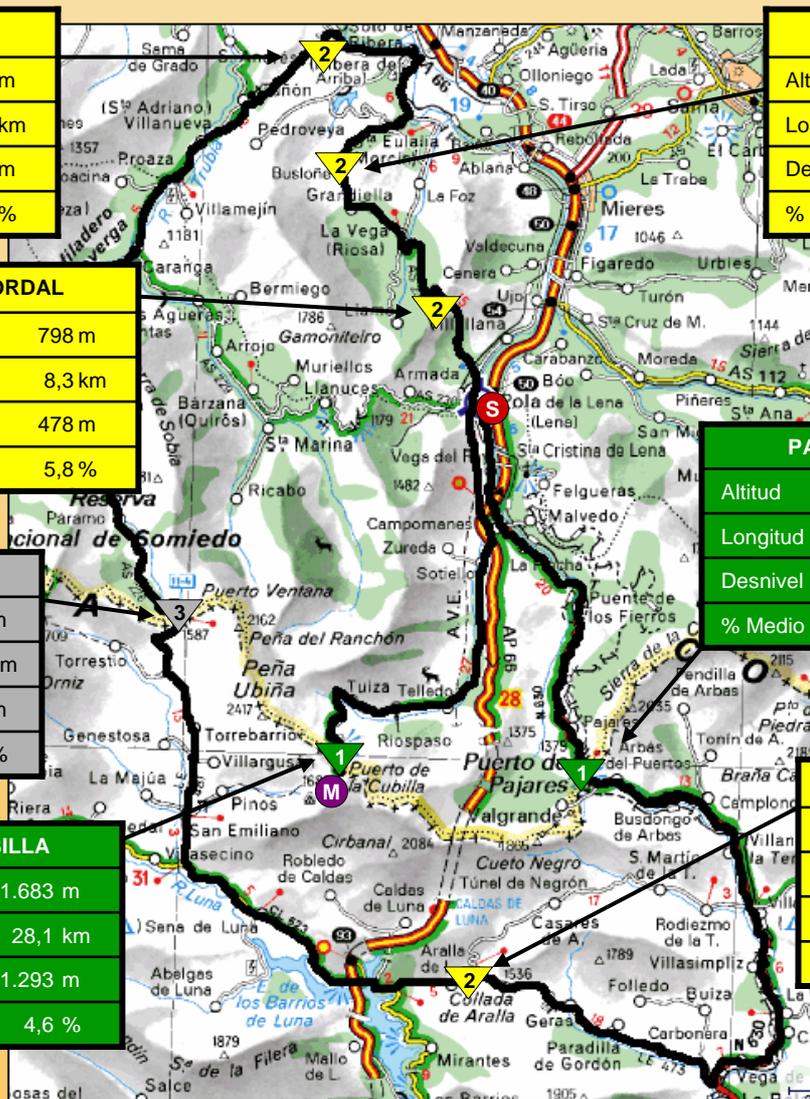
EL CORDAL	
Altitud	798 m
Longitud	8,3 km
Desnivel	478 m
% Medio	5,8 %

PAJARES	
Altitud	1.379 m
Longitud	13 km
Desnivel	869 m
% Medio	6,7 %

VENTANA	
Altitud	1.587 m
Longitud	11 km
Desnivel	380 m
% Medio	3,45 %

ARALLA	
Altitud	1.544 m
Longitud	6 km
Desnivel	409 m
% Medio	6,8 %

LA CUBILLA	
Altitud	1.683 m
Longitud	28,1 km
Desnivel	1.293 m
% Medio	4,6 %



# POLA DE LENA – LA CUBILLA / 222 kms

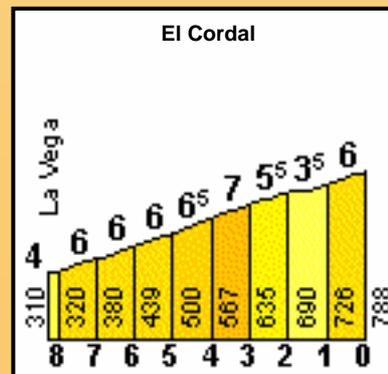
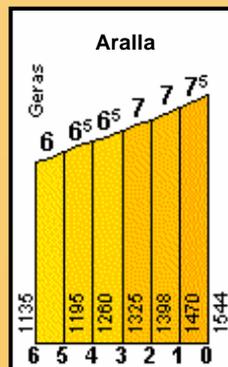
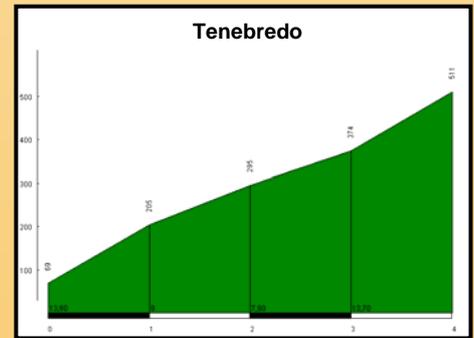
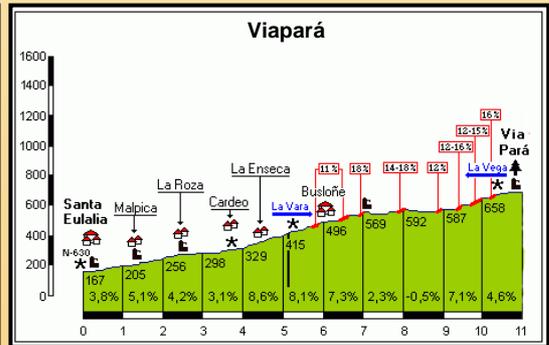
Hay ocasiones en las que no son necesarias rampas descomunales para ver grandes diferencias en una etapa de montaña. La etapa del Tour '06, con final en el Pla de Beret, es un ejemplo perfecto de como kilómetros, desnivel acumulado y una larga ascensión final pueden provocar una escabechina igual o superior a la de cualquier final en alto de grandes porcentajes.

Es ésta una etapa larga y quebrada, con muchos puertos de desgaste y una subida final muy traicionera. Tras los pasos por **Pajares** (km 27, primera categoría), **Ventana** (km 99, tercera categoría) y cuatro puertos de segunda categoría, cortos pero intensos, tales como **Arala** (km 59), **Tenebred** (km 142), **Vía Pará** (km 169) y **Cordal** (km 181), la subida final a **La Cubilla** podría convertirse para más de uno en un muro infranqueable que implicara un esfuerzo agónico.

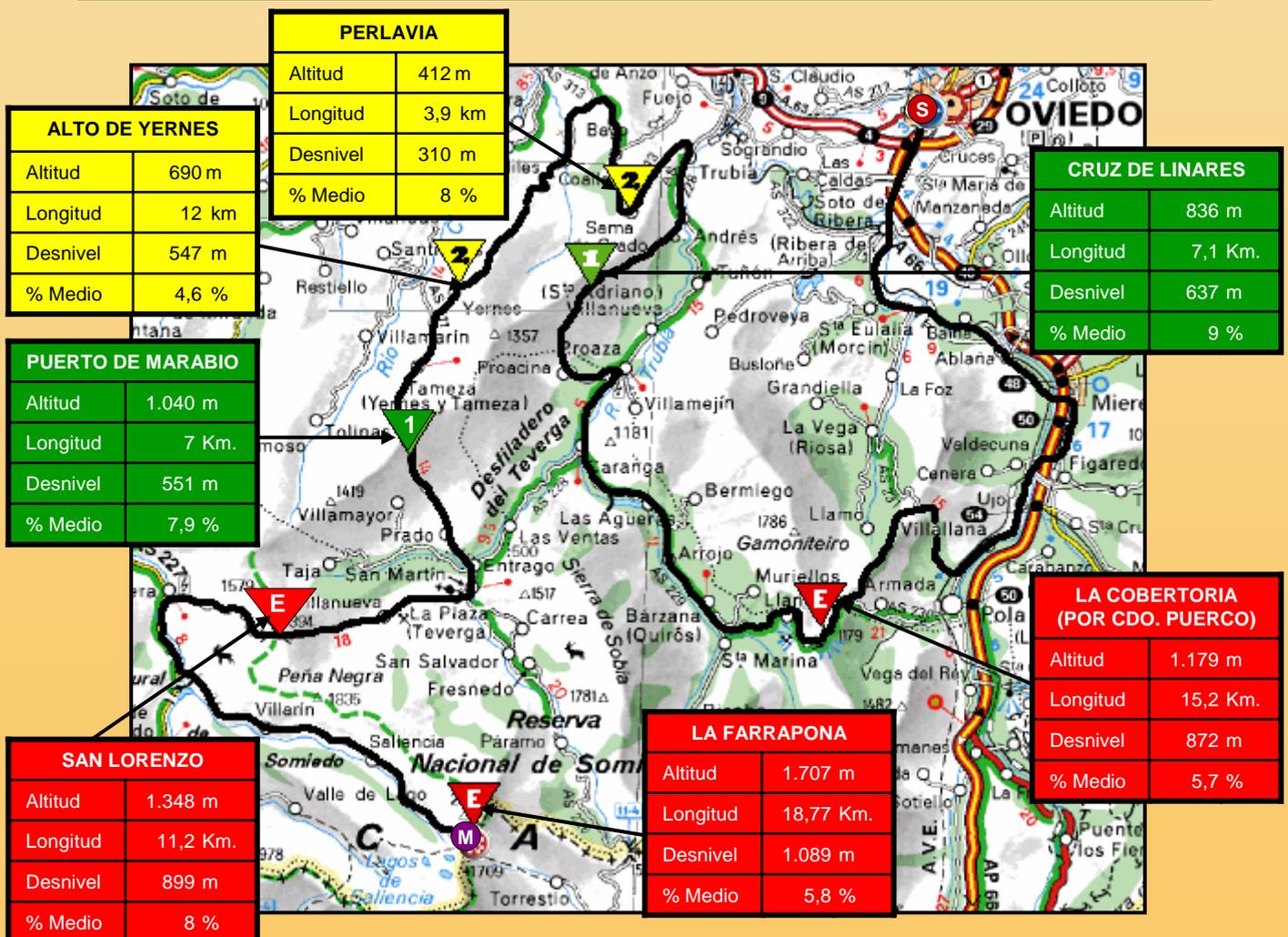
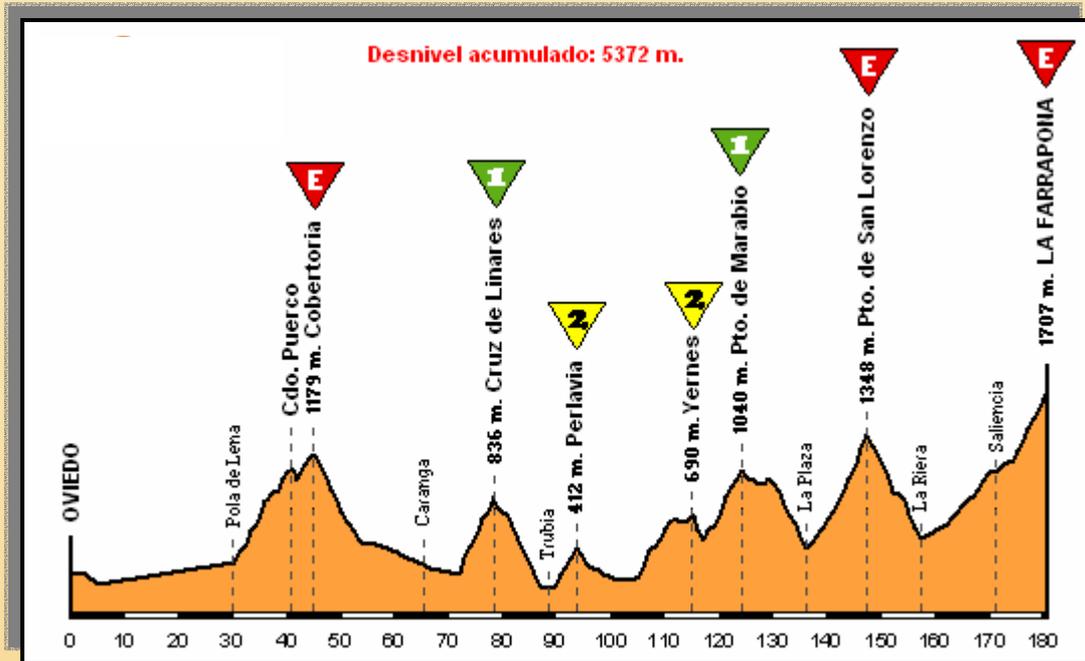
Y es que es el último puerto de la jornada una ascensión tremendamente larga, con porcentajes muy mantenidos y rampas sueltas que alcanzan en ocasiones puntuales el doble dígito. Por si fuera poco, la ascensión se inicia con 200 kilómetros ya en las piernas. Alcanzada la cima, los ciclistas podrán deleitarse contemplando uno de los parajes más alpinos de todo el Principado de Asturias.

Bonita jornada, propicia para ver ciclismo del bueno.

## ALTIMETRÍAS



# OVIEDO – LA FARRAPONA (LAGOS DE SALIENCIA) / 181km

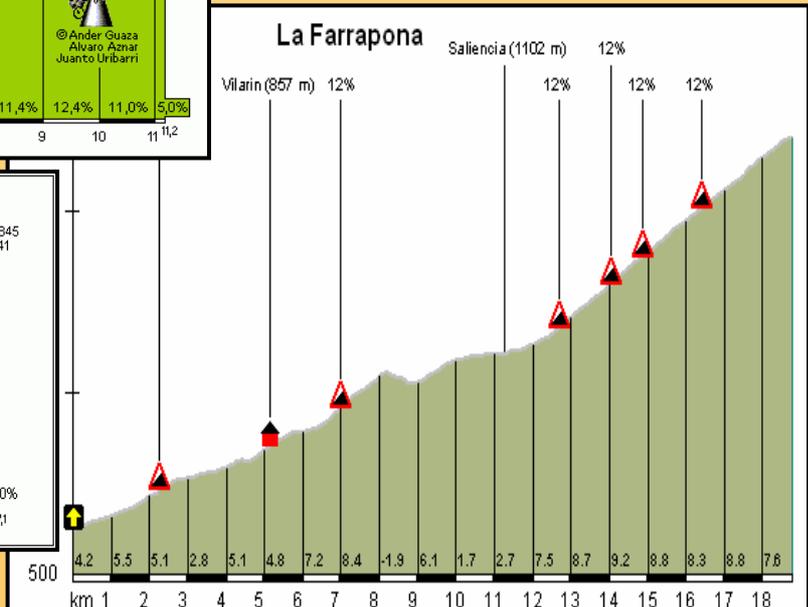
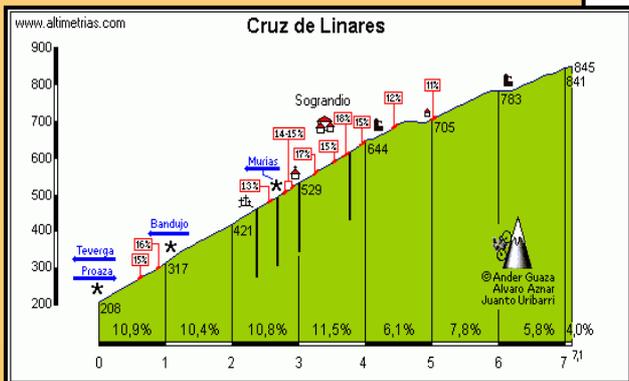
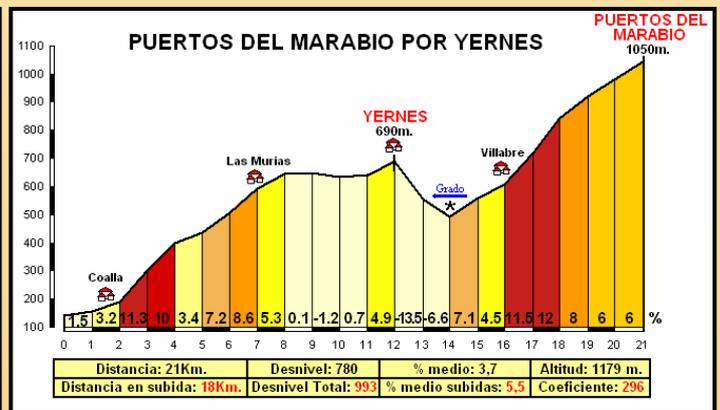
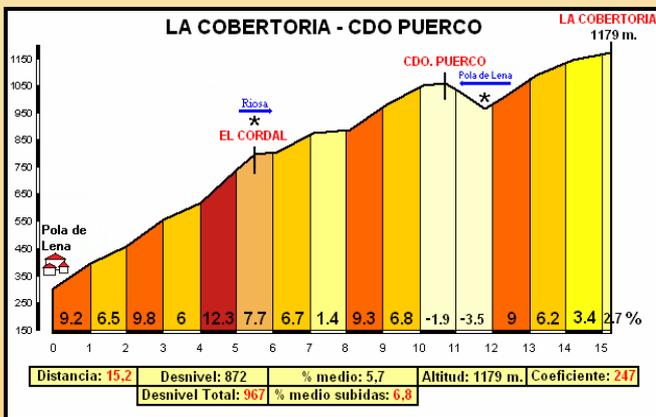


# OVIEDO – LA FARRAPONA (LAGOS DE SALIENCIA) / 181km

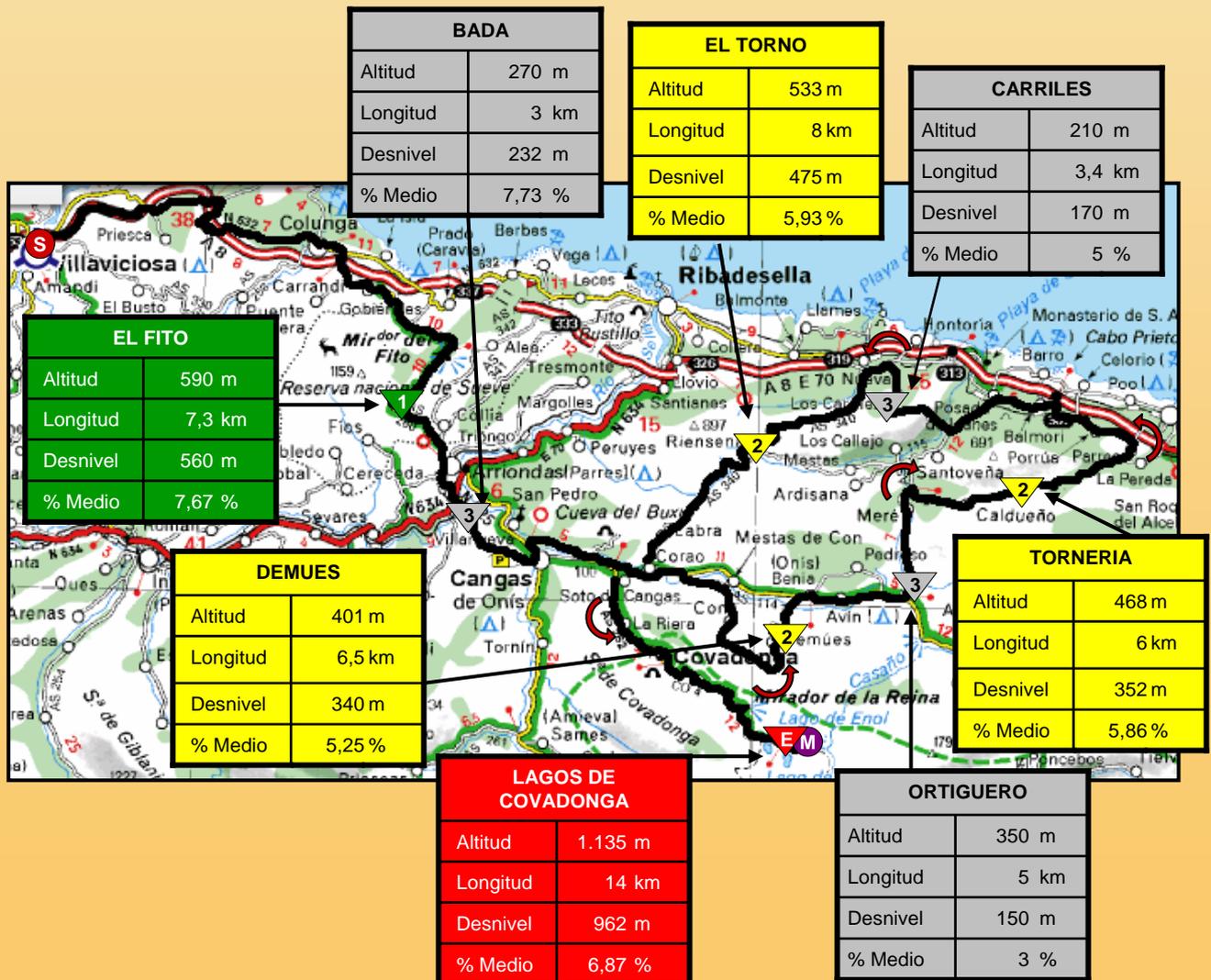
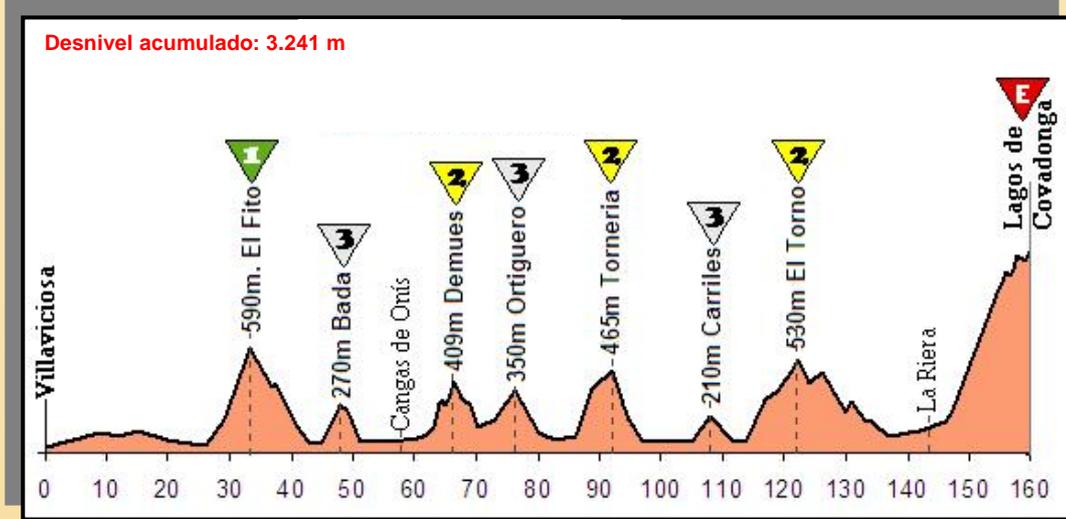
Durísima etapa la que nos ocupa: más de 5.000 metros de desnivel acumulado y un total de 7 puertos jalonan una etapa que no demasiado larga: 180 km.

La salida se realiza en Oviedo, capital asturiana, desde donde el terreno es bastante llevadero hasta el pie del primer puerto del día, el **Collado Puercu**. Se trata de una subida espectacular, cuyos 5 primeros kilómetros corresponden a la subida al Alto del Cordal. El desvío hacia la cima desemboca en la carretera de la Cobertoria. Las hostilidades que se rompan ahí tendrán continuidad en la dura ascensión a la **Cruz de Linares**, un puerto 'ratonero' y traicionero al más puro estilo Giro. Tras éste no habrá descanso hasta la meta. Dos puertos de segunda darán paso al duro **Marabio**, ya transitado por la Vuelta. Su descenso enlaza perfectamente con el inicio de **San Lorenzo**, un coloso también conocido, aunque por su otra vertiente. Su dureza es progresiva, con los últimos 6 km cerca del 12% medio. El descenso es rápido y técnico, aunque no peligroso por la anchura de la calzada. Terminado éste comienza el último puerto del día: **La Farrapona**. Serán cerca de 20 km divididos en dos mitades: una primera más suave y una última de bastante dureza, culminando a más de 1700 metros de altitud, en pleno espacio protegido de los Lagos de Salencia, hasta donde llega la carretera de reciente creación.

## ALTIMETRÍAS



# VILLAVICIOSA - LAGOS / 160 km



# VILLAVICIOSA - LAGOS / 160 km

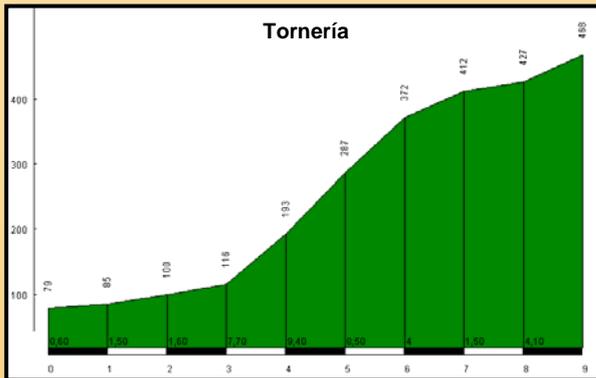
No podemos hablar de alta montaña en esta etapa, pero sí de alta traición.

El diseño de esta etapa busca dar un acompañamiento diferente a la conocida llegada a **Lagos de Covadonga**. En este caso, la etapa es corta, pero con desnivel acumulado importante. **El Fito**, tradicional puerto de acompañamiento de Lagos, es en esta ocasión el primero en ascenderse. Una vez llegados a Arriendas, nos desviamos de la carretera principal, para ascender el alto de **Bada**, de tercera categoría. Una vez llegados a Cangas de Onís, la carrera se dirigirá hacia Soto de Cangas y Benia de Onís. Antes de llegar a esta población los ciclistas afrontarán la primera trampa de la jornada, la ascensión a **Demues**. Un puerto que comienza suave, pero con 1,5kms a más del 12% de media, antes de un descanso, para afrontar un último km. a más del 11%. El descenso deja a los corredores en Benia de Onís, desde donde se asciende el alto del **Ortiguero**, puerto de tercera, sin más dificultades.

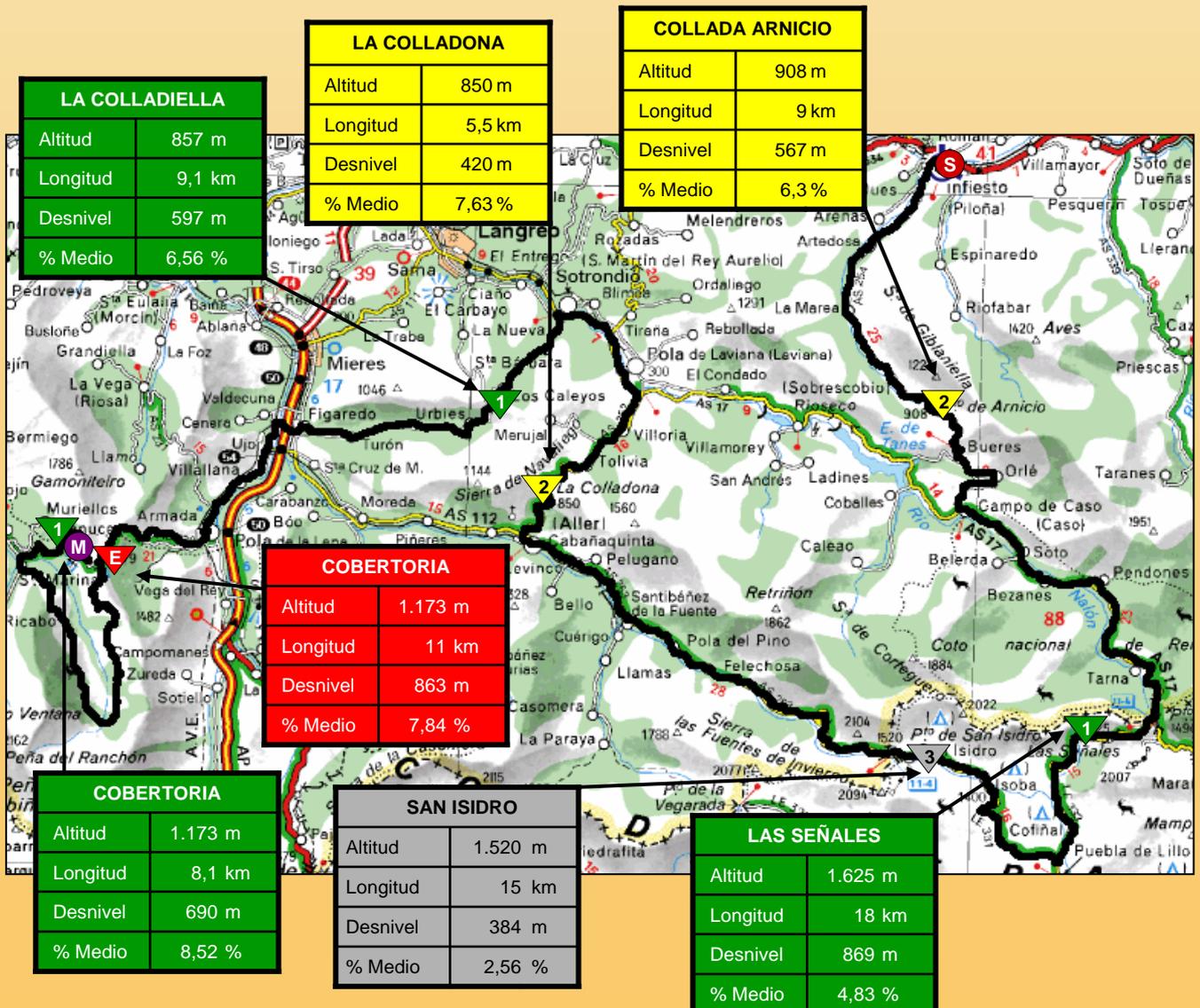
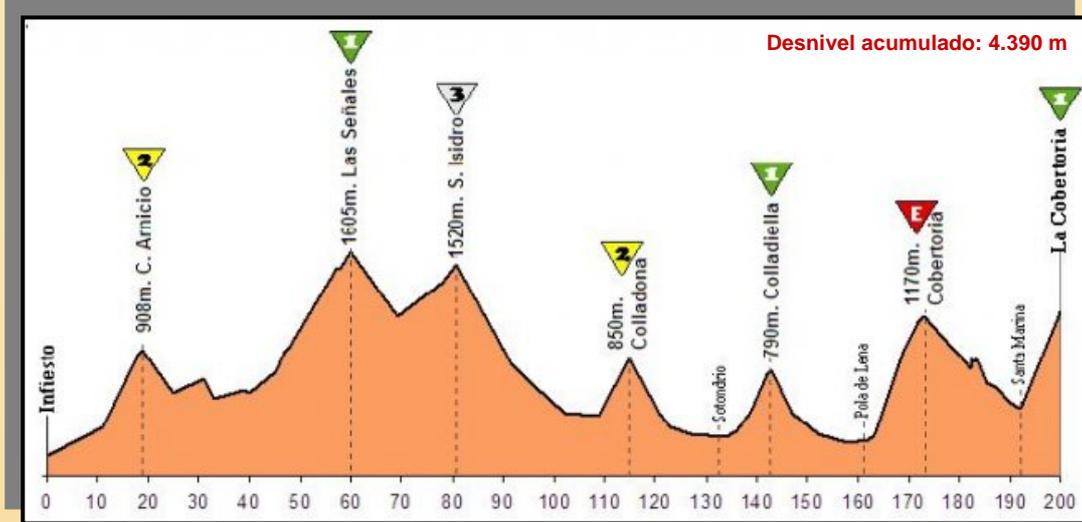
El descenso, hacia el norte, camino del mar, se interrumpe bruscamente para afrontar el alto de **La Tornería**, con tres kilómetros al 8,5% de media. El descenso de este puerto acercará a los corredores hasta el mar, discurriendo paralelos a él para afrontar el alto de **Carriles**, de tercera, que dejará a los ciclistas en Nueva de Llanes, desde donde se ascenderá la última trampa de la jornada, el alto de **El Torno**, de segunda, con rampas de hasta el 13%.

Desde allí se descenderá hacia Soto de Cangas, por una carretera plagada de repechos, para una vez llegados a esa localidad, afrontar la subida final a los **Lagos de Covadonga**.

## ALTIMETRÍAS



# INFIESTO – LA COBERTORIA / 200 kms



# INFIESTO – LA COBERTORIA / 200 kms

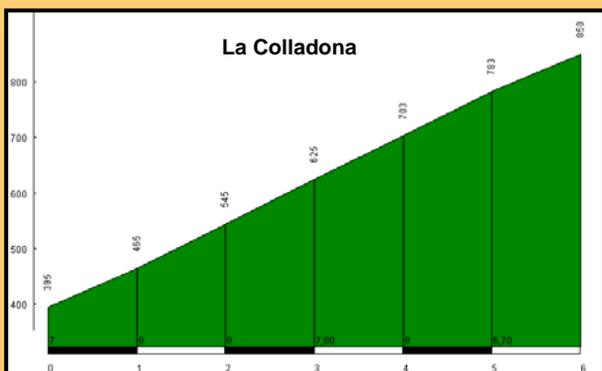
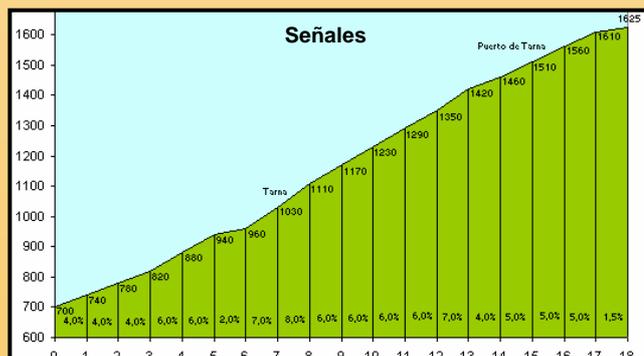
Etapa asturiana que recorre los valles centrales del Principado, especialmente el del Caudal, mostrándonos los encantos y la dureza propias de las montañas de esta comunidad. El comienzo de la etapa supone el paso por el conocido puerto de **Arnicio**, lugar idóneo para que los más aventureros decidan probarlo. El primer escollo serio será el paso por el puerto de **Las Señales**, de gran longitud pero sin grandes rampas que se corona a más de 1600 metros de altitud. De ahí se volverá a Asturias por el puerto de **San Isidro**, de 3ª categoría, cuyo descenso nos deja al pie de la **Colladona**, un segunda que precede al primer puerto con rampas duras de la jornada, la **Colladiella**, paso de montaña utilizado habitualmente en los últimos años por **La Vuelta** y que esconde en sus kilómetros rampas muy fuertes. El descenso precede al llano y este nos deja en la localidad de **Pola de Lena**.

Allí comienza la ascensión al monstruo de la jornada. **La Cobertoria** es un puerto muy conocido en **La Vuelta**, pero inédito por la vertiente por la que se sube en esta ocasión. Los siete kilómetros centrales mantienen un desnivel medio de casi el 10%. Haciendo un poco de historia ciclista, cabe recordar que bajando por esta vertiente Alex Zulle perdió La Vuelta 93 y Escartín se tuvo que retirar por caída el año que se estrenó el Angliru.

Si inédita es la subida, inédita también lo es la bajada por la vertiente sudoeste de **La Cobertoria**. Esta carretera nos dejara frente a los últimos ocho kilómetros de etapa, en los que se asciende de nuevo **La Cobertoria** por la misma vertiente que fue final de etapa en 2006.

Alta montaña por el centro asturiano, con una pequeña incursión por la montaña leonesa, con un kilometraje elevado pero no excesivo y un tercio final de etapa muy duro.

## ALTIMETRÍAS



# FONSAGRADA - MARABIO / 191 kms

Desnivel acumulado: 3.648 m



TORMALEO	
Altitud	1.024 m
Longitud	8 km
Desnivel	449 m
% Medio	5,61 %

MARABIO	
Altitud	998 m
Longitud	8 km
Desnivel	568 m
% Medio	7,1 %

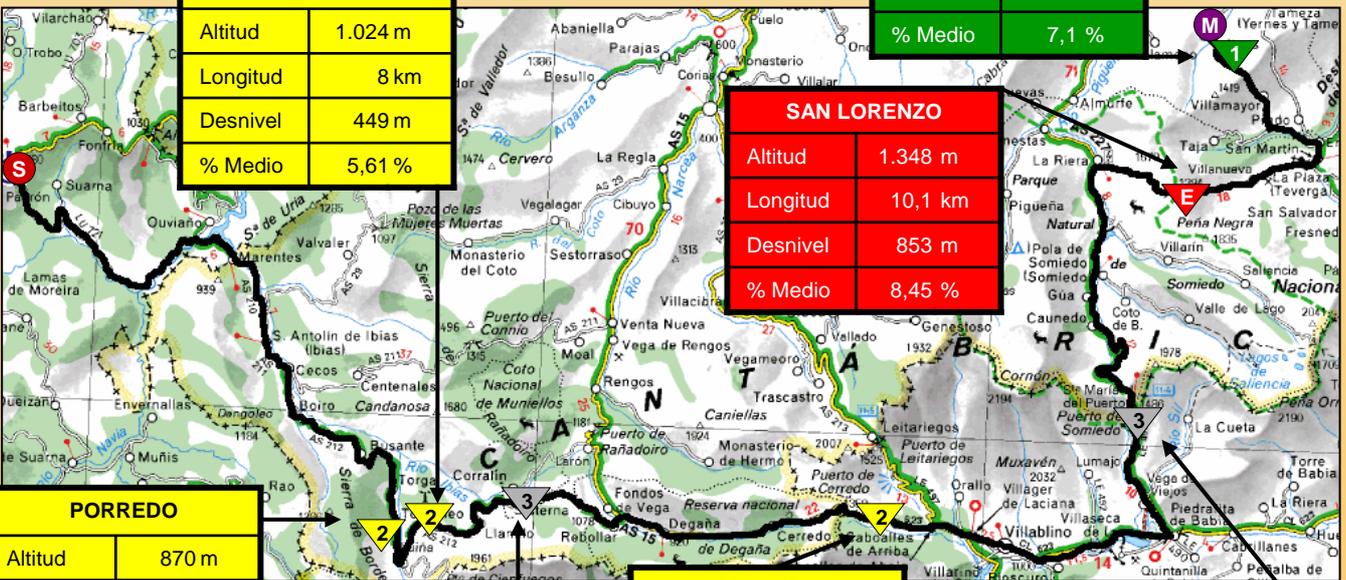
SAN LORENZO	
Altitud	1.348 m
Longitud	10,1 km
Desnivel	853 m
% Medio	8,45 %

PORREDO	
Altitud	870 m
Longitud	14 km
Desnivel	597 m
% Medio	4,26 %

CAMPILLO	
Altitud	1.075 m
Longitud	5 km
Desnivel	320 m
% Medio	6,4 %

CERREDO	
Altitud	1.359 m
Longitud	17 km
Desnivel	615 m
% Medio	3,61 %

SOMIEDO	
Altitud	1.486 m
Longitud	7,9 km
Desnivel	246 m
% Medio	3,11 %



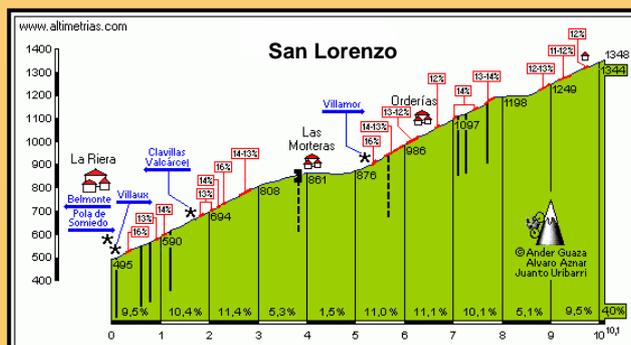
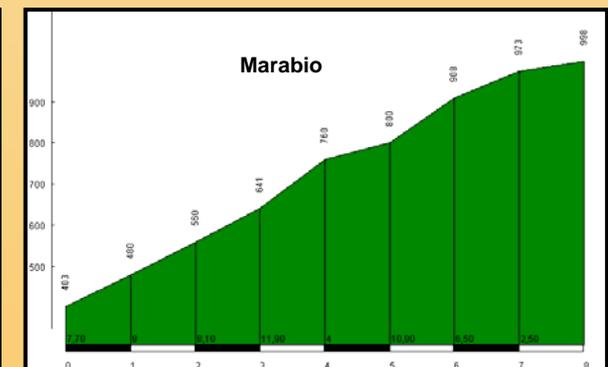
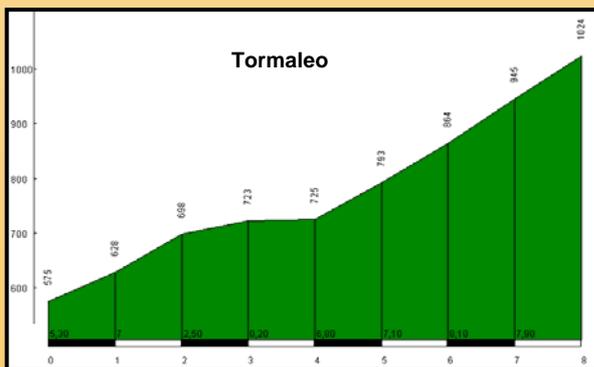
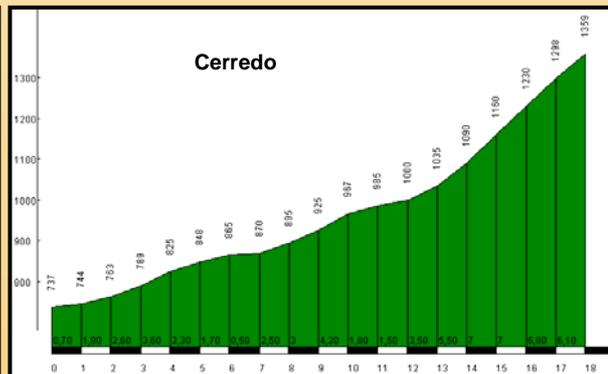
# FONSAGRADA - MARABIO / 191 kms

Etapa trampa por el occidente asturiano. Parten los ciclistas de la localidad lucense de **A Fonsagrada** para inmediatamente entrar en Asturias. El terreno, favorable en los primeros kilómetros pronto se tornará complicado. La presencia de tres puertos de segunda y uno de tercera antes de que se llegue a mitad de etapa podrá favorecer la aparición de ataques en busca de una fuga. Además el paso por estos puertos no será fácil. Casi todos ellos esconden rampas e incluso kilómetros cercanos al 10%. Coronado el tercer puerto de segunda, el de **Cerredo**, se entra en Castilla y León para volver a Asturias por el puerto de **Somiedo**, una sucesión de falsos llanos que puntúa de tercera categoría.

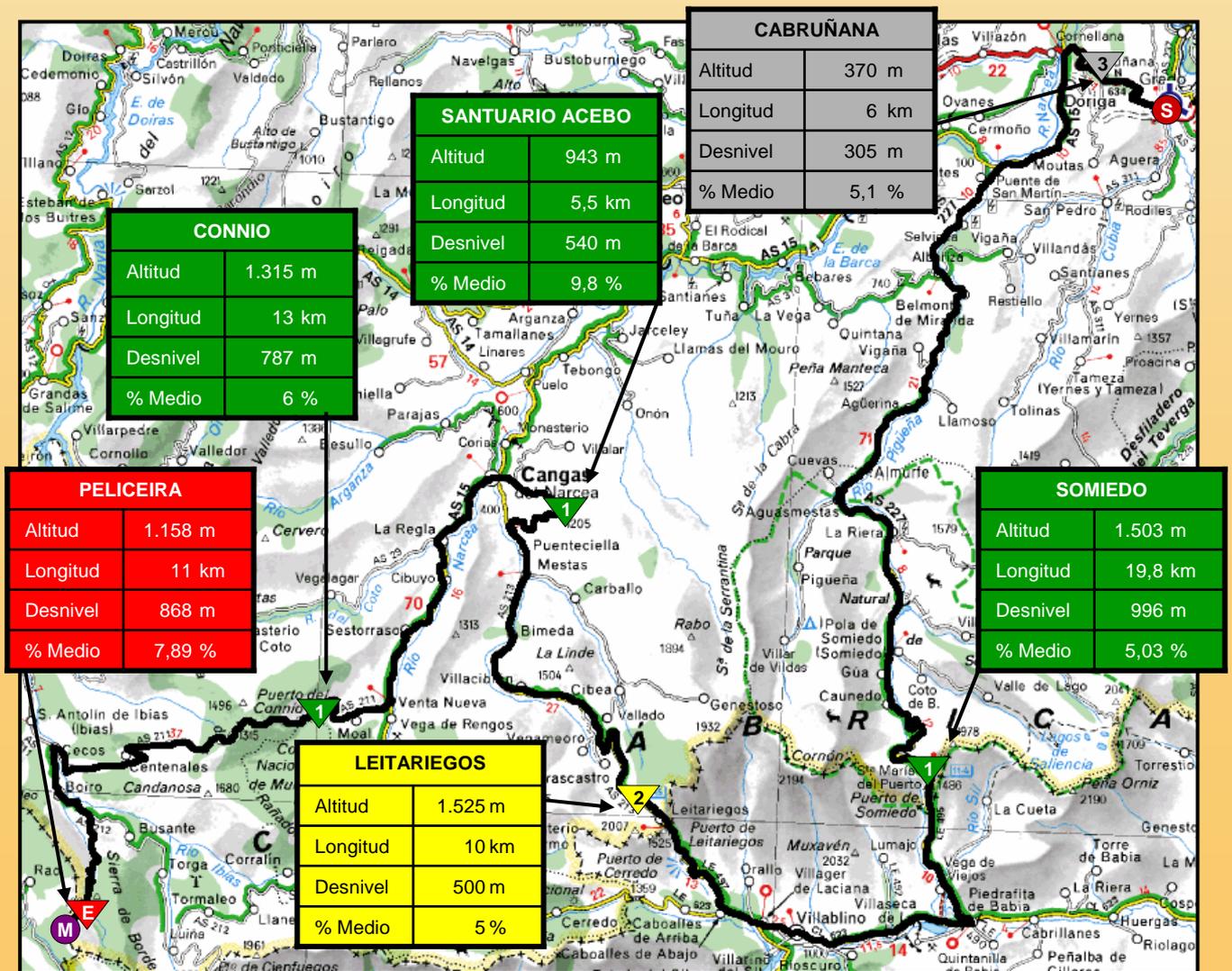
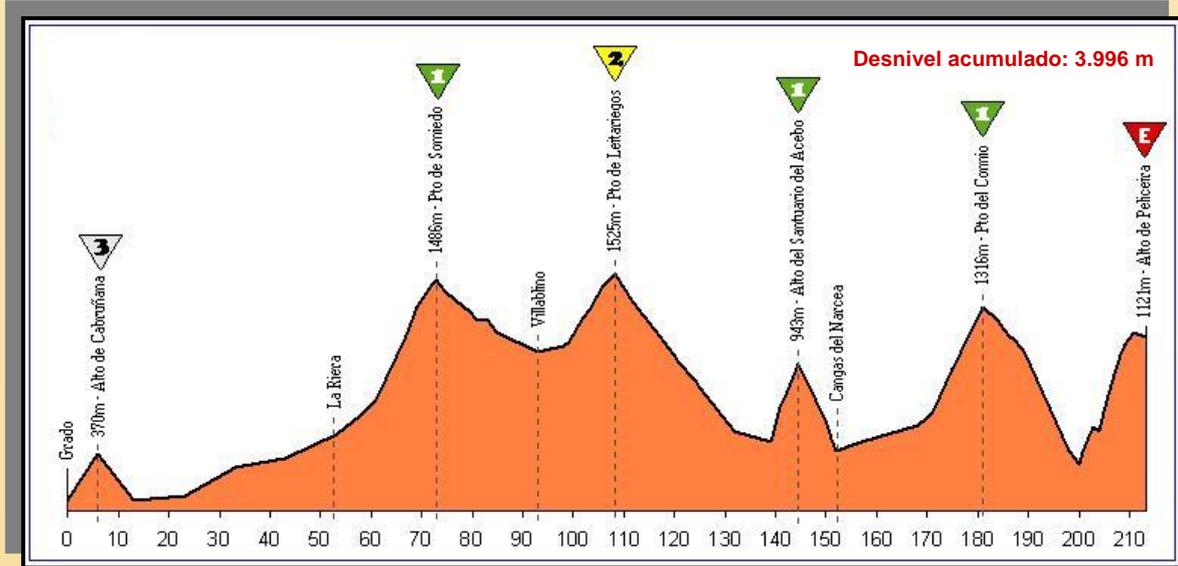
El descenso por la vertiente asturiana situará a los corredores ante el verdadero hueso del día. El puerto de **San Lorenzo**, con hasta 5 kilómetros por encima del 10% pondrá a los ciclistas en serias dificultades. El paso de **La Vuelta** en 2006 sirvió para desgastar al peloton cara al final de esa etapa en La Cobertoria. Sin embargo esta etapa acaba en un puerto más corto que aquel y más suave, por lo que el protagonismo de San Lorenzo debe ser mayor.

La meta está situada en el Puerto de **Marabio**, cuya ascensión, que comienza nada más acabar el descenso de San Lorenzo, no es demasiado larga y sí bastante irregular, por lo que no debe provocar grandes diferencias, sino simplemente ampliar las que se hubieran hecho en San Lorenzo.

## ALTIMETRÍAS



# GRADO - PELICEIRA / 213 kms

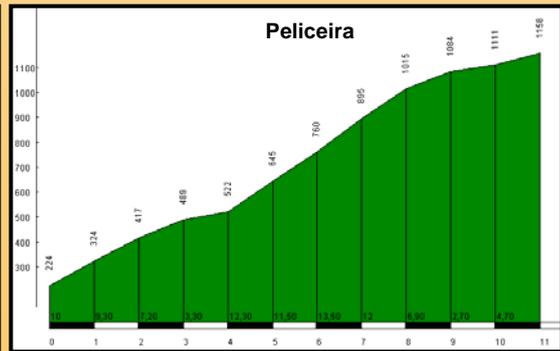
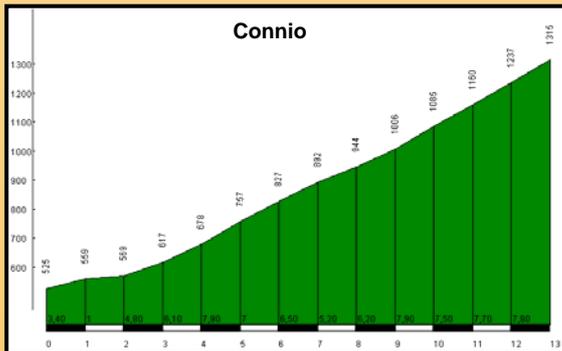


# GRADO - PELICEIRA / 213 kms

Otra etapa más para disfrutar de las posibilidades que ofrece el occidente asturiano en cuanto al diseño de etapas de montaña se refiere. La etapa se inicia en **Grado** para, de salida, ascender el alto de **Cabruñana** (3ª Cat). Tras unos kilómetros de recuperación comenzará la ascensión al Pto. de **Somiedo** (1ª Cat). Una ascensión larga (20km) y muy constante en su parte final, con porcentajes siempre en torno al 7%. Una vez se corona, los ciclistas entrarán en la provincia de León. Se desciende camino de Villablino y comienza la ascensión a **Leitariegos** (2ª Cat). Al coronar se regresa al Principado de Asturias. Larga bajada camino de Cangas de Narcea y al llegar a la aldea de Limes se toma el desvío que conduce al **Santuario del Acebo**. Esta vertiente desconocida de la subida al Acebo (5.5km a casi el 10% de media) encierra kilómetros enteros al 12%. Un par de kilómetros antes de llegar al Santuario se alcanza el cruce con la tradicional vertiente de Cangas del Narcea por donde descenderán los corredores. A partir de aquí quedarán dos ascensiones por completar, En primer lugar, se asciende el **Connio** por su vertiente este (13km con pendientes en torno al 6%). Tras descender hacia Ibias, se toma el desvío hacia Boiro para continuar después ascendiendo camino de la perdida aldea de **Peliceira**. En total, 11km a casi el 8% con máximas del 17% y un kilómetro central al 13.5%. Sin duda el que se imponga en este recóndito lugar de la geografía asturiana será uno de los grandes de la carrera.

Llegados a este punto, cabe destacar la existencia de una pista que desde **Peliceira** llega hasta la localidad de Rao, en Lugo, tras 6km de trayecto descendente. Es importante destacar que si algún día ese tramo de pista se asfaltase podría encadenarse la subida a Peliceira con la ascensión al puerto de **Ancares** (bien por Balouta, bien por Pan do Zarco), lo que nos daría en su conjunto una de las ascensiones más duras de toda la Península.

## ALTIMETRÍAS



# CUDILLERO – PTO. VENTANA / 179 kms



PEÑAS L'NUBLEU	
Altitud	732 m
Longitud	9,6 km
Desnivel	536 m
% Medio	5,6 %

PEÑAS DEL VIENTO	
Altitud	732 m
Longitud	6,8 km
Desnivel	626 m
% Medio	9,2 %

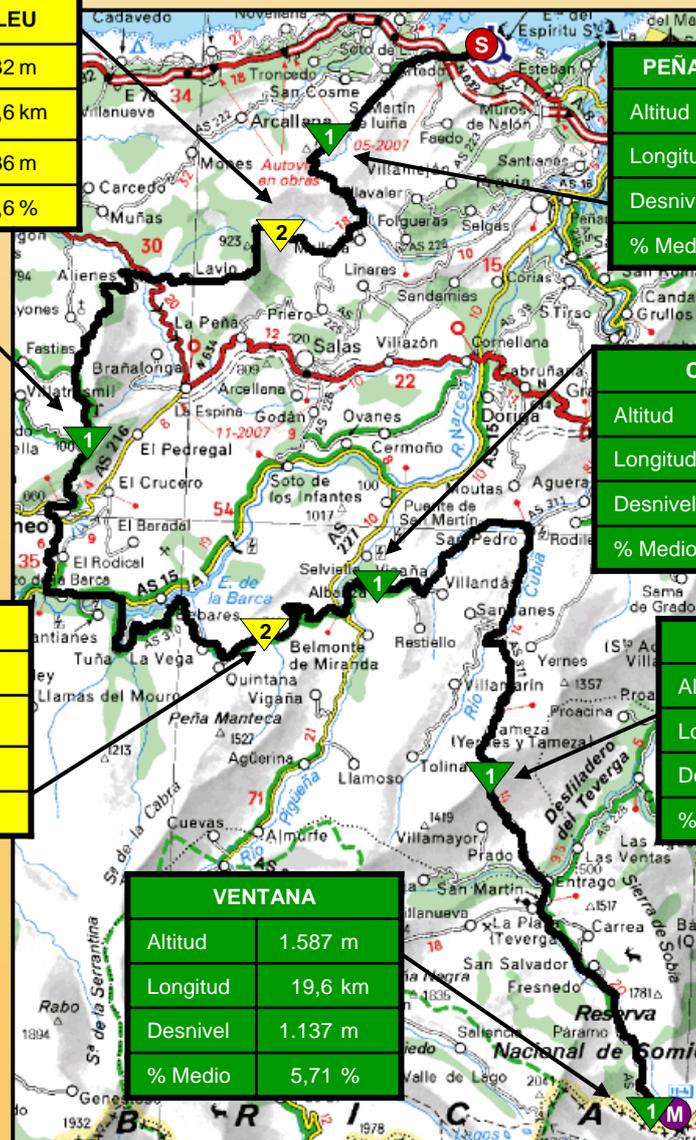
BUSTELLAN	
Altitud	988 m
Longitud	13 km
Desnivel	880 m
% Medio	6,75 %

CRUCES	
Altitud	641 m
Longitud	5 km
Desnivel	458 m
% Medio	9,16 %

ESTACAS	
Altitud	748 m
Longitud	5 km
Desnivel	390 m
% Medio	7,8 %

MARABIO	
Altitud	1.051 m
Longitud	18 km
Desnivel	916 m
% Medio	5,08 %

VENTANA	
Altitud	1.587 m
Longitud	19,6 km
Desnivel	1.137 m
% Medio	5,71 %



# CUDILLERO – PTO. VENTANA / 179 kms

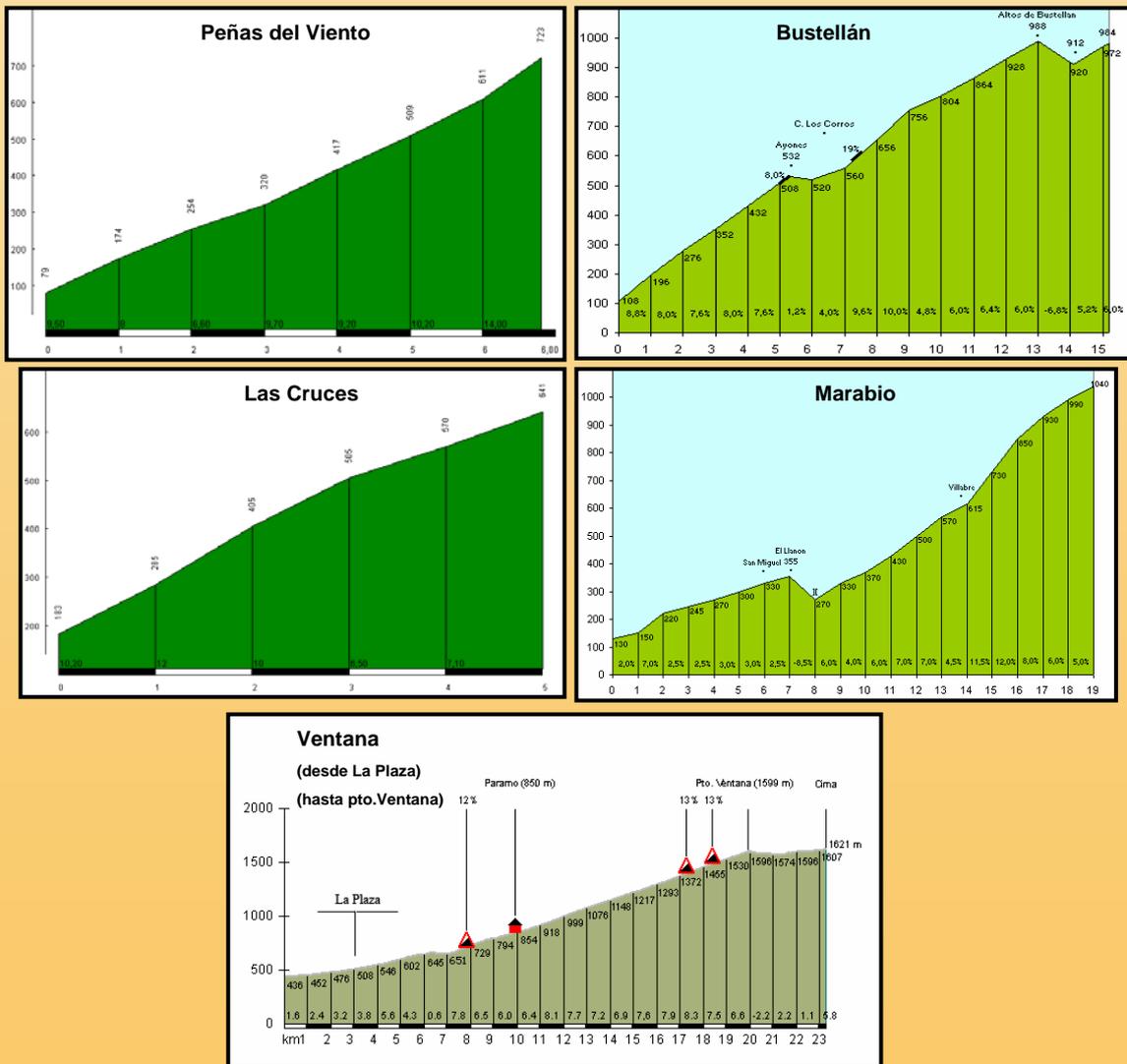
Espectacular enlazado de puertos por el corazón de Asturias. En los 180km que tiene la etapa, apenas encontrarán los corredores 5 km seguidos de terreno llano.

Partimos del precioso pueblo de **Cudillero**, al oeste de Avilés, en dirección sur. La misma salida del pueblo ya pica para arriba, aunque no es comparable a lo que vendrá después. Inmediatamente nos adentramos en las sierras del litoral para encadenar, sin solución de continuidad, las ascensiones a **Peñas del Viento** (1ª Cat), **Peñas l' Nubleu** (2ª Cat) y **Bustellán** (1ª Cat). Una vez coronado éste último, bajamos hacia la localidad de Tineo. Continuamos descendiendo hasta llegar al embalse de la Barca y al cruce con la AS-310, carretera que tomaremos en dirección este. Tras un continuo sube y baja, ascenderemos, uno tras otro, los collados de **Estacas** (2ª Cat) y **Cruces** (1ª). Tras afrontar la larga bajada de éste último, llegamos a San Pedro y encaramos la parte final de la etapa.

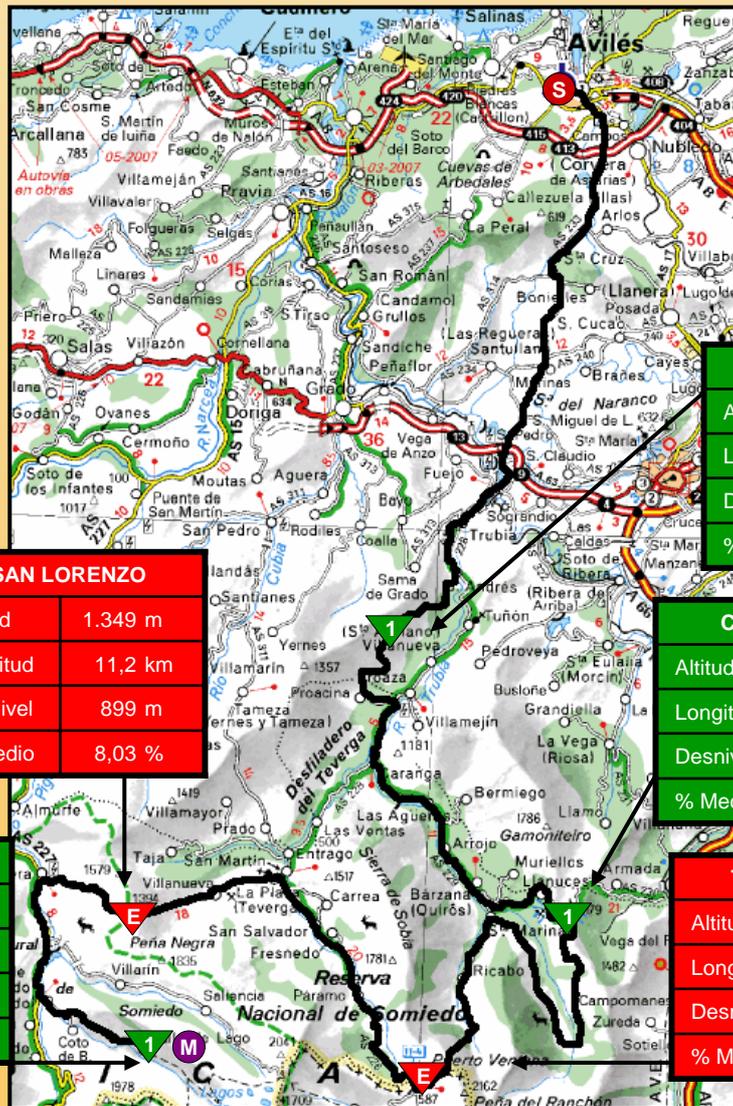
Primero ascenderemos al Puerto de **Marabio** (1ª Cat). Esta subida, ya conocida por la **Vuelta**, es bastante tendida en su parte inicial, para pasar a empinarse brutalmente en sus últimos kilómetros. Rapidísima bajada hacia Entrago y Teverga y comenzamos a subir el último puerto de esta durísima etapa: el puerto de **Ventana**. 20 kms de subida, tendidos al principio, pero que en seguida se sitúan en torno al 7-8% de pendiente media, continuando así hasta la cima.

Cabe destacar que en la cima de Ventana, puede aprovecharse la vertiente leonesa del puerto, recientemente reasfaltada, y la pista que conduce a la ermita de Trobaniello para colocar la infraestructura del final de etapa.

## ALTIMETRÍAS



# AVILES – VALLE DEL LAGO / 171 kms



CRUZ DE LINARES	
Altitud	844 m
Longitud	8,6 km
Desnivel	708 m
% Medio	8,22 %

SAN LORENZO	
Altitud	1.349 m
Longitud	11,2 km
Desnivel	899 m
% Medio	8,03 %

COBERTORIA	
Altitud	1.173 m
Longitud	8,1 km
Desnivel	690 m
% Medio	8,52 %

VALLE DEL LAGO	
Altitud	1.206 m
Longitud	8,2 km
Desnivel	499 m
% Medio	6,09 %

TROBANIELLO	
Altitud	1.609 m
Longitud	16,7 km
Desnivel	1.132 m
% Medio	6,77 %

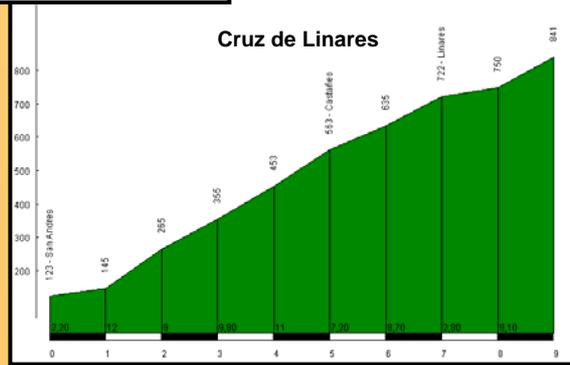
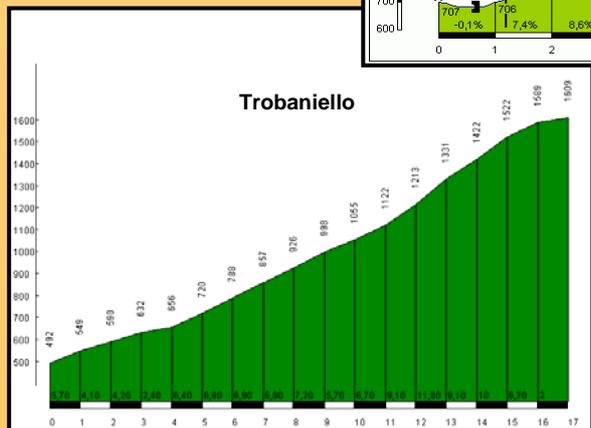
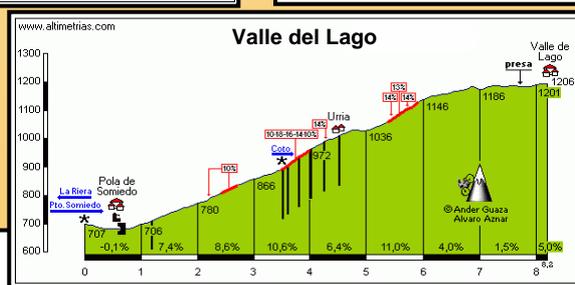
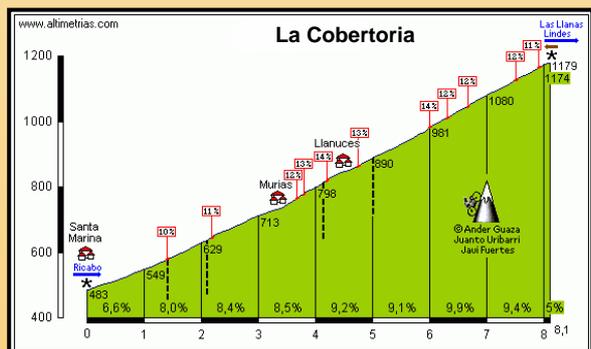
# AVILES – VALLE DEL LAGO / 171 kms

Esta es otra de esas etapas que demuestran por sí solas que en España sí se pueden hacer etapas como las del Tour o las del Giro, que aquí también tenemos “puertos Tour”, pese a que muchos se empeñen en hacer creer lo contrario. A poco que las autoridades competentes se decidieran a terminar de asfaltar la pista de Trobaniello (hormigonada y asfaltada parcialmente a día de hoy) o bien los organizadores de la **Vuelta** tuviesen el arrojo y la valentía necesarios para meter la carrera por un puerto sin asfaltar (como ya hiciera el Giro en 2005 al pasar por el **Colle delle Finestre**) tendríamos en nuestra ronda nacional un auténtico taponne.

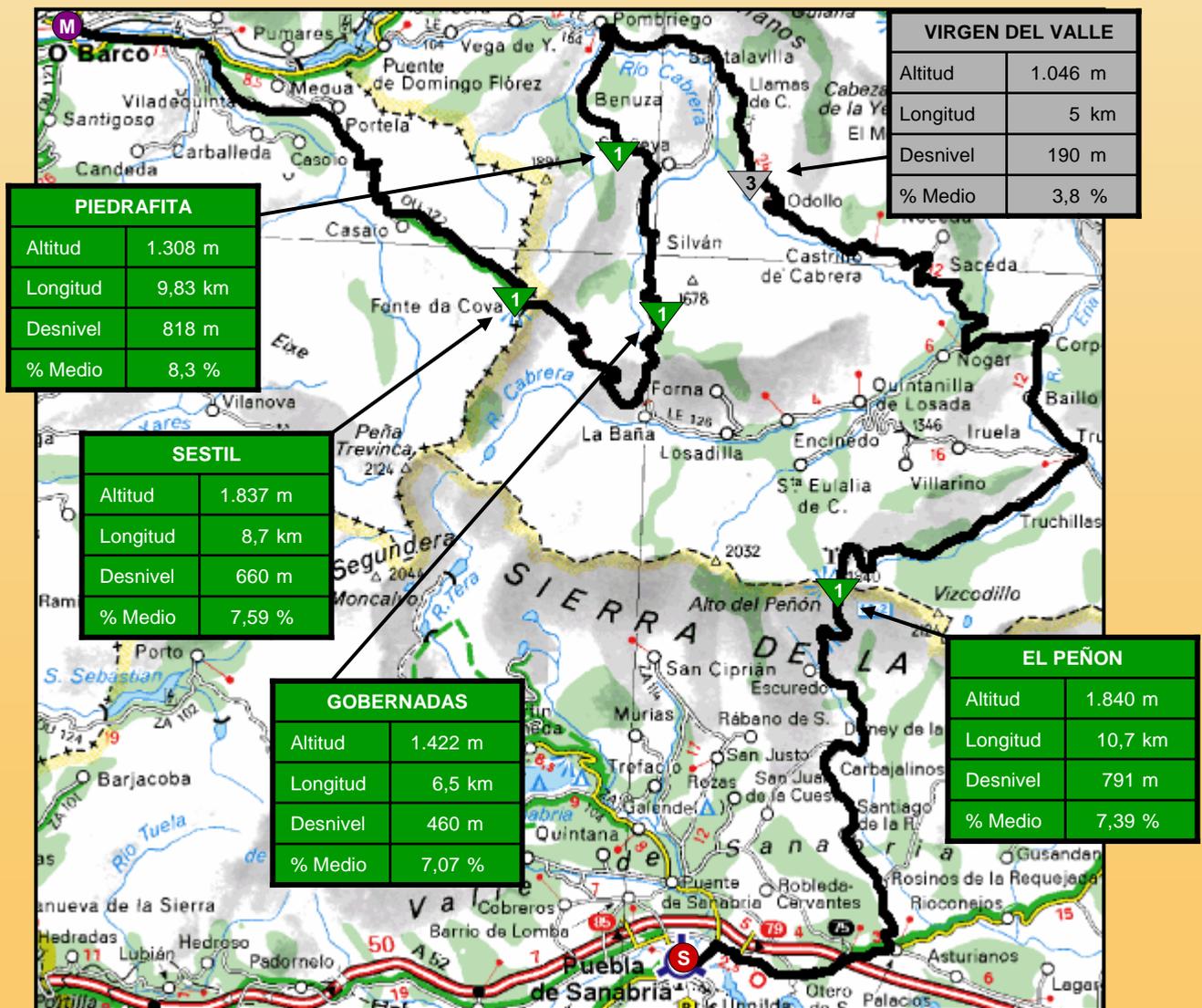
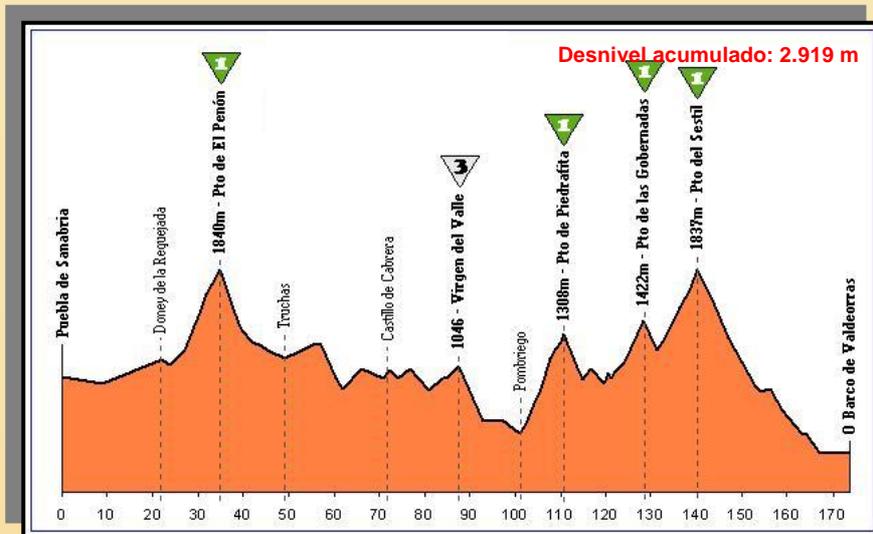
La etapa comienza en **Avilés** tomando dirección sur. Poco a poco nos adentramos en el corazón de Asturias. Al llegar al kilómetro 35, dará comienzo la ascensión a la **Cruz de Linares** (1ª Cat), una subida muy dura que empezará a poner a cada uno en su sitio. Se desciende y se continúa hacia Santa Marina para empezar a subir a **La Cobertoria** (1ª Cat). Se desciende el ya mítico puerto por la desconocida vertiente de **Lindes**, y un poco antes de llegar de nuevo a Santa Marina, se toma el desvío hacia Ricabo. Comienza aquí el puerto de **Trobaniello**, vertiente en parte asfaltada u hormigonada, en parte pista de tierra, del puerto de Ventana. Se trata de todo un coloso de categoría especial, con 17 kilómetros de ascensión, una pendiente media cercana al 7% y rampas que alcanzan el 17% de inclinación. Todo un **Finestre** a la asturiana.

Tras coronar y crestear durante un par de kilómetros, se alcanza la cima del **Puerto de Ventana**. Se desciende hacia Asturias y al llegar a Teverga da comienzo la ascensión al segundo de los “cocos” del día: el Puerto de **San Lorenzo** (Cat Especial). Por esta vertiente el puerto encierra 5 kilómetros finales al 11% de pendiente media que lo hacen equiparable a la mítica **Marmolada**. Pronunciada bajada camino de La Riera y la Reserva Nacional de Somiedo y comenzamos a subir a **Valle de Lago** (1ª Cat). Una última ascensión corta, pero que encierra rampas sueltas de hasta el 18%. Ideal para decidir al ganador de la etapa y consolidar las diferencias que, a buen seguro, ya se habrán conformado a estas alturas de la jornada.

## ALTIMETRÍAS



# PUEBLA DE SANABRIA – O BARCO / 173 kms



# PUEBLA DE SANABRIA – O BARCO / 173 kms

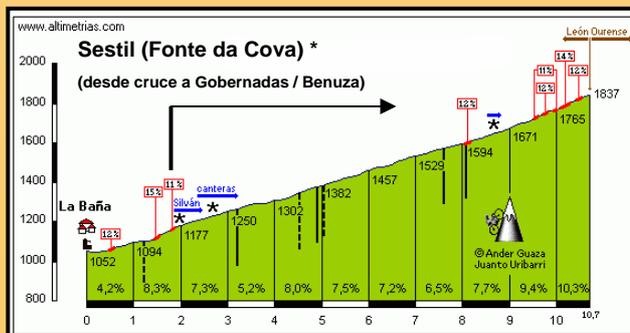
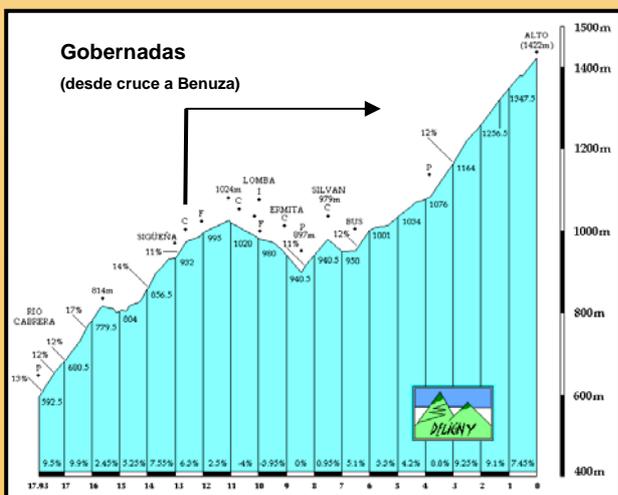
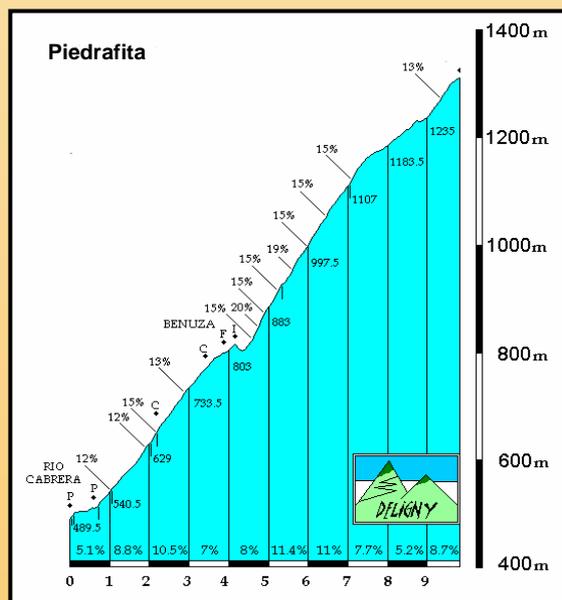
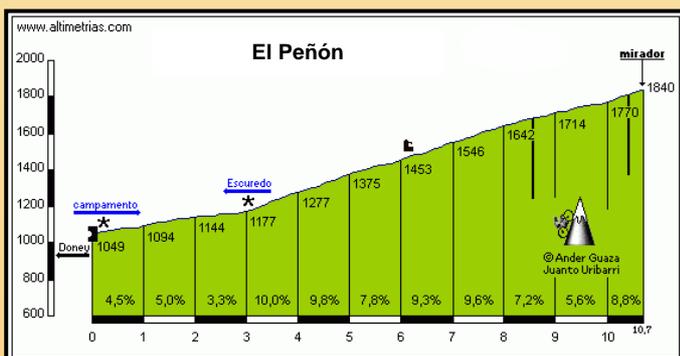
Interesante etapa de montaña que, al encadenar hasta tres ascensiones de primera categoría en su parte final, podría deparar un gran espectáculo a poco que los corredores quisieran mover el árbol.

La jornada comienza en la zamorana localidad de **Puebla de Sanabria**. Tras pasar por Palacios de Sanabria y Doney de la Requejada, los corredores iniciarán la subida al puerto del **Peñón** (1840m). Se trata de un primera duro que causará un buen desgaste de cara a los kilómetros finales de la etapa. Tras un vertiginoso descenso hacia Truchas (ya en la provincia de León) y un tramo de recuperación camino de Corporales, se toma la CV-191 en dirección a Castrillo de Cabrera.

Comienza aquí un terreno pestosísimo plagado de tachuelas cuya culminación es el alto de **Virgen del Valle** (1046m). Nuevo descenso y justo antes de llegar a Pombriego, se gira a la izquierda y comienza el espectáculo. Se encadenan sin solución de continuidad, en una especie de **Val Thorens** a la cabreirosa, las ascensiones a **Piedrafita**, **Gobernadas** y **Sestil**, todos ellos de primera categoría con fuertes rampas y pronunciados descensos.

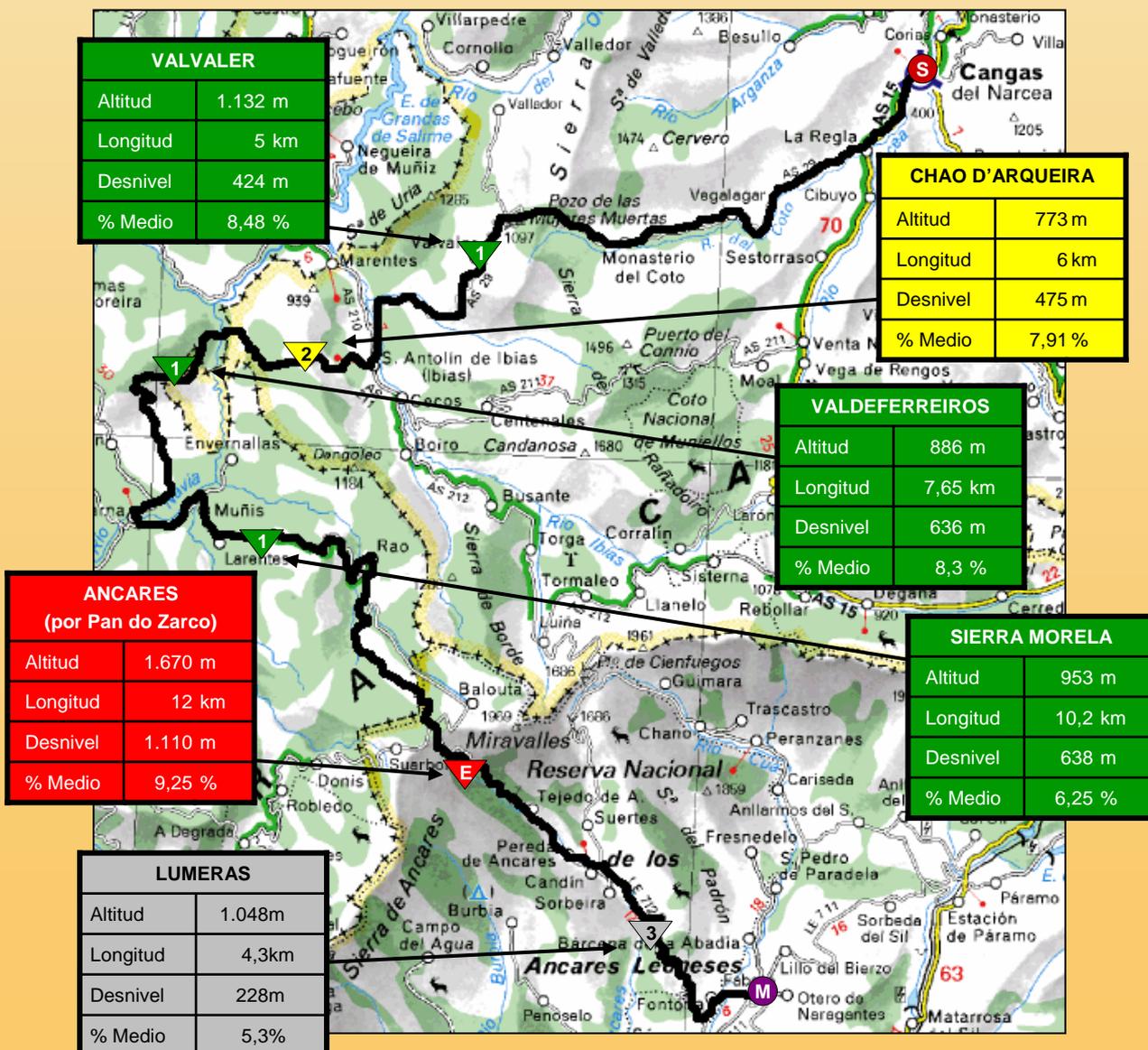
Tras coronar el **Sestil**, también conocido como Fonte da Cova y Collada Trevinca, (1837m) se entra en la provincia de Ourense. A partir de aquí sólo resta una larga bajada de casi 30Kms, empinada al comienzo, más tendida en su segunda mitad, hasta alcanzar la meta en **O Barco de Valdeorras**.

## ALTIMETRÍAS



- El Sestil por La Baña ha sido remodelado reciente, variando su trazado y por tanto su longitud y desniveles.

# CANGAS DEL NARCEA - FABERO / 159 km



# CANGAS DEL NARCEA - FABERO / 159 km

Si los italianos tienen un puerto que causa temor y al mismo tiempo admiración cuando se pronuncia su nombre, el **Passo del Mortirolo**, nosotros tenemos un puerto equiparable al coloso trasalpino en las montañas que separan Lugo de León.

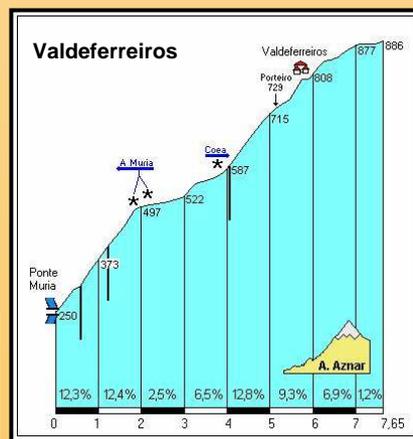
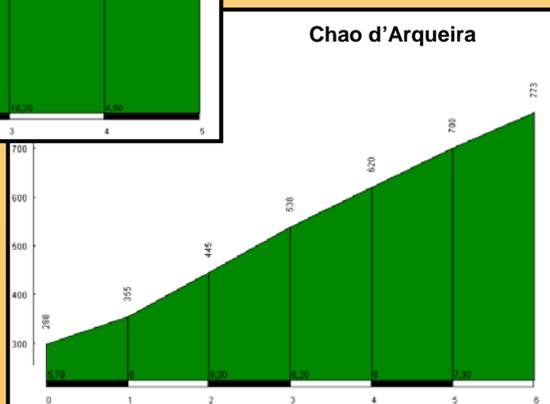
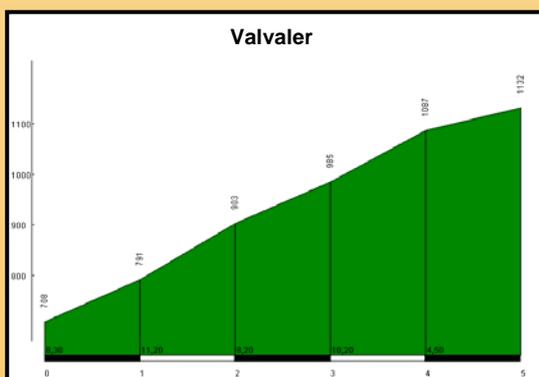
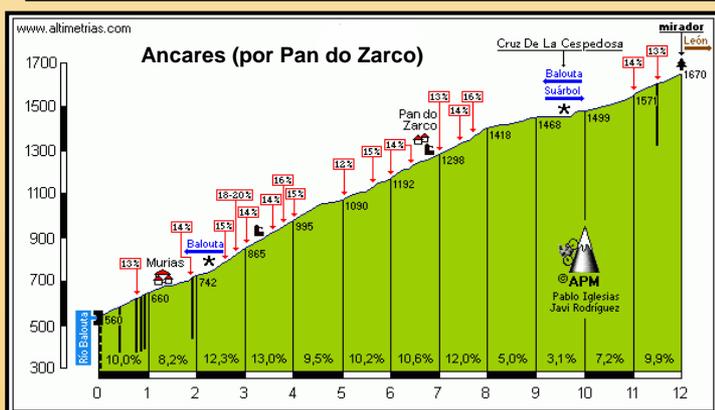
El 'passo' hispánico no es otro que el **Puerto de Ancares** por su vertiente de **Pan do Zarco**. Y si es cierto que en España existe otra subida de dureza similar a la del **Mortirolo** que ya ha sido utilizada por **La Vuelta**, **El Angliru**, no es menos cierto que **Ancares** es un 'puerto natural', un puerto de paso con hasta cuatro posibles vertientes, con todas las posibilidades que esto conlleva.

Y si también es cierto que siempre que **La Vuelta** ha llegado al **Angliru** se ha visto un espectáculo colosal y la carrera se ha reencontrado con los aficionados y con la épica del ciclismo, qué no podría pasar en **Ancares** tras llegar a sus descomunales rampas en una etapa corta, nerviosa, en la que anteriormente se habrán superado **Valvaler** (Pozo de las Mujeres Muertas, 1ª Cat), **Chao d'Arqueira** (2ª Cat), **Valdeferreiros** (1ª Cat) y **Sierra Morela** (1ª Cat).

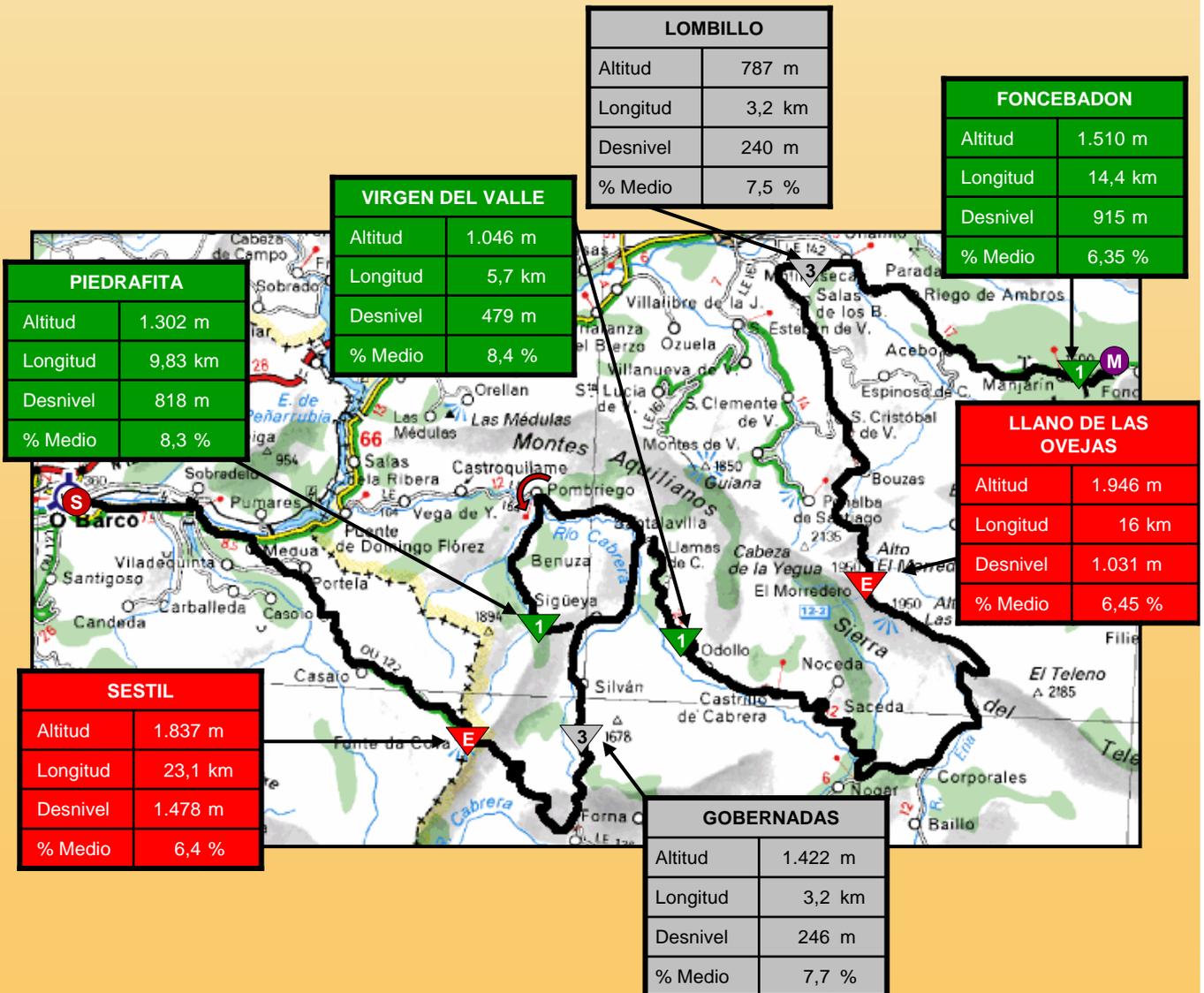
Y qué no podrá pasar tras coronarse el puerto, en el vertiginoso descenso hacia León, o en la pequeña tachuela de **Lumeras** (3ª Cat), antes de llegar a la meta de **Fabero**.

Sin duda Ancares es todo un coloso (12km, 9.25% de media, máximas del 20%). Es el puerto natural más impresionante de nuestra geografía. Y el gigante olvidado lleva esperando el paso de los corredores largo tiempo. ¿Por qué hacerle esperar más?.

## ALTIMETRÍAS



# O BARCO - FONCEBADON / 193 km



# O BARCO - FONCEBADON / 193 km

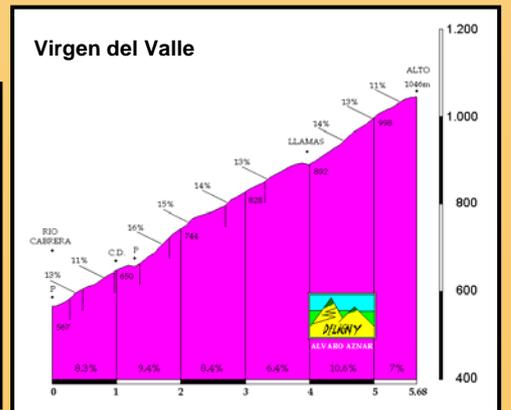
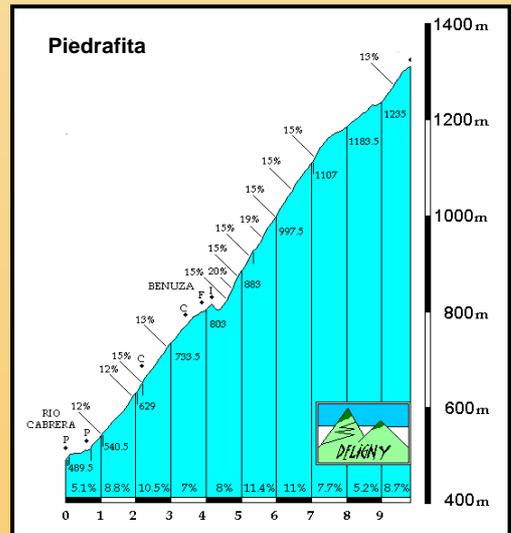
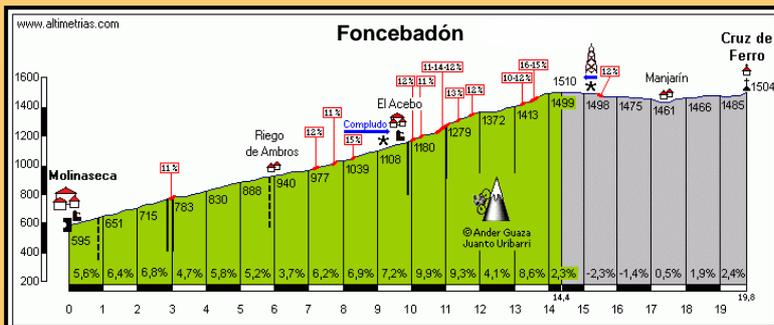
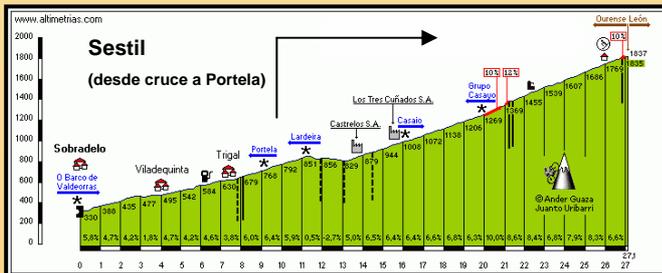
Durísima etapa de montaña que descubre las posibilidades de la Cabrera leonesa. La etapa se inicia en **O Barco de Valdeorras** (Ourense). Tras rodar durante 10 km se comienza a ascender el puerto del **Sestil**, un coloso de categoría especial, comparable al **Col de la Madeleine**, que en 23 km salva casi 1500mts de desnivel, con una media cercana al 6.5% y kilómetros enteros al 10%. Se corona a 1837mts y se entra en León.

Tras una rápida bajada, se comienza a ascender **Las Gobernadas** (1422m). Tras coronarlo, se afronta una larga bajada de casi veinte kilómetros hasta el río Cabrera llegando a la base del **Collado de Piedrafita**, puerto de primera, con casi 10 kms al 8.3% y rampas que llegan hasta el 20% en su parte central. Tras una corta bajada enlazamos de nuevo con el descenso de Las Gobernadas, por donde ya antes habíamos transitado. Al llegar al río Cabrera giraremos en esta ocasión hacia la derecha, en dirección a Castrillo de Cabrera. Nada más cambiar de carretera nos encontraremos con el puerto de **Virgen del Valle** (1046m) de 1ª categoría. 5.5Kms muy homogéneos siempre en torno al 9%, que sólo suavizan algo en la parte final del puerto.

Tras coronar se afrontan 20 km de terreno pestosísimo con constantes repechos, el más importante de los cuales está a la altura de la localidad de Odollo. Después de este continuo sube y baja llegamos al cruce con la carretera que va desde Nogar a Ponferrada a través del **Morredero** donde giramos a la izquierda en dirección al mítico puerto. El Morredero se ha subido en dos ocasiones en La Vuelta a España, pero siempre por su vertiente norte. En esta ocasión los ciclistas lo afrontarán por el sur por donde es conocido como **Llano de las Ovejas**. Se trata de una nueva ascensión de categoría especial, con dieciséis kilómetros de subida a casi el 6.5% de y rampas de hasta el 13%. Tras coronar una larguísima bajada de casi cuarenta kilómetros nos deja al pie las ascensiones a **Lombillo**, (un 3ª duro) y sin solución de continuidad, la subida a **Foncebadón**. El último puerto del día es una ascensión larga (casi 15Km) y muy constante, con porcentajes mantenidos entre el 6 y el 8%.

A 1510 metros de altitud termina una etapa que habrá superado un desnivel cercano a los 6000 metros, comparable al de los más duros "tappones" dolomíticos del **Giro** o las jornadas más épicas del **Tour**.

## ALTIMETRÍAS



# V. DEL BIERZO - LUMERAS / 202 kms



CAMPA LAVIADAS	
Altitud	795 m
Longitud	5,4 km
Desnivel	190 m
% Medio	3,52 %

SIERRA MORELA	
Altitud	953 m
Longitud	10,2 km
Desnivel	638 m
% Medio	6,25 %

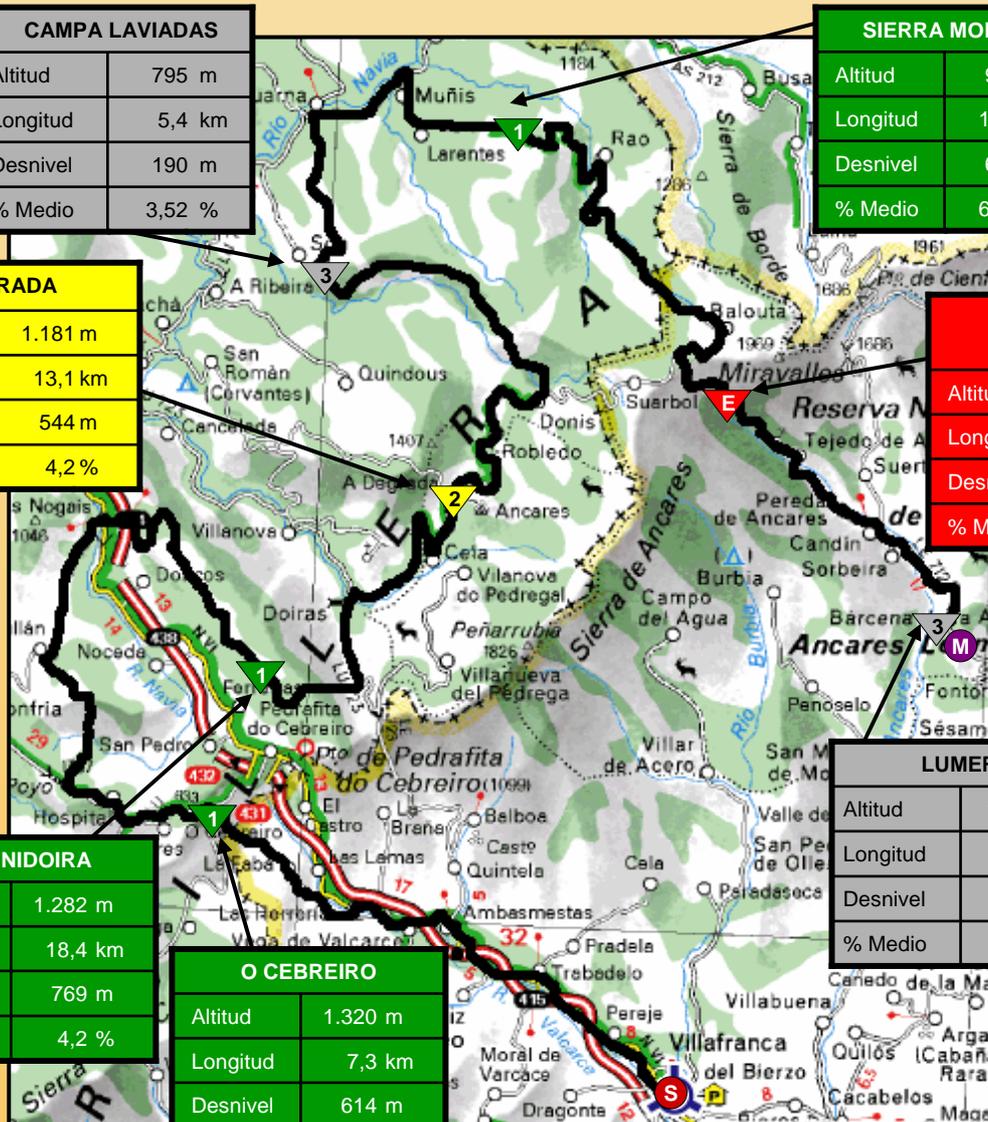
DEGRADA	
Altitud	1.181 m
Longitud	13,1 km
Desnivel	544 m
% Medio	4,2 %

ANCARES (por Balouta)	
Altitud	1.670 m
Longitud	19,9 km
Desnivel	1.146 m
% Medio	5,76 %

PINTIDOIRA	
Altitud	1.282 m
Longitud	18,4 km
Desnivel	769 m
% Medio	4,2 %

O CEBREIRO	
Altitud	1.320 m
Longitud	7,3 km
Desnivel	614 m
% Medio	8,4 %

LUMERAS	
Altitud	1.048 m
Longitud	4,3 km
Desnivel	228 m
% Medio	5,3 %



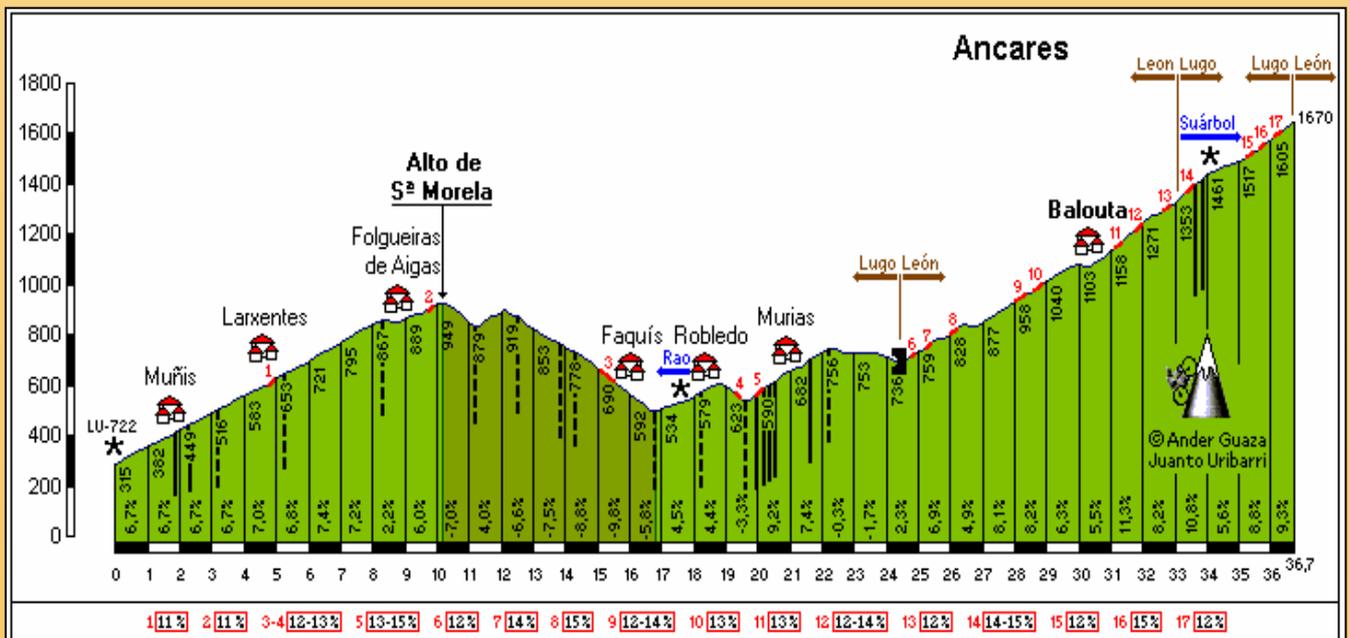
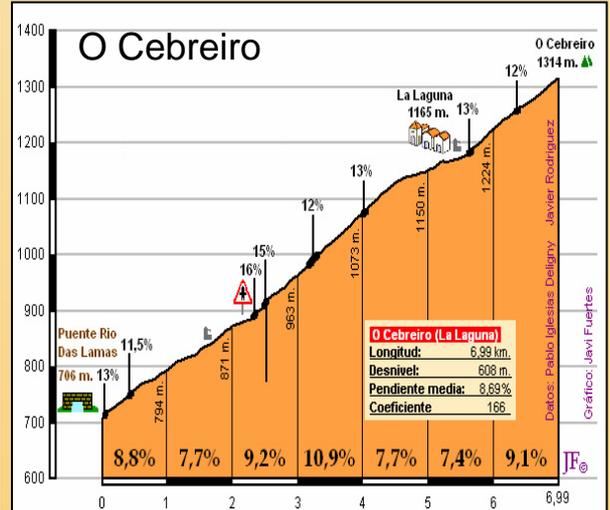
# V. DEL BIERZO – PTO. DE LUMERAS / 202km

Presentamos aquí otra opción diferente para llegar a los Ancares, esta vez aproximándonos desde el suroeste.

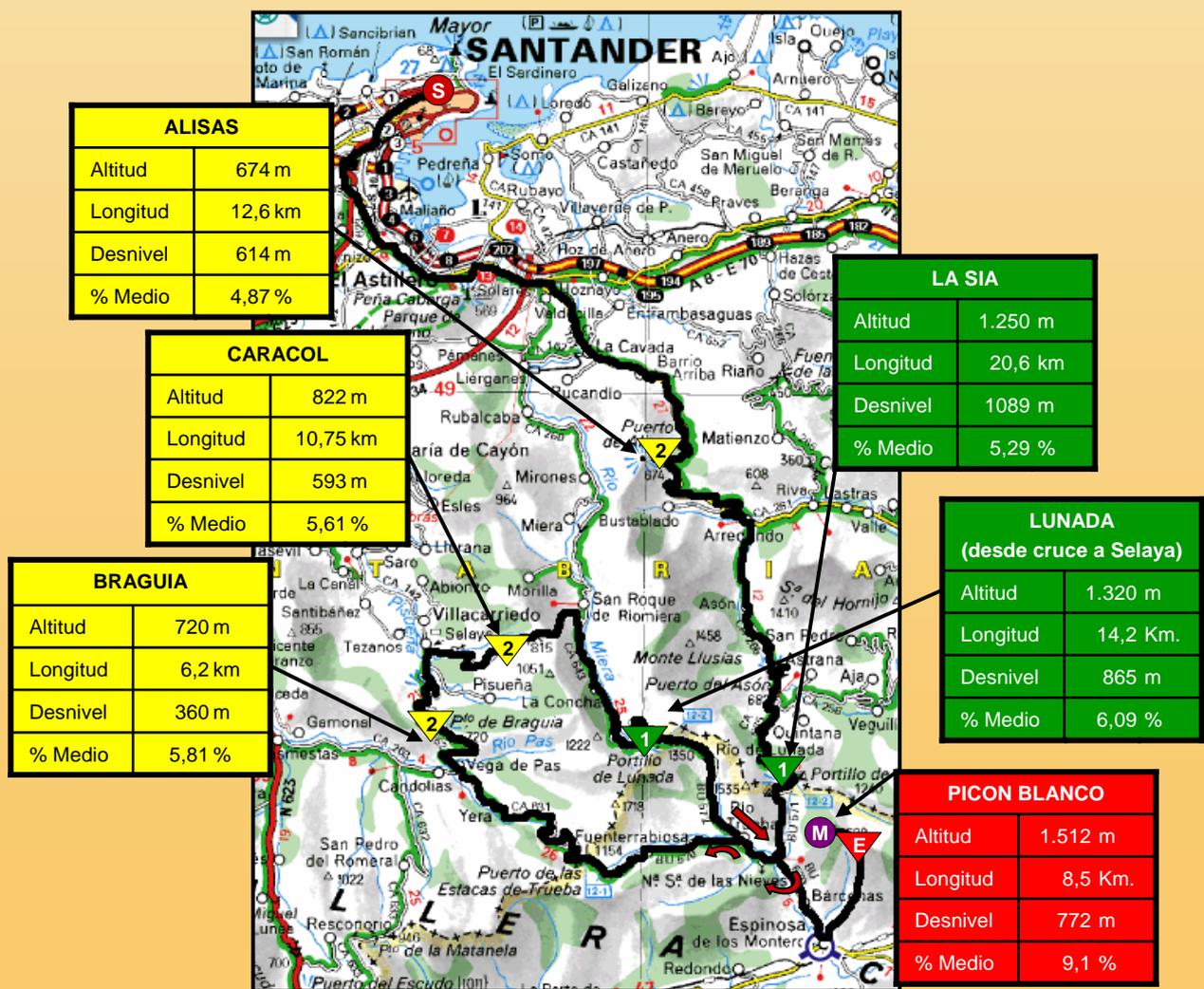
Salimos desde Villafranca del Bierzo en dirección a Galicia para, a partir del kilómetro 20 afrontar el muro de **O Cebreiro** por Herrerías (6km al 9%). Los peregrinos que caminan hacia Santiago seguro que tienen bien marcada la dureza de sus rampas. Al coronar entramos en Galicia y descendemos hacia As Nogais. Una vez allí giramos hacia el sureste dirección Doiras para afrontar las rampas de **Pintinidoira**. Un puerto largo, muy exigente en su parte inicial, que desgastará tremendamente a los corredores. Tras el descenso, ascenderemos el **Alto de Degrada** (2º). El largo descenso de éste último va a dejarnos prácticamente a las puertas de los Ancares, aunque para ello primero deberemos superar **Campo Laviadas** (3º). Al alcanzar el municipio de Navia de Suarna, giraremos hacia el sur para afrontar el *Gallbier hispano*.

La ascensión al Puerto de Ancares queda dividida en dos tramos. Primero hemos de superar el alto de **Sierra Morela** (1º), con 10 km muy constantes, en torno al 6%. Éste puerto actuará a modo de *Telègraphe*. Tras un breve descenso, acometemos el ascenso al **Puerto de Ancares** propiamente dicho (20km al 6%), que va a hacer aquí de auténtico *Gallbier*. Y es que en lo único que no se parece al coloso alpino es en la altitud, porque en longitud y pendiente media ambos puertos son casi idénticos. Ancares tiene a su favor además, unas máximas del 15% de las que carece el coloso alpino. Tras coronar, sólo nos queda ya un vertiginoso descenso hacia León y la pequeña tachuela de **Lumeras** (3ª), dónde se encuentra situada la meta.

## ALTIMETRÍAS



# SANTANDER – PICÓN BLANCO / 167 km



# SANTANDER – PICÓN BLANCO / 167 km

Etapa que transcurre íntegramente por la Comunidad Cántabra, salvo dos breves pero determinantes incursiones en la provincia de Burgos.

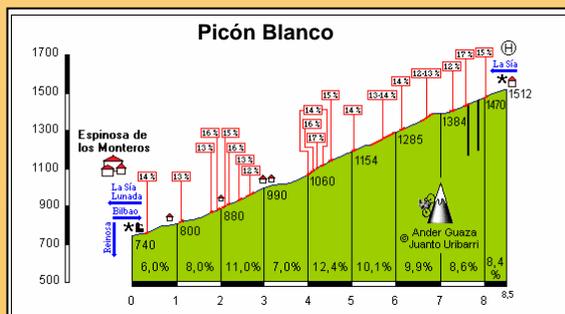
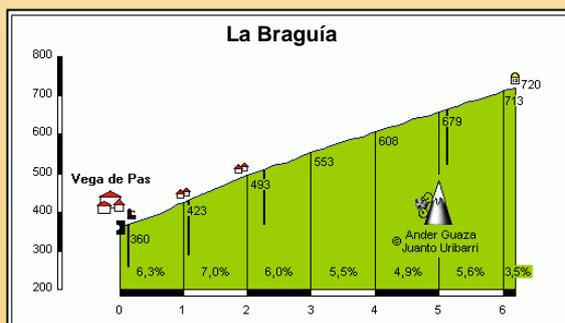
La primera de ellas tendrá lugar cuando, tras encadenar las ascensiones por la cara norte de **Alisas** y el **Portillo de La Sia** coronemos este último, dejando atrás más de veinte kilómetros de ascensión. Será el tránsito entre la cima de este puerto y la de **Las Estacas de Trueba** (no puntuable) lo que configure la primera incursión en tierras burgalesas.

De vuelta a **Cantabria**, el descenso de Las Estacas nos deja al pie del encadenado de dos puertos de segunda categoría, **La Braguía** y **El Caracol**. Tras coronar el segundo un breve descenso lleva al comienzo de la subida al **Portillo de La Lunada**, en este caso limitada a los últimos catorce kilómetros. Hacer cima en La Lunada nos llevará a entrar por segunda vez en tierra burgalesas.

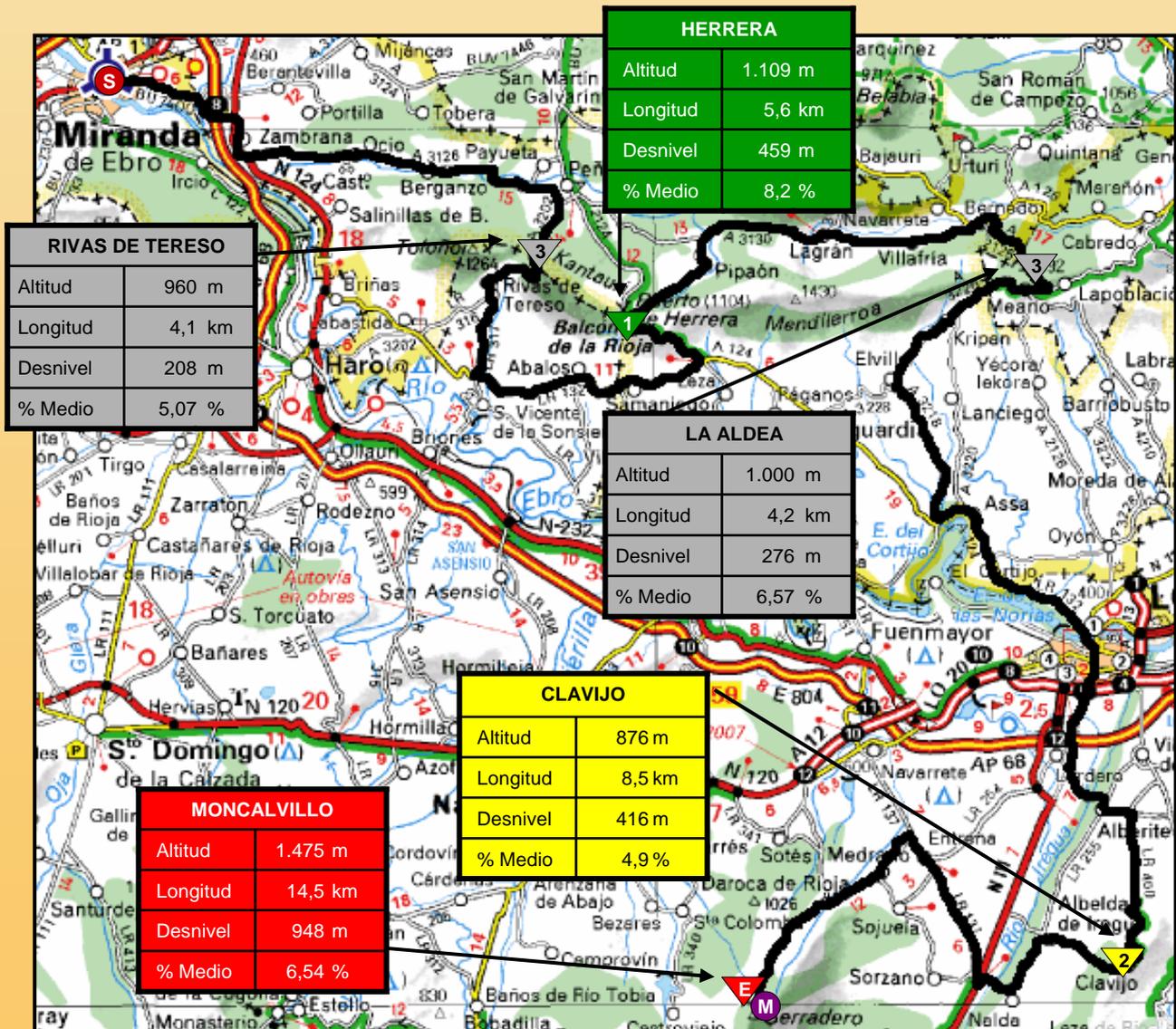
Nos dirigiremos en esta ocasión tras algo más de quince kilómetros de descenso, a la localidad de **Espinosa de los Monteros**, en la cual dará inicio la ascensión final de la jornada: **Picón Blanco**. Ocho kilómetros y medio al 9,1% de pendiente media (con rampas puntuales frecuentes a más del 15%), nos permitirán salvar los 772 metros de desnivel de este coloso burgalés.

Un kilometraje contenido (167 kilómetros) no impide que se concentre en esta etapa un desnivel acumulado cercano a los 4.300 m (contando sólo las ascensiones puntuables)

## ALTIMETRÍAS



# MIRANDA DE EBRO - MONCALVILLO / 151 kms

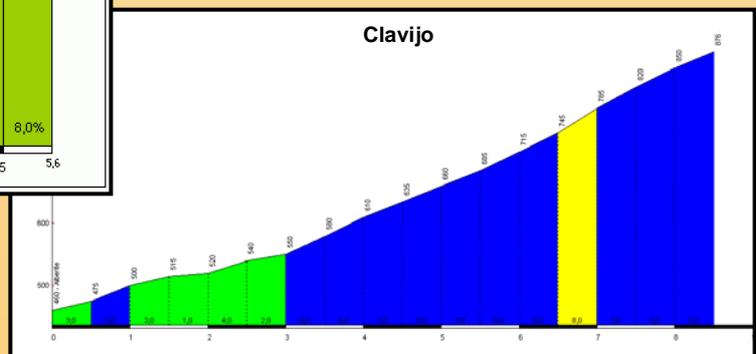
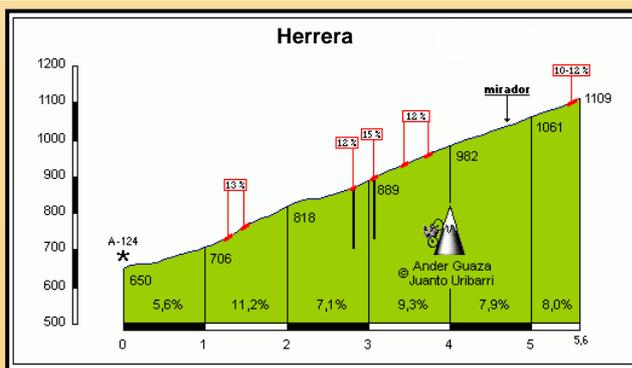


# MIRANDA DE EBRO - MONCALVILLO / 151 kms

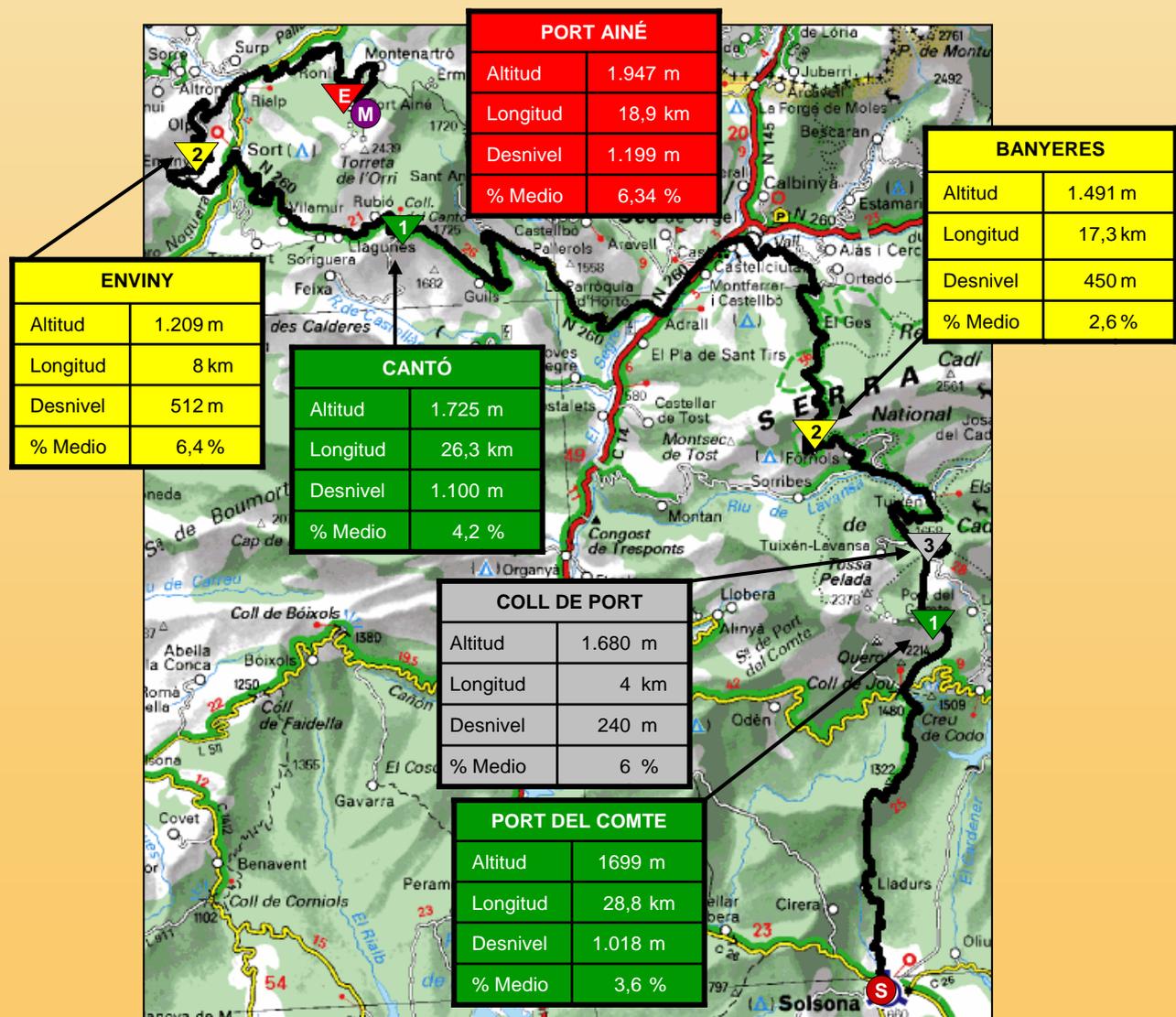
Etapa de montaña con un diseño más o menos clásico con respecto al de las etapas de montaña de las Vueltas de **Unipublic**. La mayor dureza se concentra en el último puerto, si bien, el Alto de **Moncalvillo** está inédito en **La Vuelta**. Además, durante los 130 km precedentes, los ciclistas tendrán que superar hasta cuatro pasos puntuables, con el mítico Puerto de **Herrera** entre ellos.

La etapa se inicia en **Miranda de Ebro** y toma dirección a Peñacerrada. Posteriormente, se afronta la ascensión a **Rivas de Tereso** (3ª categoría). Se desciende hacia La Rioja y se gira en dirección a Leza. Justo antes de llegar a este municipio se gira dirección norte para ascender el puerto de **Herrera** (1ª categoría) por su vertiente más explosiva. Se desciende por la vertiente de Pipaón y se asciende **La Aldea** (3ª categoría). A continuación, se baja hacia Logroño. Coincidiendo con el tránsito del pelotón la capital de La Rioja, se afronta un tramo de recuperación de unos 20 km. Llegados los ciclistas a Alberite, se toma dirección sur para ascender al pueblo de **Clavijo** (2ª categoría). Tras pasar al lado de su magnífico castillo, se afronta una rápida bajada en dirección a Albelda de Iregua. Desde aquí, tomaremos dirección oeste hacia Medrano y Daroca de Rioja. Cuando lleguemos a esta localidad, ya llevaremos 5 km de subida más o menos tendida. Un kilómetro después de Daroca, se toma un giro a la izquierda en dirección a **Moncalvillo**, y a partir de aquí se acabaron las contemplaciones. Los últimos 8 km de esta subida bien se merecen un hueco entre los finales míticos de **La Vuelta**. Varios kilómetros rondando el 10% de media, continuas rampas de doble dígito que en ocasiones alcanzan el 15% de pendiente carretera estrecha y varias herraduras antes de alcanzar la cima de la montaña, donde se encuentran las antenas.

## ALTIMETRÍAS



# SOLSONA – PORT AINÉ / 178 km



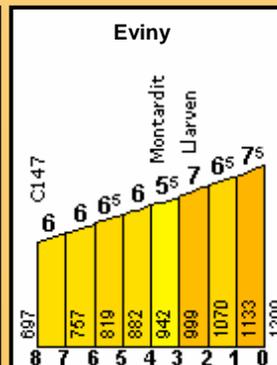
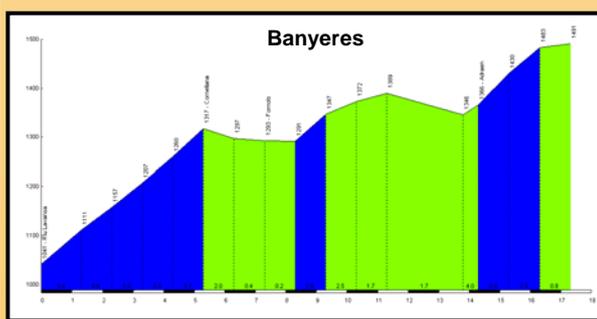
# SOLSONA – PORT AINÉ / 178 km

Esta etapa nos lleva desde la capital del Solsonés hasta la estación invernal de **Port Ainé** a través del Pirineo Catalán.

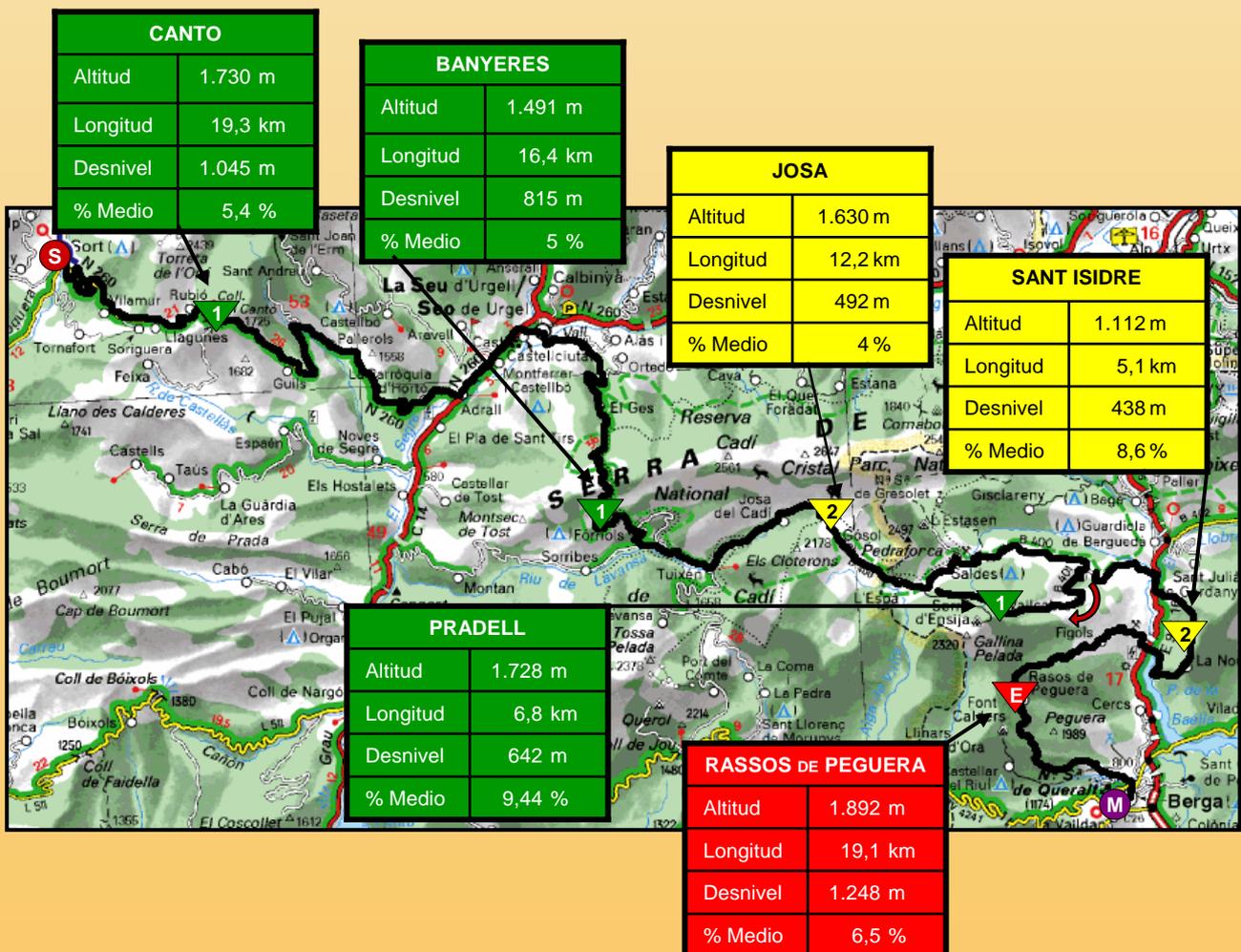
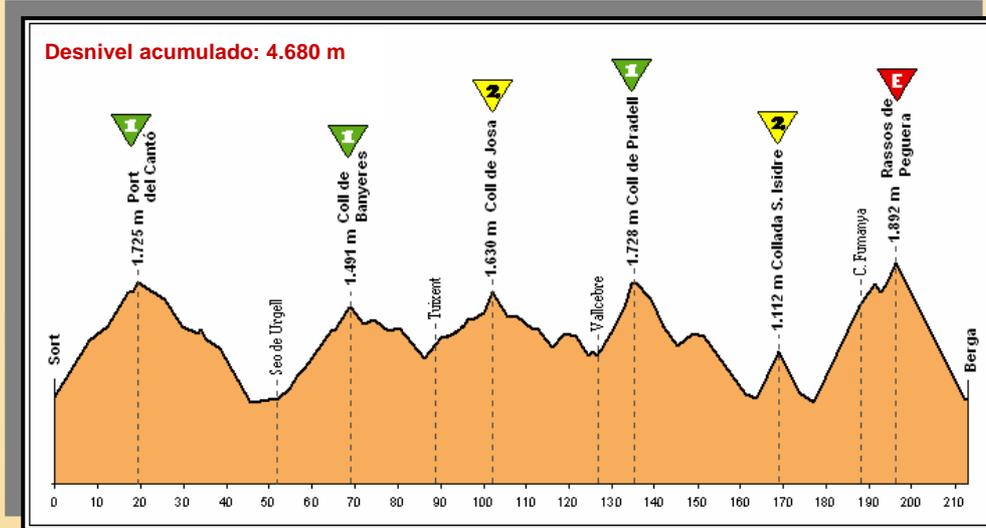
Para comenzar, saldremos de **Solsona** en dirección norte y atravesaremos la sierra del Cadí por su zona occidental. En tan sólo 70km se superarán las ascensiones a **Port del Compte** (1ª), **Coll de Port** (3ª) y **Coll de Banyeres** (2ª). En general se trata de puertos de gran longitud, pero muy irregulares, con tramos de cierta dureza y otros de recuperación. Terreno ideal para plantear estrategias, lanzar ofensivas y causar un buen desgaste al pelotón. Tras bajar Banyeres, pasamos por la Seu d'Urgell y seguimos hacia Adrall para buscar la vertiente este del **Cantó** (1ª). Otra larguísima subida (26km) que continúa con la tónica de las anteriores, muy irregular, con tramos duros y otros más suaves. En definitiva, más desgaste y más dificultades para que el pelotón pueda controlar. Tras coronar y afrontar un largo descenso, se llega a Sort y se encara la parte decisiva de la etapa. Primero tenemos la trampa de **Enviny**, con 8km a casi el 6.5% de pendiente media. Rápido descenso, y comienza el espectáculo con las primeras rampas de **Port Ainé**.

La subida hasta esta estación invernal constituye todo un desafío. Se trata de una ascensión de 19km de longitud al 6.35% de pendiente media. Los tres kilómetros iniciales tienen una pendiente del 8.5%. El resto es muy constante, siempre alrededor del 7%. Todo un coloso comparable a alguna subida de los pirineos franceses, como por ejemplo, Superbagnères. El desnivel acumulado a lo largo de la etapa (superior a los 4500 m) unido a la dureza del último puerto podrían provocar diferencias apreciables entre los favoritos.

## ALTIMETRÍAS



# SORT - BERGA / 213 kms

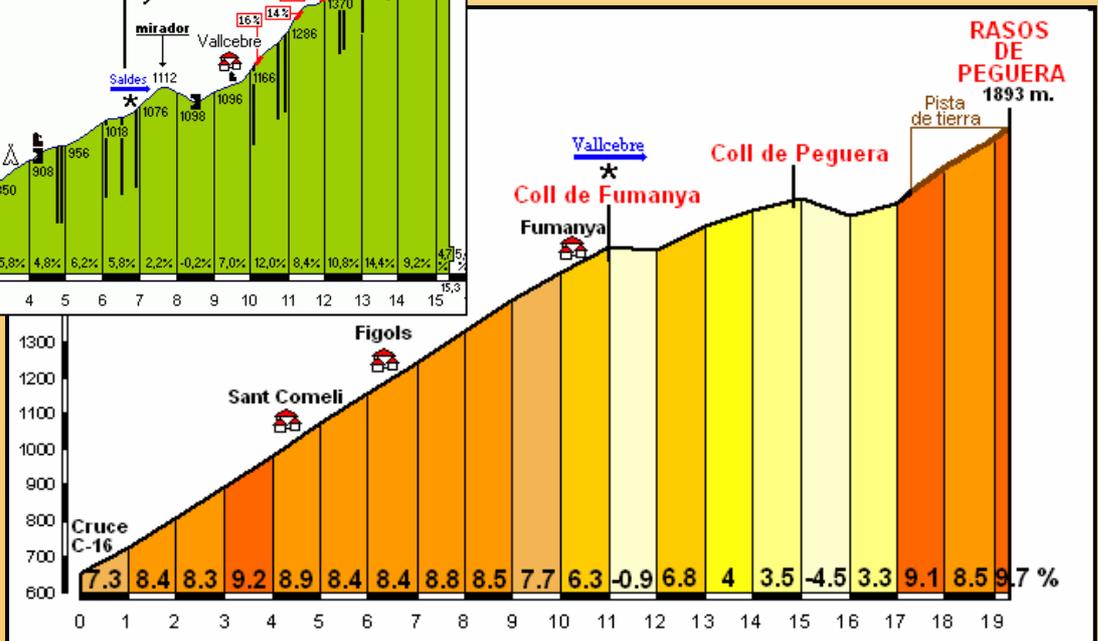
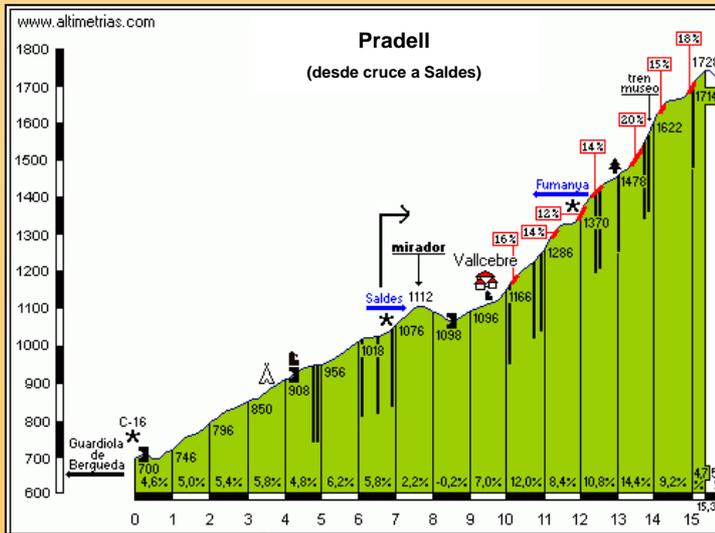
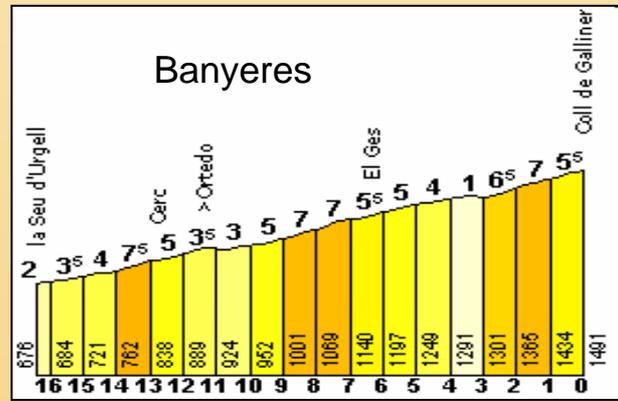
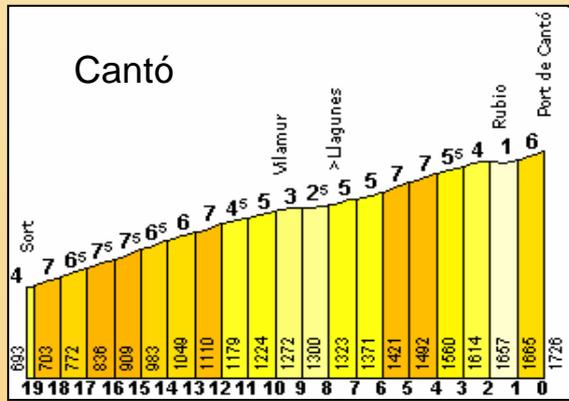


# SORT – BERGA / 213km

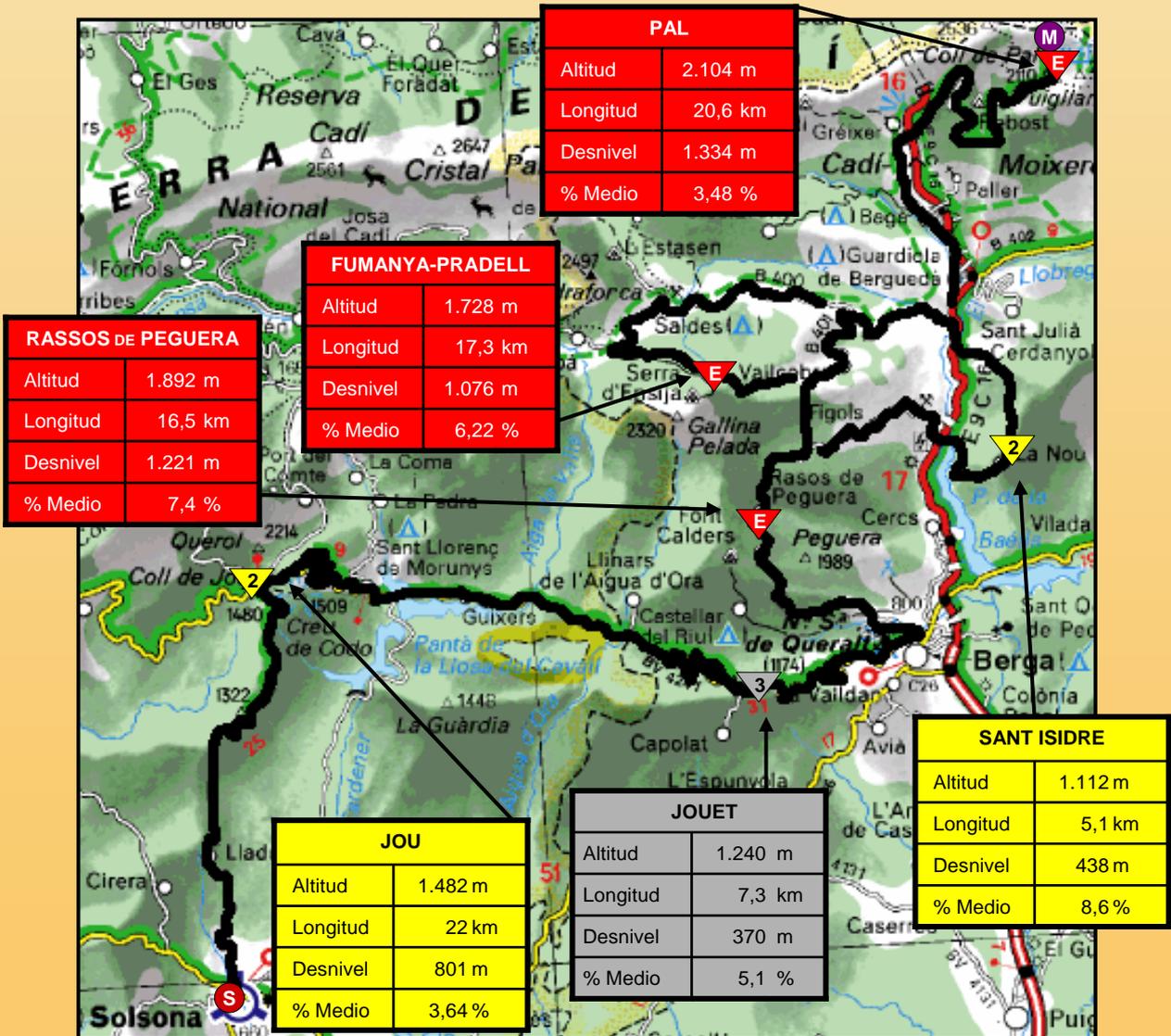
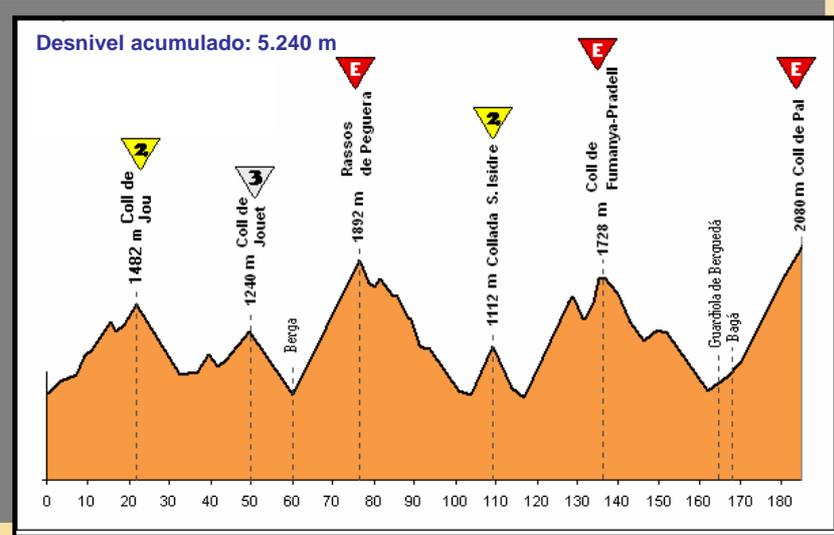
Tremenda etapa de montaña por el pirineo catalán.

De salida se afronta el **Port del Cantó** por su vertiente oeste. 20km al 5% bastante constantes que servirán para que se desaten las hostilidades en el pelotón. Tras el descenso llegamos a La Seu d'Urgell y giramos a la derecha para adentrarnos en la Sierra del Cadí por el **Coll de Banyeres**. Todo un primera categoría por una carretera botosa, de las que agarran. Bajamos Banyeres y lo enlazamos con **Josa**, de segunda. Una vez completamos el descenso de este último, pasado el municipio de Maçaners, giramos a la derecha hasta llegar a Vallcebre y una vez allí, ascendemos los 6 km finales del **Coll de Pradell** al 10% de media y máximas del 20%. Toda una pared. Descendemos de nuevo hacia Maçaners y Guardiola de Berguedá, llegando esta vez hasta la C-16. Tomamos dirección Berga y encadenamos sin solución de continuidad las ascensiones a **Sant Isidre** (2ª) y a **Rassos de Peguera** vía Coll de Fumanya, todo un coloso fuera de categoría con 19,3km al 6,5%, con kilómetros enteros al 9% y los últimos 2.000 metros sin asfaltar. Una vez arriba, se desciende por la carretera tradicional de Rassos de Peguera hasta la meta situada en Berga.

## ALTIMETRÍAS



# SOLSONA - PAL / 185 kms



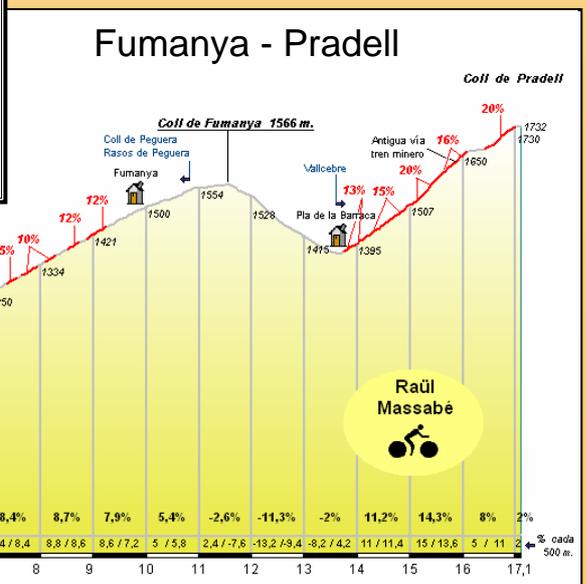
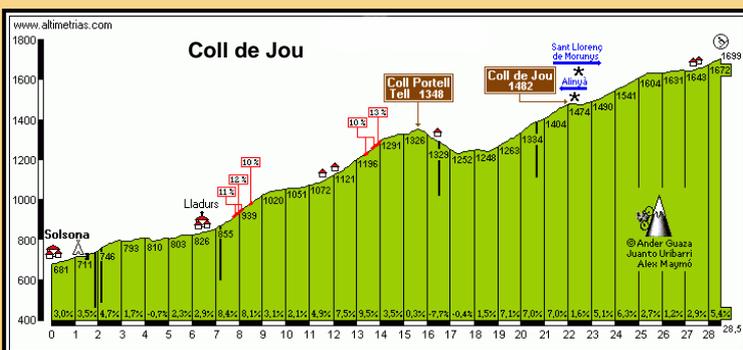
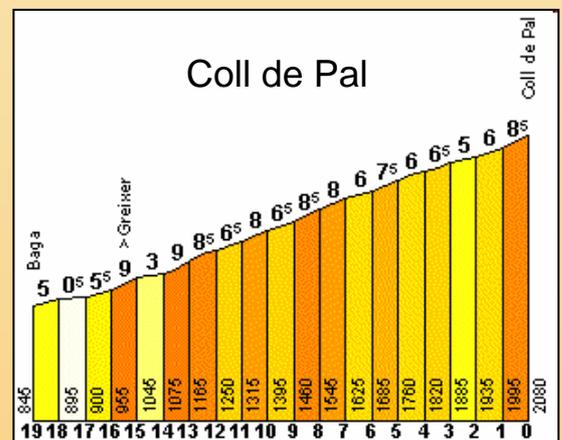
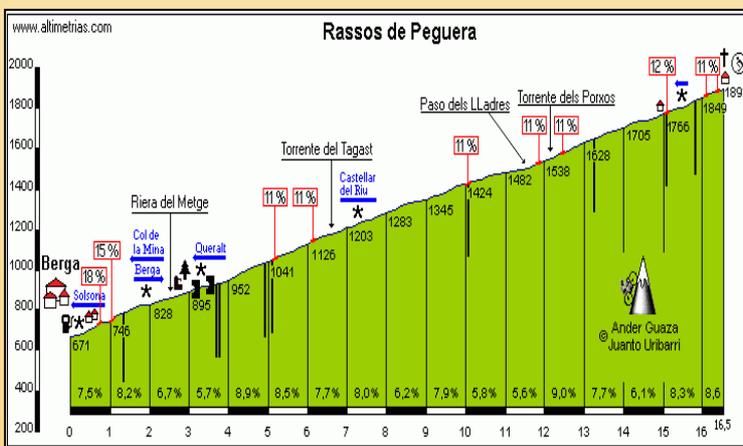
# SOLSONA – PAL / 185km

'Taponne' pirenaico en pleno corazón de Catalunya.

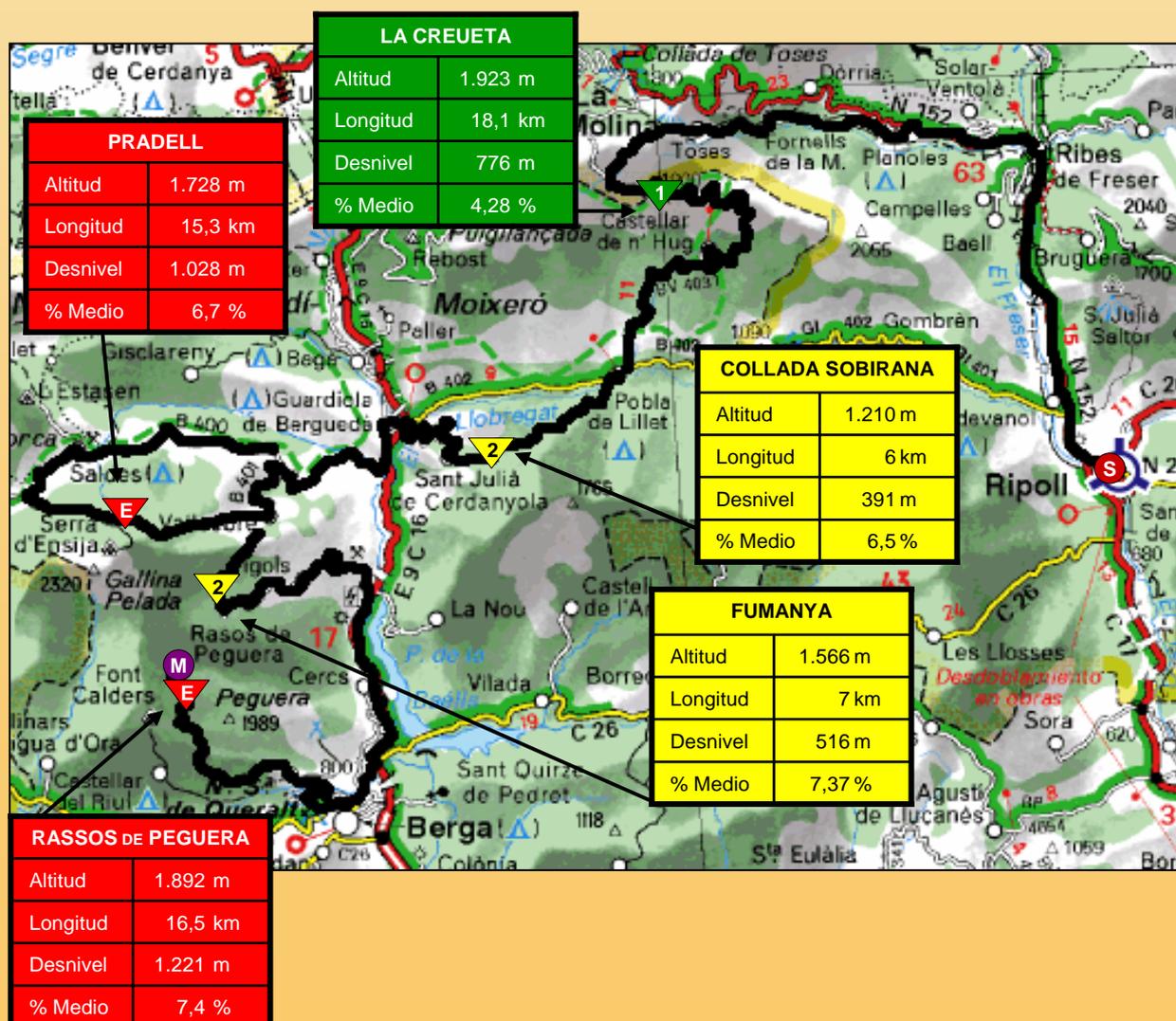
Ya desde la misma salida en Solsona, la carretera pica para arriba, y es que tendremos que afrontar la subida al **Coll de Jou**, un segunda categoría que con sus 22km al 3,6% y kilómetros enteros al 8 y 9% bien podría ser algo más. Una vez finalizado el descenso, tendremos que superar las rampas de **Jouet** (3º) antes de llegar al municipio de Berga, donde empieza lo bueno.

En 120 km vamos a enlazar tres puertos de categoría especial y uno de segunda. Primero **Rassos de Peguera**, con sus casi 17km siempre en torno al 7%. Descendemos por el Coll de Peguera (los dos primeros kilómetros necesitarían asfaltarse) y el Coll de Fumanyá para iniciar sin respiro alguno la ascensión a **Sant Isidre** (2º). Posteriormente volveremos a subir hacia el **Coll de Fumayá** por donde anteriormente habíamos bajado, para enlazar este puerto con el **Coll de Pradell**. El enlazado Fumanyá-Pradell es considerado por muchos el puerto de paso más duro a este lado de los Pirineos. Categoría especial sin duda. Descendemos Pradell camino de Saldes y Maçaners para llegar a Bagá y afrontar la última ascensión del día, el **Coll de Pal** (20km al 6,5%) en cuya cima se encuentra la meta.

## ALTIMETRÍAS



# RIPOLL – RASSOS DE PEGUERA / 163 km



# RIPOLL – RASSOS DE PEGUERA / 163 km

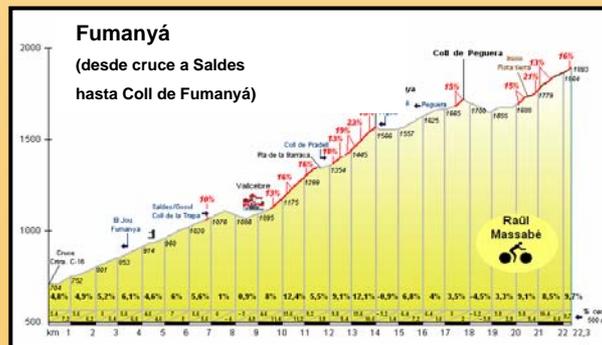
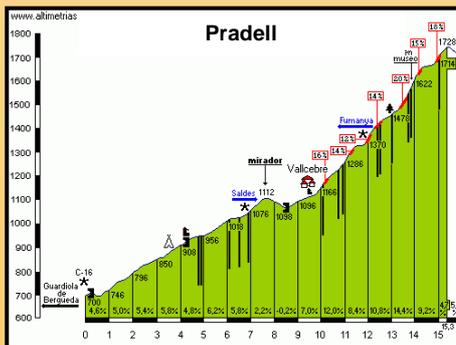
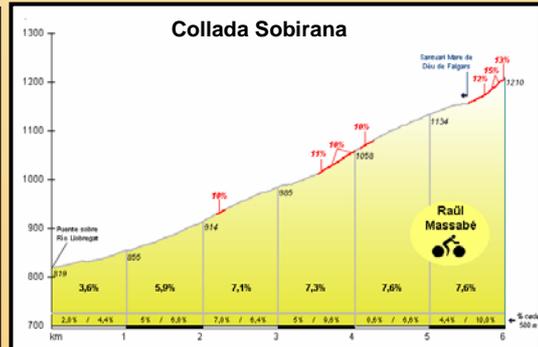
Alta montaña en sólo 170 kms. Muchos puertos y mucha dureza. Puertos nuevos, dureza nueva, rampas duras: espectáculo asegurado.

La etapa comienza frente al mismo Monasterio románico de Ripoll, un paraje encantador, desde donde los ciclistas comenzarán un recorrido muy duro. La primera novedad, la subida a la **Collada de Tosses**, por una vertiente nueva, que pasa por el pueblo de Tosses, con cuatro kilómetros muy duros al final, en contraposición a la subida tendida y archiconocida que discurre paralela. Sin embargo este puerto no puntúa. Se enlaza con los kilómetros de ascensión, estos sí tendidos y con descansillos, al puerto de **La Creueta**.

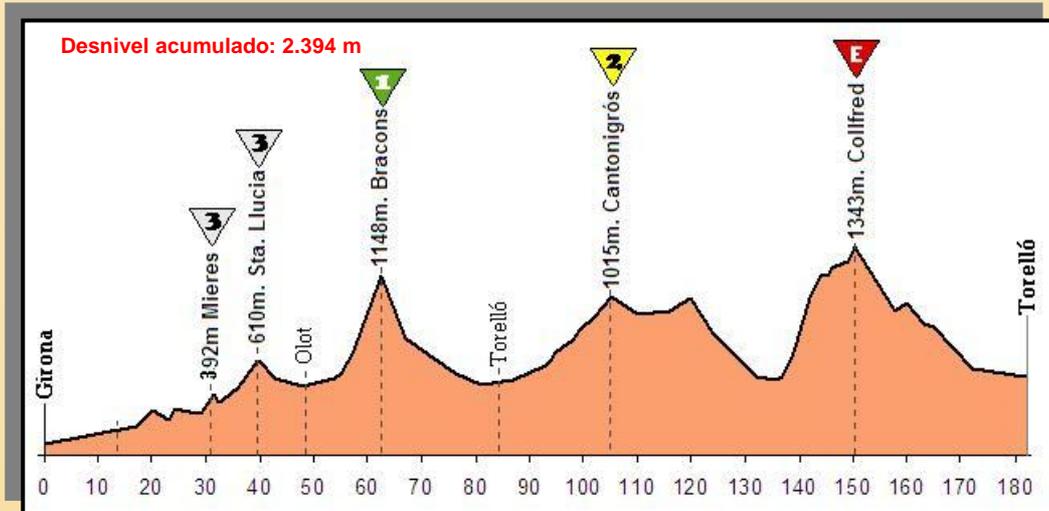
El descenso dejará a los ciclistas frente a otra novedad, la **Collada Sobirana**, un puerto de segunda con unas pendientes en torno al 7% muy constantes. Descenso, llano y se afrontará lo que los cicloturistas avezados de la zona conocen como "El Monstruo". El **Coll de Pradell** tiene dos tramos muy diferenciados. La primera mitad, en torno al 6%, y tras un descansillo, cinco kilómetros finales con una media del 11%, y rampas hasta el 20%. Irregular, con descansillos, esta Marmolada a la catalana promete mucho espectáculo. El descenso rápido nos conduce hasta el mismo punto donde empieza la zona dura de Pradell, pero ahora superaremos el valle en dirección a **Fumanya**. Para llegar a esta población hemos de superar un puerto de segunda, del mismo nombre, con rampas de nuevo en torno al 15%.

La parte final de la etapa es la conocida. La ascensión a **Rassos de Peguera** siempre ha dado espectáculo. Precedida de todo lo anterior, puede suponer un auténtico muro para los ciclistas

## ALTIMETRÍAS



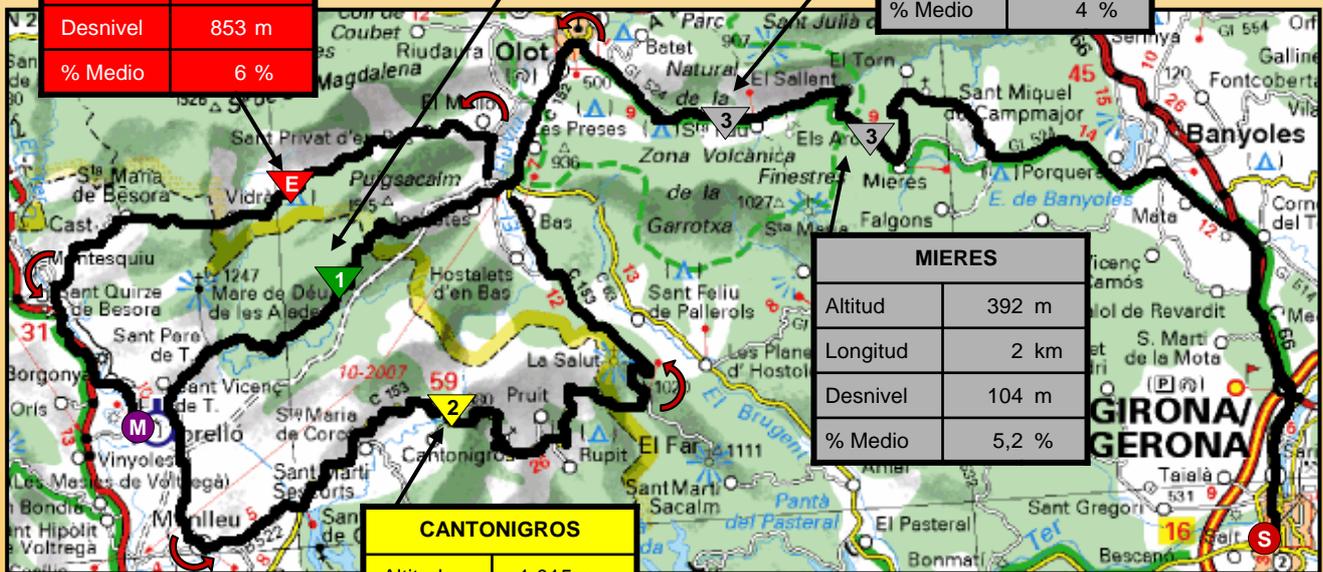
# GIRONA - TORELLÓ / 183 km



COLLFRED	
Altitud	1.343 m
Longitud	14,3 km
Desnivel	853 m
% Medio	6 %

BRACONS	
Altitud	1.148 m
Longitud	8,6 km
Desnivel	650 m
% Medio	7,5 %

SANTA LLUCIA	
Altitud	610 m
Longitud	6,8 km
Desnivel	272 m
% Medio	4 %



MIERES	
Altitud	392 m
Longitud	2 km
Desnivel	104 m
% Medio	5,2 %

CANTONIGROS	
Altitud	1.015 m
Longitud	14,7 km
Desnivel	515 m
% Medio	3,5 %

# GIRONA - TORELLÓ / 183 kms

Entre las provincias de Gerona y Barcelona hay un puerto. Un puerto "pirenaico". Pirenaico porque es un puerto como los de los pirineos franceses. Tipo **Aspin**. Pero más duro. Tipo **Val Louron**. Es el **Col de Bracons**.

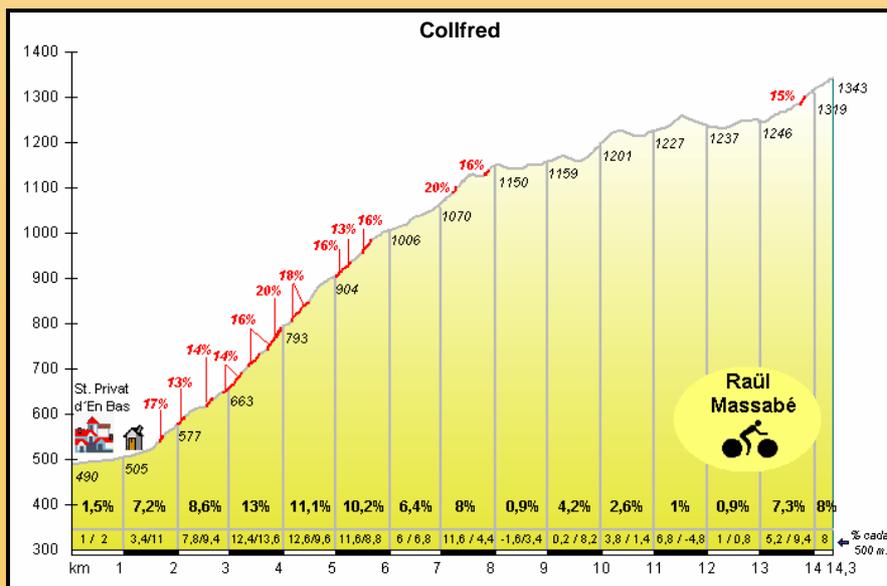
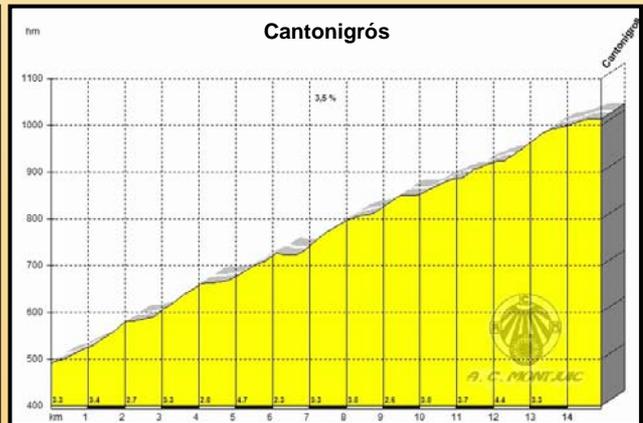
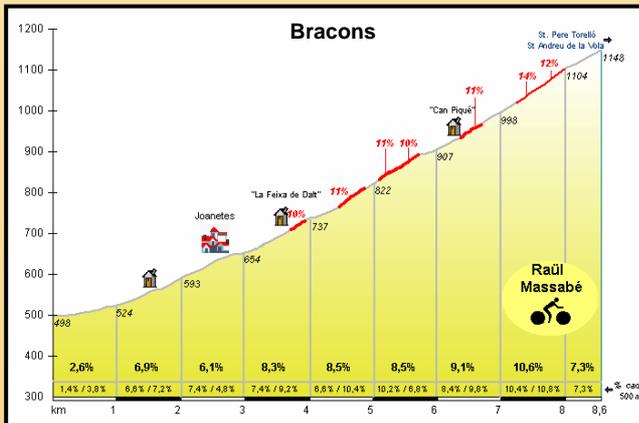
Es un puerto de primera de los de verdad. Se sube a mitad de esta etapa y servirá para hacer ver las debilidades de los ciclistas. Ya habrán transitado por dos puertos de tercera, por la preciosa zona del lago de Bañolas.

Entre las provincias de Gerona y Barcelona hay un puerto. Un puerto ....¿dolomítico? Quizás. Puede ser parecido a esas paredes italianas. Pero aquellas son quizás más continuas. ¿Un puerto alpino? No, aquellos son más largos y con pendientes menos bruscas. En cualquier caso un puerto diferente.

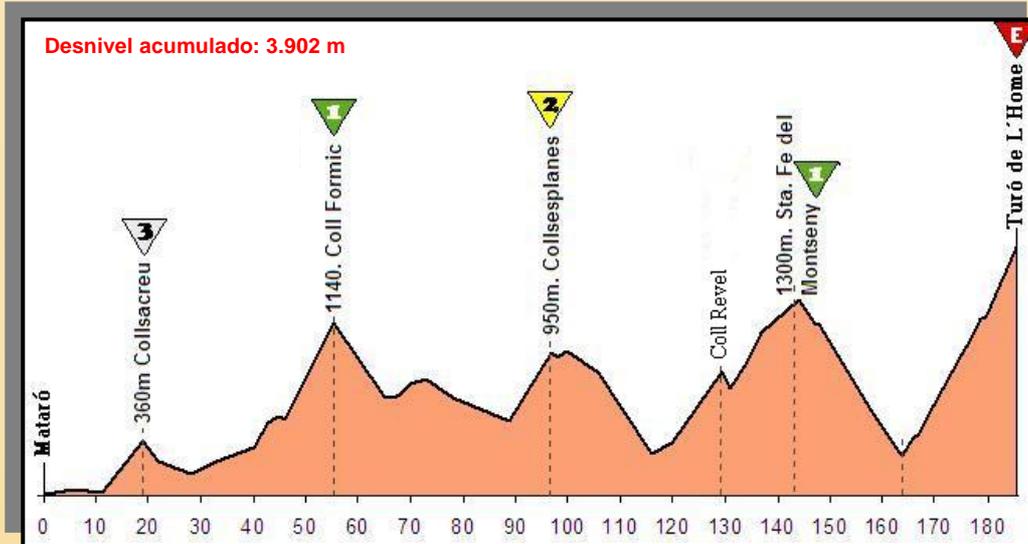
Un puerto con 7 kms iniciales a más del 9,5% de media. 1 km. completo al 13%. Rampas hasta el 20%. Parecería que el puerto se acabara. Pero una zona de repechos y de recuperación llevan hasta que falten 1,5 kms. para la cima, donde de nuevo las rampas alcanzaran el 15%. Tan sólo 1343m. de altitud, no más de 13,4kms. Pero un puerto, sin duda, de categoría especial, este **Collfred**.

De aquí a meta un descenso para dar pedales, un repecho y de nuevo una bajada que acaba siendo falso llano hasta la localidad de **Torelló**.

## ALTIMETRÍAS



# MATARÓ – TURÓ DE L’HOME / 186 kms



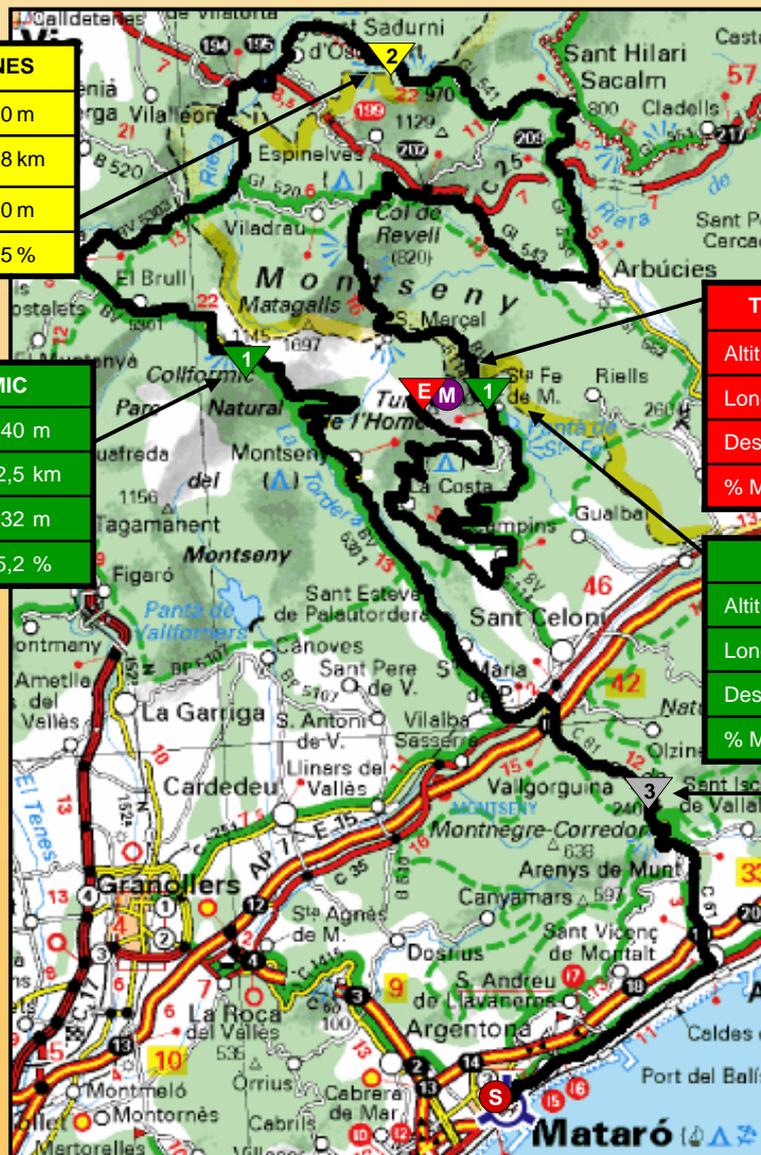
COLLSEPLANES	
Altitud	950 m
Longitud	8 km
Desnivel	450 m
% Medio	5,5 %

COLLFORMIC	
Altitud	1.140 m
Longitud	12,5 km
Desnivel	632 m
% Medio	5,2 %

TURO DE L'HOME	
Altitud	1.652 m
Longitud	19,5 km
Desnivel	1.390 m
% Medio	7,13 %

SANTA FE	
Altitud	1.300 m
Longitud	27,6 km
Desnivel	1080 m
% Medio	3,91 %

COLLSACREU	
Altitud	360 m
Longitud	7 km
Desnivel	350 m
% Medio	5 %



# MATARÓ – TURÓ DE L'HOME / 186 kms

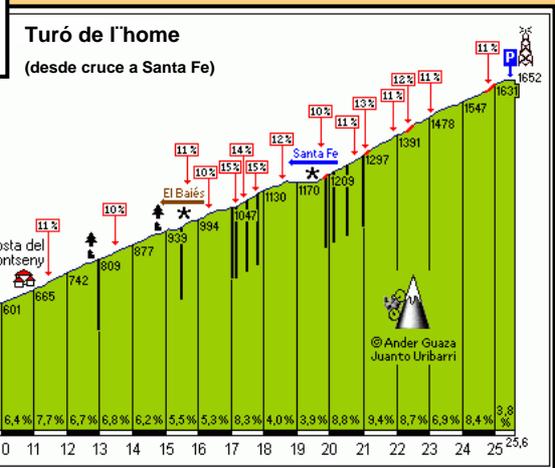
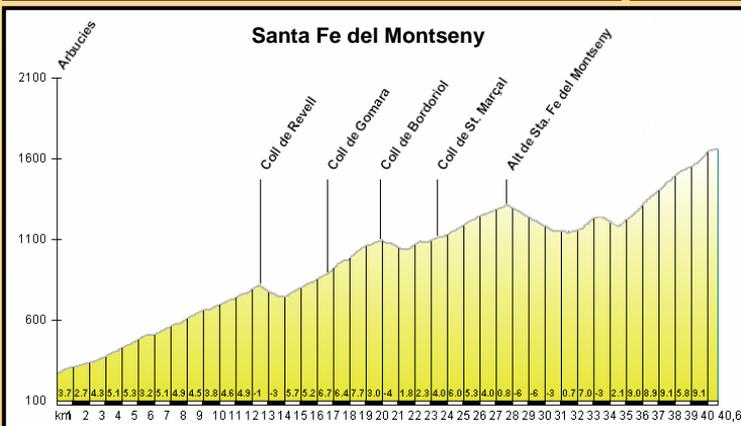
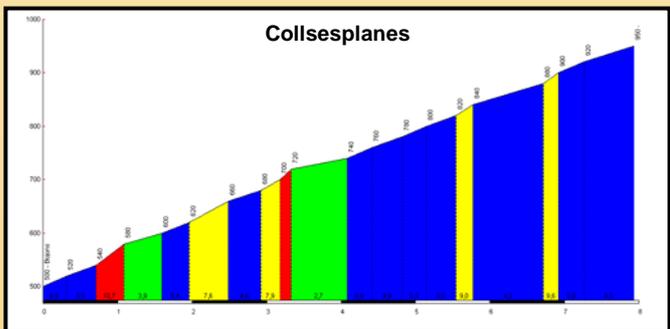
Etapa de montaña que supera la cordillera costero catalana y se adentra en el macizo del Montseny.

Desde **Mataró**, pronto comenzaran las dificultades, con la ascensión a **Collsacreu**, un tercera que pondrá picante a los primeros kilómetros de la etapa. Poco despues, una serie de falsos llanos acercarán a los ciclistas a la primera dificultad seria de la jornada. Se trata del alto de **Coll Formic**, un puerto largo y sin grandes pendientes, pero siempre constante en torno al 5-6%. Tras el descenso, lo corredores afrontarán unos kilómetros irregulares, plagados de repechos y zonas de recuperación ideales para la consolidacion de una fuga.

**Collsesplanes** será la siguiente dificultad de la jornada, un puerto similar a Coll Formic, pero más corto, de ahí que esté catalogado como de segunda categoría. El descenso deja a los ciclistas en el comienzo del alto de **Santa Fé del Montseny**, un puerto muy largo por esta vertiente, que es resultado de un encadenado de diversos altos que supera los 30 kms. de longitud.

Un descenso vertiginoso acercará a los corredores al inicio de la última ascensión del día, la de **Turó de L'Home**, un puerto verdaderamente duro que con sus veinte kilómetros de ascensión y rampas en la parte final de hasta el 15% puede resultar decisivo.

## ALTIMETRÍAS



# OLOT – VALLTER 2000 / 178 kms



CANES	
Altitud	1.200 m
Longitud	12,6 km
Desnivel	680 m
% Medio	5,4 %

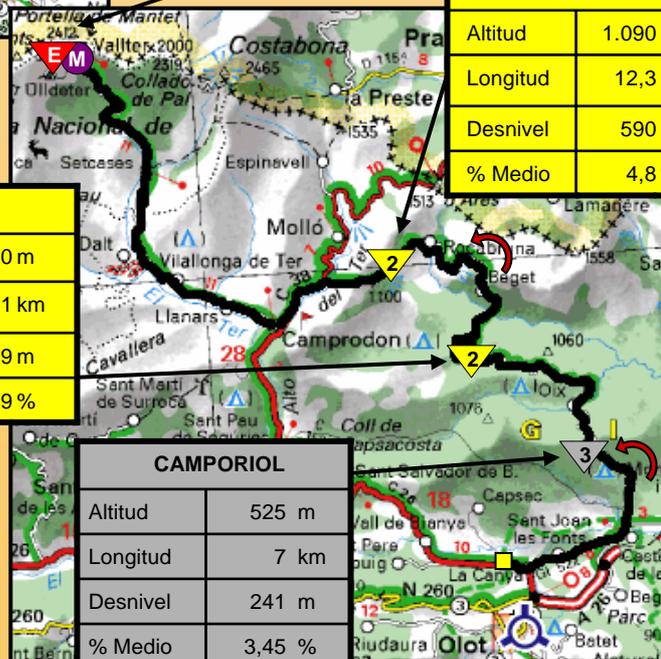
SANTIGOSA	
Altitud	1.060 m
Longitud	6,5 km
Desnivel	273 m
% Medio	4,2 %

VALLTER 2000	
Altitud	2.151 m
Longitud	12,1 km
Desnivel	886 m
% Medio	7,32 %



VALL DE BAC	
Altitud	900 m
Longitud	20,2 km
Desnivel	646 m
% Medio	3,2 %

BUCS	
Altitud	780 m
Longitud	4,1 km
Desnivel	369 m
% Medio	9 %



BOIXEDA	
Altitud	1.090 m
Longitud	12,3 km
Desnivel	590 m
% Medio	4,8 %

CAMPORRIOL	
Altitud	525 m
Longitud	7 km
Desnivel	241 m
% Medio	3,45 %

# OLOT – VALLTER 2000 / 178 kms

Etapa complicada por la Garrotxa.

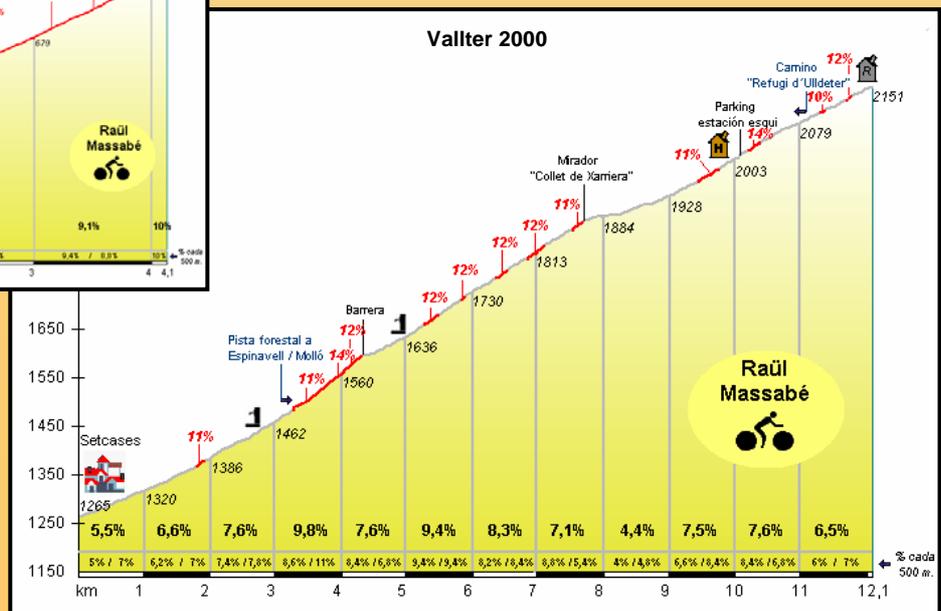
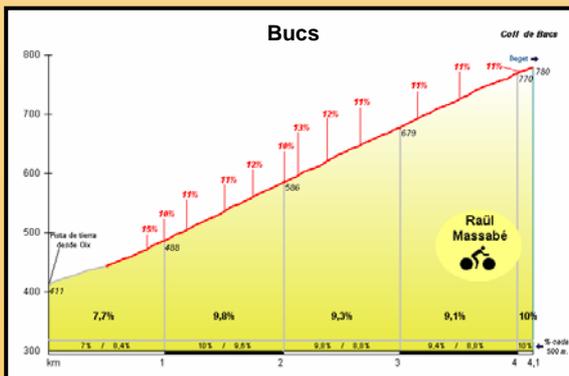
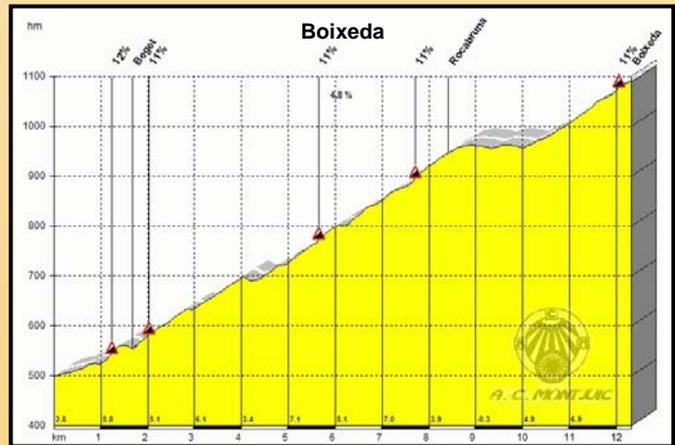
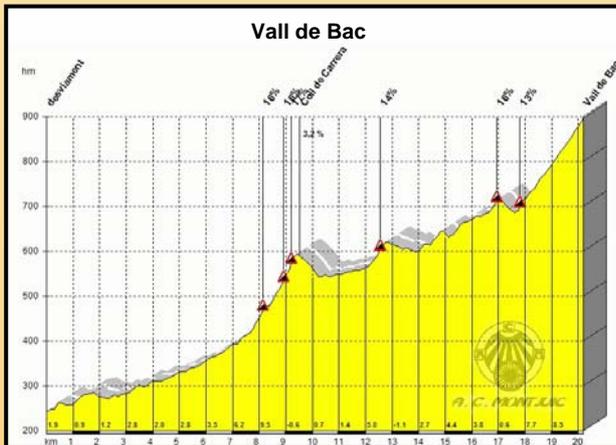
La capital de la región, Olot, verá la salida de los corredores hacia el primer alto del día. El coll de **Canes**, muy conocido en las carreras ciclistas, será el primer escollo. Tras el descenso y el paso por Ripoll, los ciclistas afrontarán otro puerto conocido de la zona, el coll de **Santigosa**.

El descenso acercará a los corredores de nuevo a Olot, para iniciar la parte más complicada de la etapa. Se ascenderá el inédito alto de **Vall de Bac**, un puerto que alterna zonas duras con otras de recuperación. La bajada, por el coll de Capsacosta, dejará a los ciclistas ante tres dificultades seguidas en menos de treinta kilómetros.

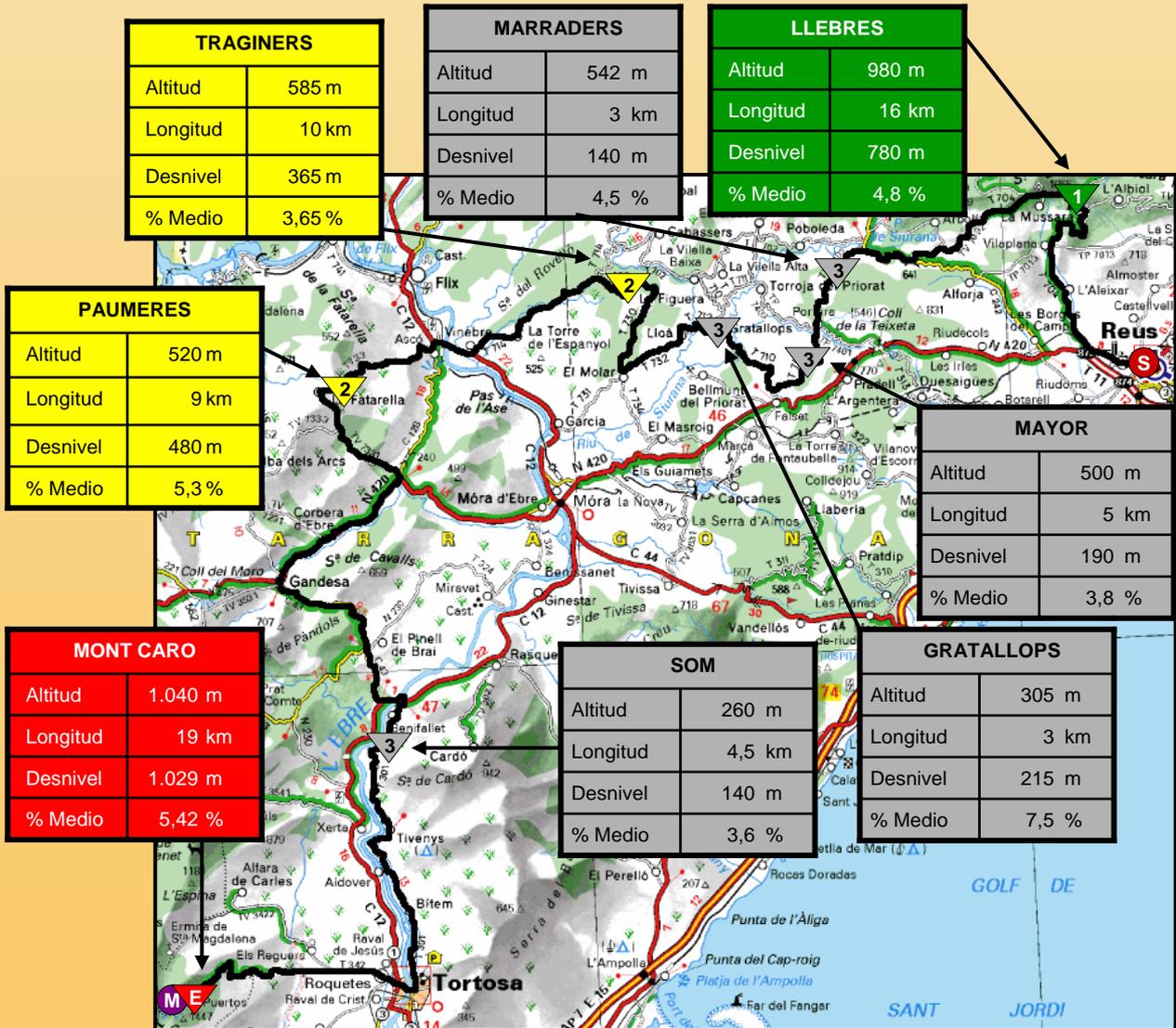
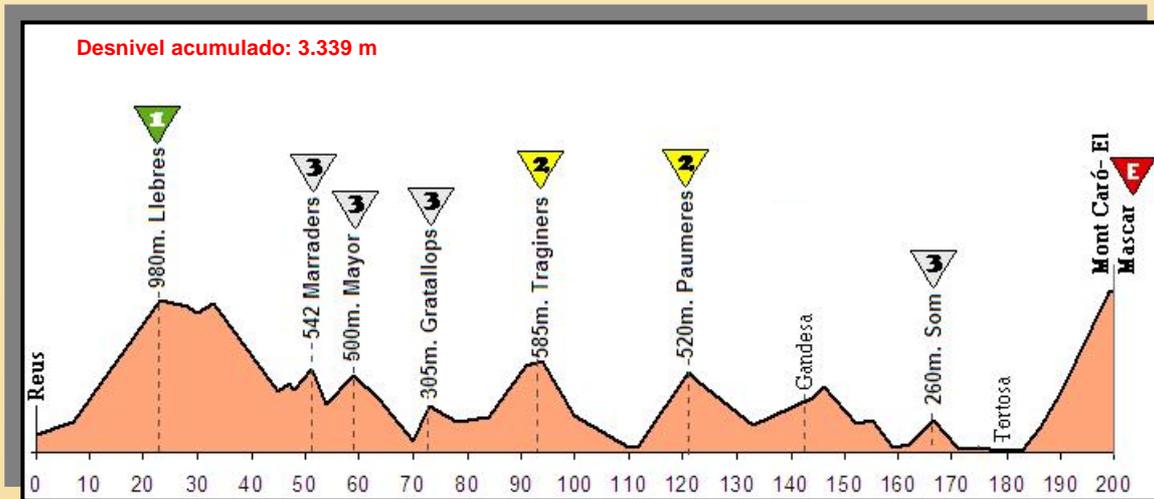
El reciente asfaltado de estas carreteras permite el paso por estos puertos, que sin ser excesivamente duros supondrán un importante desgaste para los corredores. El segundo de estos puertos, el coll de **Bucs**, es el más duro de ellos, con pendientes siempre por encima del 7%.

Una vez pasado el último, la collada **Boixeda**, los corredores se acercarán a Camprodon y Setcases para finalizar la etapa en la dura ascensión a la estación de esquí de **Vallter 2000**, una subida de 12 kms. al 7% de pendiente media.

## ALTIMETRÍAS



# REUS – MONT CARO / 200 kms



# REUS – MONT CARO / 200 kms

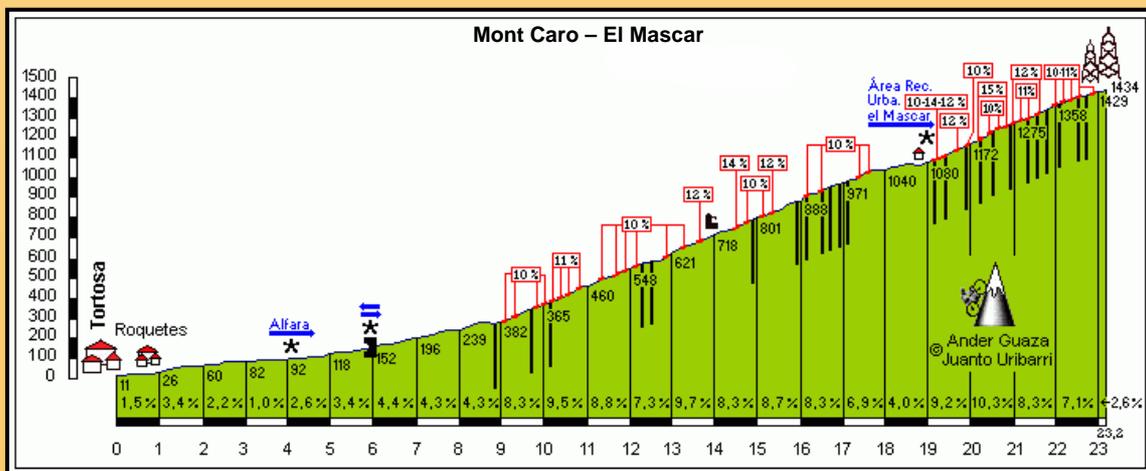
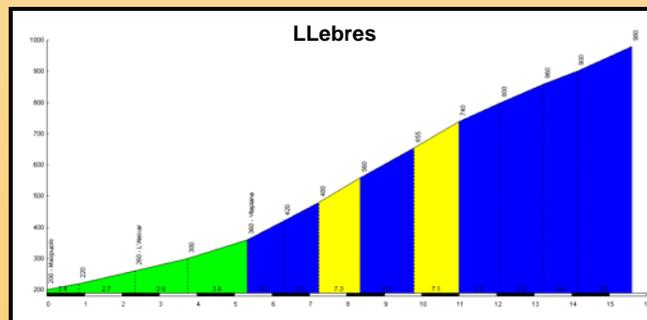
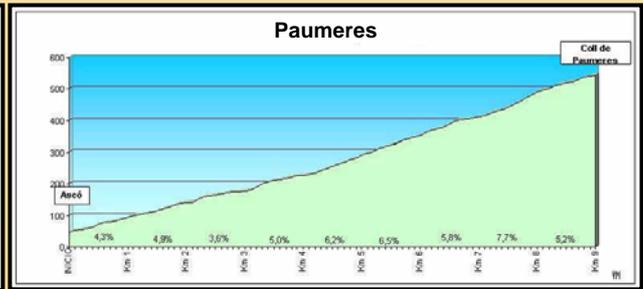
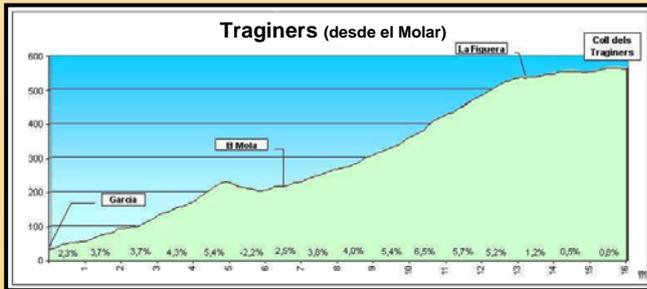
Etapa de montaña por la provincia de Tarragona.

Comienza la misma con la subida a **Llebres**, un puerto largo y tendido que será la primera dificultad para los ciclistas. Acto seguido, por carreteras secundarias, deberán afrontar el paso por tres puertos de tercera categoría en muy poco espacio. **Marraders, Mayor y Gratallops** serán estas dificultades. Las pendientes nunca serán muy fuertes, salvo en el último puerto, donde la media se sitúa en un apreciable 7,5%.

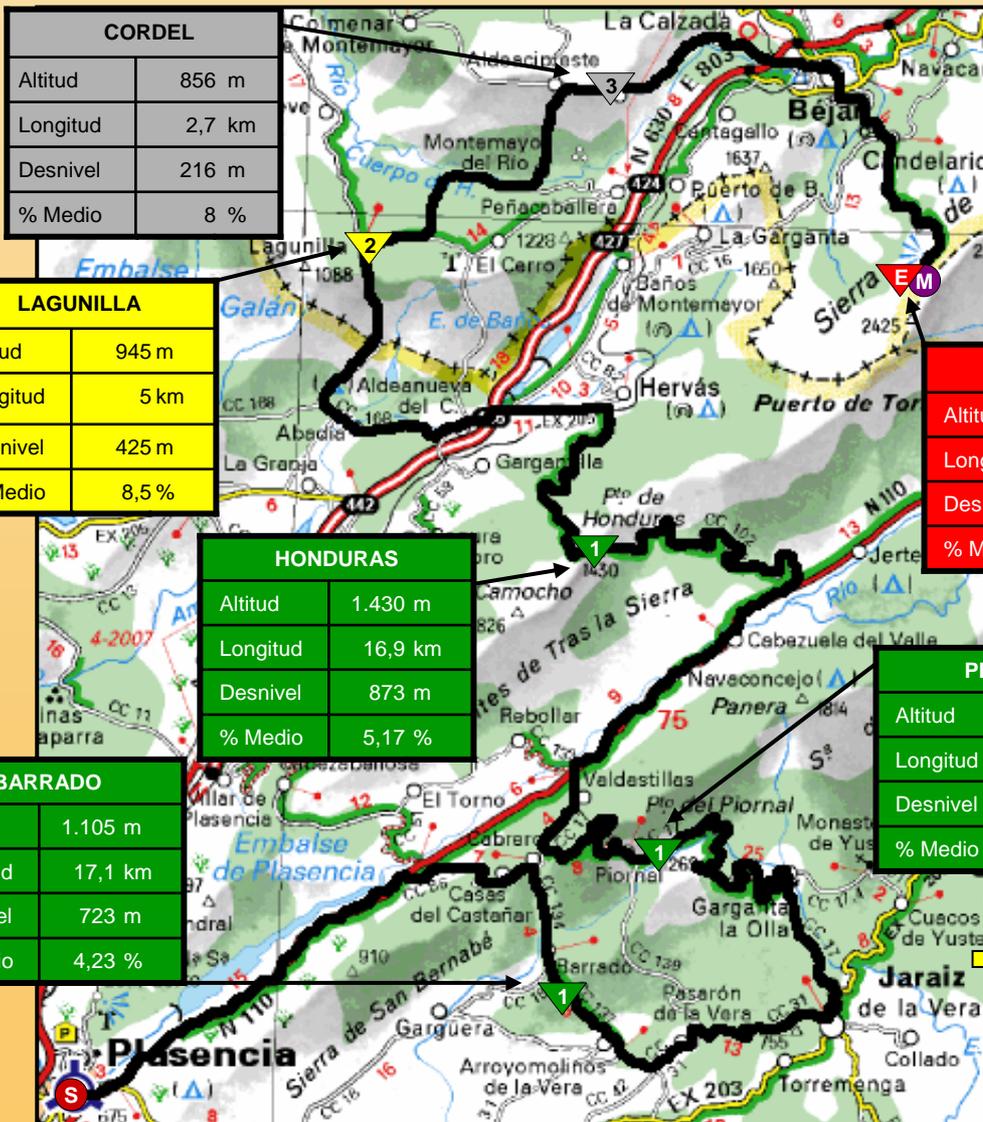
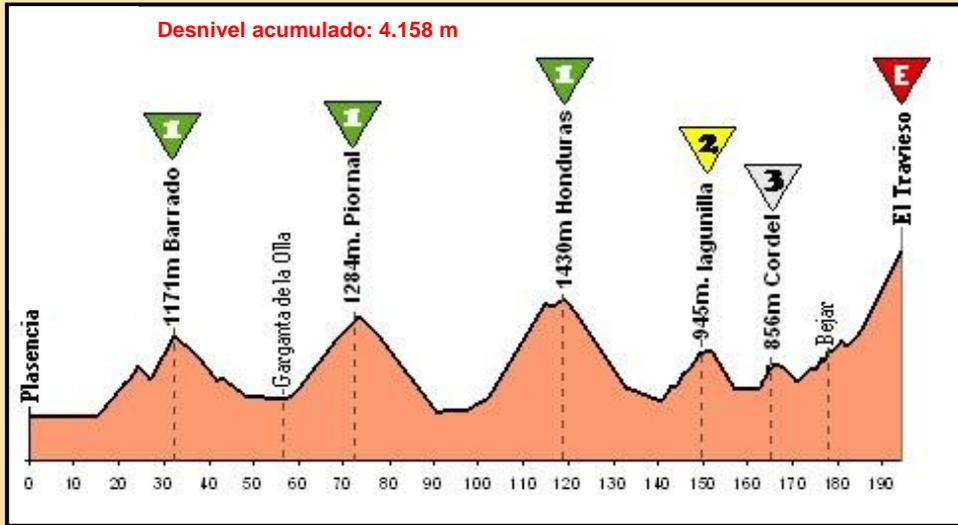
Tras un terreno un poco más sencillo, los ciclistas afrontarán la ascensión a dos puertos seguidos de segunda **Traginers** y **Paumeres** aumentarán la fatiga de los corredores, y pueden provocar desfallecimientos. Estamos en el km. 120 de una etapa de 200. Podríamos suponer que el terreno será más simple a partir de ahora. Sin embargo, aunque no haya puertos señalados, si que hay un terreno muy rompepiernas que culminará con la ascensión a **Som**, último puerto de paso de la jornada y que dejará a los corredores en las cercanías de **Tortosa**.

Desde esta población comienza el ascenso al **Mont Caro**, durísimo en sus 10 kilómetros finales. La meta estaría colocada junto al cruce de **El Mascar**, y no en el punto más alto, dado que en la cima donde se ubican las antenas, no hay espacio para montar una meta (salvo que pudiera dejarse la mayor parte de la infraestructura en el cruce como se hizo en el Aubisque en el Tour '07). No obstante señalar que la ascensión puede continuar durante cinco kilómetros más hasta más allá de los 1400 metros de altitud, por un tramo de una dureza extrema.

## ALTIMETRÍAS



# PLASENCIA – EL TRAVIESO / 195 kms



CORDEL	
Altitud	856 m
Longitud	2,7 km
Desnivel	216 m
% Medio	8 %

LAGUNILLA	
Altitud	945 m
Longitud	5 km
Desnivel	425 m
% Medio	8,5 %

TRAVIESO	
Altitud	1.857 m
Longitud	23,4 km
Desnivel	1.160 m
% Medio	5 %

HONDURAS	
Altitud	1.430 m
Longitud	16,9 km
Desnivel	873 m
% Medio	5,17 %

PIORNAL	
Altitud	1.284 m
Longitud	17,2 km
Desnivel	761 m
% Medio	4,42 %

BARRADO	
Altitud	1.105 m
Longitud	17,1 km
Desnivel	723 m
% Medio	4,23 %

# PLASENCIA – EL TRAVIESO / 195 kms

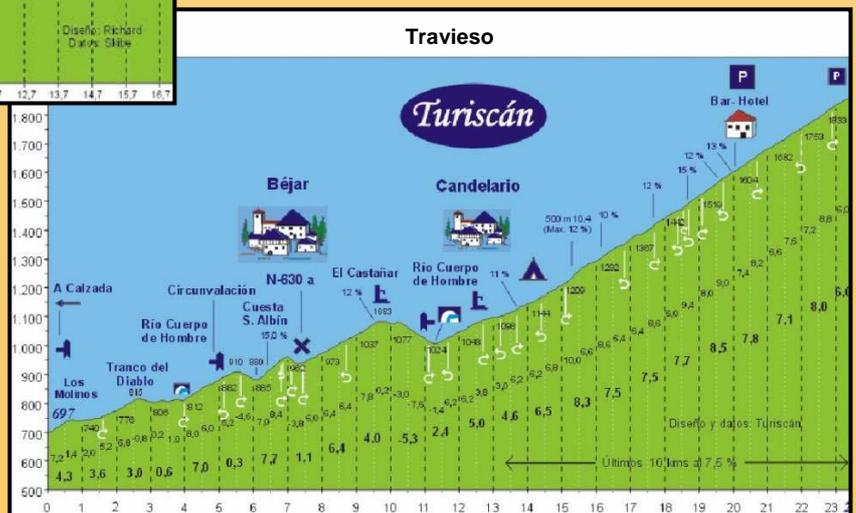
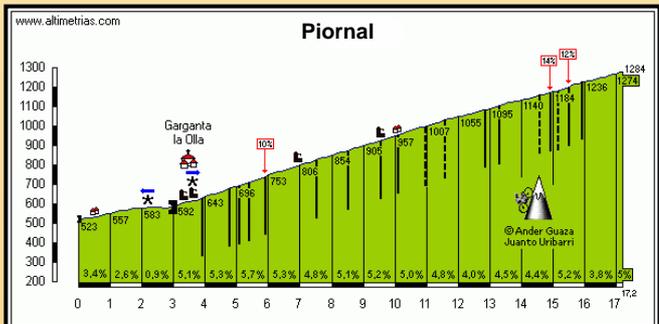
La llegada a la estación de esquí de Sierra de Bejar, la popularmente conocida como "Covatilla" se ha convertido en un final habitual en los últimos años en la Vuelta. Al lado justo de dicha estación de esquí duerme otro gigante aun por descubrir, el **Travieso**. Guarda bastantes similitudes con la ascensión a La Covatilla, si bien este es más constante, pero no alcanza las pendientes máximas de la otra ascensión.

Por otra parte, para el acompañamiento previo, hemos elegido una etapa similar a la que hace **La Vuelta** normalmente, con salida en **Plasencia**. Sin embargo, hemos añadido a la etapa el alto de **Barrado**, en la primera parte, que enlaza perfectamente con el alto de **Piornal**, lo que dota a la etapa de un plus de dureza que hace que se convierta en una gran etapa de montaña.

Por último, señalar que **Honduras** y **Lagunilla** son los puertos que se superan en la parte central de la etapa. Puertos muy diferentes entre sí. **Honduras** es un puerto largo, con casi 15 kilómetros y pendientes constantes en torno al 6-7%, mientras que **Lagunilla** es más corto, pero con pendientes superiores al 10% durante gran parte de su ascensión.

Tras ellos, la ascensión al alto del **Cordel** de tercera categoría nos dejará a las puertas de Béjar, población que atravesaremos para encarar la ascensión final a **El Travieso**.

## ALTIMETRÍAS



# TALAVERA – PARADOR GREDOS / 202 km



LAS ERILLAS	
Altitud	1.642 m
Longitud	6,1 km
Desnivel	387 m
% Medio	6,34 %

SERRANILLOS	
Altitud	1.575 m
Longitud	9 km
Desnivel	433 m
% Medio	4,8 %

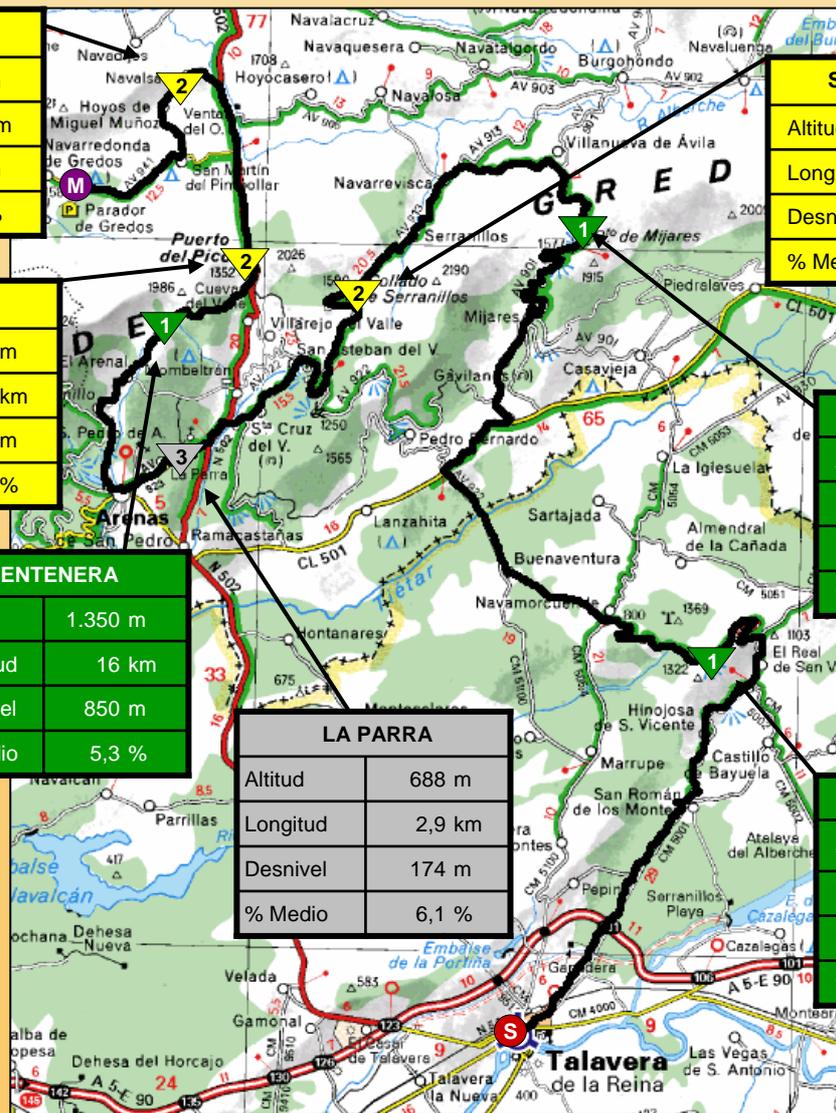
EL PICO	
Altitud	1.391 m
Longitud	5 km
Desnivel	290 m
% Medio	5,8 %

MIJARES	
Altitud	1.570 m
Longitud	22,2 km
Desnivel	1.081 m
% Medio	4,87 %

CENTENERA	
Altitud	1.350 m
Longitud	16 km
Desnivel	850 m
% Medio	5,3 %

LA PARRA	
Altitud	688 m
Longitud	2,9 km
Desnivel	174 m
% Medio	6,1 %

PIELAGO	
Altitud	1.221 m
Longitud	15 km
Desnivel	737 m
% Medio	4,91 %



# TALAVERA – PARADOR GREDOS / 202 km

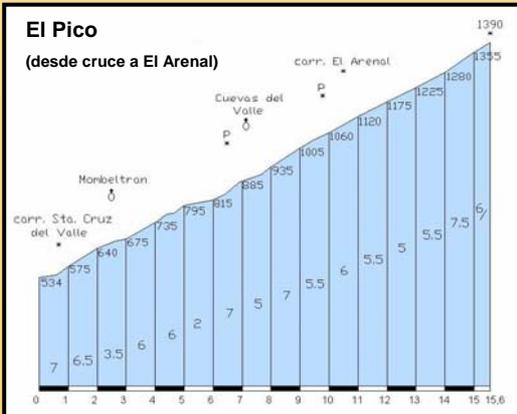
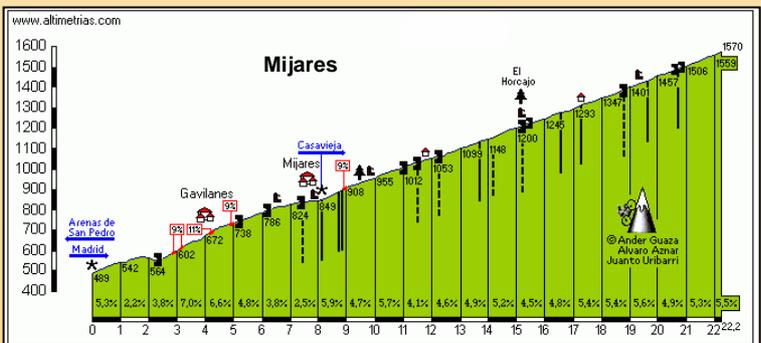
Desde Talavera al Parador de Gredos, de la provincia de Toledo a los dominios del Pico Almanzor.

El primer problema en el camino se llama **Pielago**. Un puerto de primera categoría inédito en La Vuelta, con sus tramos de dureza, pero sobre todo con una pendiente media muy mantenida.

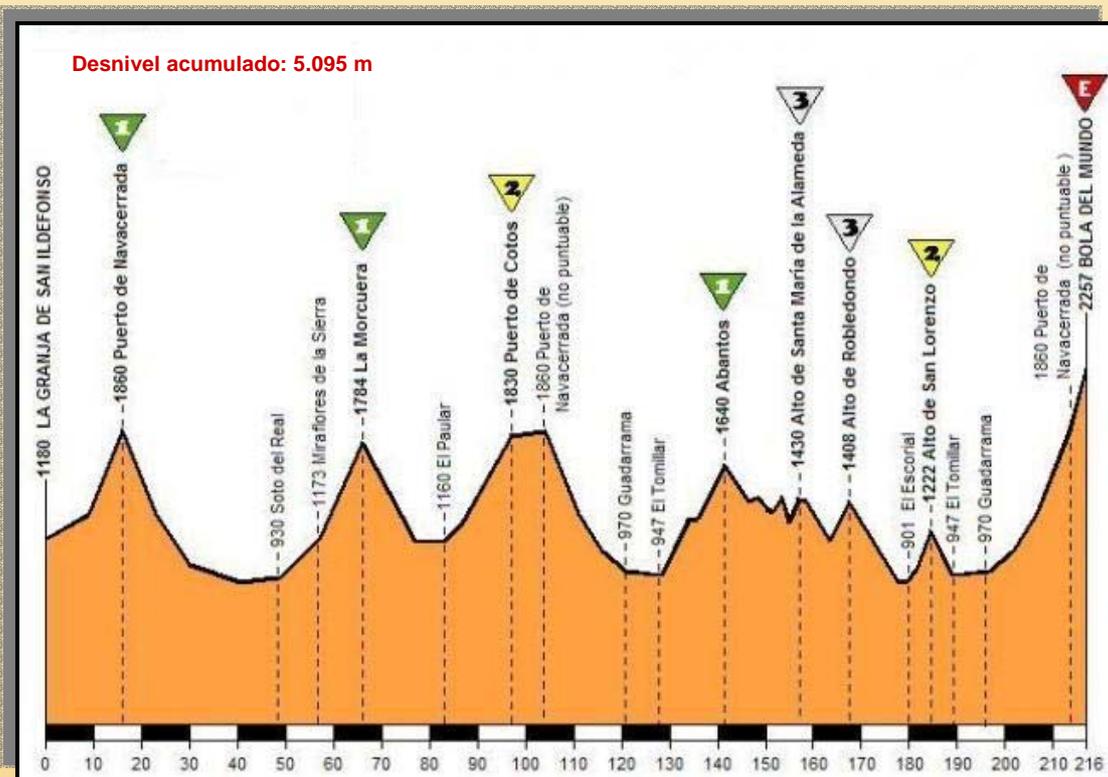
Tras el se entra en la zona clásica del sistema central: **Mijares**, con sus 20 kms, y la cara opuesta a la habitual de **Serranillos** pondrán en serias dificultades al pelotón. No obstante, una vez superados estos obstáculos, y la subida de 3ª a **La Parra**, se encontrarán con otro desconocido: **La Centenera**, una ascensión que contiene rampas duras, con sus últimos kms. rondando el 8 y el 9%. Pequeño descenso para afrontar la parte final de la subida al **Puerto del Pico**, que con sus rampas al 6% verá pasar al pelotón en sentido ascendente.

Un tramo de falso llano descendente conducirá a los corredores al inicio de la última ascensión del día de dureza reseñable. La subida a **Las Erillas** contiene un kilómetro completo al 12%. que dejará a los ciclistas frente a un descenso muy técnico camino de San Martín, desde donde se afrontará la ultima dificultad de la jornada: la ascensión al **Parador Nacional de Gredos**, que verá llegar a los ciclistas a sus puertas: Al pie del Almanzor

## ALTIMETRÍAS



# LA GRANJA – LA BOLA DEL MUNDO / 216 km



ABANTOS (por El Tomillar)	
Altitud	1.640 m
Longitud	13 Km.
Desnivel	645 m
% Medio	4,96 %

NAVACERRADA	
Altitud	1.860 m
Longitud	11,4 Km.
Desnivel	630 m
% Medio	5,53 %

LA MORCUERA	
Altitud	1.796 m
Longitud	9,2 Km.
Desnivel	623 m
% Medio	6,77 %

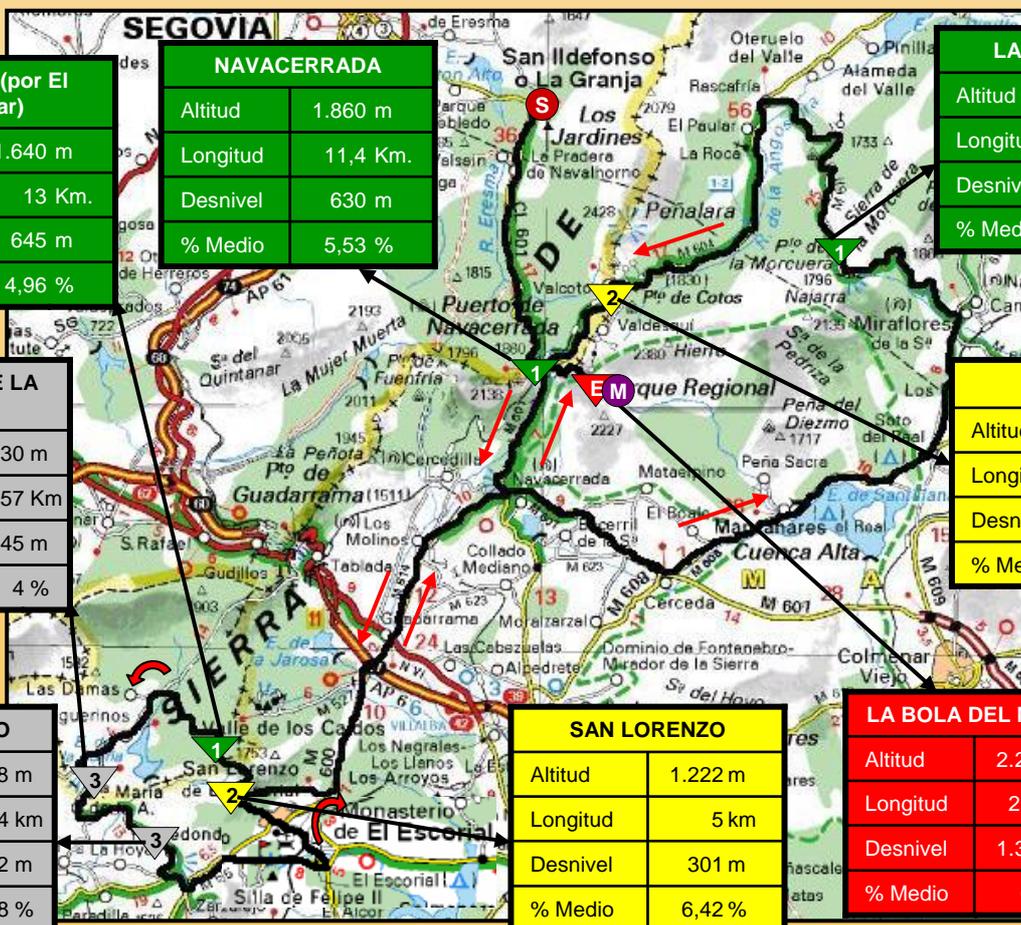
STA. MARIA DE LA ALAMEDA	
Altitud	1.430 m
Longitud	3,57 Km
Desnivel	145 m
% Medio	4 %

COTOS	
Altitud	1.830 m
Longitud	14 km
Desnivel	637 m
% Medio	4,55 %

ROBLERONDO	
Altitud	1408 m
Longitud	4,24 km
Desnivel	242 m
% Medio	5,8 %

SAN LORENZO	
Altitud	1.222 m
Longitud	5 km
Desnivel	301 m
% Medio	6,42 %

LA BOLA DEL MUNDO	
Altitud	2.257 m
Longitud	21,3 Km.
Desnivel	1.300 m
% Medio	6,1 %



# LA GRANJA – LA BOLA DEL MUNDO / 216 km

La Sierra del Guadarrama siempre ha gozado de un protagonismo especial en la Vuelta. Sus puertos han estado presentes en casi todas las ediciones de la ronda hispana, adquiriendo en algunas de ellas un carácter decisivo en la lucha por la general. En esta etapa que proponemos nos disponemos a recorrer los clásicos puertos del norte madrileño, pero de un modo un poco diferente, mucho más decisivo y espectacular a nuestro entender.

El inicio de la jornada es clásico y exigente. Desde las mismas calles de Segovia la carretera ya 'pica' para arriba para, tras superar el municipio de La Granja, afrontar la ascensión a **Navacerrada** por las Siete Revueltas (1ª Cat). Tras el vertiginoso descenso por la vertiente madrileña del puerto, nos dispondremos a superar las ascensiones a los conocidos puertos de **La Morcuera** (1ª Cat) y **Cotos** (2ª Cat). Éste último nos vuelve a dejar en la cima de Navacerrada, que volveremos a bajar hacia Madrid. Una vez abajo, en esta ocasión giraremos hacia el Oeste, buscando el Monasterio del Escorial y la subida a **Abantos** (1ª Cat), que en esta ocasión ascenderemos por la vertiente de El Tomillar. En la bajada camino de El Escorial, nos encontraremos un par de repechos de esos que provocan dolor de piernas: **Sta. María de la Alameda** (3ª Cat) (por Hoyo La Guija) y **Robledondo** (3ª). La bajada de éste nos deja en El Escorial, donde afrontaremos la parte decisiva de la etapa.

Primero se asciende el **Alto de San Lorenzo** (2ª Cat), tremenda emboscada que asciende por las empinadas calles de San Lorenzo del Escorial hasta alcanzar el cruce de la carretera de Abantos con la que viene del Tomillar. Bajamos camino precisamente de El Tomillar para, tras superar Guadarrama y Los Molinos, ascender a **La Bola del Mundo**. Esta subida suma a la ya dura vertiente madrileña de Navacerrada, 3,4km más al 11,7% de media y máximas del 19%. Toda una subida de Cat.Especial en la que podría verse un sensacional espectáculo.

## ALTIMETRÍAS



# MURCIA – CARRASCOY / 189 km

Desnivel acumulado: 2.859 m



Gráfico: Javi Fuentes

ALTO DE ESPUÑA	
Altitud	510m
Longitud	5,5km
Desnivel	220m
% Medio	4%

ALTO DE RICOTE	
Altitud	420m
Longitud	5,5km
Desnivel	290m
% Medio	5,3%



COLLADO BERMEJO	
Altitud	1.200 m
Longitud	22,5 Km.
Desnivel	984 m
% Medio	4,37 %

LA PERDIZ	
Altitud	855 m
Longitud	10,5 km
Desnivel	420 m
% Medio	4 %

CARRASCOY	
Altitud	1.060 m
Longitud	9,5 Km.
Desnivel	870 m
% Medio	9,2 %

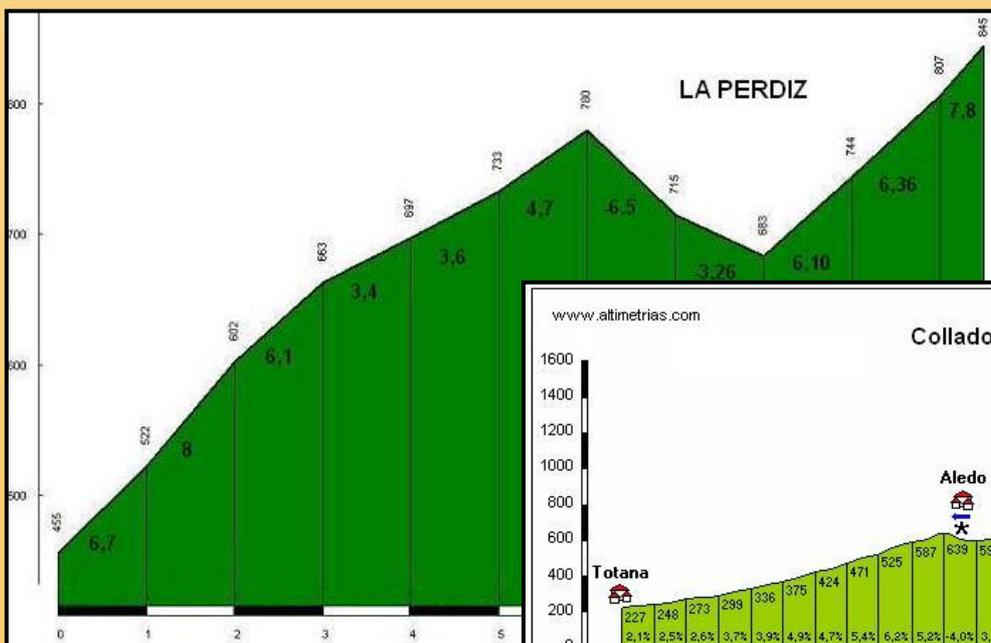
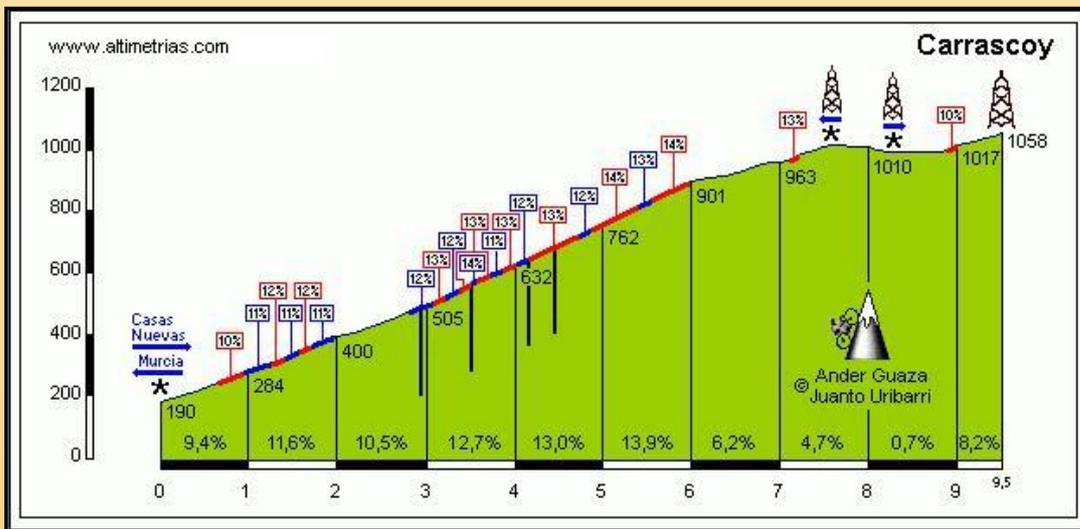
# MURCIA – CARRASCOY / 189 km

Etapa con final en alto que transcurre por tierras murcianas.

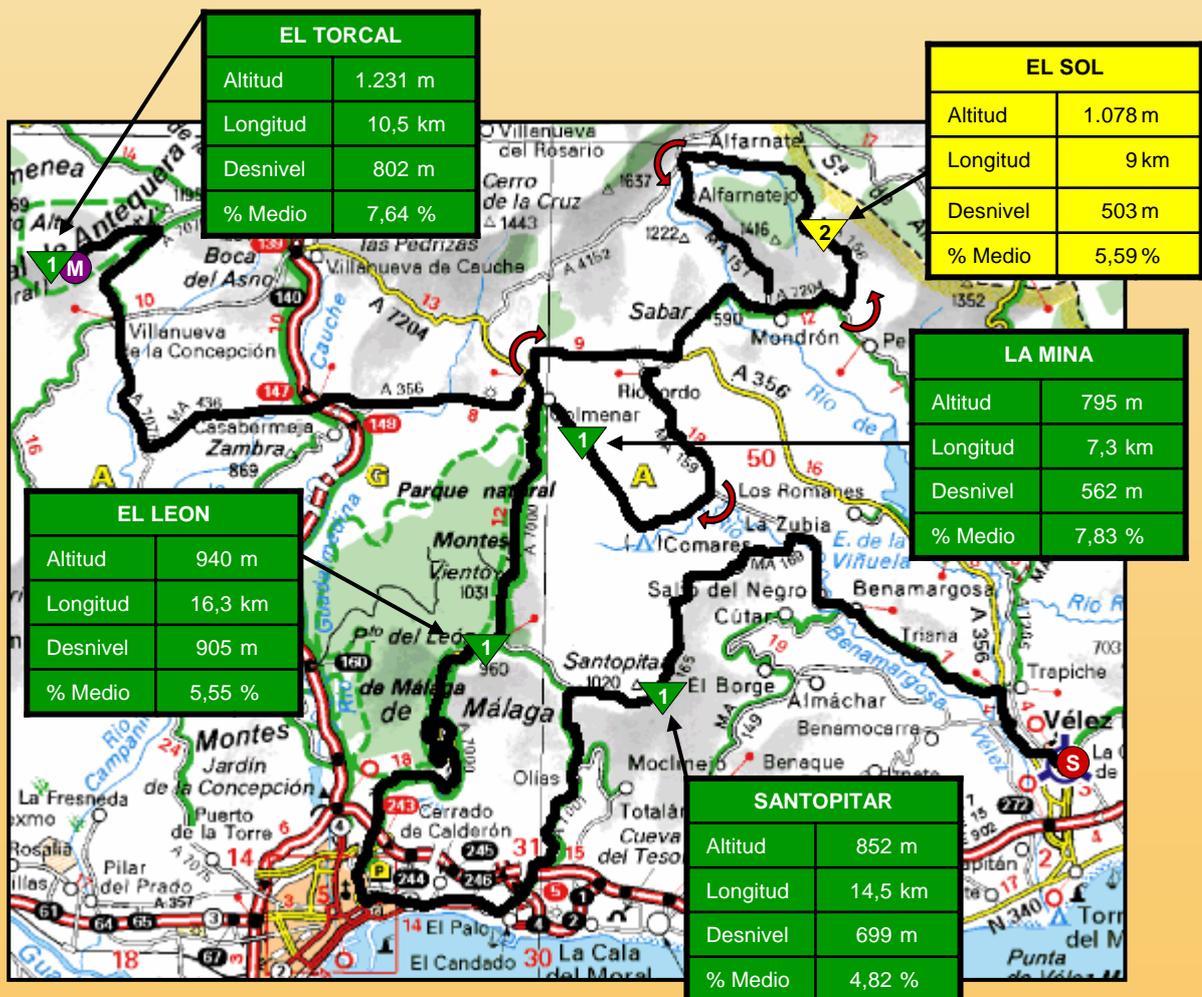
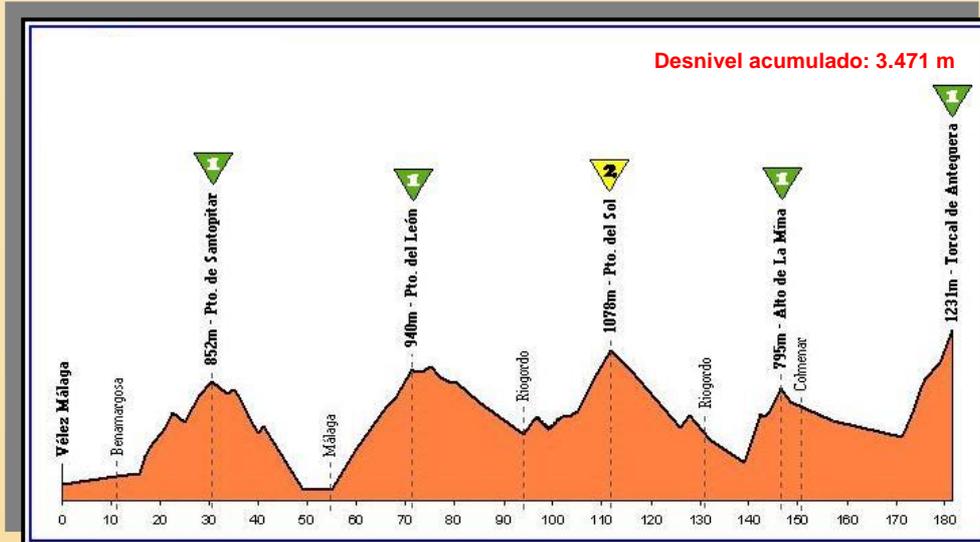
Los 100 primeros kilómetros son un auténtico rompepiernas, donde los corredores deseosos de buscar aventuras lejanas pueden tener su oportunidad. La primera dificultad sería llegar a la subida al **Alto de la Perdiz** (2ª Cat). Situado en la Sierra de Espuña, y con algún tramo de considerable dificultad, será el aperitivo para el siguiente puerto: el conocido **Collado Bermejo** (1ª Cat), puerto largo y sin rampas excesivamente duras. Su ascensión, con carretera estrecha y plagada de herraduras supone un auténtico espectáculo, aumentado por el sinuoso descenso que tendrán que afrontar los ciclistas. Éste les llevará, tras un tramo de llano con inicio en Alhama de Murcia, al pie de **Carrascoy** (Cat. Especial).

La última ascensión de la jornada es una auténtica pared donde se decidirá el destino de la etapa. Este puerto, con numerosas rampas por encima del 15%, se ha comparado en numerosas ocasiones con puertos de renombre como **Mortirolo** o **Angliru**.

## ALTIMETRÍAS



# VELEZ-MÁLAGA – EL TORCAL / 217 kms



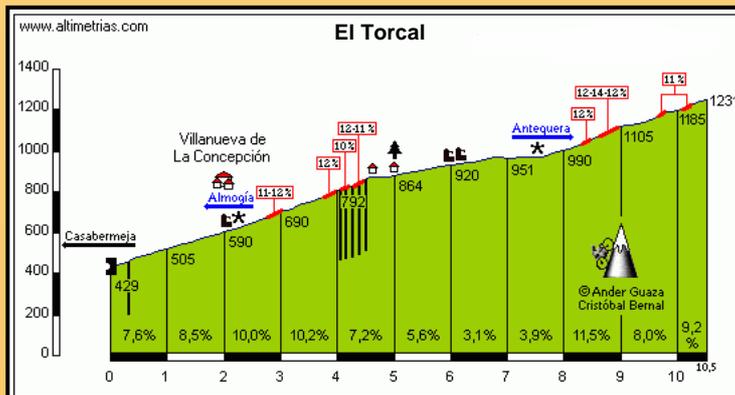
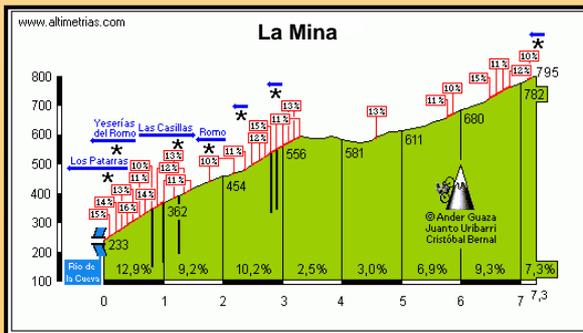
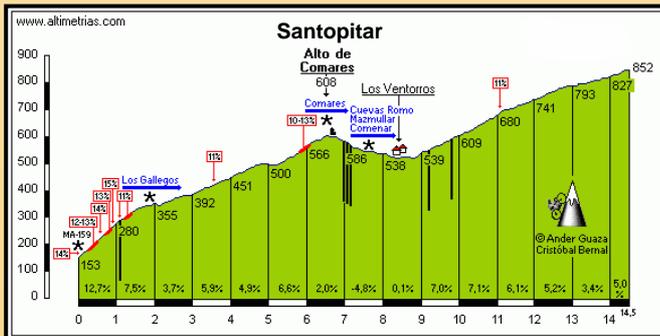
# VELEZ-MÁLAGA – EL TORCAL / 217 kms

Esta etapa se inicia en la localidad de **Vélez Málaga** para recorrer, a lo largo de sus 180km, las sierras malagueñas.

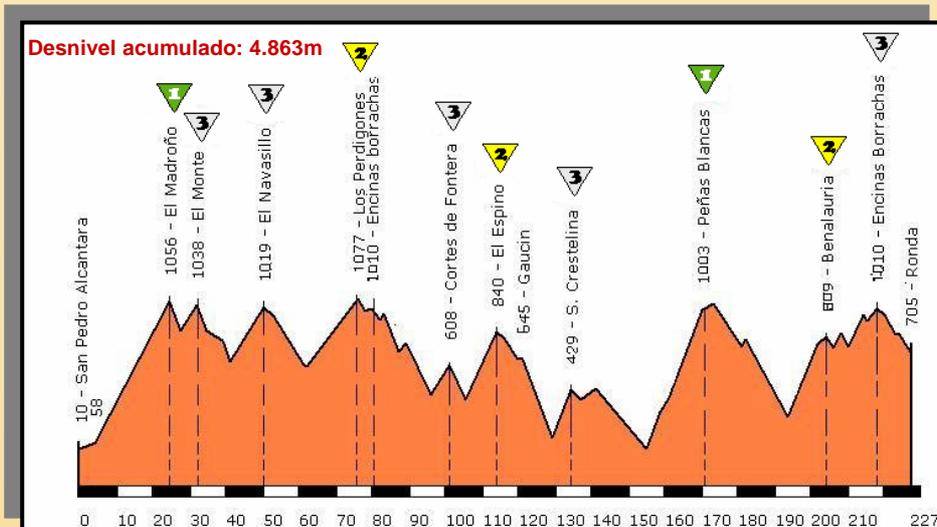
Rápidamente nos adentramos en la comarca de la Axarquía para ascender el puerto de **Santopitar** (1ª Cat). Se trata de un puerto largo, de casi 15km de longitud, con un kilómetro inicial al 12%, para situarse después siempre en torno al 5-6%, alternando con algún tramo descendente. Tras coronar Santopitar, descendemos hacia Olias para continuar bajando hasta llegar a la capital malagueña. Allí comenzará la segunda dificultad del día, el puerto del **León** (1ª Cat). 16km muy constantes en torno al 6% que contribuirán al desgaste del pelotón. Coronamos y bajamos poco a poco hasta Colmenar. Seguimos por Riogordo y Mondrón, por un terreno muy pestoso, hasta alcanzar las rampas del puerto del **Sol** (2ª Cat). Bajamos hasta Alfarnate y buscamos de nuevo la localidad de Riogordo. Continuamos descendiendo y rápidamente iniciamos la subida a **La Mina** (1ª Cat), puerto corto (7km) pero tremendamente exigente, con 3km iniciales a casi el 11% y rampas de hasta el 16%.

Coronada esta subida, bajamos hasta Colmenar, por donde pasaremos por segunda vez. Tras unos kilómetros de relativa calma en dirección a Casabermeja ascenderemos la última dificultad de la jornada, el **Torcal de Antequera** (1ª Cat). Se trata de una subida de casi 11km al 7.5% de media. Los 5 km iniciales son muy exigentes (9.5% de media), así como los penúltimos 1000 metros, al 11.5% con rampas sueltas que llegan al 14% (toda una Huesera a la malagueña). Terreno ideal para que el desnivel acumulado permita ver una bonita batalla entre los capos del pelotón.

## ALTIMETRÍAS



# S. PEDRO DE ALCANTARA - RONDA / 227 kms



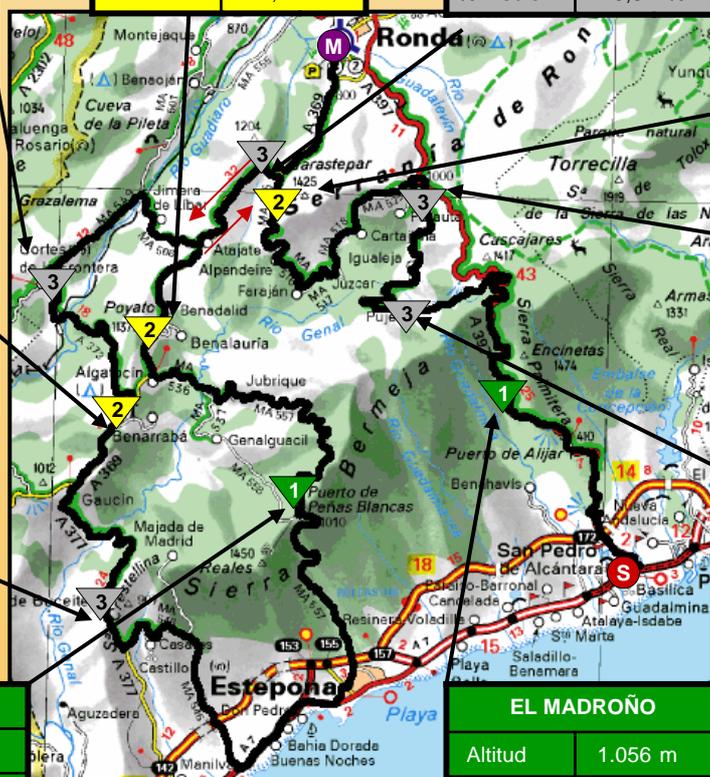
CORTES DE LA FRONTERA	
Altitud	908 m
Longitud	5,27 km
Desnivel	210 m
% Medio	4 %

BENALAURIA	
Altitud	829 m
Longitud	10,4 km
Desnivel	540 m
% Medio	5,71 %

ENCINAS BORRACHAS	
Altitud	1.006 m
Longitud	7,06 km
Desnivel	273 m
% Medio	3,87 %

LOS PERDIGONES	
Altitud	1.075 m
Longitud	13,19 km
Desnivel	470 m
% Medio	3,55 %

EL ESPINO	
Altitud	827 m
Longitud	9,03 km
Desnivel	466 m
% Medio	5,2 %



EL NAVASILLO	
Altitud	1.011 m
Longitud	9,43 km
Desnivel	403 m
% Medio	4,3 %

Sª CRESTELINA	
Altitud	429 m
Longitud	5,5 km
Desnivel	331 m
% Medio	6,02 %

EL MONTE	
Altitud	1.038 m
Longitud	3,92 km
Desnivel	172 m
% Medio	4,5 %

PEÑAS BLANCAS	
Altitud	1.003 m
Longitud	16 km
Desnivel	998 m
% Medio	6,24 %

EL MADROÑO	
Altitud	1.056 m
Longitud	21,2 km
Desnivel	1000 m
% Medio	4,72 %

# S.PEDRO DE ALCANTARA - RONDA / 227 kms

Esta etapa pretende presentar un recorrido de alta montaña por la Sierra de Ronda, en concreto, por el desconocido Valle del Genal y sus alrededores.

Partimos de **San Pedro de Alcántara**, para afrontar el puerto del **Madroño** (1ª). Largo, tendido y con un asfalto impecable, da paso en su cima a una preciosa zona mucho más estrecha que nos lleva por el alto Genal. Se trata de los puertos del **Monte** (3ª) y del **Navasillo** (3ª) y de Los **Perdigones** (2ª). Todos ellos se transitan sin solución de continuidad y cuentan con rampas que en ocasiones sobrepasan el 10%.

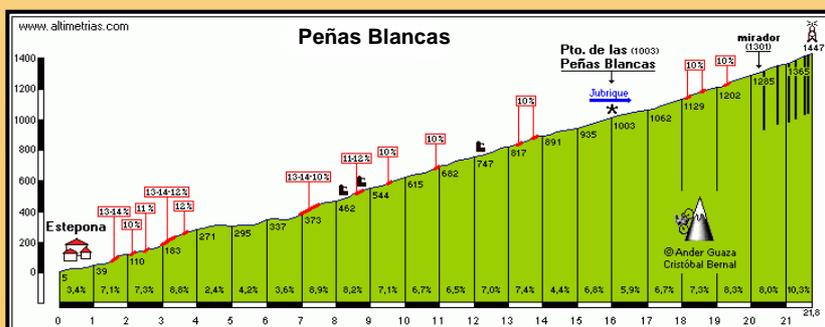
Coronado el último nos dirigimos hacia la A-369 que une Algeciras y Ronda y nos encaminamos en descenso hacia Atajate y luego hacia Jimera de Libar hasta alcanzar el río Guadiaro. En este cambio de valle ascenderemos el alto de **Cortes de la Frontera** con un km. al 10 % y rampas del 14%, aunque sólo se puntúa como 3ª cat. y, de nuevo, sin descanso ni llano que medie, afrontamos la subida al puerto del **Espino** por su vertiente "fácil" (2ª)

En la A-369, coronamos el puerto y bajamos hasta Gaucín y de allí hasta el río Genal por carretera de fuertes pendientes para afrontar el ascenso a la **Sierra Crestellina** (2ª). Al coronar sus algo más de 5 km. al 6% nos encontraremos con un tramo de toboganes hasta el pueblo de Casares y el Puerto de la Cruz (no puntuable) desde donde comienza un descenso quebrado por varios duros repechos hasta Estepona.

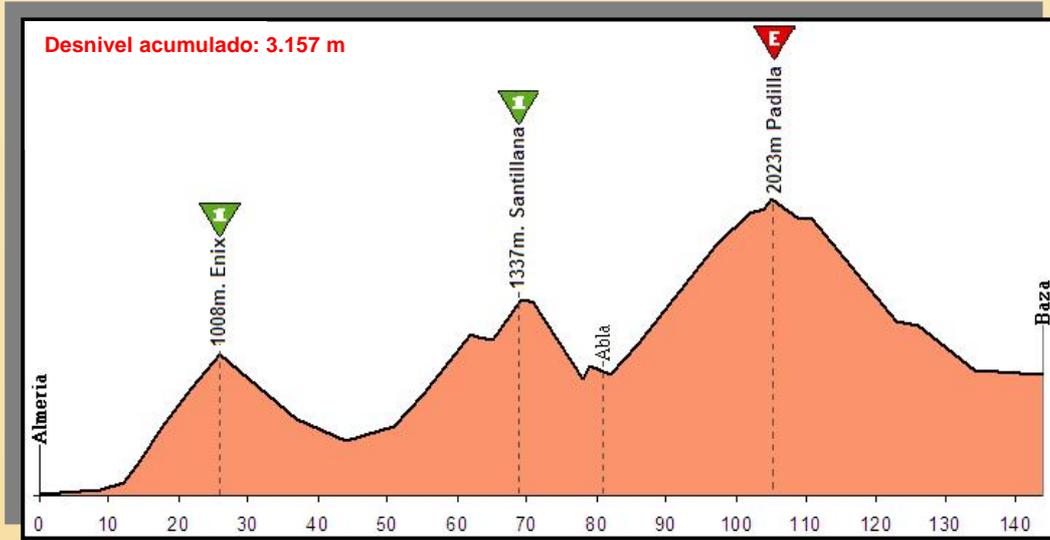
En la localidad costasoleña comienza el puerto más duro de la etapa y momento clave de la misma: **Peñas Blancas**, con más de quince kilómetros de subida y que se puede dividir en una primera parte donde se alternan rampas del 13-14-15 % con descansos y una segunda con los últimos nueve kilómetros al 7% de media algo más regular, aunque también con rampas terribles.

Al coronarlo, comenzamos un largo y quebrado descenso hasta el río Genal para volver a subir el último bloque montañoso de la etapa con el alto de **Benalauría** (2ª), espectacular por sus herraduras y su paisaje y a continuación, tras varios repechos, con el último puerto de la jornada, **Encinas Borrachas** (3ª), cuyo descenso nos dejará en la meta situada en **Ronda**.

## ALTIMETRÍAS



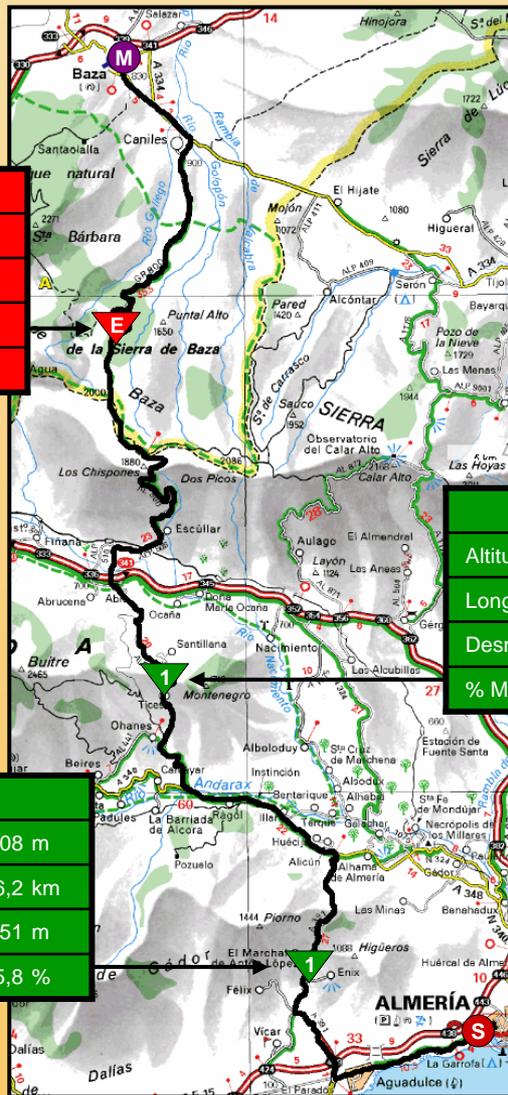
# ALMERIA - BAZA / 145 kms



PADILLA	
Altitud	2023 m
Longitud	22 km
Desnivel	1.276 m
% Medio	5,3 %

SANTILLANA	
Altitud	1.337 m
Longitud	18 km
Desnivel	930 m
% Medio	4,9 %

ENIX	
Altitud	1.008 m
Longitud	16,2 km
Desnivel	951 m
% Medio	5,8 %



# ALMERIA - BAZA / 145 kms

Etapa corta por la montaña almeriense y granadina. Comienza la etapa en la capital almeriense para recorrer los primeros kilómetros cercanos al Mediterráneo. Sin embargo, pronto la carrera tomará dirección norte, para afrontar el puerto de **Enix**, en plena Sierra de Gádor.

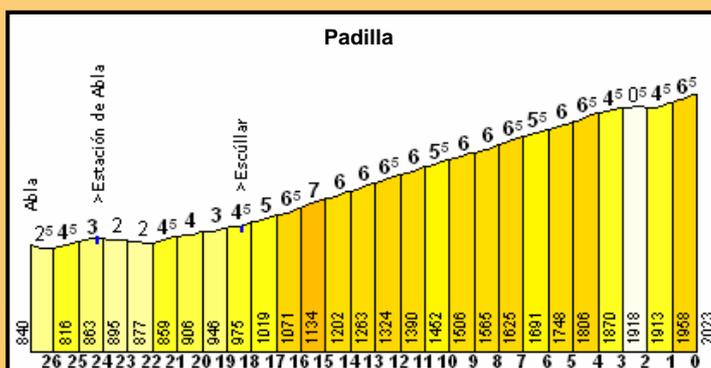
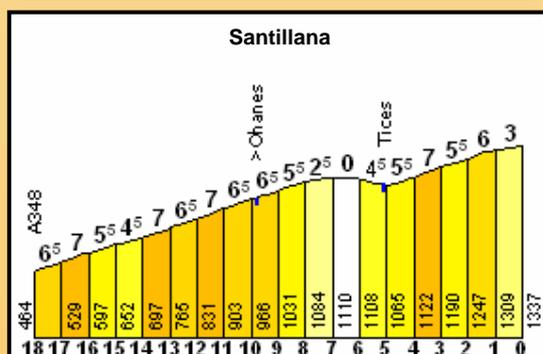
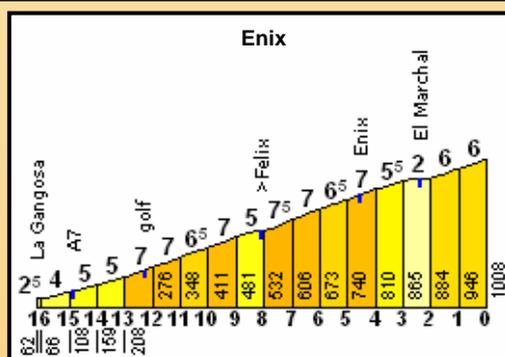
Se trata de un primera, con dieciseis kilómetros a casi el 6% de media, que lo convierten en el puerto con pendiente media más alta de la jornada. También es, por contra, el más corto.

Tras un tramo de descenso y de llano, se afronta el puerto de **Santillana**. Algo más largo que el anterior, un descanso cerca de la cima provoca que su pendiente media baje por debajo del 5%. El empinado descenso que tendrán que superar los corredores les dejara frente al último puerto de la jornada.

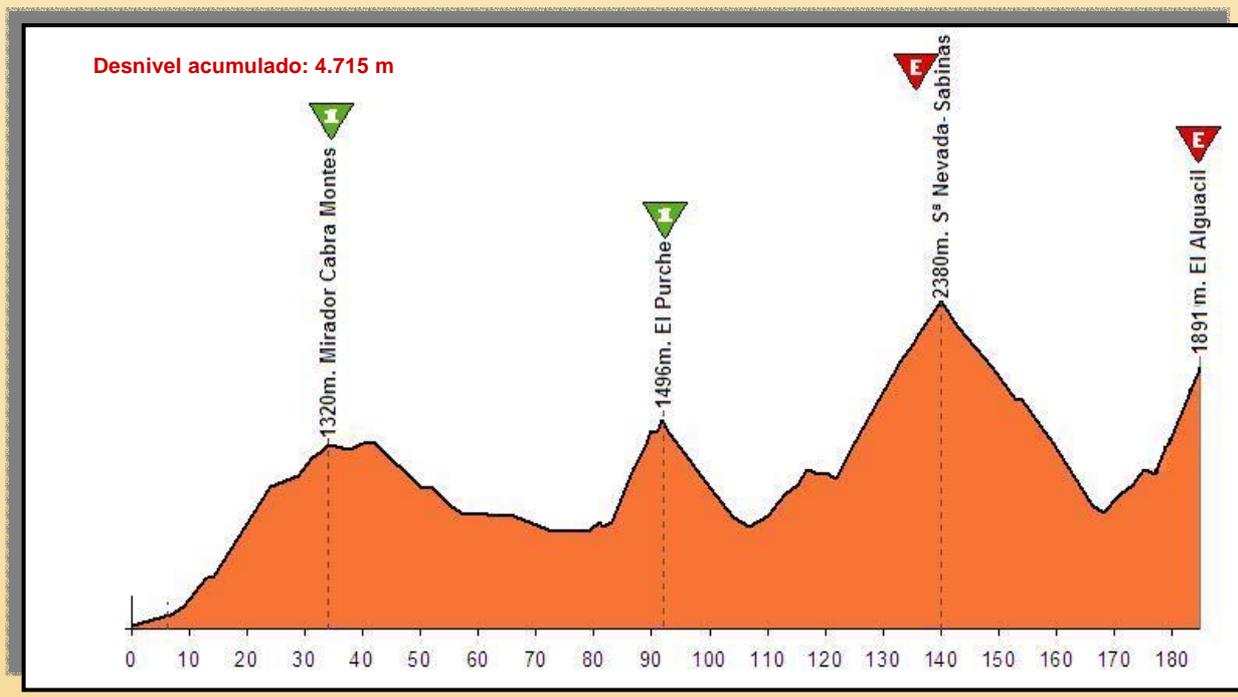
Se trata de del puerto de **Padilla**, que ya desde la población de Abla comienza sus primeros repechos, aunque todavía habra un pequeño descansillo antes de afrontar los veintidós últimos kilómetros con una media del 5,3%. Se corona a 2023 metros de altitud. El descenso no es inmediato, sino que a los ciclistas les esperan unos kilómetros de falso llano hasta que, a la vez que se pasa a la provincia de Granada, comience el descenso definitivo. Sin embargo, todavía quedaran unos kilómetros de llano hasta llegar a la meta de **Baza**.

Etapa nerviosa, corta, que sin embargo cuenta con 3 puertos de más de 15 kilómetros, en los que la resistencia es clave para superarlos

## ALTIMETRÍAS



# ALMUÑÉCAR – CDO. DEL ALGUACIL / 185km



EL PURCHE (ALTO DE MONACHIL)	
Altitud	1496 m
Longitud	12,2 Km.
Desnivel	755 m
% Medio	6,2 %

COLLADO DEL ALGUACIL	
Altitud	1.892 m
Longitud	16,75 Km.
Desnivel	1.194 m
% Medio	7,13 %



MIRADOR DE LA CABRA MONTÉS	
Altitud	1.320 m
Longitud	26,5 Km.
Desnivel	1.211 m
% Medio	4,57 %

COLLADO DE LAS SABINAS	
Altitud	2.369 m
Longitud	30 Km.
Desnivel	1.555 m
% Medio	5,75 %

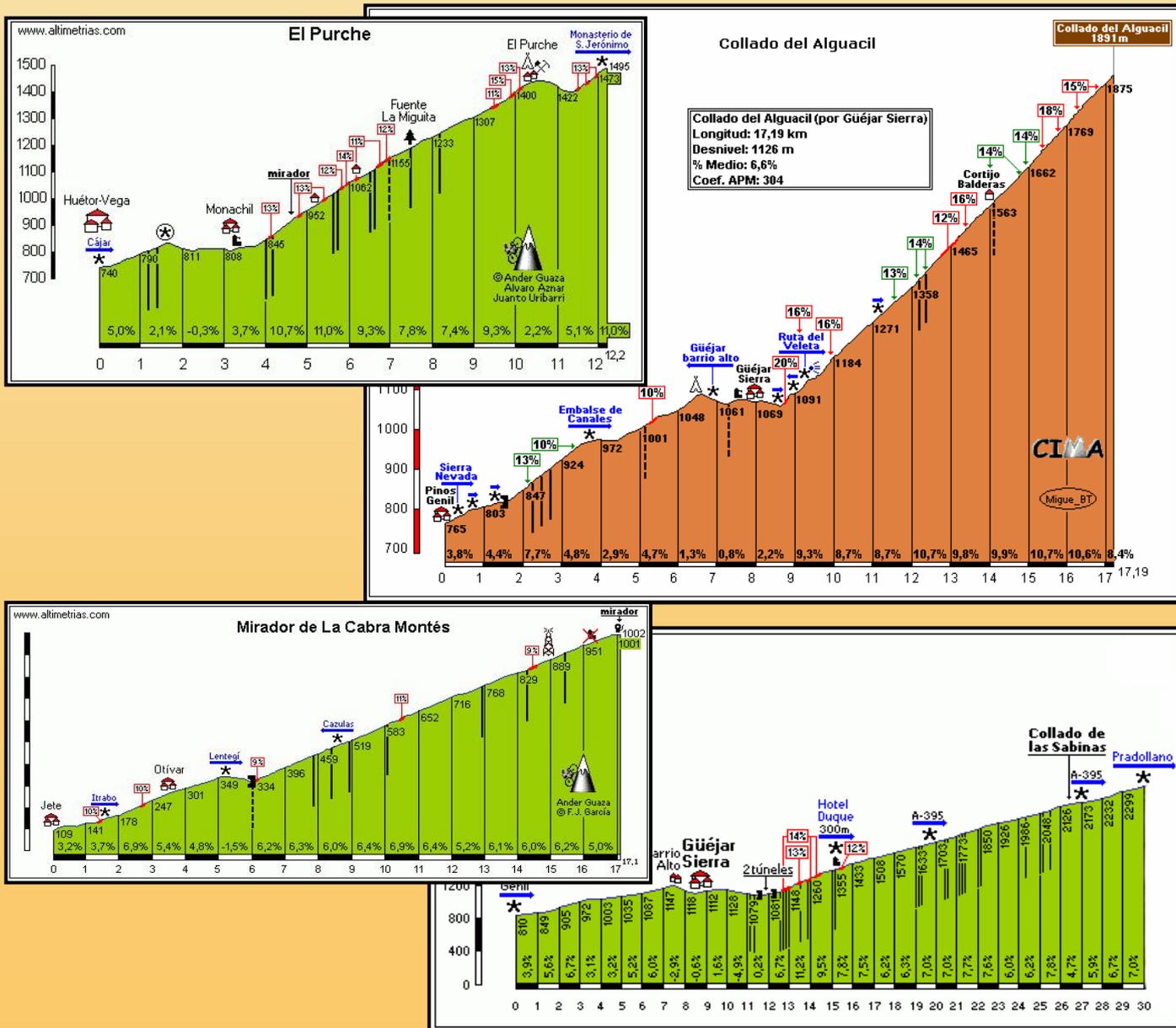
# ALMUÑÉCAR – CDO. DEL ALGUACIL / 185km

Etapa de alta montaña que transcurre por la provincia de Granada.

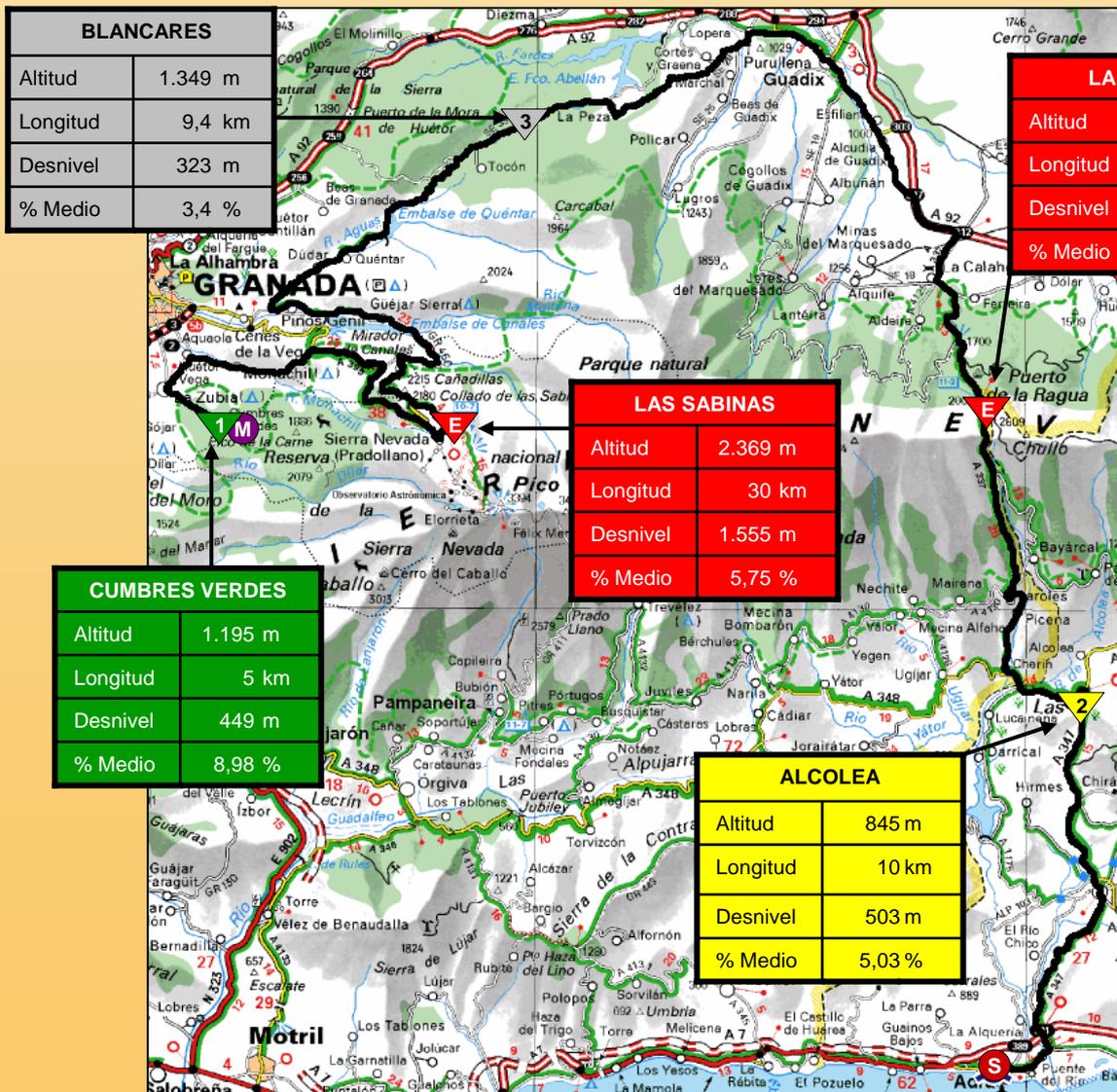
Desde la costa de Almuñécar hasta las laderas de S<sup>a</sup> Nevada la etapa discurre por un trayecto durísimo, jalonado de puertos largos (todos con más de 10 km de longitud, superando los 20 km dos de ellos) y con zonas considerablemente duras.

El primer puerto de la jornada, la subida a la **Mirador de la Cabra Montes** (1<sup>a</sup> Cat), supone un primer esfuerzo de considerable magnitud. Se trata de un puerto con pendientes constantes en torno al 6-7% que llevará la carrera desde la costa hasta interior. Tras un tramo llano, se afronta la ascensión al conocido alto de **El Purche (Monachil)**, (1<sup>a</sup> Cat) con sus rampas de hasta el 15-17%, y que supone el comienzo del encadenamiento de esfuerzos final. La bajada de este puerto nos dejar en Pinos-Genil, donde comienza la subida al **Collado de las Sabinas** (Cat Esp), vertiente inédita de la subida clásica a S<sup>a</sup> Nevada que constituye el puerto de paso más alto de la España peninsular. El descenso, por la vertiente habitual de S<sup>a</sup> Nevada, nos deja de nuevo en Pinos Genil desde donde no habrá descanso para alcanzar la meta en el **Collado del Alguacil** (Cat Esp). La última subida de la etapa es una auténtica pared de 8 km a casi el 10% en su tramo final. En su cima los ciclistas encontrarán la meta tras un recorrido de gran exigencia.

## ALTIMETRÍAS



# ADRA – CUMBRES VERDES / 217 km



BLANCARES	
Altitud	1.349 m
Longitud	9,4 km
Desnivel	323 m
% Medio	3,4 %

LA RAGUA	
Altitud	2.041 m
Longitud	25,1 km
Desnivel	1.508 m
% Medio	6,01 %

LAS SABINAS	
Altitud	2.369 m
Longitud	30 km
Desnivel	1.555 m
% Medio	5,75 %

CUMBRES VERDES	
Altitud	1.195 m
Longitud	5 km
Desnivel	449 m
% Medio	8,98 %

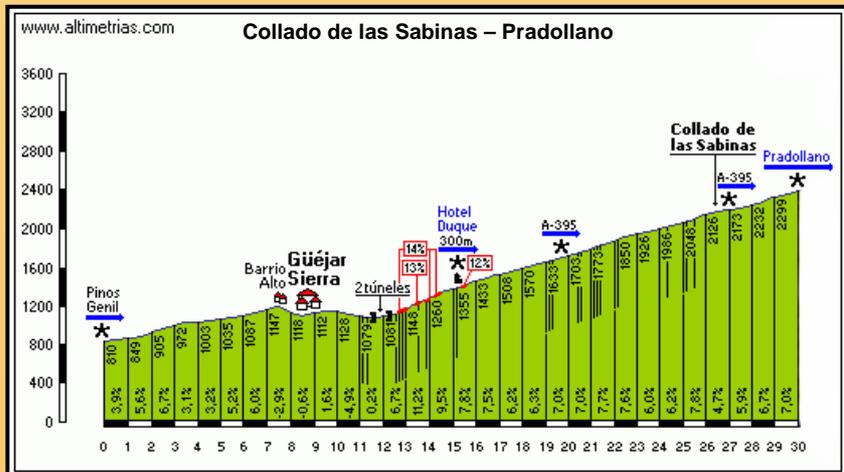
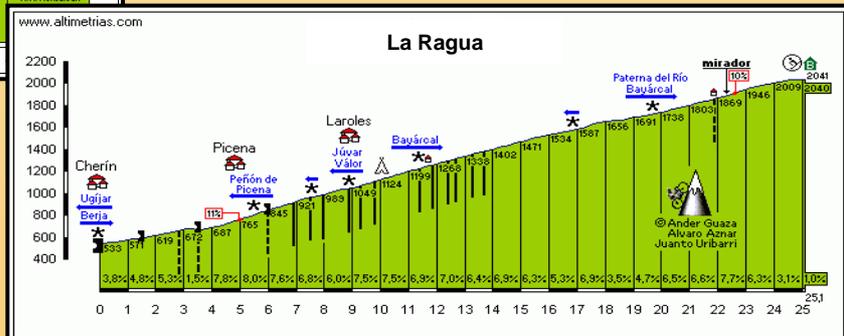
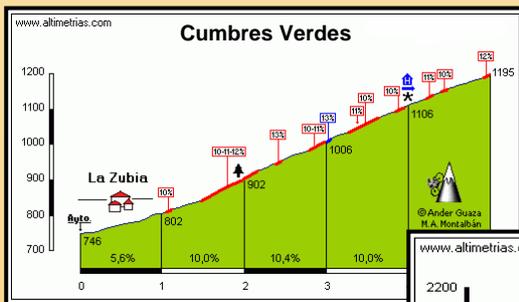
ALCOLEA	
Altitud	845 m
Longitud	10 km
Desnivel	503 m
% Medio	5,03 %

# ADRA – CUMBRES VERDES / 217 km

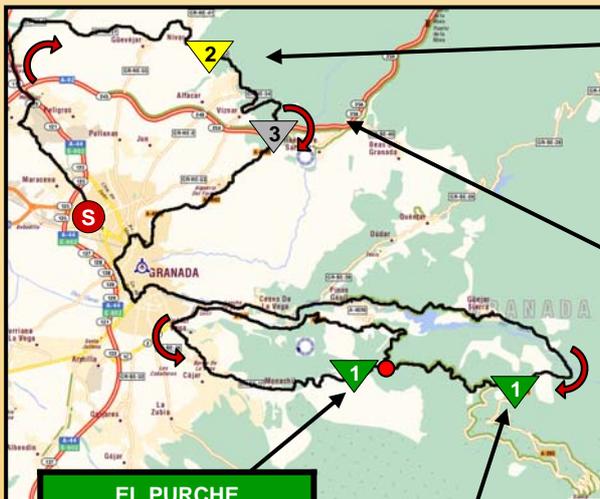
Otra de esas etapas que demuestran claramente que en nuestro país existen los puertos 'tipo Tour', y que además se pueden enlazar en una misma etapa. Y es que La Ragua y el Collado de las Sabinas no tienen nada que envidiar a los colosos de los Alpes y bien podrían ser puntos de referencia dentro de la montaña de La Vuelta.

Salimos de **Adra** en dirección a Almería para rápidamente girar hacia el interior por la A-347. De inmediato se empina la carretera y aparecen las primeras rampas de la jornada. Tras pasar por la localidad de Berja comienza la subida real a la primera de las dificultades del día, el puerto de **Alcolea**, de 2ª categoría. Bajamos hacia la alpujarra granadina y al llegar a Cherín tomamos la carretera que nos lleva hasta Guadix a través del puerto de **La Ragua** (Cat. Esp). Todo un coloso de 25km al 6% de media, muy constante, ideal para desgastar al pelotón. Tras la bajada y unos kilómetros de relativa tranquilidad al paso por Guadix, llegaremos al municipio de La Peza para ascender el alto de los **Blancares**, de 3ª categoría. Tras el descenso de este puerto comienza la subida al segundo de los 'monstruos' de la jornada, el **Collado de las Sabinas** hasta la parte superior de la estación invernal de Pradollano. Esta ascensión que, tras 30km al 5.75% (últimos 18km al 7.15%), corona a la friolera de 2369m, constituye el puerto de doble vertiente más alto de la Península. Tras coronar cogemos la A-395 y bajamos hacia Granada por la vertiente por la que tradicionalmente sube la Vuelta cuando llega a Sierra Nevada. En el descenso seguiremos la ruta de la cronoescalada celebrada en 2004, tomando el desvío hacia Monachil y el Purche a mitad de la bajada para afrontar las duras rampas de éste último, esta vez en sentido descendente. Tras un leve respiro se llega a La Zubia donde se inicia la subida a la urbanización de **Cumbres Verdes**, puerto corto pero explosivo, con tres kilómetros centrales al 10%, en cuya cima termina esta dura etapa.

## ALTIMETRÍAS



# GRANADA - GRANADA / 184 kms



ALFAGUARA	
Altitud	1.190 m
Longitud	11,5 km
Desnivel	524 m
% Medio	4,75 %

EL LOBO	
Altitud	1.220 m
Longitud	2 km
Desnivel	120 m
% Medio	6 %

EL PURCHE	
Altitud	1.495 m
Longitud	12,2 km
Desnivel	755 m
% Medio	6,19 %



LAS SABINAS	
Altitud	2.369 m
Longitud	30 km
Desnivel	1.555 m
% Medio	5,75 %

EL DORNAJO	
Altitud	1.650 m
Longitud	20 km
Desnivel	840 m
% Medio	4,2 %



# GRANADA - GRANADA / 184 kms

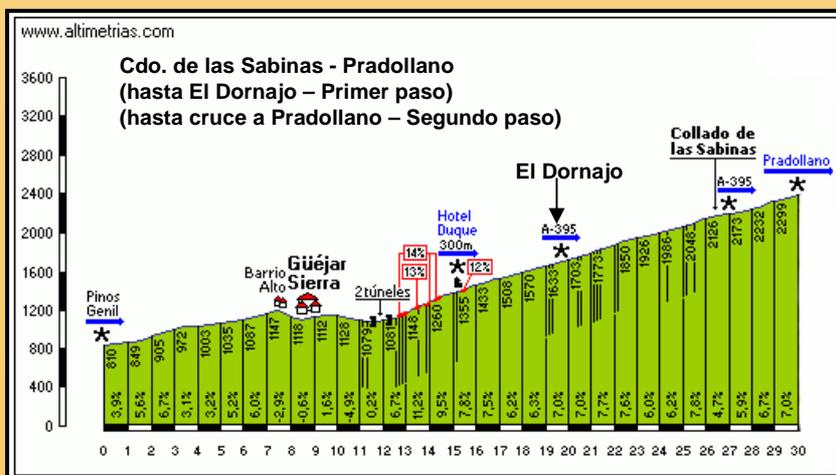
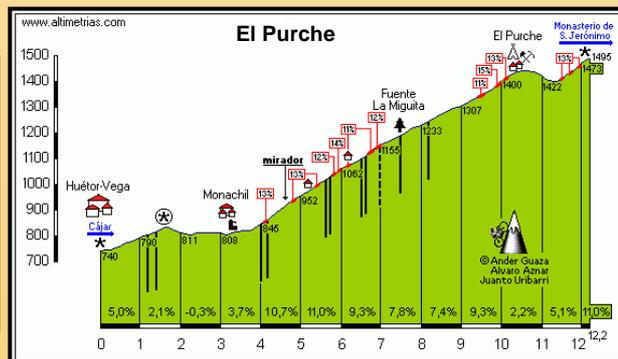
Etapa de alta montaña por las inmediaciones de la ciudad de **Granada**, que explora otras posibilidades a descubrir por toda **Sierra Nevada**.

Las primeras dificultades del día se afrontaran sin embargo al norte de la ciudad, con la ascensión a **La Alfaguara**, puerto irregular con once kilómetros de ascensión y un porcentaje medio bajo (4,7%) pero que esconde varias zonas por encima del 10%. Acto seguido se afrontará la ascensión al collado **Puerto de Lobo**, por carreteras secundarias y traicioneras. La carrera descenderá a **Granada** para afrontar una zona desconocida para el ciclismo profesional: el **Alto del Dornajo**, con sus veinte kilómetros de ascensión al 4, 2%. Estas ascensión tiene dos partes, una hasta la población de **Güejar Sierra**, donde se alcanza un primer alto, tras el que aparece un pequeño descenso que lleva a la parte más dura de la ascensión, con tres kilómetros completos al 9% de media, para coronar poco después a 1650 metros de altitud.

El descenso hasta **Granada** se realiza por la A-395, carretera que sirve de acceso habitual a la estación de esquí de Sierra Nevada. Una vez descendido el puerto un breve llano situará a los corredores en **Huétor-Vega**, donde comienza la ascensión a **El Purche**, puerto de primera categoría transitado últimamente por **La Vuelta**. Esta dura ascensión se corona a 1500 metros de altitud, y su descenso nos dejara de nuevo a pocos kilómetros de afrontar la ascensión definitiva del día. La carrera ascenderá de nuevo el alto del **Dornajo**, pero no puntuará, dado que no es sino la primera parte de la ascensión al **Collado de las Sabinas**, puerto de 30 kilómetros al 5,75%. La altitud, la longitud y la dureza del puerto ( sus últimos quince kilómetros tienen una media cercana al 7%) garantizan una lucha terrible, que se resolverá en un largo y pronunciado descenso, primero a la población de **Pradollano** y luego hasta la ciudad de Granada de nuevo por la A-395

Una excursión muy dura para descubrir la dureza y belleza de **Sierra Nevada**, desconocidas parcialmente hasta ahora, y con el protagonismo especial del **Collado de las Sabinas**.

## ALTIMETRÍAS



# MOTRIL - GUADIX / 182 kms



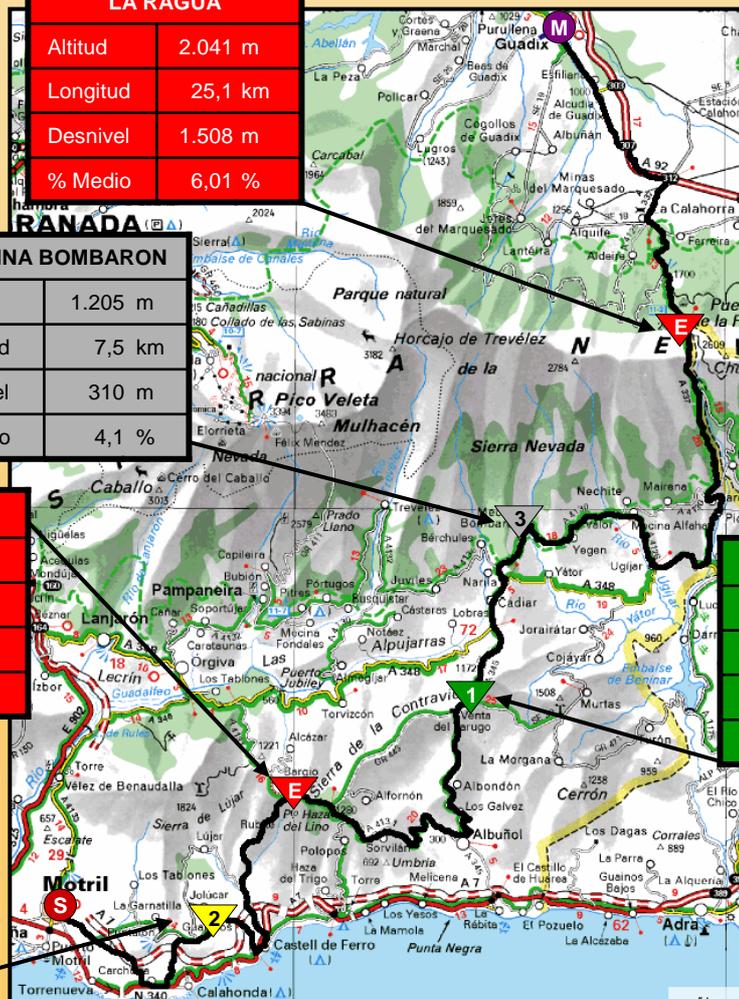
LA RAGUA	
Altitud	2.041 m
Longitud	25,1 km
Desnivel	1.508 m
% Medio	6,01 %

MECINA BOMBARON	
Altitud	1.205 m
Longitud	7,5 km
Desnivel	310 m
% Medio	4,1 %

HAZA DEL LINO	
Altitud	1.302 m
Longitud	21,75 km
Desnivel	1.269 m
% Medio	5,83 %

VENTA DEL TARUGO	
Altitud	1.305 m
Longitud	16 km
Desnivel	995 m
% Medio	6,2 %

CONJUROS	
Altitud	564 m
Longitud	12 km
Desnivel	524 m
% Medio	4,36 %



# MOTRIL – GUADIX / 182km

Tremenda etapa de montaña sin final en alto por la provincia de Granada.

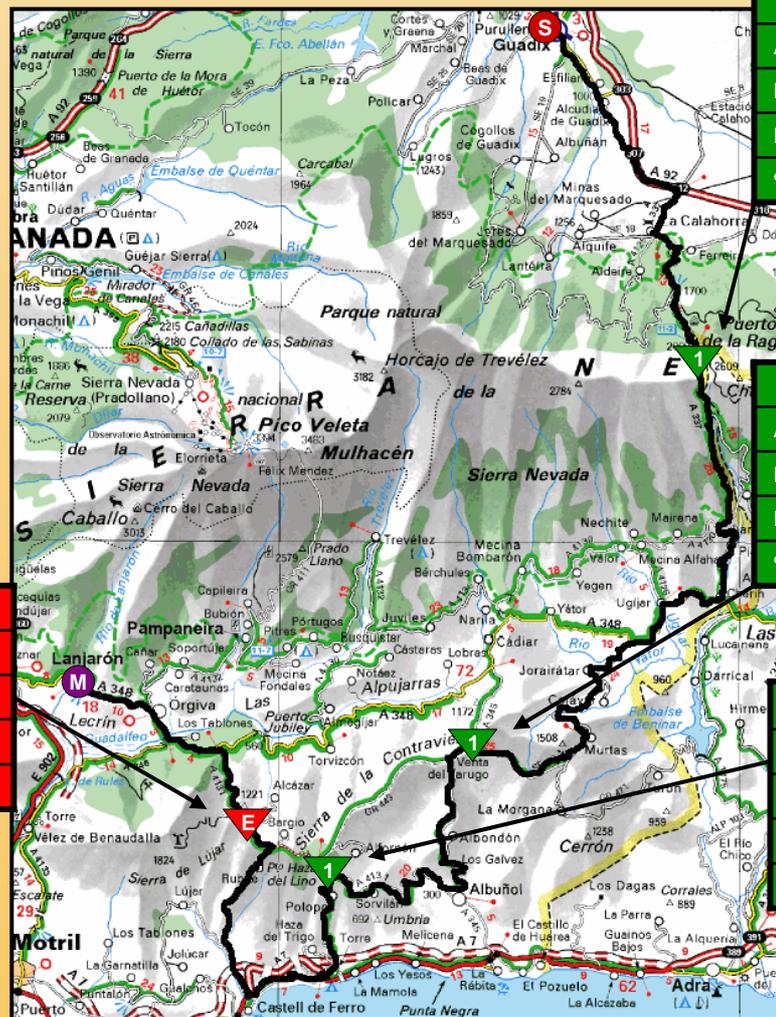
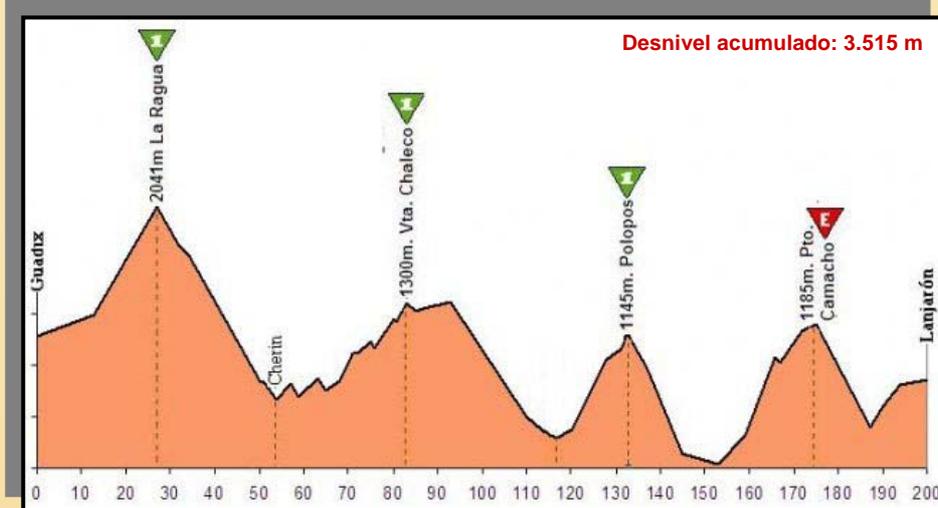
La etapa comienza en Motril, junto al mar. Partimos en dirección este para casi de salida afrontar la ascensión a **Conjueros**, de segunda. Una vez completado el descenso, llegamos a Castell de Ferro, giramos hacia el interior, hacia el norte, y comenzamos la ascensión al primer 'coco' del día, el puerto de **Haza de Lino** por su vertiente de Rubite. 22km al 5% con 7 km centrales al 9,5% y máximas del 15%. Todo un coloso de los que habitualmente pensamos que no existen en nuestro país. Descendemos hacia la localidad de Albuñol y poco antes de alcanzar sus calles giraremos hacia el interior, hacia el norte. Vamos ahora a franquear la Sierra de la Contraviesa por el puerto de la **Venta del Tarugo**. Puerto 'Tour', con 16 km al 6,2%, muy constante. El descenso nos lleva camino de las Alpujarras, pasando antes por el repecho de **Mecina Bombarrón** (3ª).

Una vez finalizado el descenso de esta última tachuela, llegaremos hasta la localidad de Cherín, donde comienza el segundo y último de los 'cocos' del día: el puerto de **La Ragua**. La cara sur de este puerto, que nos permite franquear Sierra Nevada, es un auténtico coloso de 25 km al 6%. Un puerto sin nada que envidiar a los colosos alpinos del Tour o del Giro. Coronamos a 2.000m de altitud y tras un rápido descenso y un breve tramo siempre favorable alcanzamos la meta en Guadix.

## ALTIMETRÍAS



# GUADIX - LANJARÓN / 200 km



LA RAGUA	
Altitud	2.041 m
Longitud	13,8 km
Desnivel	845 m
% Medio	6,12 %

VTA. DEL CHALECO	
Altitud	1.294 m
Longitud	18,3 km
Desnivel	744 m
% Medio	4,08 %

CAMACHO	
Altitud	1.125 m
Longitud	23 km
Desnivel	1.114 m
% Medio	4,84 %

POLOPOS	
Altitud	1.062 m
Longitud	17 km
Desnivel	812 m
% Medio	4,77 %

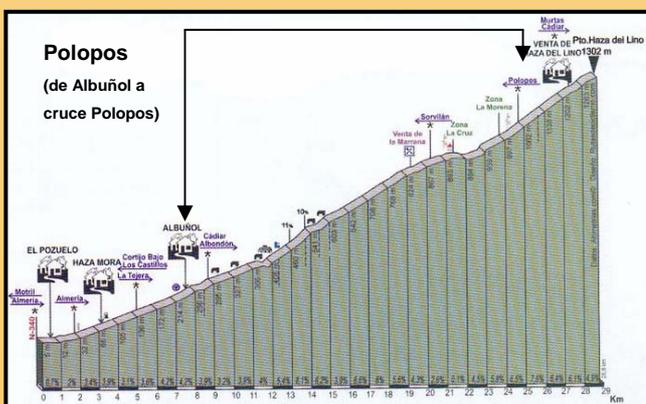
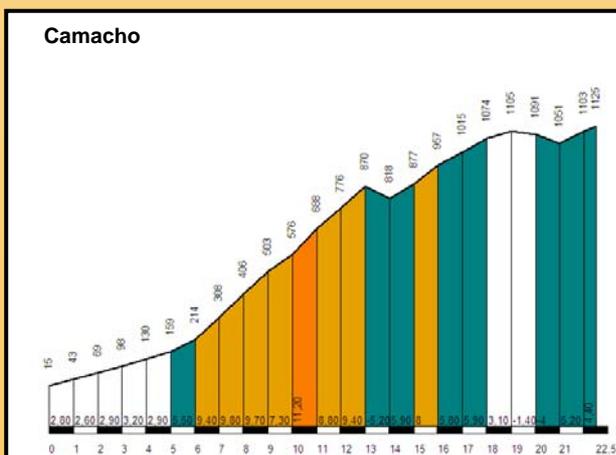
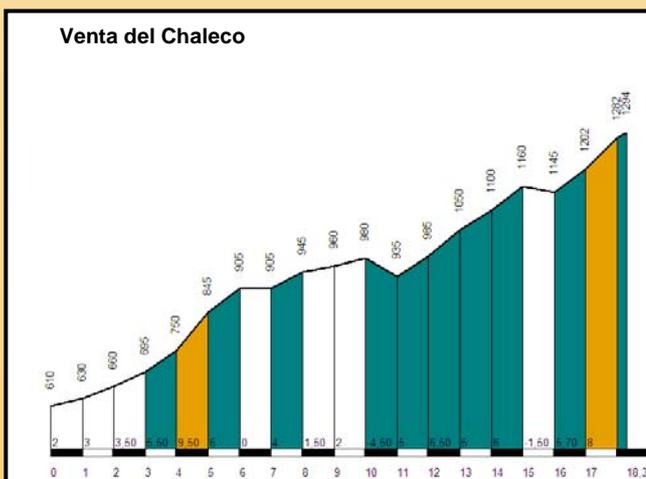
# GUADIX - LANJARÓN / 200 km

Etapa de alta montaña que transcurre íntegramente por la provincia de **Granada**. Cuatro ascensiones jalonan el camino que separa **Guadix** de **Lanjarón**

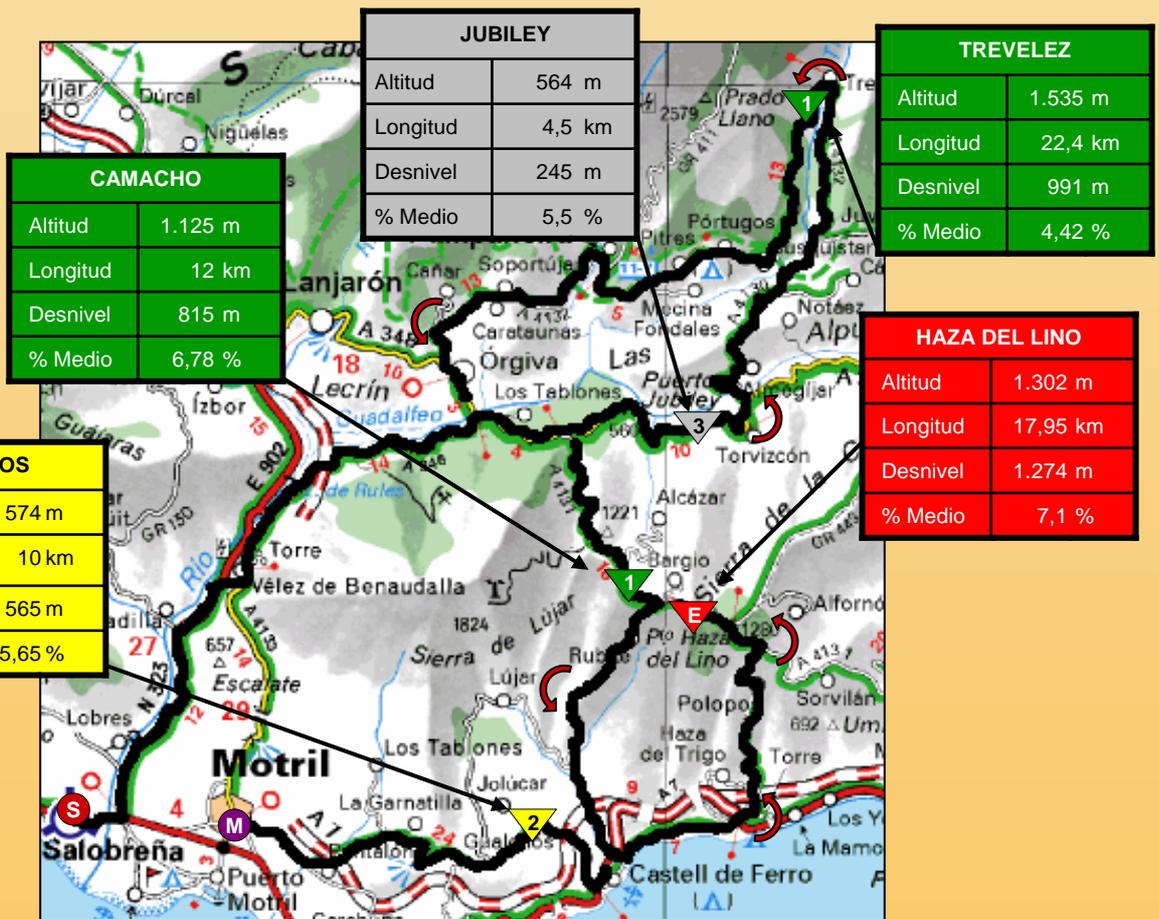
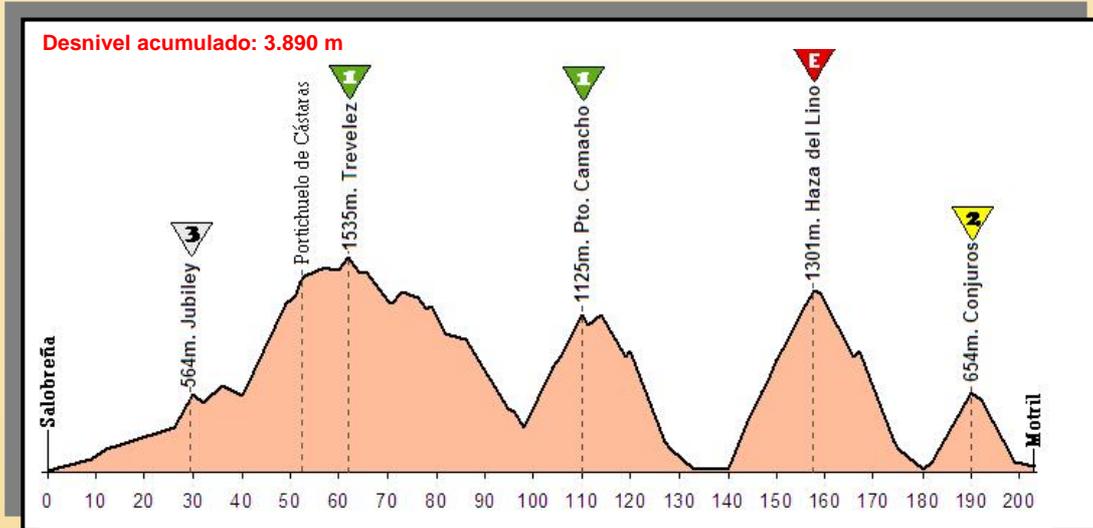
La primera de estas ascensiones lleva a los corredores a más de 2.000 metros de altitud, a lo largo de casi catorce kilómetros. de ascensión El puerto de **La Ragua** supondrá el primer escollo a salvar por los ciclistas. Acto seguido y casi sin solución de continuidad, otro puerto de entidad, la ascensión a la **Venta del Chaleco** pondrá de nuevo a los corredores en aprietos, si bien los continuos descansos a lo largo de la ascensión la harán más llevadera. De nuevo sin descanso se afrontará la ascensión al tercer puerto de primera categoría de la etapa. El alto de **Polopos**, por su vertiente más suave, que sin embargo supone llegar hasta los 1.145 metros sobre el nivel del mar en casi diecisiete kilómetros de ascensión. El descenso, abrupto, situará a los ciclistas junto al mar, para pedalear junto a él durante unos kilómetros, hasta que al llegar a la población de Castell de Ferro se gire a la derecha para afrontar la única ascensión del día de categoría especial. Serán veintitrés kilómetros de ascensión hasta la cima de **Puerto Camacho** a 1.185 metros de altitud, con siete kilómetros centrales a más del 9% de pendiente media, en los que el espectáculo está asegurado. Desde la cima del puerto un descenso peligroso dejará a los ciclistas a pocos kilómetros de meta, en los que, para llegar a la localidad de Lanjarón, todavía deberán sufrir algo más.

Ejemplo perfecto de etapa con el último puerto como definitivo, si bien la parte final de la misma, con la tendida ascensión a **Lanjarón** puede provocar grandes desfallecimientos, al estilo de lo que ocurre habitualmente en la etapa del **Mortirolo** en el **Giro de Italia**, donde el tramo de falso llano hasta la meta de **Aprica** deja tantos o más damnificados como el puerto en sí.

## ALTIMETRÍAS



# SALOBREÑA - MOTRIL / 204 km



# SALOBREÑA - MOTRIL / 204 km

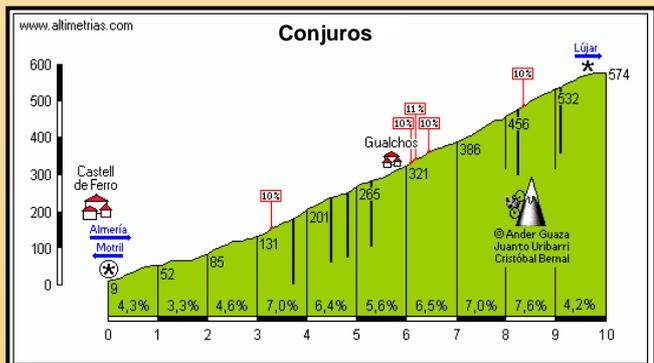
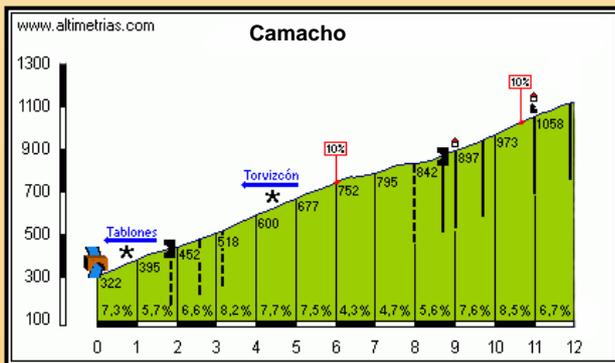
Entre las playas de Granada y las Alpujarras se puede celebrar un auténtico etapón montañoso equiparable a cualquiera de las llamadas etapas reinas de las grandes. Se sale del mar, se pasa al lado del mar y se termina de nuevo junto a él. Sin embargo el terreno promete espectáculo del bueno.

De salida, una buena ración de kilómetros de falso llano que pican hacia arriba. Será así hasta el paso por el puerto de **Jubiley**, de tercera categoría, después del cual habrá un brevísimo descenso para encargar el primer puerto serio de la jornada. El alto de **Trévez** supone ascender al Portichuelo de Cástaras (casi 15 kilómetros al 7%) y enlazar esta subida con la ascensión al pueblo del mismo nombre tras unos kilómetros de falso llano. El descenso es poco pronunciado salvo en la parte final y lleno de repechos, con lo cual no es una zona de recuperación.

Acabado este se afronta la ascensión a Puerto Camacho, con 12 kilómetros en torno al 6-8%. El descenso nos dejará frente a un corto trecho de carrera que correrá paralela al mar, dando a los ciclistas un respiro después de 130 kilómetros sin ninguno. Deberán aprovecharlo para afrontar la subida a **Haza del Lino** por su vertiente de Polopos un auténtico Especial de 17 kms al 7%, con gran similitud a puertos como Madeleine o Gavia, aunque sólo con 1300 metros de altitud.

El descenso, vertiginoso, deja a los ciclistas frente a la última ascensión del día, la de **Conjueros**, un segunda con kilómetros siempre en torno al 6% que dejara a los corredores a 12 kilómetros de meta, todos ellos de descenso.

## ALTIMETRÍAS



# ALMUÑECAR – PEÑA ESCRITA / 169 kms



LEGIONARIO	
Altitud	1.345 m
Longitud	15 km
Desnivel	515 m
% Medio	3,45 %

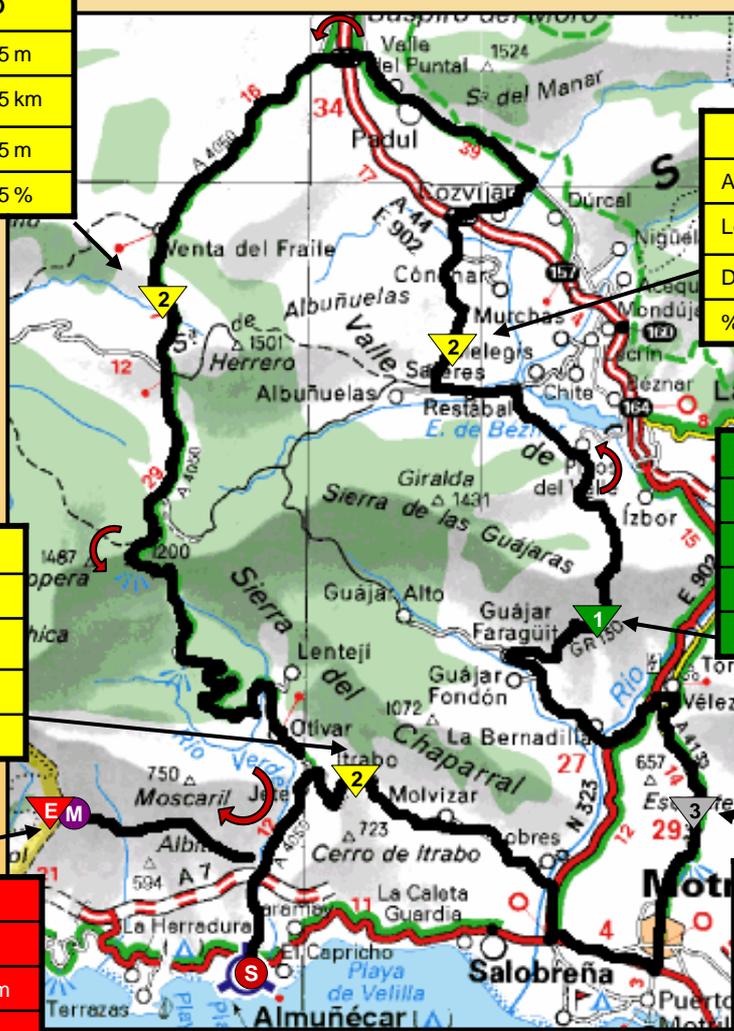
ALBUÑUELAS	
Altitud	873 m
Longitud	9,5 km
Desnivel	330 m
% Medio	3,5 %

ITRABO	
Altitud	505 m
Longitud	5,5 km
Desnivel	396 m
% Medio	7,2 %

GUÁJARES	
Altitud	830 m
Longitud	14 km
Desnivel	731 m
% Medio	5,22 %

PEÑA ESCRITA	
Altitud	1.200 m
Longitud	13,7 km
Desnivel	1.157 m
% Medio	8,45 %

GORGORACHA	
Altitud	333 m
Longitud	6,3 km
Desnivel	302 m
% Medio	4,8 %



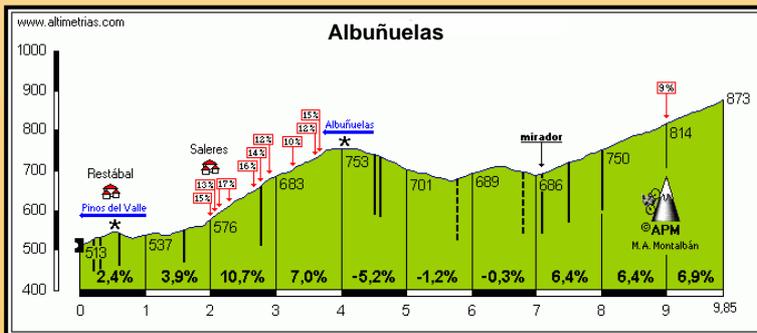
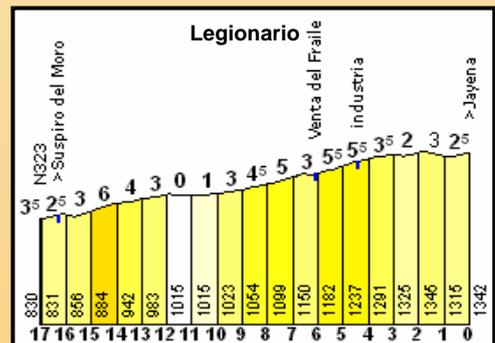
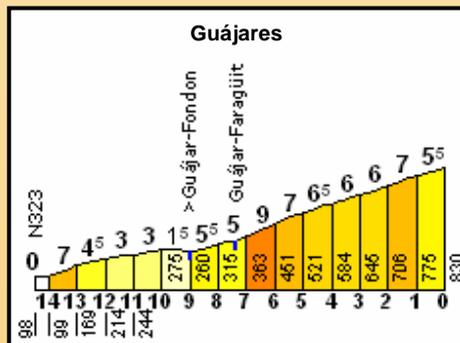
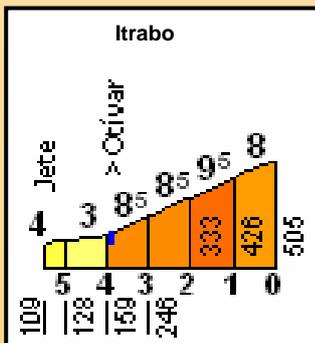
# ALMUÑECAR – PEÑA ESCRITA / 169 kms

El Angliru del sur existe. Se llama **Peña Escrita** y está muy cerca de la localidad de Almuñecar, en plena costa granadina. Se trata de una ascensión espectacular de casi 14km al 8.5%, con 3km enteros al 15% de media y rampas que alcanzan el 24% de inclinación. Al igual que en el coloso asturiano, la parte final del puerto es tremendamente exigente. Pero es que además, la ascensión cuenta con un kilómetro al 13% y otro al 12% en su primera mitad, con lo que la carrera se puede romper desde muy abajo. Si unimos a estos ingredientes la presencia de la pasional afición andaluza en las cunetas, ya tenemos todo lo necesario para ver un espectáculo del bueno.

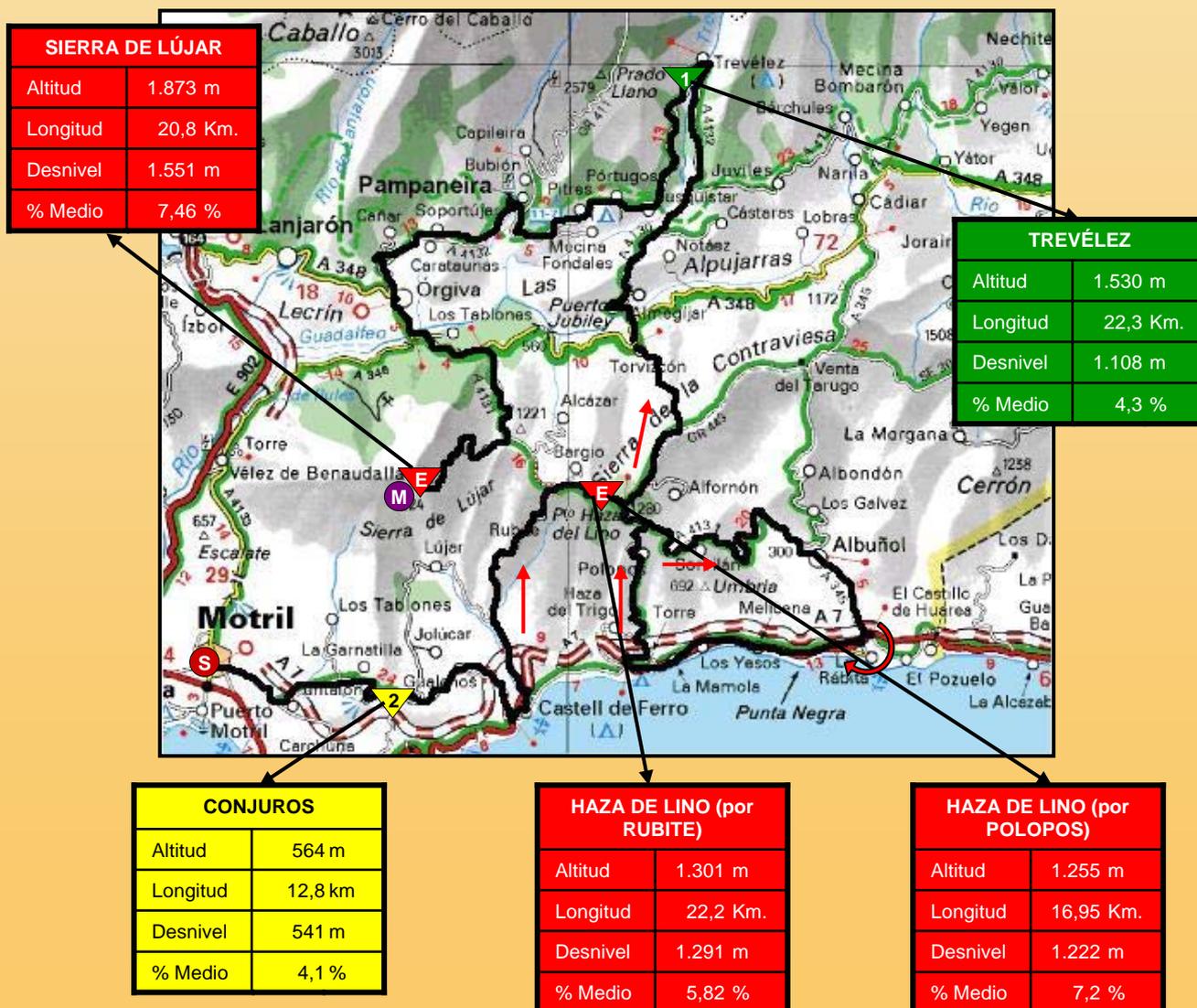
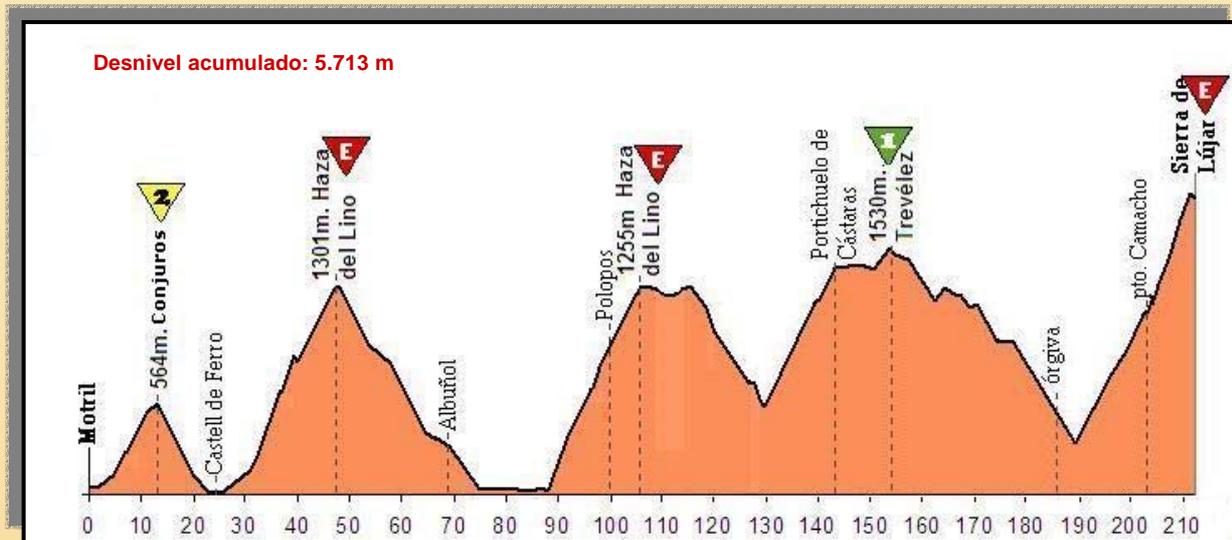
No obstante, en esta etapa que proponemos no será la subida final la única dificultad a superar. Antes de llegar a las duras rampas de Peña Escrita, los corredores habrán superado 150 kilómetros de continuo sube y baja. En primer lugar, poco después de dejar atrás las calles de Almuñecar, se asciende **Itrabo** (2ª Cat), puerto corto pero altos porcentajes. A continuación se baja hasta Motril y se encadenan, sin solución de continuidad, **Gorgoracha** (3ª Cat), **Guájares** (1ª Cat) y **Albuñuelas** (2ª Cat). Algunos de estos puertos esconden rampas de cierta entidad que a buen seguro irán haciendo mella en el pelotón. Posteriormente se baja hasta Padul y se asciende **Legionario** (2ª Cat, vertiente norte de la Cabra Montés).

Tras coronar se afrontan unos kilómetros rompepiernas de continuos falsos llanos antes de llegar al Mirador de la Cabra Montés. A partir de aquí, quedará una larga bajada tras la cual se ascenderá el ya mencionado **Peña Escrita**.

## ALTIMETRÍAS



# MOTRIL – SIERRA DE LÚJAR / 212 km



# MOTRIL – SIERRA DE LÚJAR / 212 km

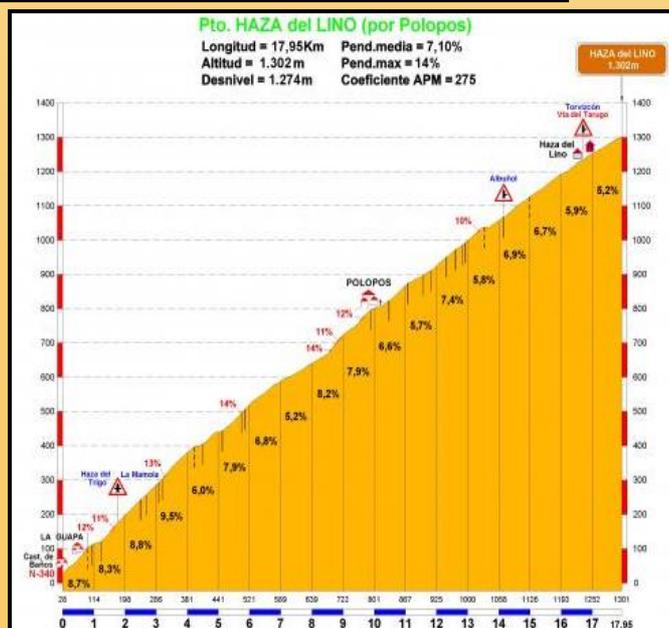
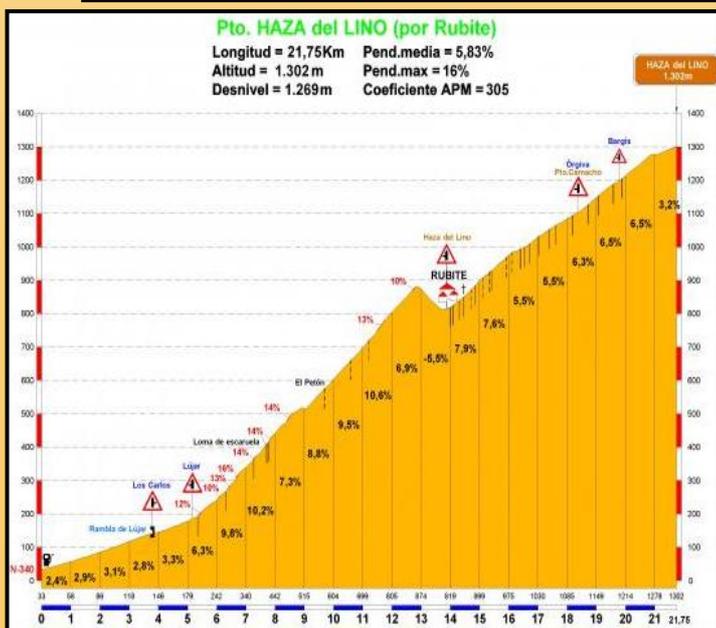
Alta montaña en la provincia de Granada. Entre el mar y la montaña, por la Alpujarra, se puede organizar una etapa de montaña comparable a las más duras de la historia del ciclismo.

Saliendo de Motril, los ciclistas se enfrentarán al **Alto de Conjuros**, un aperitivo de 2ª Categoría, que dará paso al primer puerto de Categoría Especial de la jornada: la subida a **Haza de Lino** por Rubite. Una ascensión de 22 kms, con 6 kms centrales por encima del 9%.

El largo descenso hasta la costa vendrá seguido de un tramo llano, antesala del segundo puerto de Categoría Especial: **Haza del Lino** por Polopos, una subida comparable a la Madeleine.

El descenso, hacia la zona de la Alpujarra, deja a los corredores frente al único puerto de 1ª de la jornada: la subida a **Trevélez**, pasando por el Portichuelo de Cástaras. A continuación se afronta un larguísimo descenso, plagado de repechos, que nos deja frente al puerto final: la subida a las **Antenas de Lújar**. Una subida constante, casi siempre por encima del 7%, y en su tramo final, con carretera en un estado mejorable y kilómetros enteros por encima del 9%.

## ALTIMETRÍAS

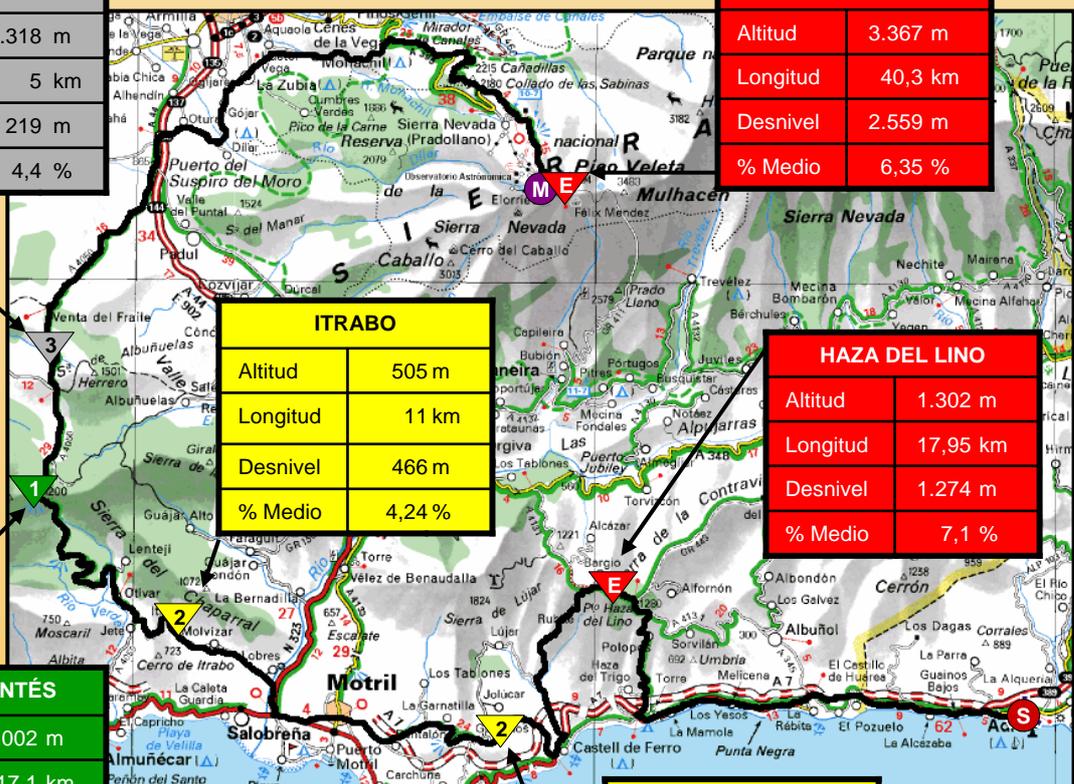


# ADRA - VELETA / 219 km



LOS PRADOS	
Altitud	1.318 m
Longitud	5 km
Desnivel	219 m
% Medio	4,4 %

VELETA	
Altitud	3.367 m
Longitud	40,3 km
Desnivel	2.559 m
% Medio	6,35 %



ITRABO	
Altitud	505 m
Longitud	11 km
Desnivel	466 m
% Medio	4,24 %

HAZA DEL LINO	
Altitud	1.302 m
Longitud	17,95 km
Desnivel	1.274 m
% Medio	7,1 %

CABRA MONTÉS	
Altitud	1.002 m
Longitud	17,1 km
Desnivel	893 m
% Medio	5,22 %

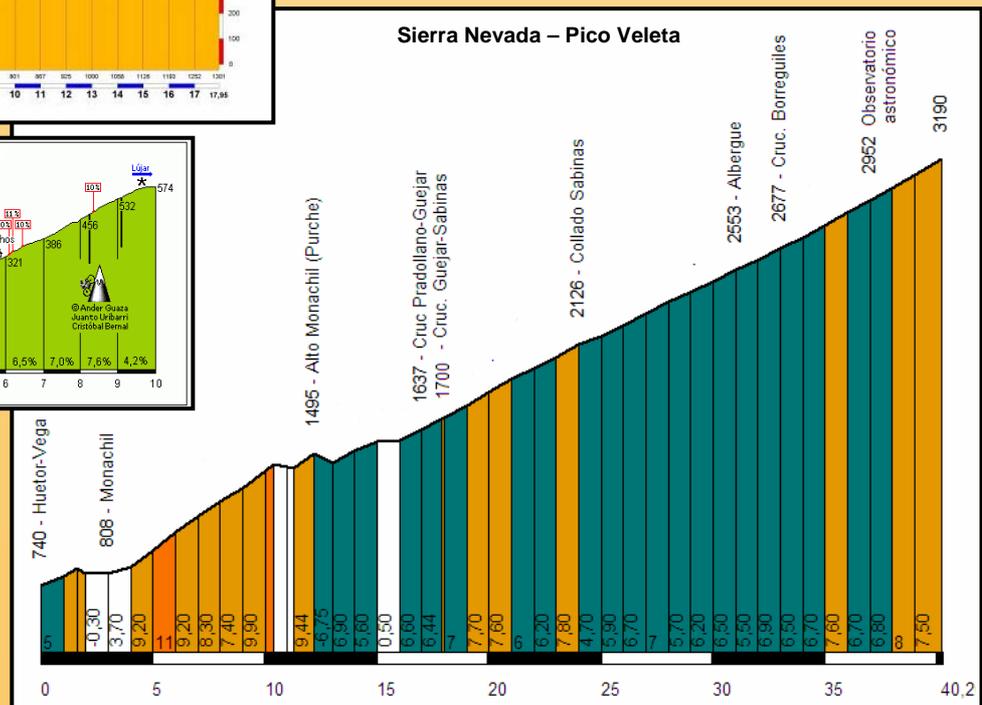
CONJUROS	
Altitud	574 m
Longitud	10 km
Desnivel	565 m
% Medio	5,65 %

# ADRA - VELETA / 219 km

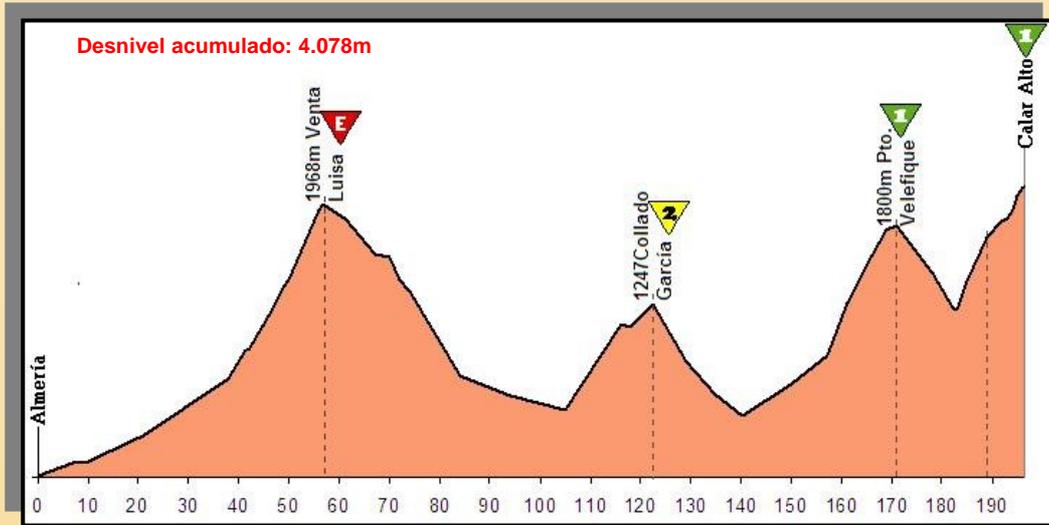
Etapa espectacular esta que nos ocupa, debido sobre todo a su final. La carretera que asciende hasta el mismísimo **Pico Veleta** (3392 m, segundo pico más elevado de toda Sierra Nevada tras el Mulhacén) es la carretera asfaltada más alta de Europa. Si se asciende hasta allí arriba desde el pueblo de Monachil, a través del Purche y el Collado de las Sabinas, afrontaremos una de las ascensiones más duras, ya no de la Península Ibérica, si no de todo el Continente Europeo. Y es que los números del puerto hablan por sí solos: 40km a casi el 6.5% de media, para salvar un desnivel de 2600m y alcanzar los 3367m de altitud. Como puede observarse, esta subida no tiene parangón con ninguna otra que haya sido ascendida por el ciclismo profesional. Al menos en lo que a pruebas disputadas en Europa se refiere.

Por sí sólo, el final de etapa constituye todo un reto incluso para los más preparados. No obstante, la subida hasta el Veleta viene aderezada además por otras ascensiones. En primer lugar, tras salir de **Adra** y llanear durante algunos kilómetros al lado del mar, se asciende **Haza del Lino** (Cat. Esp), un puerto de 18km al 7% que servirá para desgastar al pelotón y permitir que los locos que lo quieran probar desde lejos inicien su aventura. A continuación, se enlazan las ascensiones a **Conjuros** e **Itrabo** (2ª Cat) para continuar por el **Mirador de la Cabra Montés** (1ª Cat) y el **Alto de Prados** (3ª). A partir de aquí se afronta un breve descanso hasta que dejando atrás los municipios de La Zubia y Monachil, se inicia la ascensión final hasta el mismísimo cielo granadino. El desnivel acumulado a lo largo de toda la etapa (más de 6000m), unido a la dureza y altitud de la subida final (durante los últimos 20km se pedalea a más de 2000m de altitud), pueden hacer de ésta una subida agónica en la que se produzcan diferencias históricas entre los líderes.

## ALTIMETRÍAS



# ALMERÍA – CALAR ALTO / 196 kms

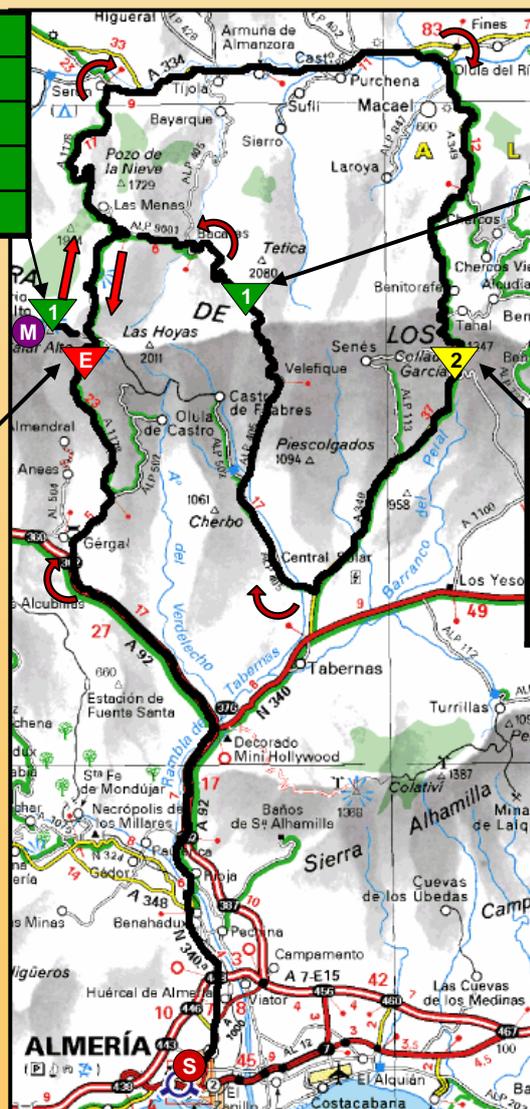


CALAR ALTO	
Altitud	2.155 m
Longitud	18,4 km
Desnivel	986 m
% Medio	5,36 %

VELEFIQUE	
Altitud	1.820 m
Longitud	20,2 km
Desnivel	1.141 m
% Medio	5,65 %

VENTA LUISA	
Altitud	1.968 m
Longitud	19,6 km
Desnivel	1.251 m
% Medio	6,38 %

COLLADO GARCÍA	
Altitud	1.247 m
Longitud	24,3 km
Desnivel	795 m
% Medio	3,27 %



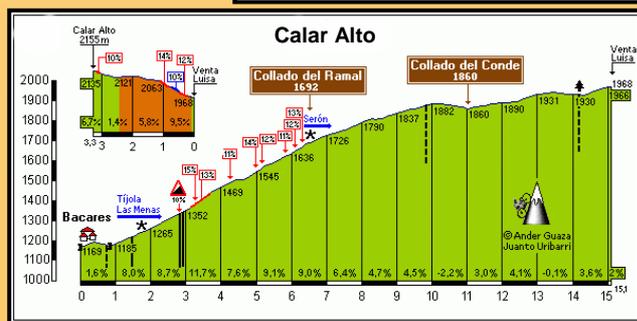
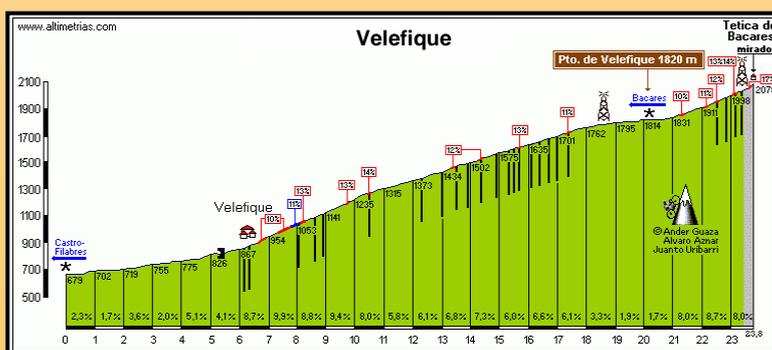
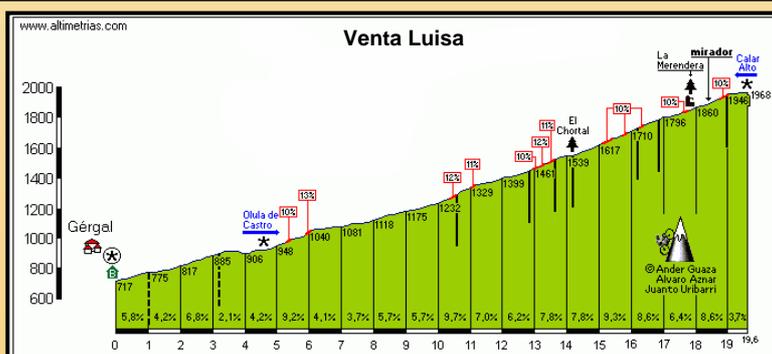
# ALMERÍA – CALAR ALTO / 196 kms

En el año 2004 **Unipublic** descubrió para el mundo de ciclismo la **Sierra de Los Filabres**. En esa etapa (repetida en el año 2006) se ascendían los puertos de Velefique y Calar Alto por dos de sus vertientes. En esta ocasión la etapa se alarga en 50 kilómetros y varía en su diseño.

El primer puerto de la Jornada será el de **Venta Luisa**, utilizado en otras ocasiones como final de etapa, ya que en su cumbre está el desvío final de dos kilómetros a **Calar Alto**. Este puerto, de categoría especial, debe poner a los corredores sobre aviso. El descenso, hasta la localidad de Serón servirá como aperitivo a un tramo llano de veinte kilómetros hasta que de comienzo la ascensión a **Collado García**. De nuevo una ascensión larga, pero con descansillos y falsos llanos, que hacen que los casi veinte kilómetros de subida sean relativamente llevaderos. El descenso, tendido nos lleva a las cercanías de la población de Tabernas, donde la carrera cambia de carretera para enfrentarse a otro gran puerto: **Velefique** ya ha sido transitado dos veces por **La Vuelta**, pero en esta ocasión su cima se encuentra muy cerca de meta. En las impresionantes herraduras de este puerto se puede dar una intensa batalla, ya que la ascensión definitiva a **Calar Alto** se realiza por una vertiente diferente a la habitual. En realidad es la vertiente que se pasaba en primer lugar en las ediciones en las que **Unipublic** diseñó la etapa comentada. Los primeros cinco kilómetros son terribles, con una media cercana al 10%, pero los siguientes kilómetros suavizan considerablemente hasta que se corone el alto de **Venta Luisa**, lugar donde se encuentra el desvío por el carril felizmente asfaltado que da al **Observatorio Astronómico de Calar Alto**.

En definitiva, una etapa de alta montaña por la provincia de **Almería** que sirve de variante a la realizada por la organización de **La Vuelta** hasta el momento.

## ALTIMETRÍAS



# LA MEDIA MONTAÑA

Como ya hemos dicho anteriormente, España es un país muy montañoso. Ciertamente nuestra alta montaña, aunque hayamos demostrado que existe, tampoco es que pueda compararse con la francesa o la italiana. Por lo tanto consideramos un error grave intentar competir con el Giro o con el Tour a base de etapas y muchos grandes puertos encadenados pues en igualdad de condiciones los suyos serán considerablemente más espectaculares.

No debemos renunciar a una o dos etapas de alta montaña por edición, ya hemos demostrado también que disponemos de ella en suficiente medida. Pero en lo que ni Italia ni mucho menos Francia pueden competir con España es en la media montaña, en los puertos pequeños.

Francia básicamente tiene dos focos de altísima montaña, Alpes y Pirineos, y dos focos más en donde se encuentra sobretodo la media montaña, Macizo Central y Vosgos. El resto del territorio, más o menos las tres cuartas partes, es muy llano. Por lo tanto, como quiera que la aspiración de los organizadores es recorrer la mayor parte de la geografía francesa, les quedan muy pocas jornadas para dedicárselas a la montaña ya sea alta o media, así que es de obligado cumplimiento rentabilizarlas al máximo. Lo normal es que despachen la carrera con dos o tres etapas pirenaicas y otras tantas alpinas. En algunas ocasiones hacen incursiones en la media montaña pero siendo conscientes de que pueden estar restando jornadas a los colosos. En cualquier caso, dada la tremenda dureza de la alta montaña francesa, rara vez queda la media montaña de ese país mas que como un mero complemento para lucimiento de los gregarios.

El caso de Italia es algo distinto. Allí sí que hay abundantísima media y alta montaña. Su problema es la distribución. Casi toda la alta montaña se encuentra en los Alpes, al norte del país, mientras que casi toda la media montaña está en los Apeninos, la cordillera que recorre el país de norte a sur. Por lo tanto es habitual que en la primera semana recorran la bota e incluyan sobretodo etapas de media montaña o como mucho etapas con un solo puerto duro. Los encadenados de grandes puertos quedan para la segunda mitad de la prueba y casi todos se hacen en los Alpes. Pero la riqueza alpina llega a tanto que la tendencia es minimizar el espacio dedicado a la media montaña para dedicarle más tiempo a la montaña grande, lo contrario sería mal recibido tanto por los aficionados como por los propios corredores. El resultado es que la alta montaña está muy concentrada en el tiempo y que la media montaña tiene poco peso.

En España la ventaja es que tenemos menos alta montaña pero muy dispersa de manera que podemos colocarla en cualquier momento de la carrera. Pero es que además la media montaña es tanta que prácticamente se puede hacer una Vuelta entera de tres semanas contando solo con etapas de estas características sin necesidad de centrarse en una sola zona del territorio. Esto sería difícil en Italia e impensable en Francia.

Por eso entendemos que la media montaña debería ser la nota distintiva de nuestra carrera, la que nos haga originales y más atractivos. El Giro y el Tour no pueden competir con nosotros en este terreno.

Por si fuera poco, la media montaña tiene otras ventajas muy dignas de tener en cuenta:

- En primer lugar no intimida tanto, por lo que resulta ideal para atraer a buenos corredores durante las fechas en que se disputa la Vuelta.

- En segundo lugar, los puertos pequeños por si solos no suelen servir para romper la carrera, pero una sucesión de ellos bien enlazados dificulta mucho el control por parte del pelotón convirtiéndose la carrera en un espectáculo más vibrante porque habrá muchos corredores con posibilidad de escaparse e intentar sacar ventaja.

- En tercer lugar porque las etapas de media montaña no suelen terminar en alto y por ello es muy poco probable que los equipos de los líderes, especialmente si son escaladores, estén interesados en bloquear la carrera e impedir las fugas.

Y la prueba de que, en efecto, la media montaña propicia un ciclismo más ofensivo y espectacular está en la propia Vuelta a España. Unipublic ha organizado 28 ediciones, 29 contando la de este año, y en todo ese tiempo jamás ha habido un ganador final de la carrera que culminase con éxito una escapada lejana en alguna etapa que terminase en un puerto de primera categoría. Las veces que ocurrió fue siempre en etapas de media montaña, y tan solo en una ocasión acabó en alto, pero se trataba de una subida que solo puede catalogarse como de segunda categoría.

Veamos los ejemplos:

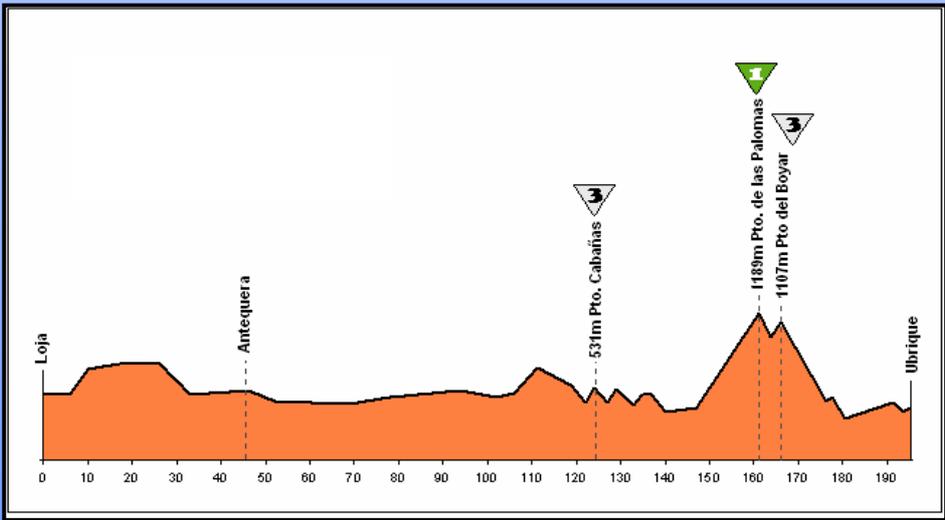
La edición de 1980, que no tenía ningún final en alto, vería como Rupérez consigue escaparse y llegar en solitario en una etapa con pocos puertos y lejos de meta que además se programó en la primera semana. La ventaja le sirvió para hacerse con la victoria final.



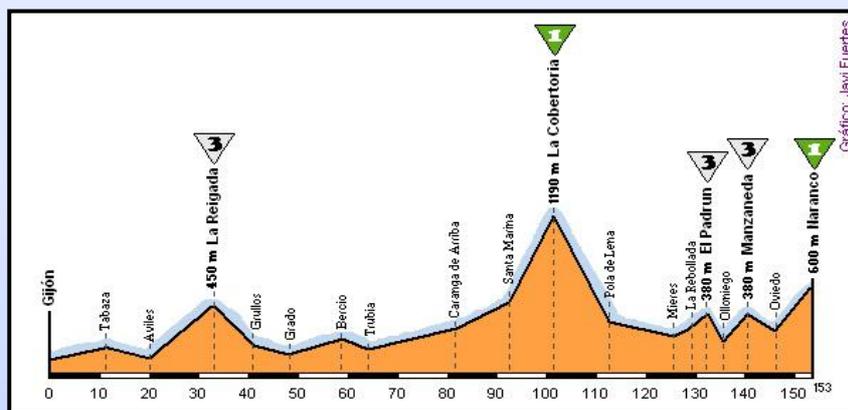
En 1985 se disputó una etapa mítica que coronó inesperadamente a Perico Delgado, escapado junto a Pepe Recio y consiguiendo remontar una desventaja de seis minutos largos con respecto a un Robert Millar completamente desasistido de compañeros.



En 1990 fue Giovanetti el que escapado con otros corredores, entre los que se encontraba por ejemplo Gorospe, logró una ventaja que se haría insalvable pese a que faltaba todavía por disputar toda la alta montaña de la prueba así como las cronos largas.



En 1993 el que se escapó descendiendo la Cobertoria bajo la lluvia fue Rominger y logró sacar una ventaja a Zulle (que se cayó en ese mismo descenso), suficiente como para terminar ganando la carrera. Es cierto que terminaba en el Naranco, pero no se trata de un "primera", ni lo eran el resto de puertos de la jornada excepto la propia Cobertoria.

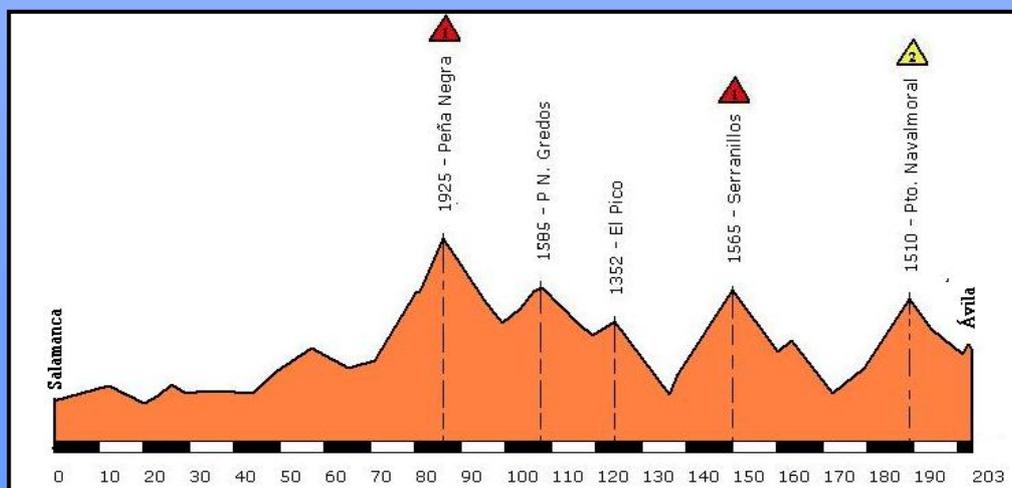


Mención aparte merece la famosa etapa desde Salamanca hasta Ávila recorriendo la sierra de Gredos porque hasta en tres ocasiones sirvió para que el ganador final consiguiera aventajar decisivamente al resto de competidores.

- La primera y memorable vez fue cuando un Hinault contra las cuerdas, en compañía de Belda y Lejarreta que a duras penas le podían seguir, destrozó a todos los rivales en Serranillos y probablemente hundió a Gorospe hasta el punto de que jamás llegó a recuperarse del todo.

- La segunda fue en el 87, cuando Lucho Herrera consolidó la ventaja que ya tenía (en este caso se salía de Barco de Ávila y se ascendía Pedro Bernardo enlazando con la ascensión a Serranillos)

- La tercera, en el 95, fue tal vez la más sorprendente, pues Jalabert se escapó en solitario desde lejísimos y le metió una minutada al pelotón arruinando las posibilidades de Olano.



Pero es que hay múltiples ejemplos a lo largo de la historia que certifican la bondad de la media montaña cuando se trata de hablar de espectáculo ciclista. Se trata de etapas muy nerviosas, muy difíciles de controlar, que favorecen a los corredores valientes y suelen penalizar a los conservadores, que pueden servir para que se luzcan tanto los líderes como los gregarios, tanto los escaladores como los rodadores, que pueden rendir un beneficio en forma de segundos ganados o en forma de desgaste para los rivales.

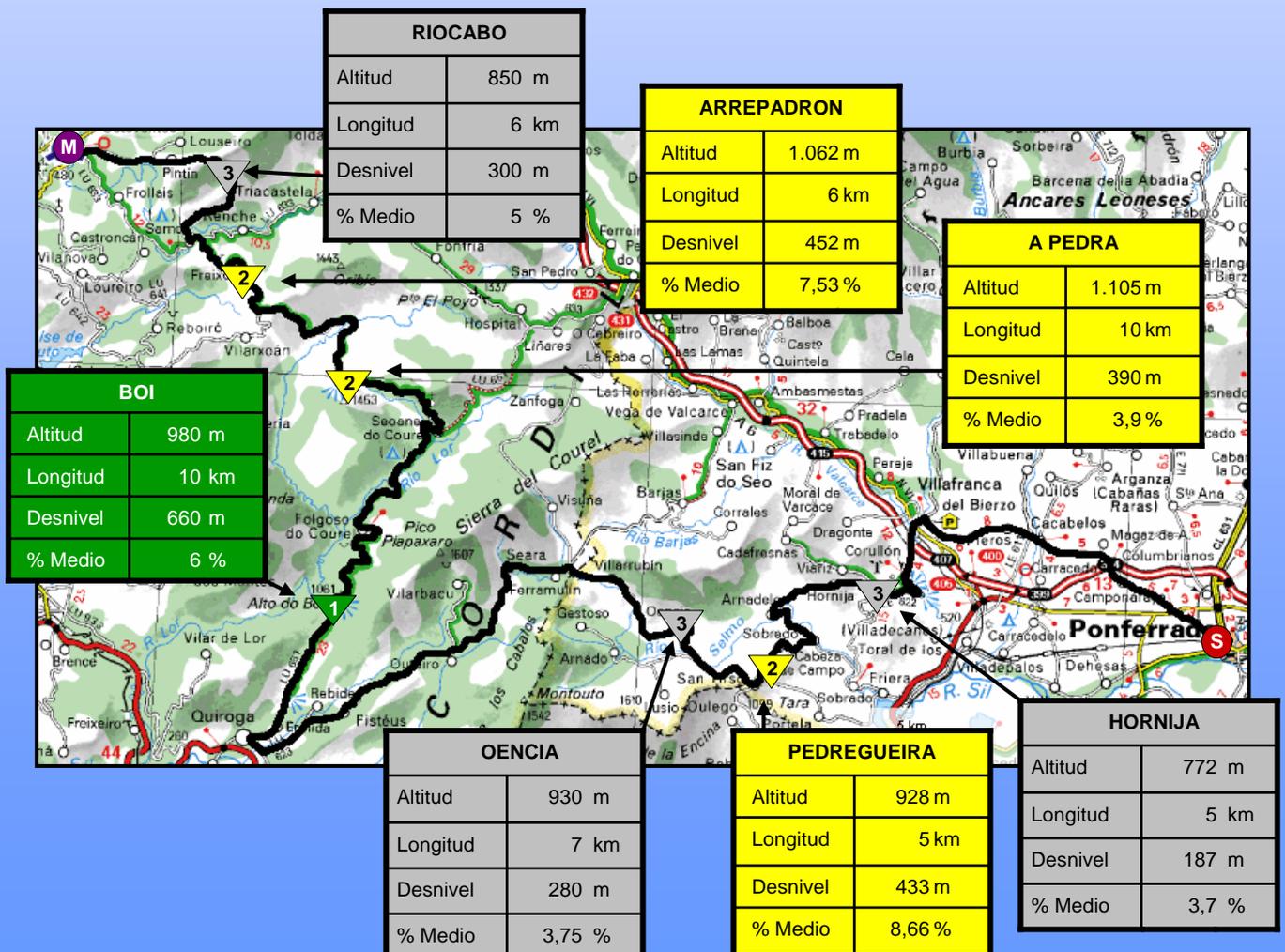
Por supuesto, para los espectadores resulta mucho más divertido porque suele haber movimiento durante buena parte de la etapa. Recordemos que el ciclismo vive de sus patrocinadores, los cuales no rentabilizan sus respectivas inversiones publicitarias si no hay audiencia. Hay que proporcionar a los aficionados un espectáculo que les atraiga y que les convenza de que merece la pena pegarse al televisor desde el principio hasta el final, algo que no suele conseguir una etapa más o menos llana pero con un final en alto pues los espectadores tienden a desentenderse de la retransmisión hasta los últimos kilómetros.

Nuestra intención es demostrar que se pueden hacer grandes etapas de media montaña sin el menor problema de infraestructuras por toda España, que este tipo de etapas pueden ser más decisivas que las de alta montaña y que, en nuestra opinión, deben ser la base sobre la que se construya la Vuelta.

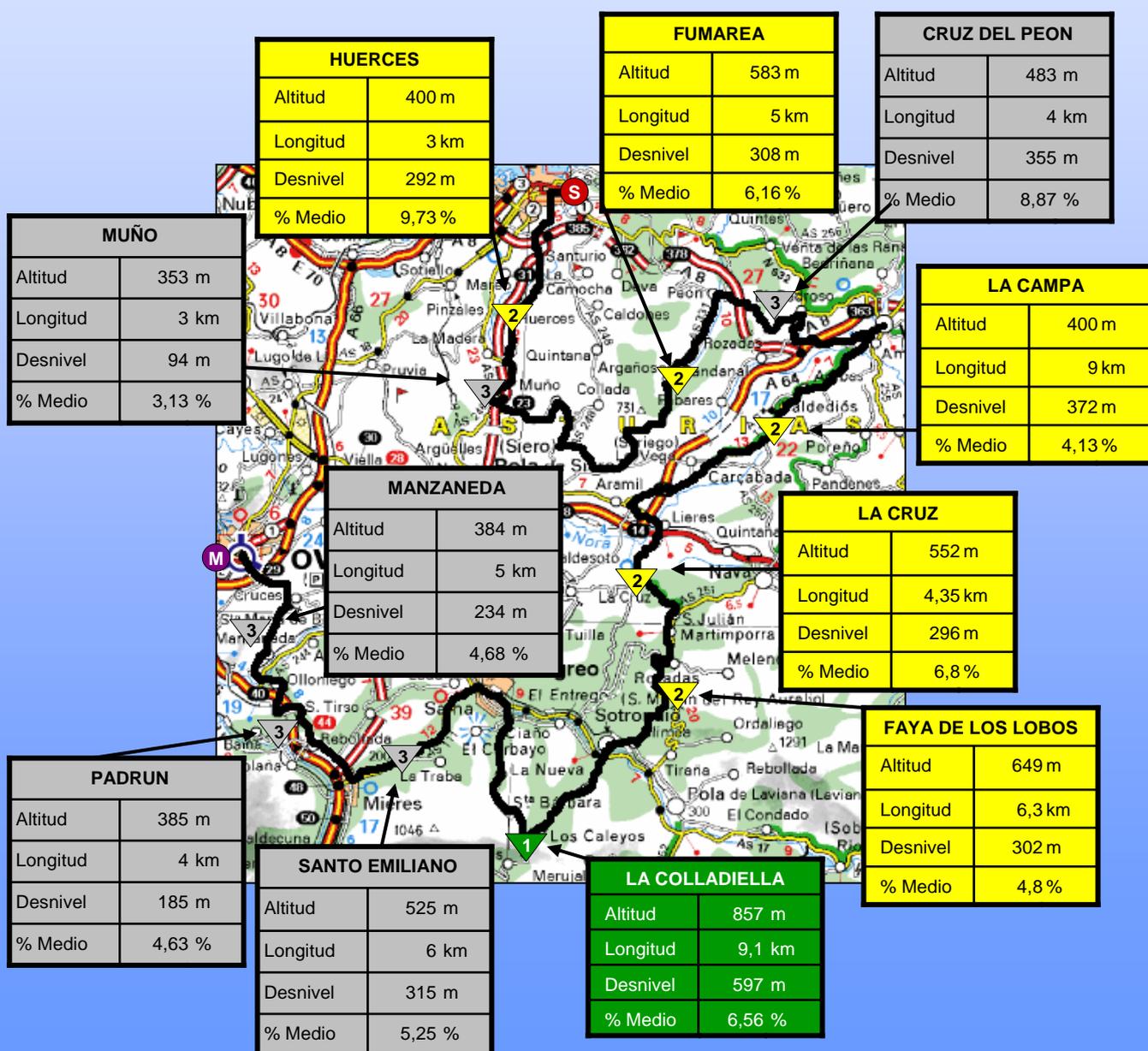
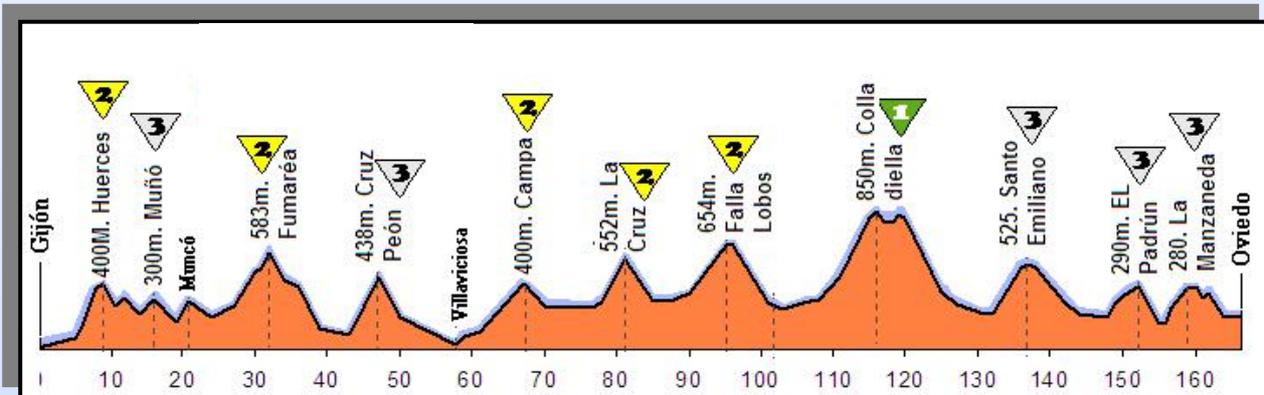
## ÍNDICE

•Ponferrada (León) – Sarriá (Lugo) . . . . .	169
•Gijón (Asturias) – Oviedo (Asturias) . . . . .	170
•Laredo (Cantabria) – Castro Urdiales (Cantabria) . . . . .	171
•Torrelavega (Cantabria) – Cabárceno (Cantabria) . . . . .	172
•Becerreá (Lugo) – Ponferrada (León) . . . . .	173
•Soria (Soria) – Laguna Negra (Burgos) . . . . .	174
•Vitoria (Álava) – Llodio (Álava) . . . . .	175
•San Sebastián (Guipúzcoa) – Bagordi (Navarra) . . . . .	176
•Sabiñánigo (Huesca) – Benasque (Huesca) . . . . .	177
•Berga (Barcelona) – Santuari Queralt (Barcelona) . . . . .	178
•Manresa (Barcelona) – Sitges (Barcelona) . . . . .	179
•La Bañeza (León) – Puebla de Sanabria (Zamora) . . . . .	180
•Béjar – Béjar (Salamanca) . . . . .	181
•Ávila – Ávila (Ávila) . . . . .	182
•Aranda de Duero (Burgos) – La Pinilla (Segovia) . . . . .	183
•Alcalá de Henares (Madrid) – Guadalajara (Guadalajara) . . . . .	184
•Cuenca (Cuenca) – Molina de Aragón (Guadalajara) . . . . .	185
•Alcora (Castellón) – Valdelinares (Teruel) . . . . .	186
•Logrosán (Cáceres)- Pico Villuercas (Cáceres) . . . . .	187
•Villa Real (Castellón) – El Garbí (Valencia) . . . . .	188
•Gandía (Valencia) – Alcoy (Alicante) . . . . .	189
•Jerez de los Caballeros (Badajoz) – Cortegana (Huelva) . . . . .	190
•Granada (Granada) – Jaén (Jaén) . . . . .	191
•Alcaraz (Albacete) – Moratalla (Murcia) . . . . .	192
•Estepona (Málaga) – Ubrique (Cádiz) . . . . .	193
•Nerja (Málaga) – Málaga (Málaga) . . . . .	194

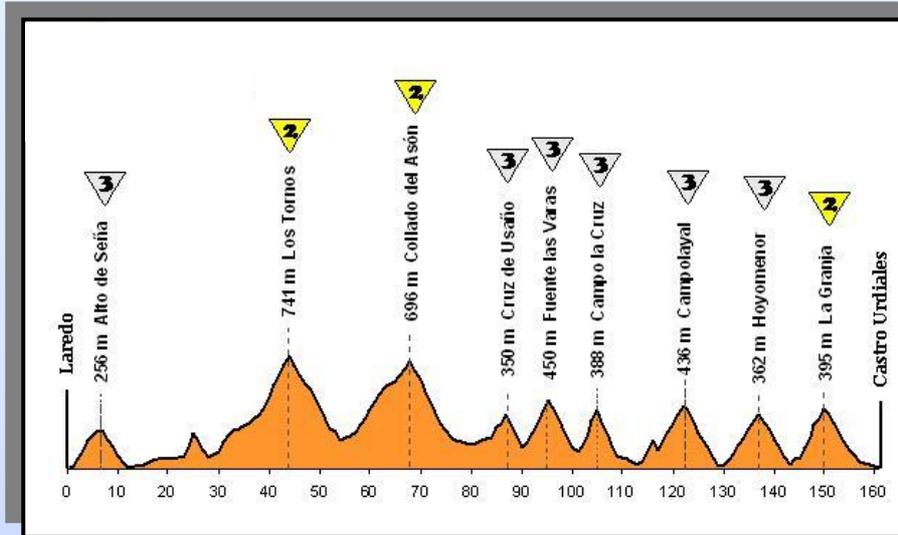
# PONFERRADA – SARRIÁ / 178 kms



# GIJÓN - OVIEDO / 168 km



# LAREDO – CASTRO URDIALES / 162 km



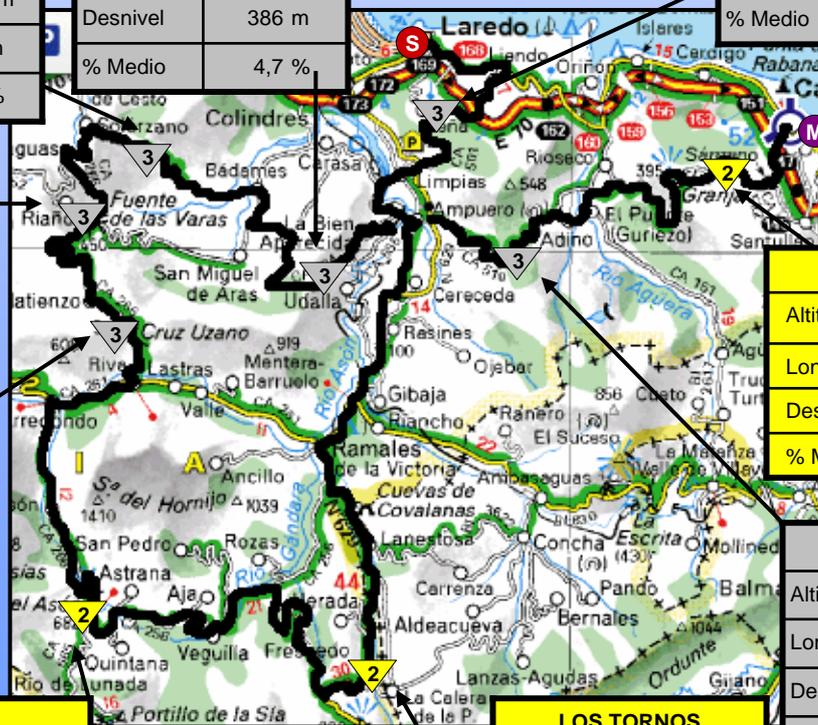
CAMPO LA CRUZ	
Altitud	388 m
Longitud	3,7 km
Desnivel	268 m
% Medio	7,24 %

CAMPOLAYAL	
Altitud	436 m
Longitud	8,2 km
Desnivel	386 m
% Medio	4,7 %

LA SEÑA	
Altitud	258 m
Longitud	6,8 km
Desnivel	245 m
% Medio	3,6 %

FUENTE LAS VARAS	
Altitud	450 m
Longitud	5 km
Desnivel	300 m
% Medio	6 %

CRUZ USANO	
Altitud	365 m
Longitud	4 km
Desnivel	245 m
% Medio	6,12 %



LA GRANJA	
Altitud	392 m
Longitud	5 km
Desnivel	337 m
% Medio	6,9 %

HOYOMENOR	
Altitud	362 m
Longitud	7,1 km
Desnivel	332 m
% Medio	4,74 %

ASÓN	
Altitud	696 m
Longitud	8 km
Desnivel	476 m
% Medio	6,2 %

LOS TORNOS	
Altitud	741 m
Longitud	16,1 km
Desnivel	659 m
% Medio	4,1 %

# TORRELAVEGA - CABARCENO / 160 kms



LA MONTAÑA	
Altitud	195 m
Longitud	2,4 km
Desnivel	145 m
% Medio	6 %

EL CORRO	
Altitud	300 m
Longitud	3,8 km
Desnivel	212 m
% Medio	5,6 %

COLLADO DE CIEZA	
Altitud	402 m
Longitud	4,2 km
Desnivel	302 m
% Medio	7,2 %

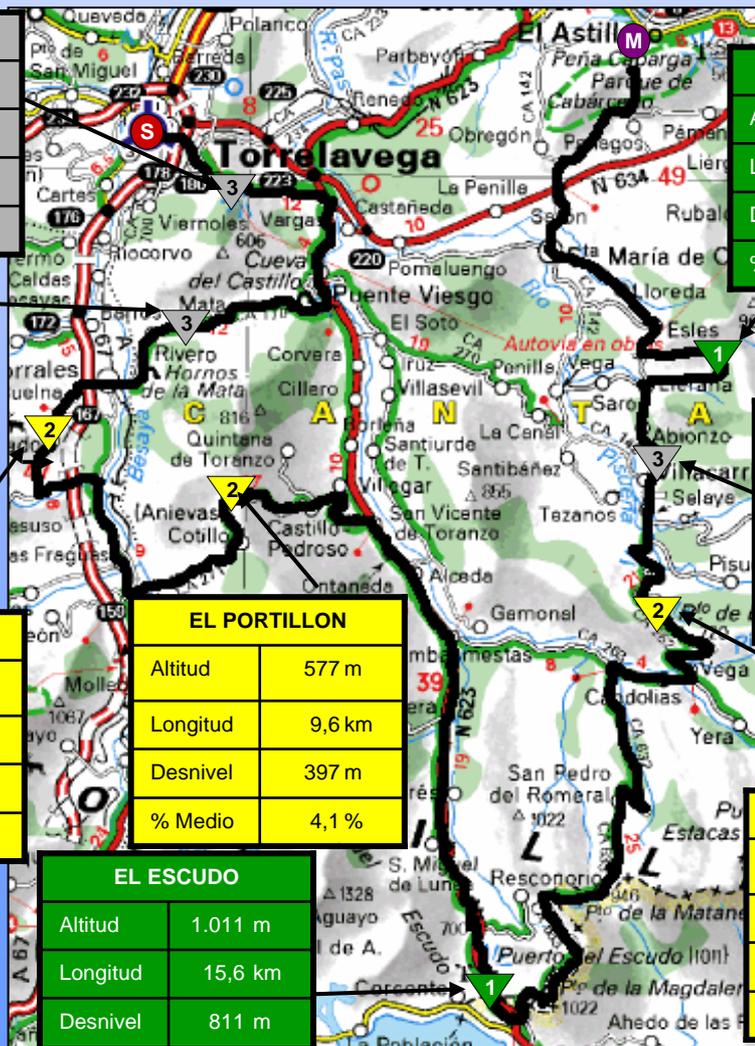
EL PORTILLON	
Altitud	577 m
Longitud	9,6 km
Desnivel	397 m
% Medio	4,1 %

EL ESCUDO	
Altitud	1.011 m
Longitud	15,6 km
Desnivel	811 m
% Medio	5,2 %

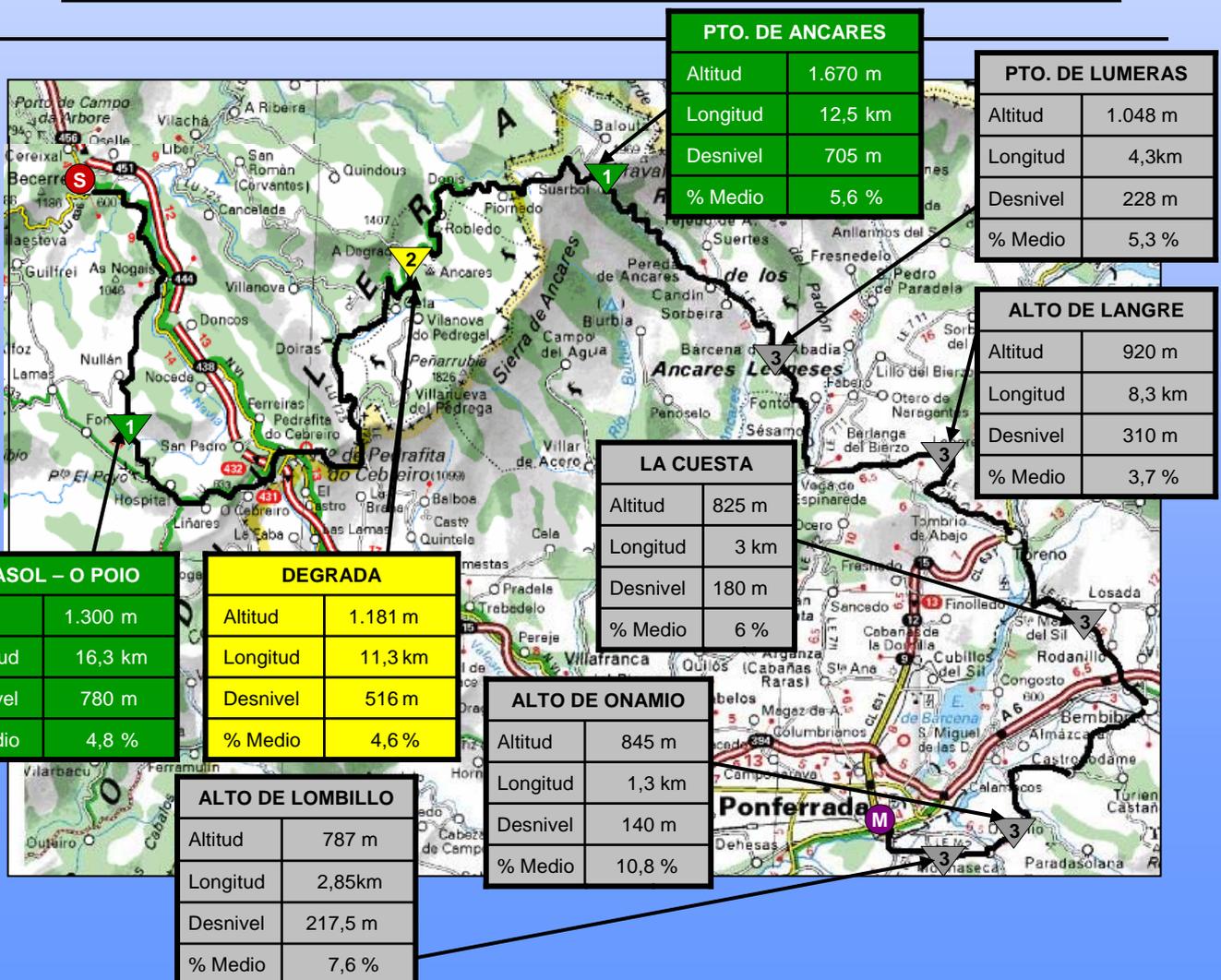
LA ESTRANGUADA	
Altitud	687 m
Longitud	5,2 km
Desnivel	482 m
% Medio	9,27 %

ABIONZO	
Altitud	419 m
Longitud	3,9 km
Desnivel	219 m
% Medio	5,6 %

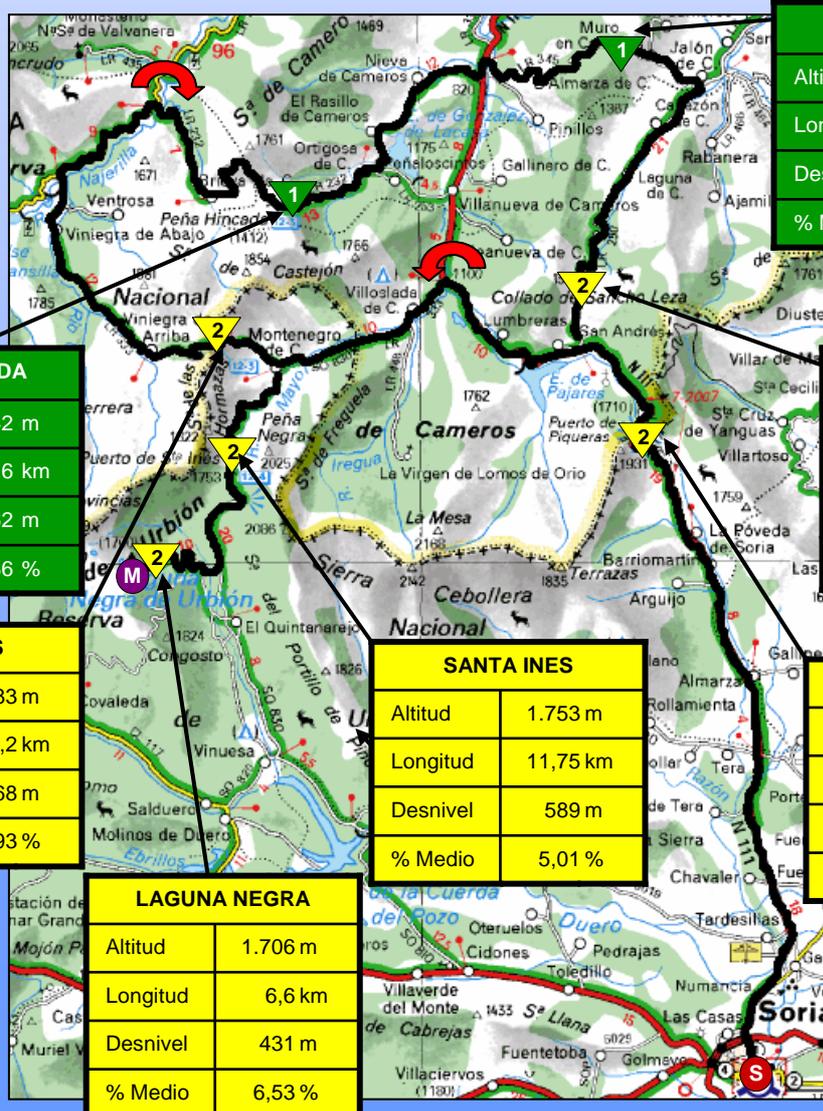
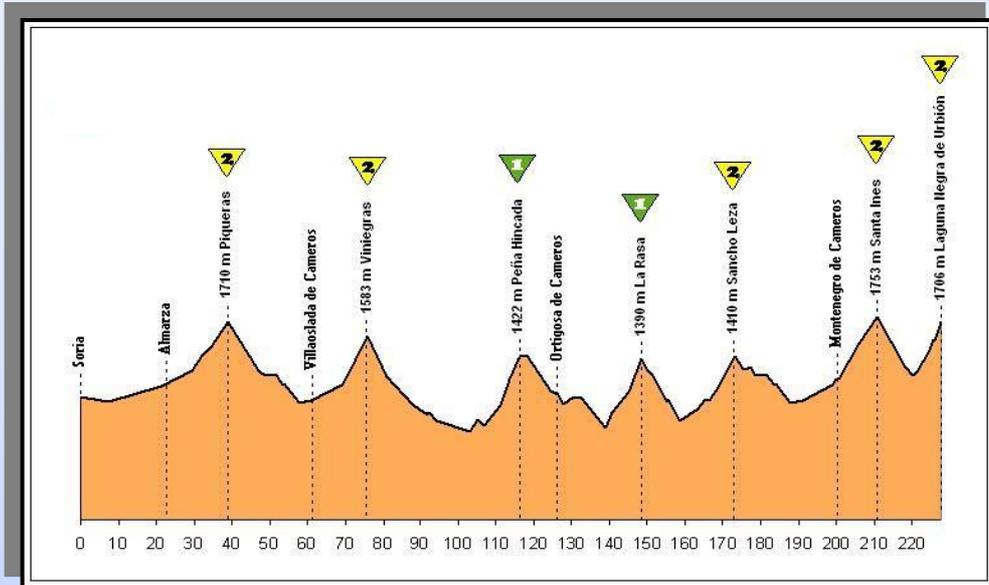
LA BRAGUIA	
Altitud	720 m
Longitud	6,2 km
Desnivel	360 m
% Medio	5,81 %



# BECERREÁ – PONFERRADA / 184 km



# SORIA – LAGUNA NEGRA / 229 kms



LA RASA	
Altitud	1.390 m
Longitud	9,7 km
Desnivel	602 m
% Medio	6,21 %

PEÑA HINCADA	
Altitud	1.442 m
Longitud	13,6 km
Desnivel	662 m
% Medio	4,86 %

SANCHO LEZA	
Altitud	1.410 m
Longitud	15 km
Desnivel	541 m
% Medio	3,6 %

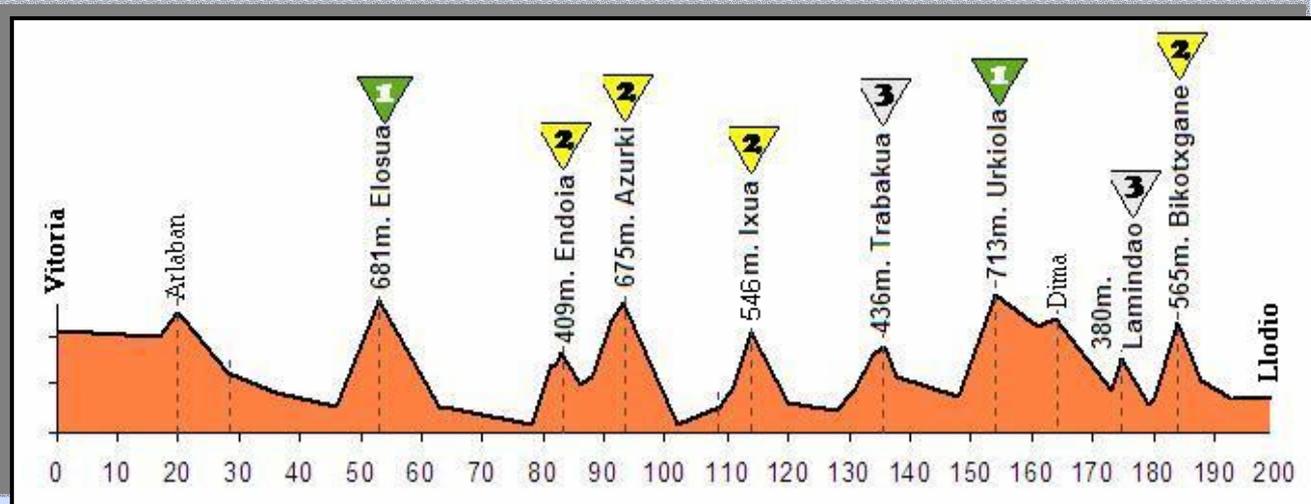
VINIEGRAS	
Altitud	1.583 m
Longitud	6,2 km
Desnivel	368 m
% Medio	5,93 %

SANTA INES	
Altitud	1.753 m
Longitud	11,75 km
Desnivel	589 m
% Medio	5,01 %

PIQUERAS	
Altitud	1.710 m
Longitud	9,6 km
Desnivel	427 m
% Medio	4,45 %

LAGUNA NEGRA	
Altitud	1.706 m
Longitud	6,6 km
Desnivel	431 m
% Medio	6,53 %

# VITORIA - LLODIO / 200 km



LAMINDAO	
Altitud	380 m
Longitud	1,86 km
Desnivel	166 m
% Medio	8,9 %

TRABAKUA	
Altitud	436 m
Longitud	7,2 km
Desnivel	316 m
% Medio	4,4 %

BIKOTXGANE	
Altitud	565 m
Longitud	5,1 km
Desnivel	421 m
% Medio	8,25 %

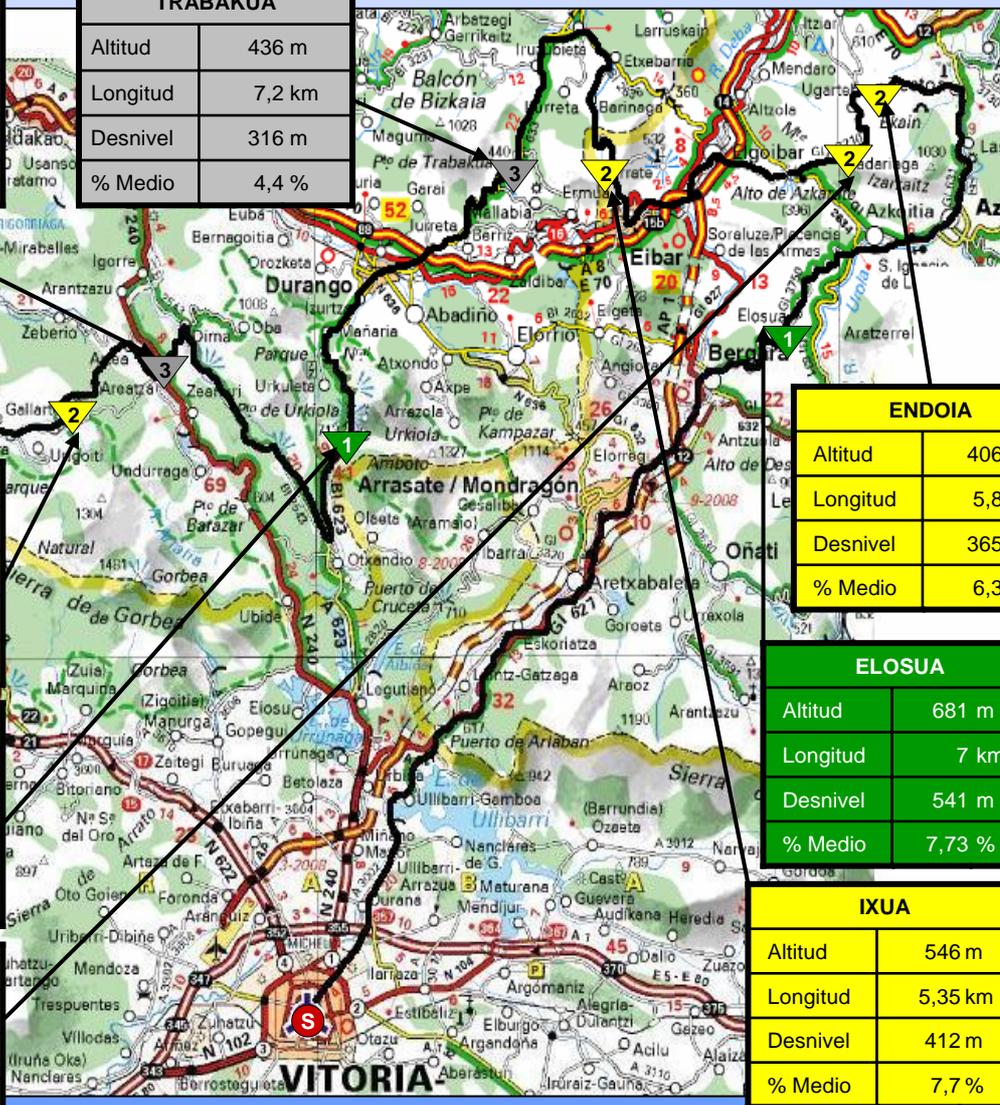
ENDOIA	
Altitud	406 m
Longitud	5,8 km
Desnivel	365 m
% Medio	6,3 %

URKIOLA	
Altitud	713 m
Longitud	5,7 km
Desnivel	524 m
% Medio	9,2 %

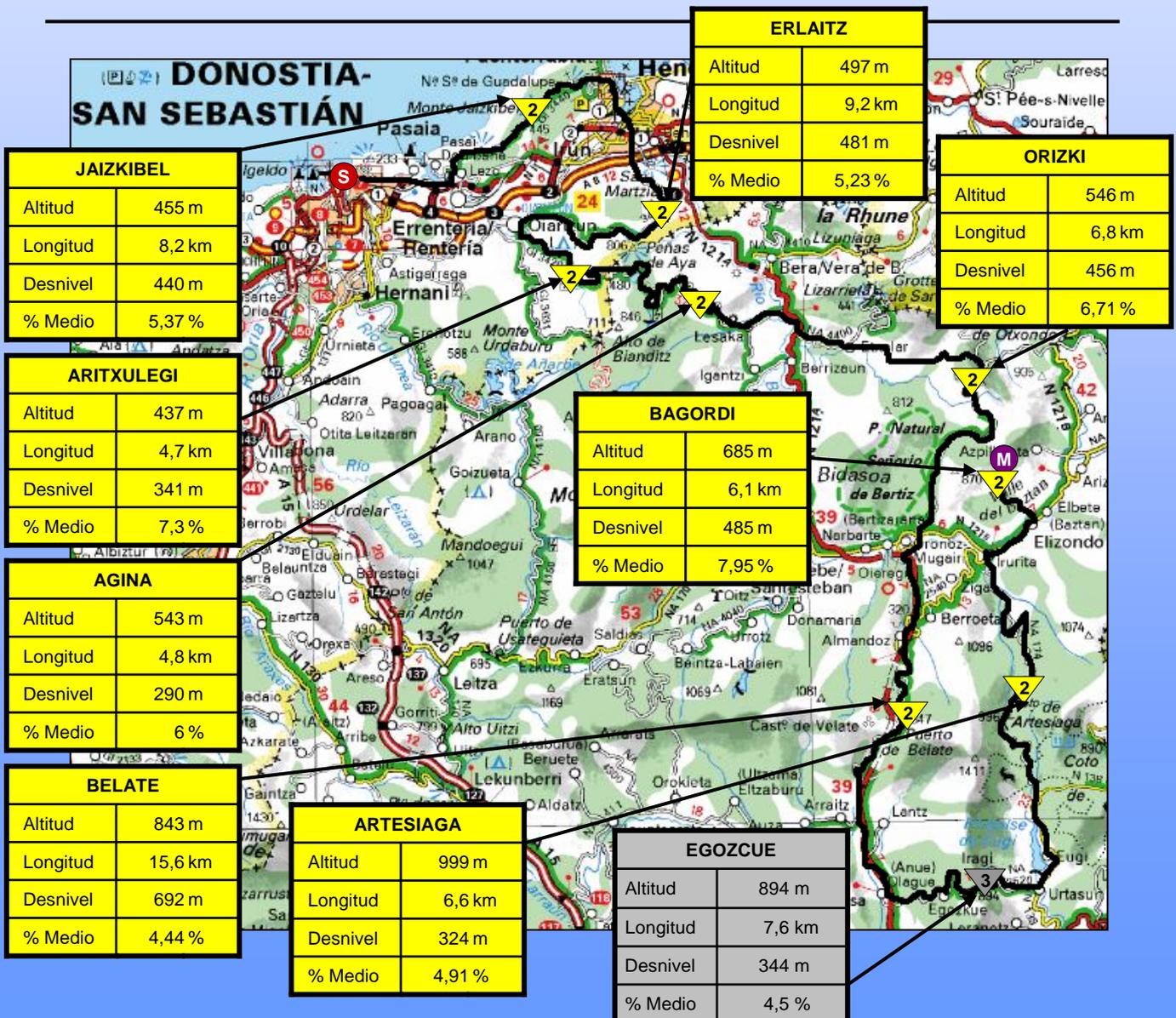
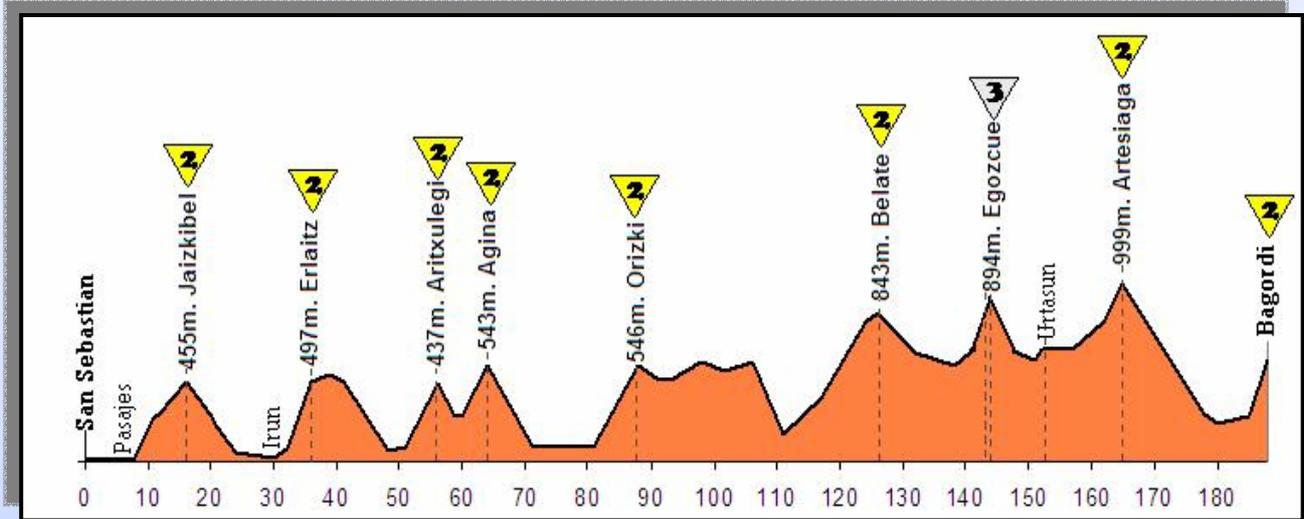
ELOSUA	
Altitud	681 m
Longitud	7 km
Desnivel	541 m
% Medio	7,73 %

AZURKI	
Altitud	675 m
Longitud	5,7 km
Desnivel	433 m
% Medio	7,6 %

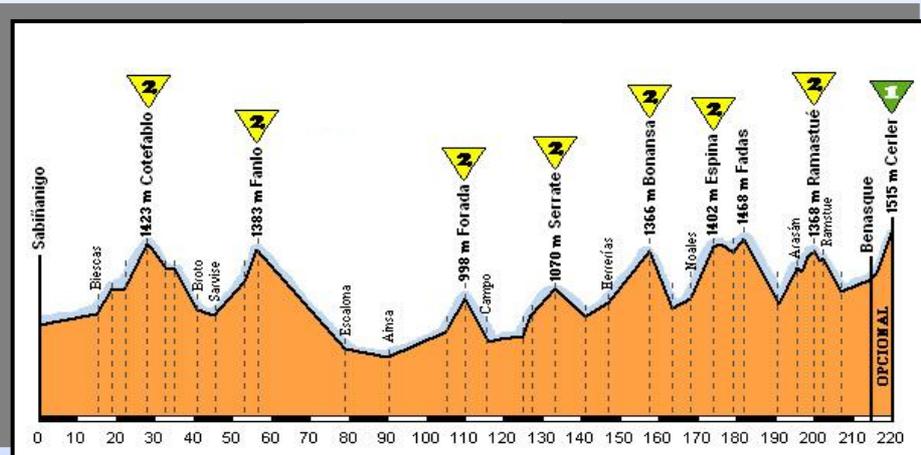
IXUA	
Altitud	546 m
Longitud	5,35 km
Desnivel	412 m
% Medio	7,7 %



# SAN SEBASTIÁN - BAGORDI / 188 km



# SABIÑANIGO - BENASQUE / 214 km



COTEFABLO	
Altitud	1.423 m
Longitud	14 km
Desnivel	548 m
% Medio	3,91 %

FANLO	
Altitud	1.383 m
Longitud	11 km
Desnivel	519 m
% Medio	4,72 %

RAMASTUE	
Altitud	1.361 m
Longitud	10 km
Desnivel	468 m
% Medio	4,68 %

ESPINA	
Altitud	1.425 m
Longitud	10,3 km
Desnivel	515 m
% Medio	5 %



FORADADA	
Altitud	1.003 m
Longitud	10,3 km
Desnivel	388 m
% Medio	3,76 %

SERRATE	
Altitud	1.070 m
Longitud	8 km
Desnivel	375 m
% Medio	4,69 %

BONANSA	
Altitud	1.366 m
Longitud	10,8 km
Desnivel	404 m
% Medio	3,7 %

# BERGA – SANTUARI QUERALT / 170 km



SOBIRANA	
Altitud	1.210 m
Longitud	6 km
Desnivell	390 m
% Medio	6,5 %

CASTELLAR DE N'HUG	
Altitud	1.410 m
Longitud	12 km
Desnivell	565 m
% Medio	4,83 %

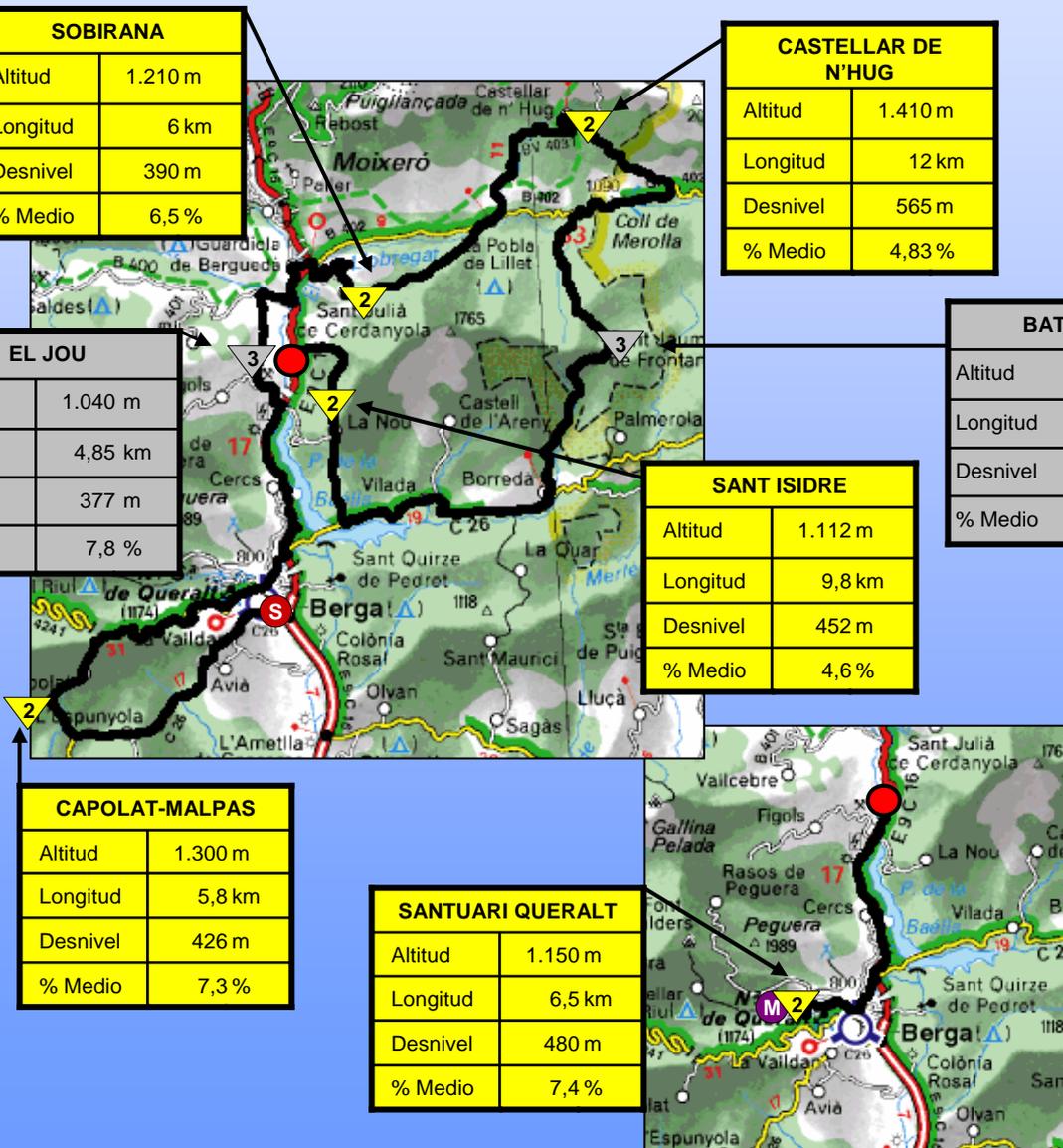
EL JOU	
Altitud	1.040 m
Longitud	4,85 km
Desnivell	377 m
% Medio	7,8 %

BATALLOLA	
Altitud	1.200 m
Longitud	6,5 km
Desnivell	325 m
% Medio	5 %

SANT ISIDRE	
Altitud	1.112 m
Longitud	9,8 km
Desnivell	452 m
% Medio	4,6 %

CAPOLAT-MALPAS	
Altitud	1.300 m
Longitud	5,8 km
Desnivell	426 m
% Medio	7,3 %

SANTUARI QUERALT	
Altitud	1.150 m
Longitud	6,5 km
Desnivell	480 m
% Medio	7,4 %



# MANRESA - SITGES / 208 km



CAN MASSANA	
Altitud	710 m
Longitud	12,5 km
Desnivell	563 m
% Medio	4,5 %

ALT D' OBAC	
Altitud	650 m
Longitud	14 km
Desnivell	522 m
% Medio	3,7 %

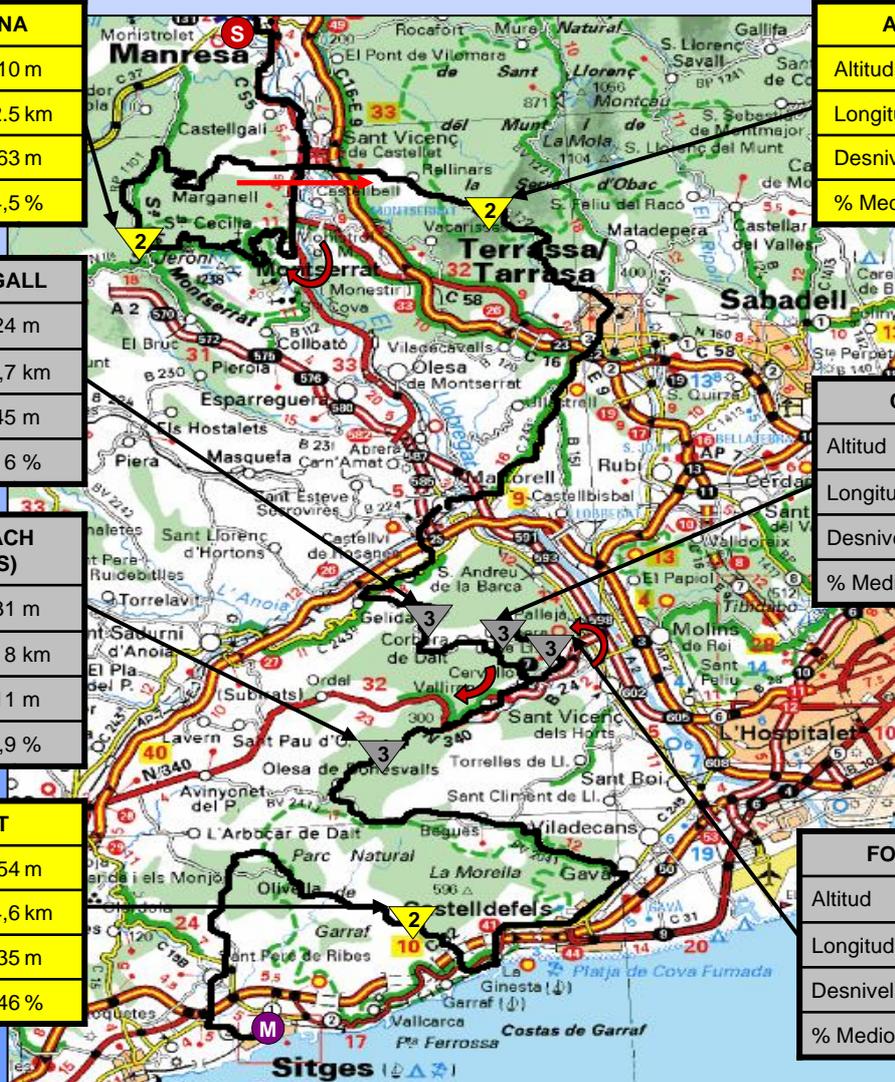
CREU D' ARAGALL	
Altitud	524 m
Longitud	5,7 km
Desnivell	345 m
% Medio	6 %

CAN RAFEL	
Altitud	420 m
Longitud	2,6 km
Desnivell	220 m
% Medio	8,5 %

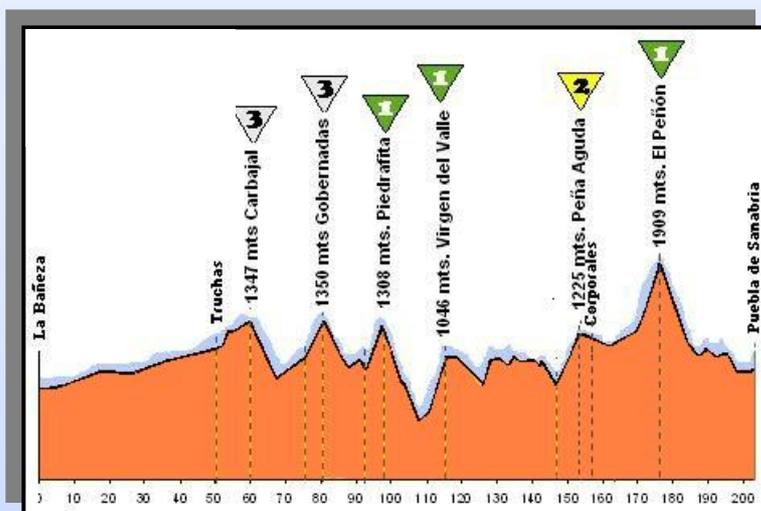
PLA DE PELACH (BASSIOLES)	
Altitud	431 m
Longitud	8 km
Desnivell	311 m
% Medio	3,9 %

RAT PENAT	
Altitud	454 m
Longitud	4,6 km
Desnivell	435 m
% Medio	9,46 %

FONTPINEDA	
Altitud	245 m
Longitud	3,5 km
Desnivell	195 m
% Medio	5,6 %



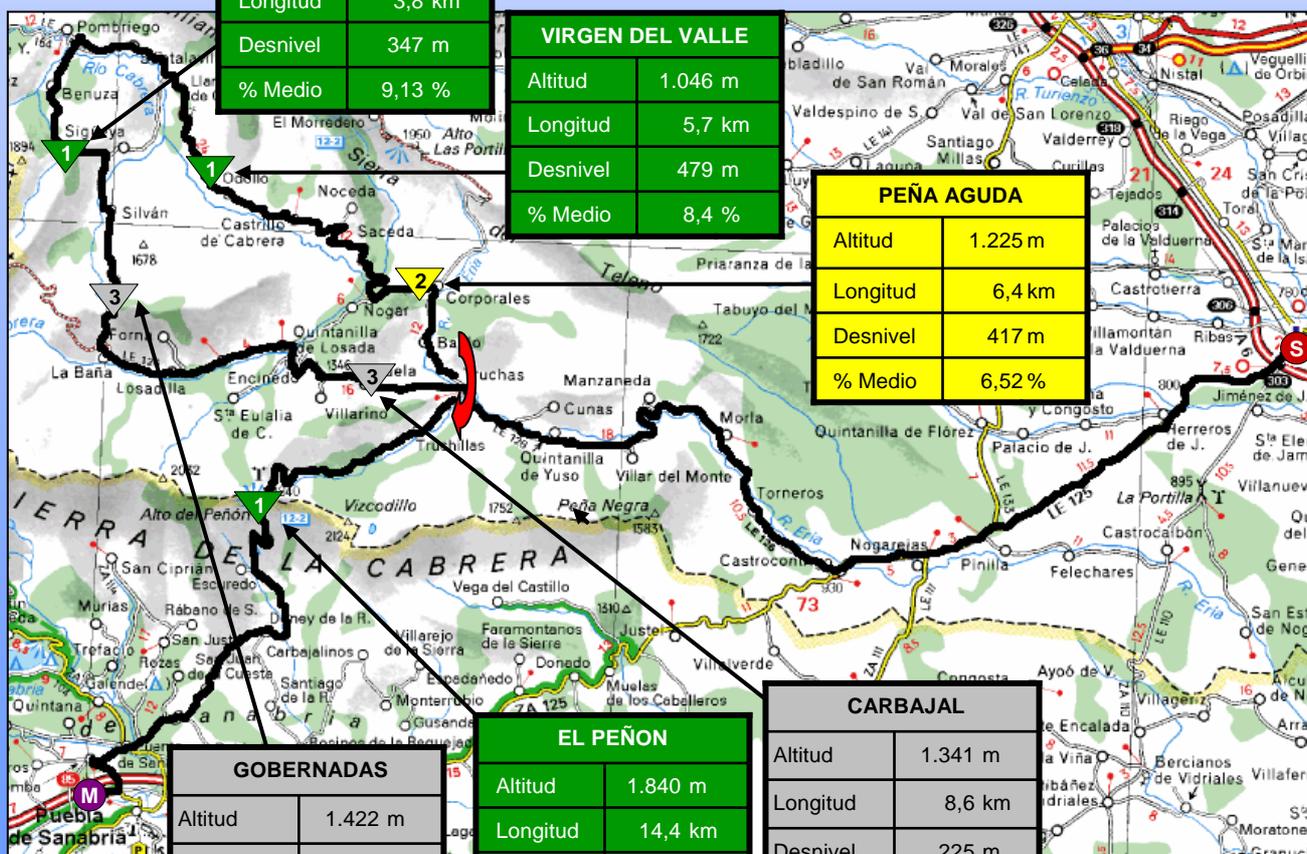
# LA BAÑEZA – PUEBLA SANABRIA / 204 km



PIEDRAFITA	
Altitud	1308 m
Longitud	3,8 km
Desnivel	347 m
% Medio	9,13 %

VIRGEN DEL VALLE	
Altitud	1.046 m
Longitud	5,7 km
Desnivel	479 m
% Medio	8,4 %

PEÑA AGUDA	
Altitud	1.225 m
Longitud	6,4 km
Desnivel	417 m
% Medio	6,52 %



GOBERNADAS	
Altitud	1.422 m
Longitud	3,2 km
Desnivel	246 m
% Medio	7,7 %

EL PEÑÓN	
Altitud	1.840 m
Longitud	14,4 km
Desnivel	720 m
% Medio	5 %

CARBAJAL	
Altitud	1.341 m
Longitud	8,6 km
Desnivel	225 m
% Medio	2,6 %

# BÉJAR – BÉJAR / 189 km

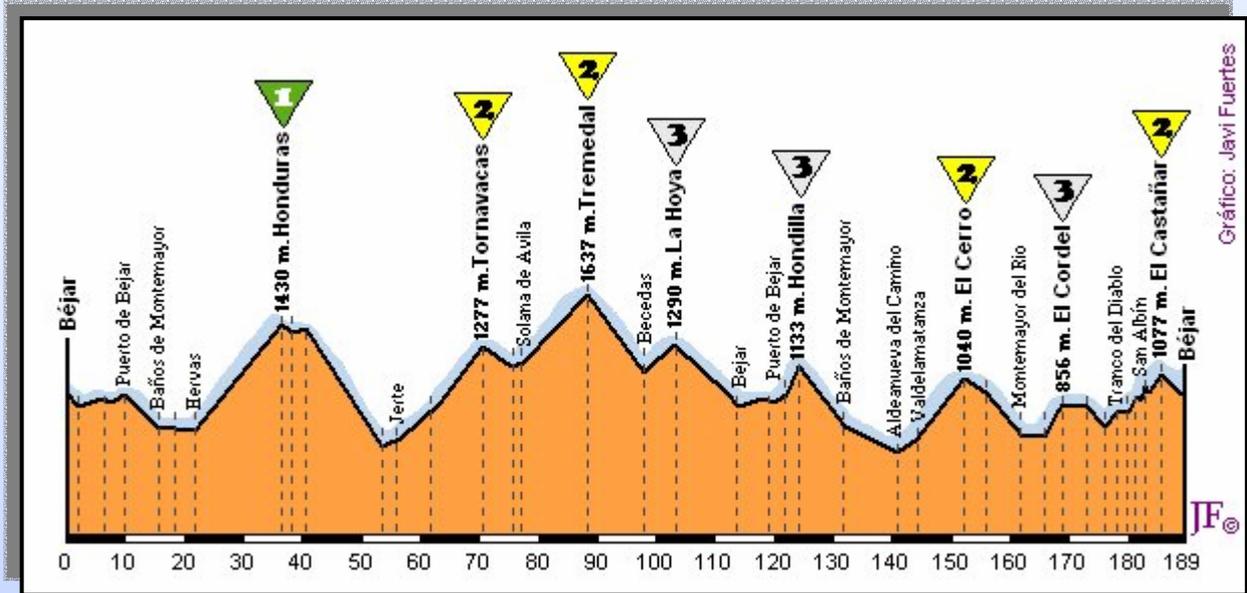


Gráfico: Javi Fuentes

JF®

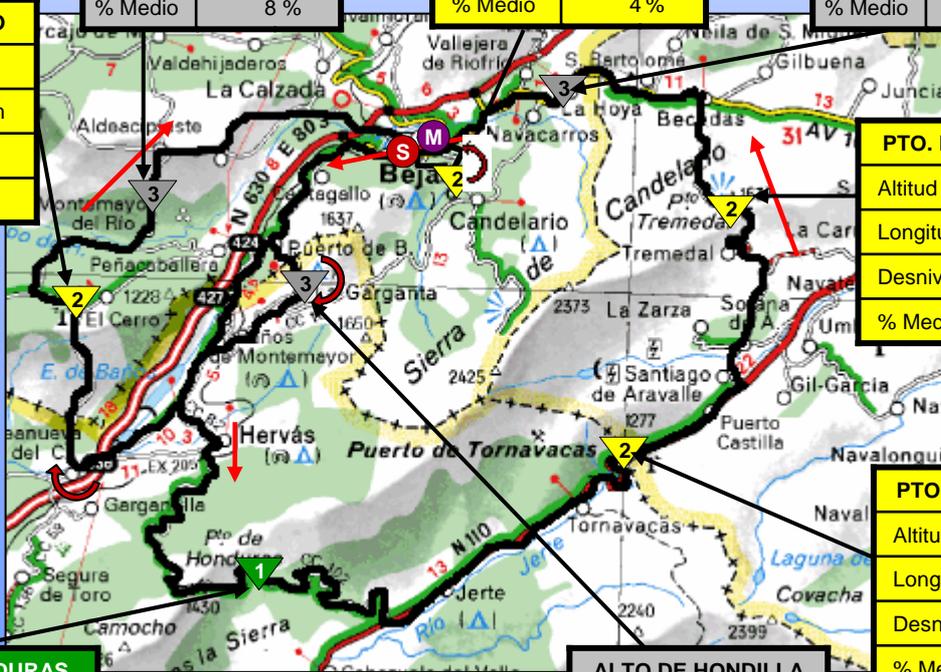
ALTO DEL CORDEL	
Altitud	856 m
Longitud	2,7Km
Desnivel	216 m
% Medio	8 %

ALTO DEL CASTAÑAR	
Altitud	1.077 m
Longitud	9,7 km
Desnivel	386 m
% Medio	4 %

ALTO DE LA HOYA	
Altitud	1.290 m
Longitud	5 km
Desnivel	197 m
% Medio	3,95 %

ALTO DE EL CERRO	
Altitud	1.040 m
Longitud	9,3 km
Desnivel	549 m
% Medio	5,9 %

PTO. DEL TREMEDAL	
Altitud	1.637 m
Longitud	11 km
Desnivel	597 m
% Medio	5,4 %

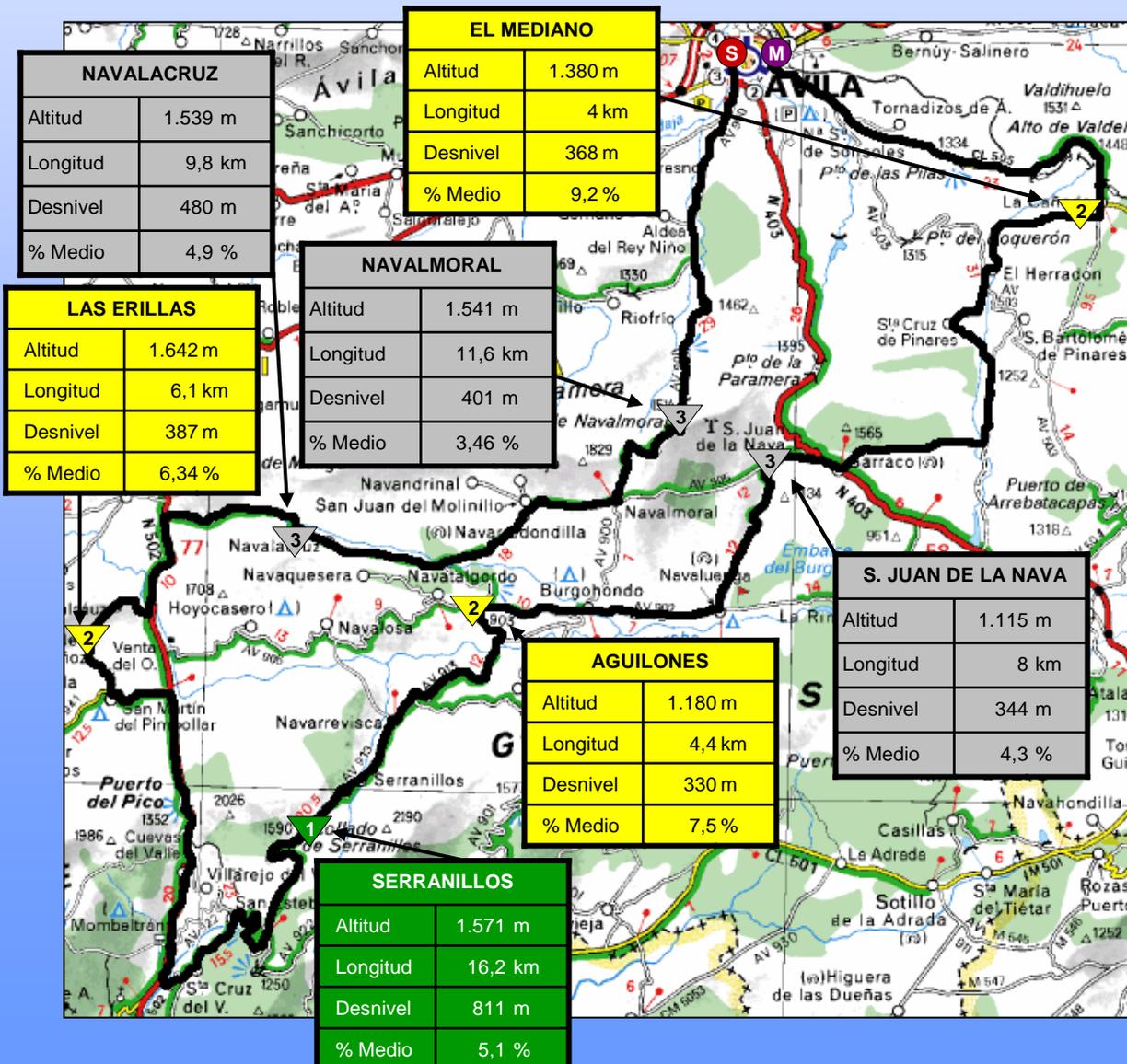
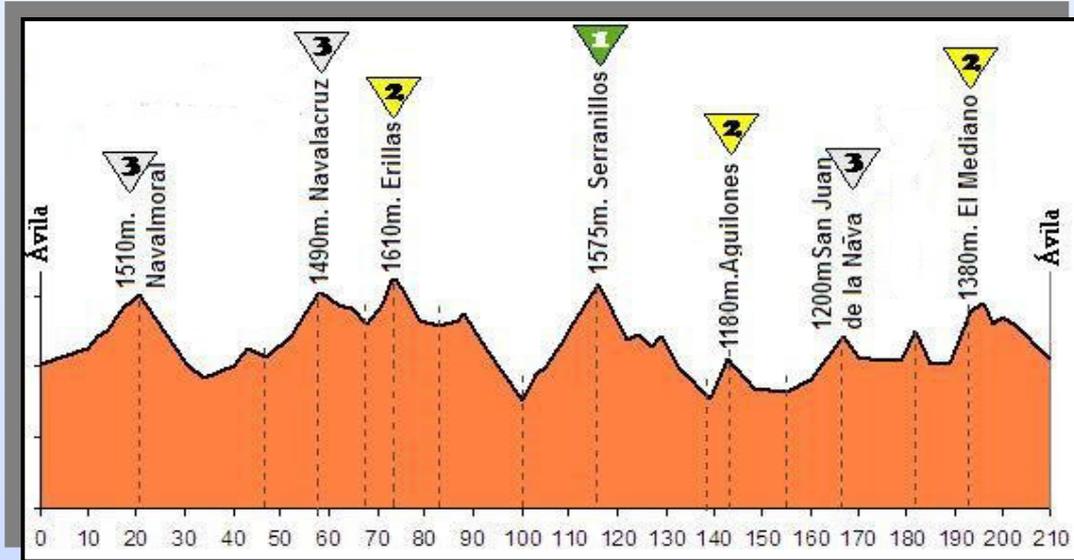


PTO. DE TORNAVACAS	
Altitud	1.227 m
Longitud	14 km
Desnivel	703 m
% Medio	5 %

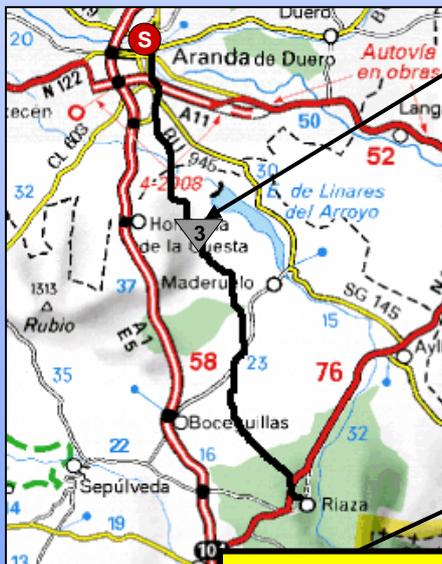
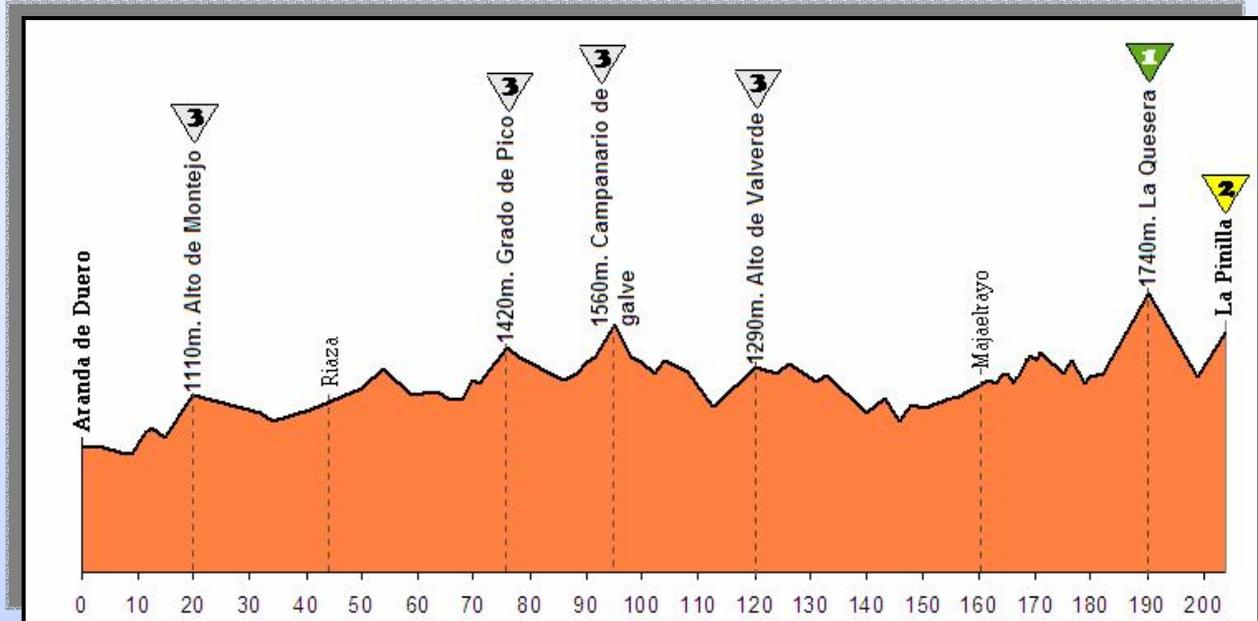
PTO. DE HONDURAS	
Altitud	1.430 m
Longitud	14,1 km
Desnivel	765 m
% Medio	5,4 %

ALTO DE HONDILLA	
Altitud	1.133 m
Longitud	2,5 km
Desnivel	221 m
% Medio	8,85 %

# AVILA - AVILA / 210 km



# ARANDA DE DUERO – LA PINILLA / 204 km



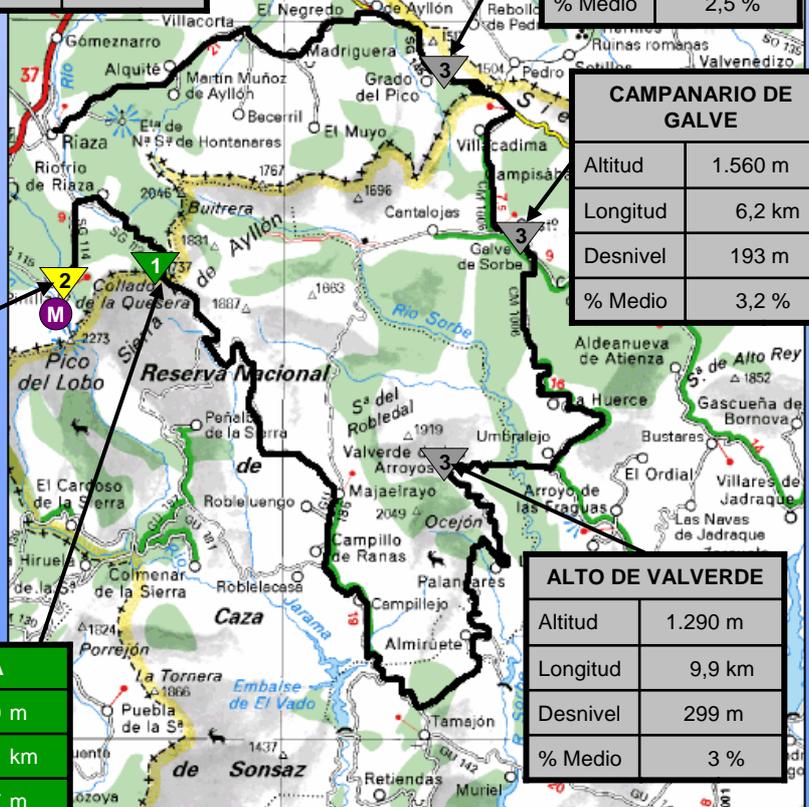
ALTO DE MONTEJO	
Altitud	1.110 m
Longitud	4,1km
Desnivel	238 m
% Medio	5,8 %

GRADO DE PICO	
Altitud	1.420 m
Longitud	7,8 km
Desnivel	193 m
% Medio	2,5 %

CAMPANARIO DE GALVE	
Altitud	1.560 m
Longitud	6,2 km
Desnivel	193 m
% Medio	3,2 %

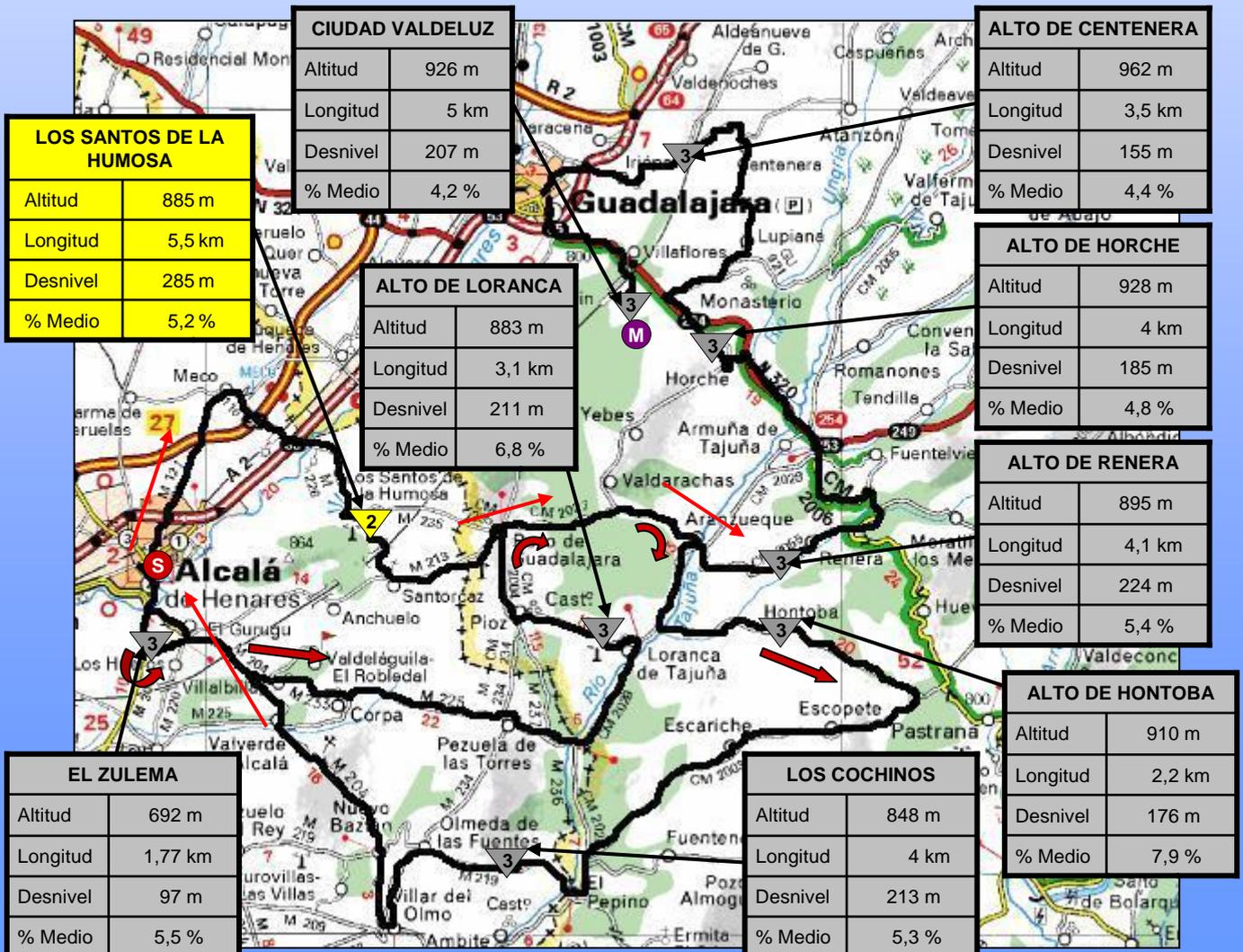
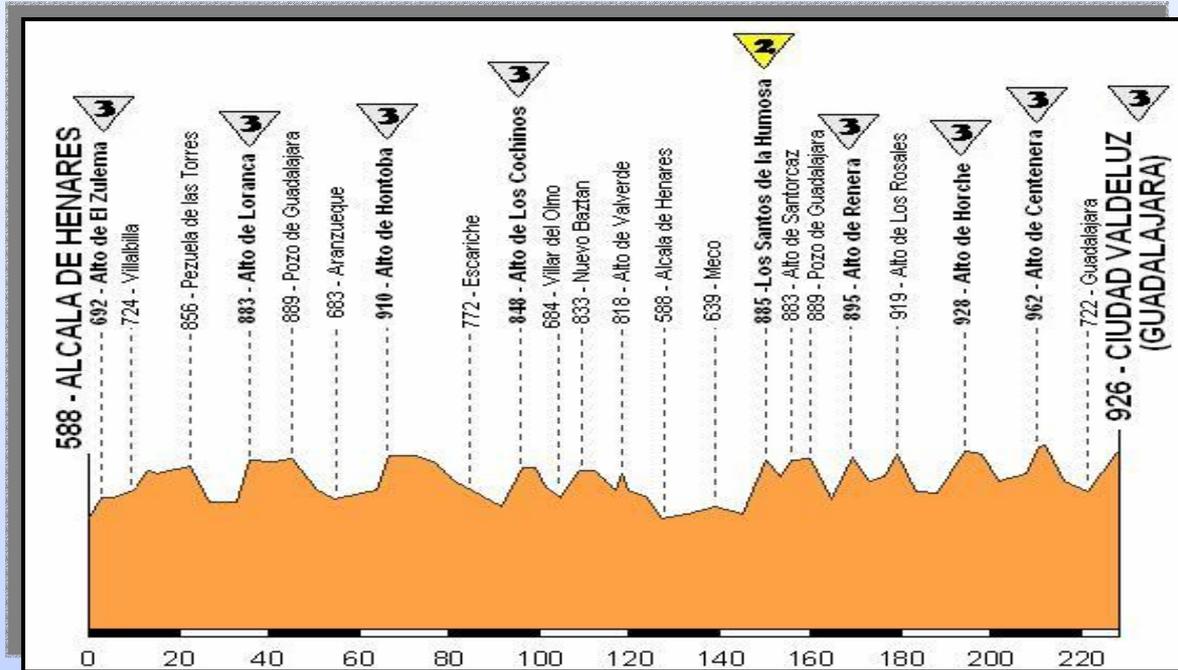
LA PINILLA	
Altitud	1.503 m
Longitud	10,37 km
Desnivel	500 m
% Medio	3,9 %

LA QUESERA	
Altitud	1.740 m
Longitud	11 km
Desnivel	507 m
% Medio	4,61 %

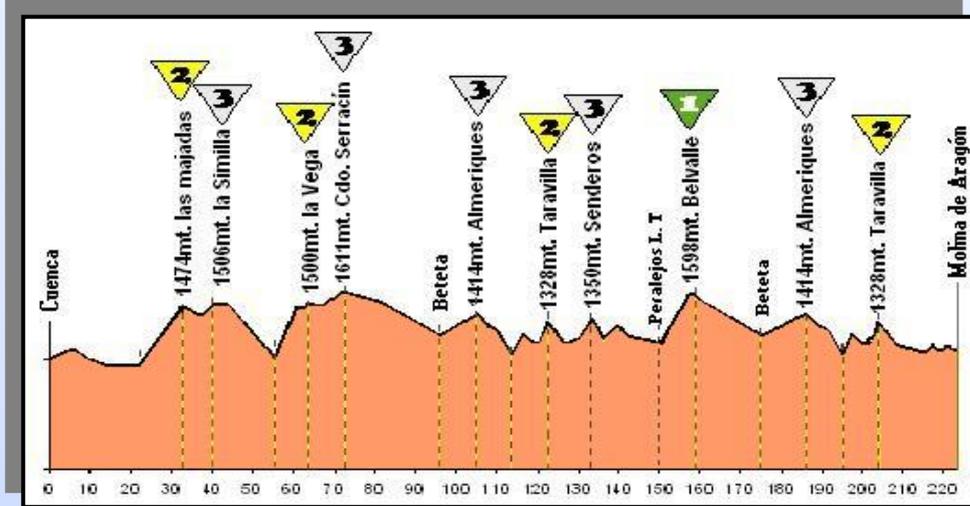


ALTO DE VALVERDE	
Altitud	1.290 m
Longitud	9,9 km
Desnivel	299 m
% Medio	3 %

# ALCALÁ DE HENARES – GUADALAJARA / 225 km



# CUENCA – MOLINA DE ARAGON / 223 km



TARAVILLA	
Altitud	1.328 m
Longitud	9,19 km
Desnivel	283 m
% Medio	3,07 %

SENDEROS	
Altitud	1.367 m
Longitud	3,4 km
Desnivel	194 m
% Medio	5,7 %

ALMERIQUES	
Altitud	1.415 m
Longitud	7,75 km
Desnivel	205 m
% Medio	2,7 %

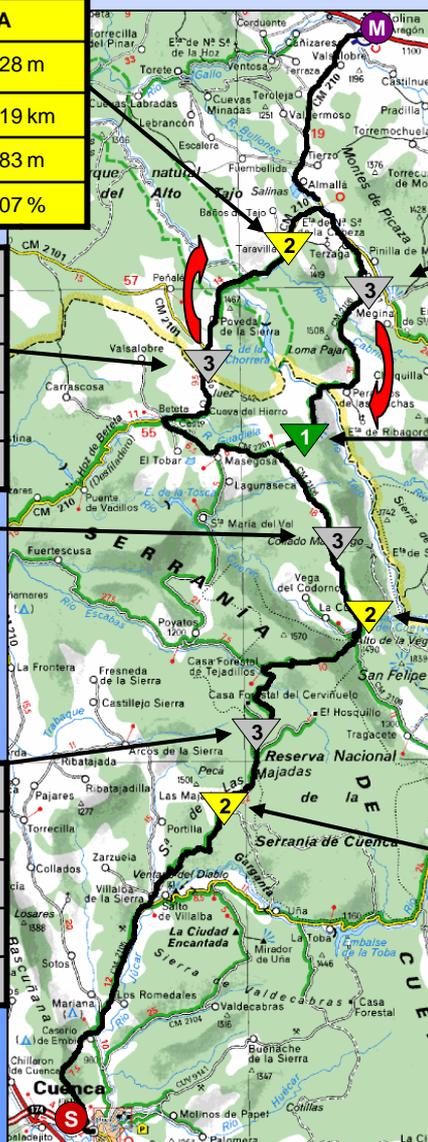
BELVALLE	
Altitud	1.596 m
Longitud	7,1 km
Desnivel	456 m
% Medio	6,42 %

COLLADO SERRACIN	
Altitud	1.611 m
Longitud	6 km
Desnivel	180 m
% Medio	2,5 %

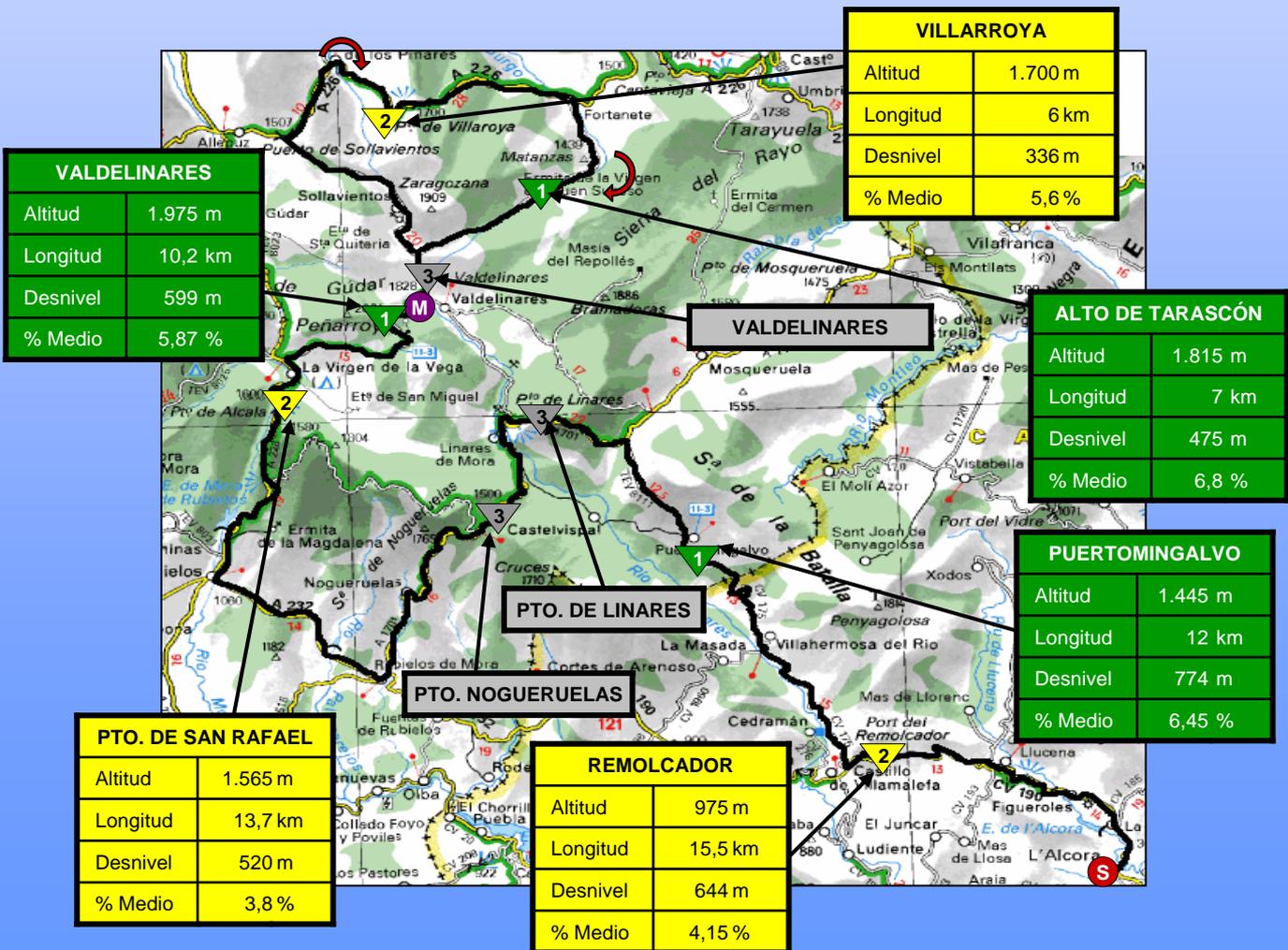
LA VEGA	
Altitud	1.503 m
Longitud	10,32 km
Desnivel	423 m
% Medio	4,10 %

LA SIMILLA	
Altitud	1.506 m
Longitud	4,19 km
Desnivel	146 m
% Medio	3,48 %

LAS MAJADAS	
Altitud	1.474 m
Longitud	12,91 km
Desnivel	515 m
% Medio	4 %



# ALCORA – VALDELINARES / 210 km



# LOGROSÁN – PICO VILLUERCAS / 197 km



CDO. DEL MAZO	
Altitud	1.053 m
Longitud	9 km
Desnivel	476 m
% Medio	5,3 %

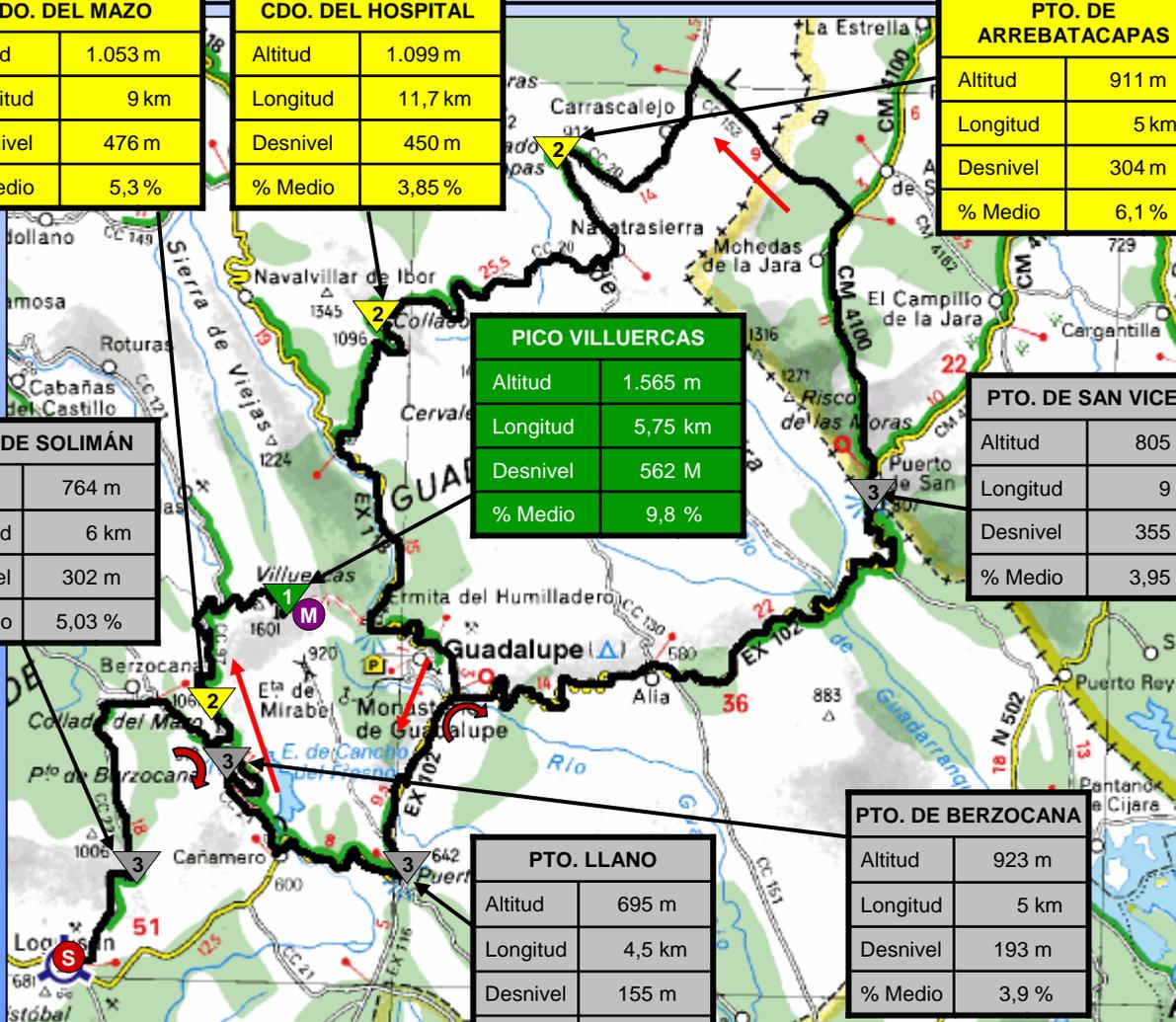
CDO. DEL HOSPITAL	
Altitud	1.099 m
Longitud	11,7 km
Desnivel	450 m
% Medio	3,85 %

PTO. DE ARREBATACAPAS	
Altitud	911 m
Longitud	5 km
Desnivel	304 m
% Medio	6,1 %

CDO. DE SOLIMÁN	
Altitud	764 m
Longitud	6 km
Desnivel	302 m
% Medio	5,03 %

PICO VILLUERCAS	
Altitud	1.565 m
Longitud	5,75 km
Desnivel	562 M
% Medio	9,8 %

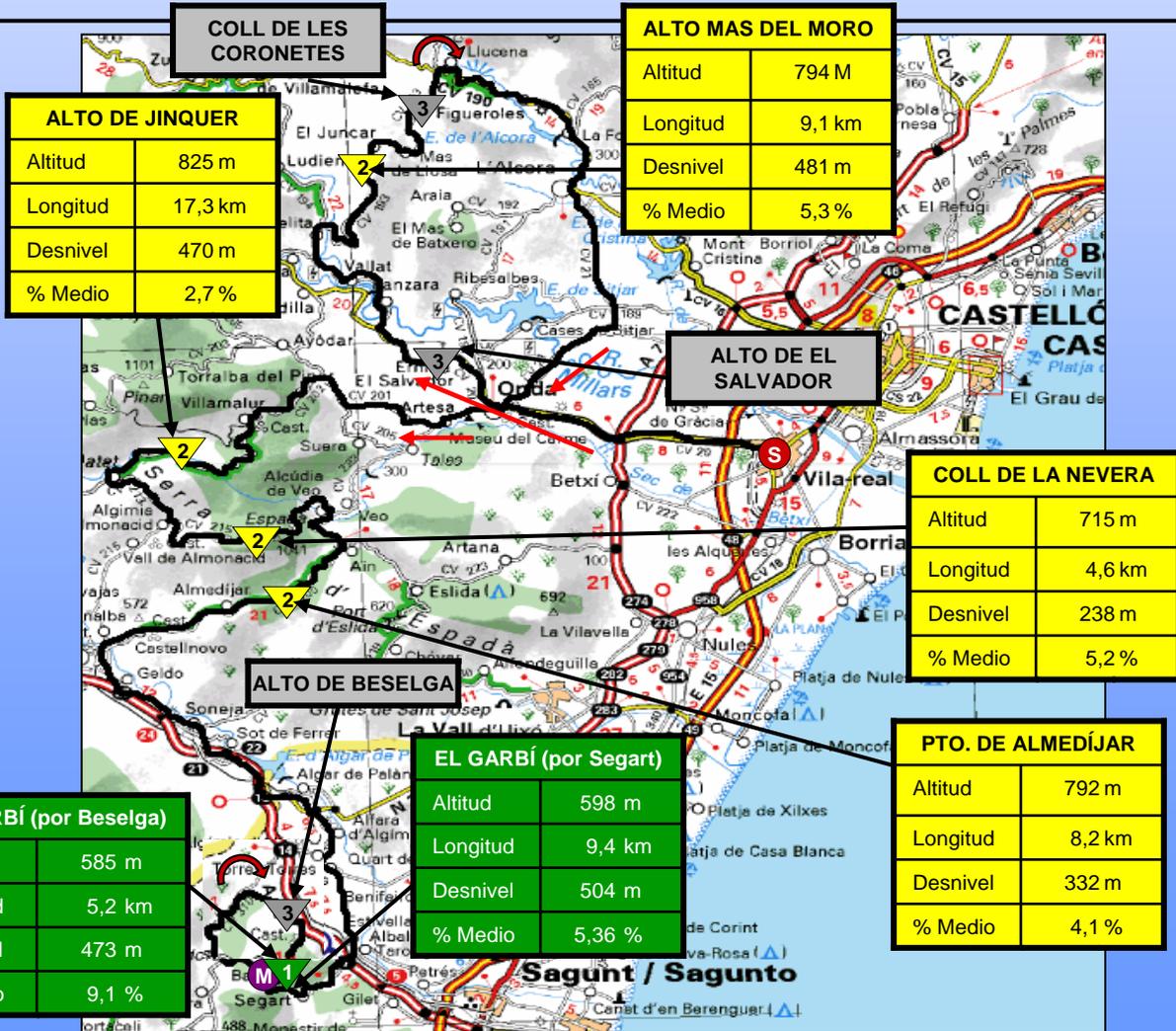
PTO. DE SAN VICENTE	
Altitud	805 m
Longitud	9 km
Desnivel	355 m
% Medio	3,95 %



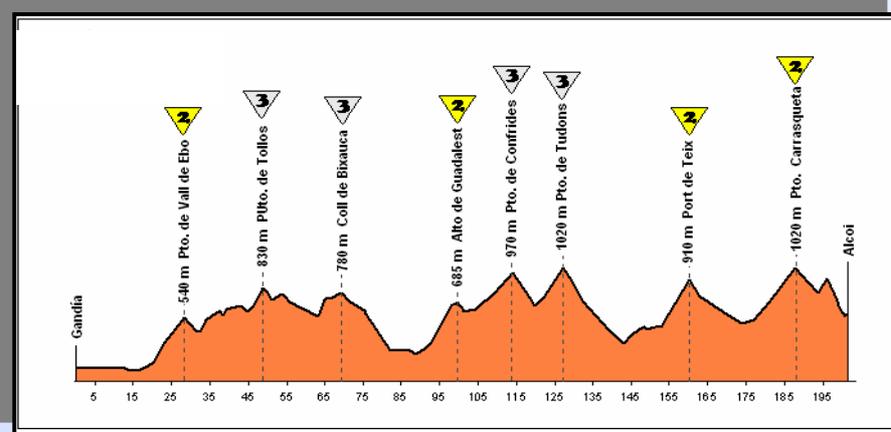
PTO. LLANO	
Altitud	695 m
Longitud	4,5 km
Desnivel	155 m
% Medio	3,44 %

PTO. DE BERZOCANA	
Altitud	923 m
Longitud	5 km
Desnivel	193 m
% Medio	3,9 %

# VILA REAL – EL GARBÍ / 202 km



# GANDIA - ALCOI / 201 km



TOLLOS	
Altitud	830 m
Longitud	4,1 km
Desnivel	240 m
% Medio	5,9 %

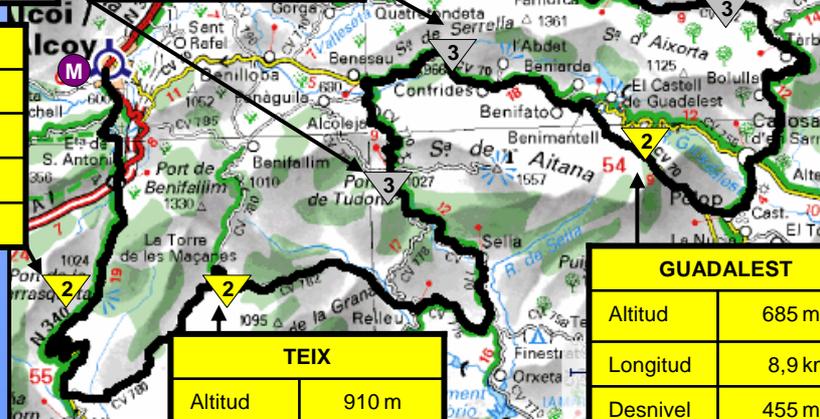
VALL D'EBO	
Altitud	540 m
Longitud	8,6 km
Desnivel	465 m
% Medio	5,41 %

TUDONS	
Altitud	1.020 m
Longitud	7,3 km
Desnivel	370 m
% Medio	5,1 %

CONFRIDES	
Altitud	970 m
Longitud	12,5 km
Desnivel	380 m
% Medio	3 %

BIXAUCA	
Altitud	780 m
Longitud	5,9 km
Desnivel	230 m
% Medio	3,9 %

CARRASQUETA	
Altitud	1.020 m
Longitud	14 km
Desnivel	545 m
% Medio	3,9 %



GUADALEST	
Altitud	685 m
Longitud	8,9 km
Desnivel	455 m
% Medio	5,1 %

TEIX	
Altitud	910 m
Longitud	7,4 km
Desnivel	465 m
% Medio	6,3 %

# JEREZ DE LOS CABALLEROS – CORTEGANA / 194 km



PTO. DE ALÁJAR	
Altitud	872 m
Longitud	3 km
Desnivel	222 m
% Medio	7,4 %

CUMBRES MAYORES	
Altitud	683 m
Longitud	9 km
Desnivel	283 m
% Medio	3,1 %

ALTO DE EL TABLÓN	
Altitud	612 m
Longitud	13 km
Desnivel	352 m
% Medio	2,7 %

PTO. DE LINARES	
Altitud	703 m
Longitud	2,68 km
Desnivel	197 m
% Medio	7,4 %

PTO. DE LOS PINOS	
Altitud	631 m
Longitud	5,1 km
Desnivel	208 m
% Medio	4 %

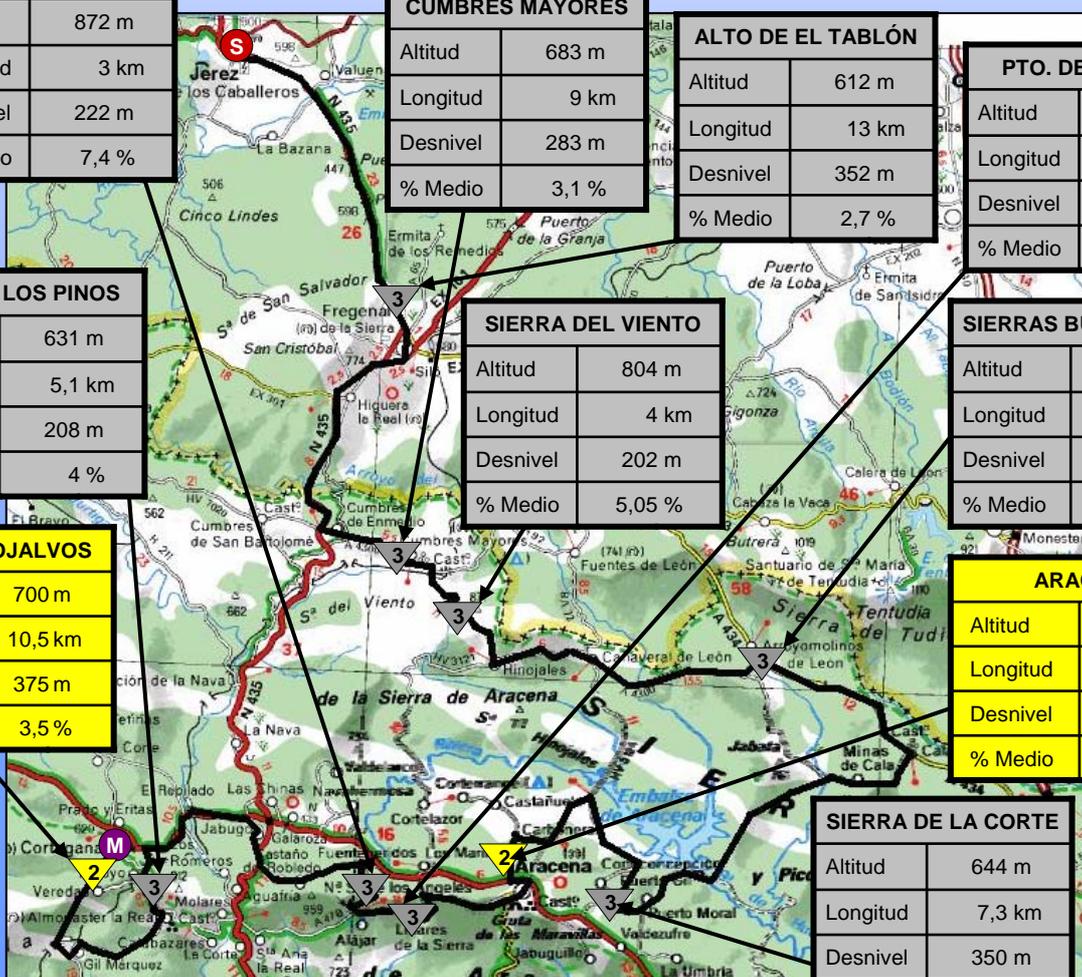
SIERRA DEL VIENTO	
Altitud	804 m
Longitud	4 km
Desnivel	202 m
% Medio	5,05 %

SIERRAS BUJO Y RUAR	
Altitud	700 m
Longitud	6,2 km
Desnivel	300 m
% Medio	4,8 %

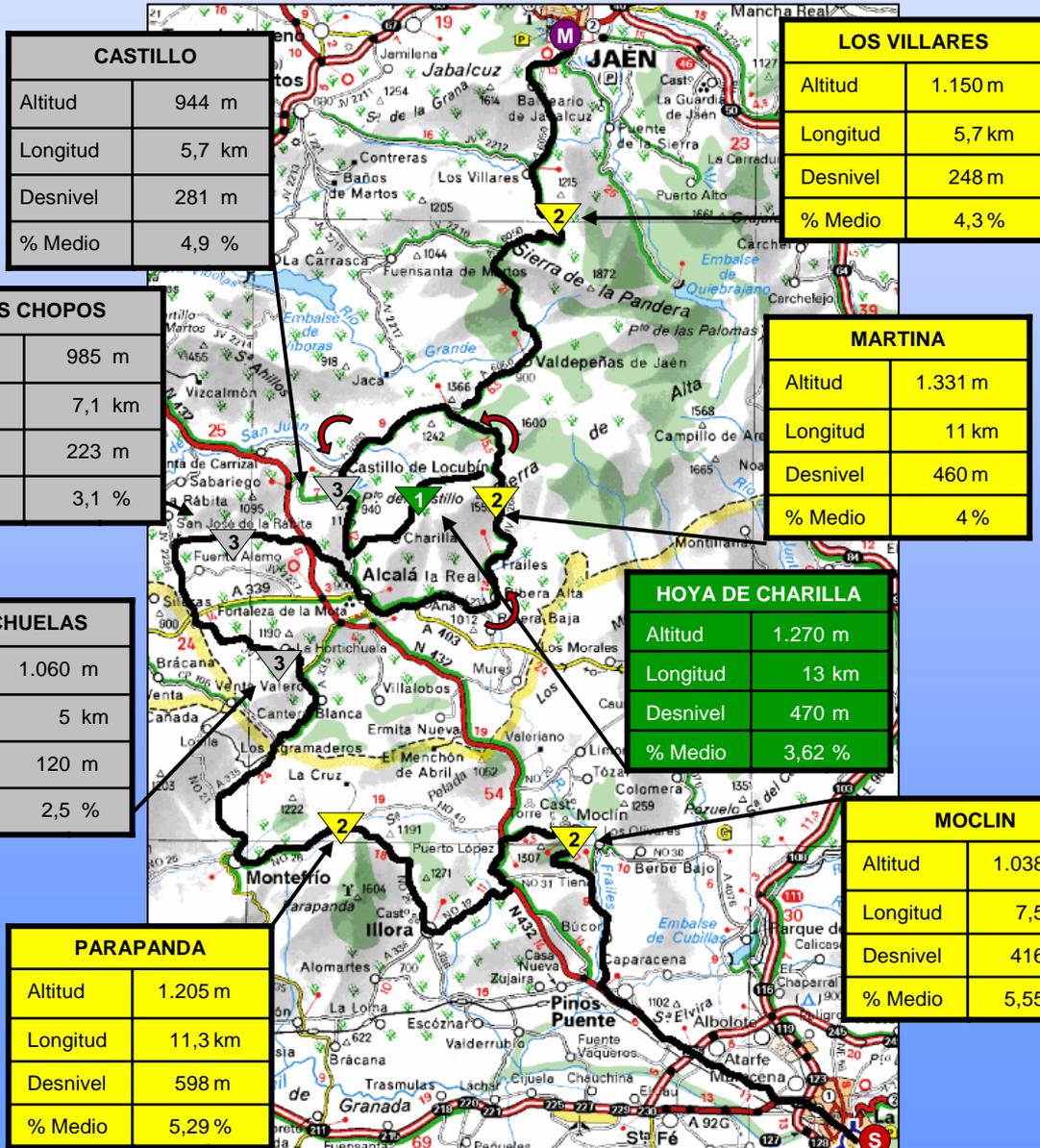
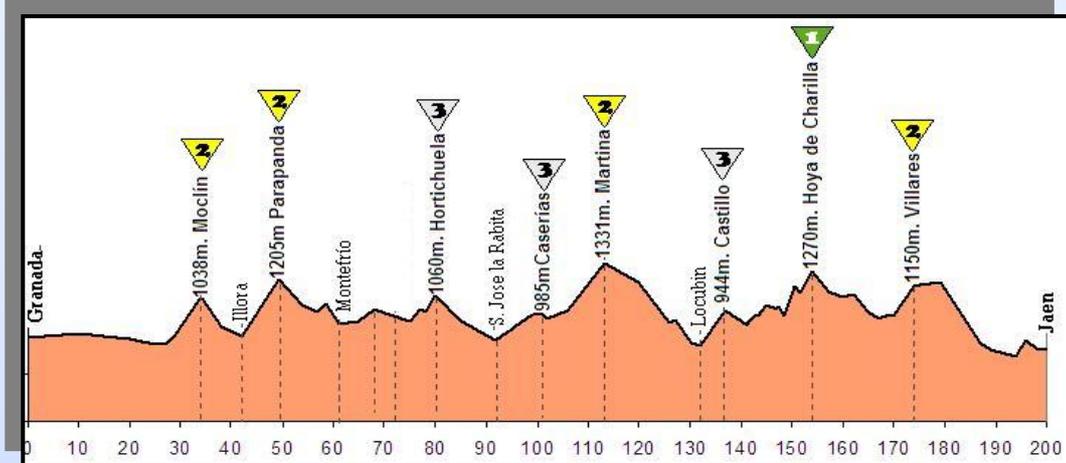
FUENTE DE OJALVOS	
Altitud	700 m
Longitud	10,5 km
Desnivel	375 m
% Medio	3,5 %

ARACENA	
Altitud	710 m
Longitud	11,4 km
Desnivel	356 m
% Medio	3,1 %

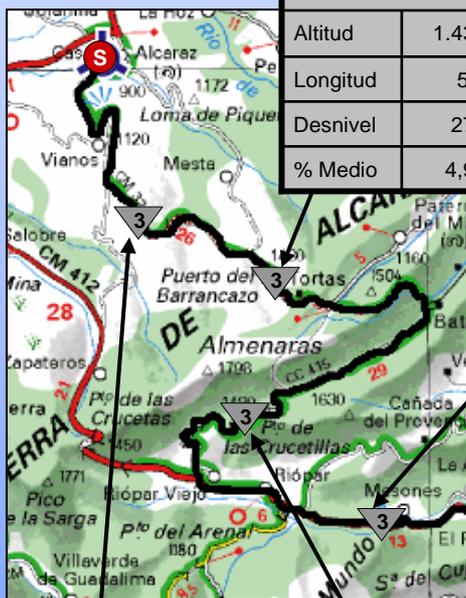
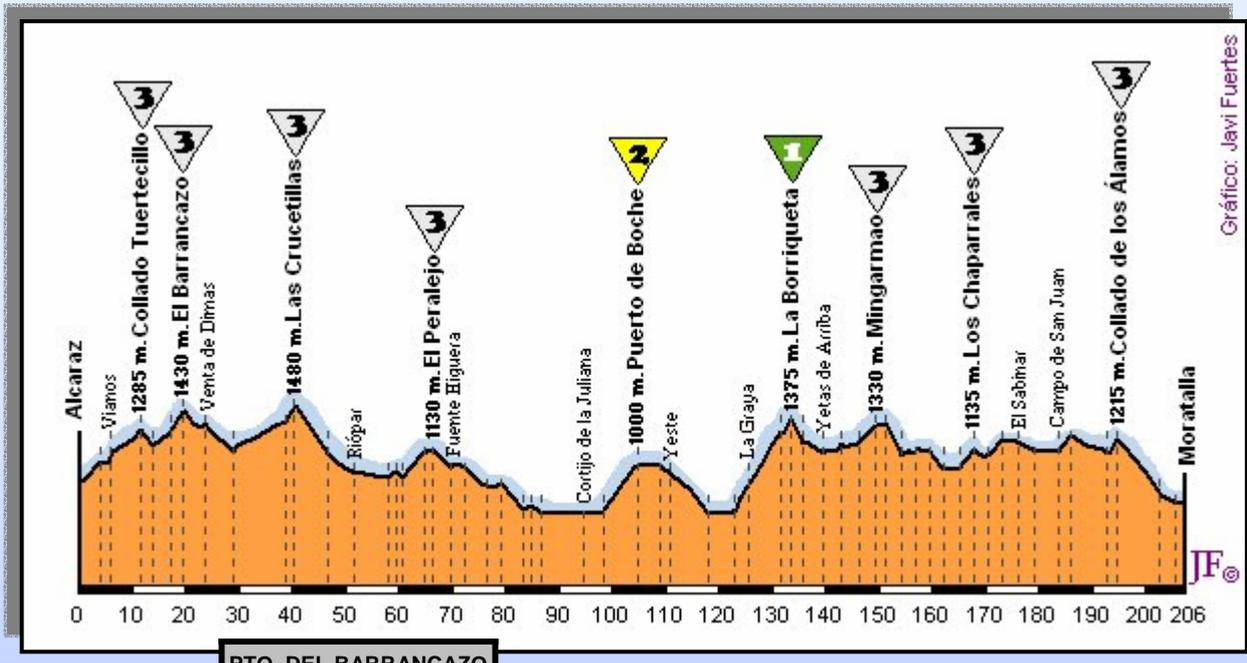
SIERRA DE LA CORTE	
Altitud	644 m
Longitud	7,3 km
Desnivel	350 m
% Medio	4,7 %



# GRANADA - JAEN / 200 km



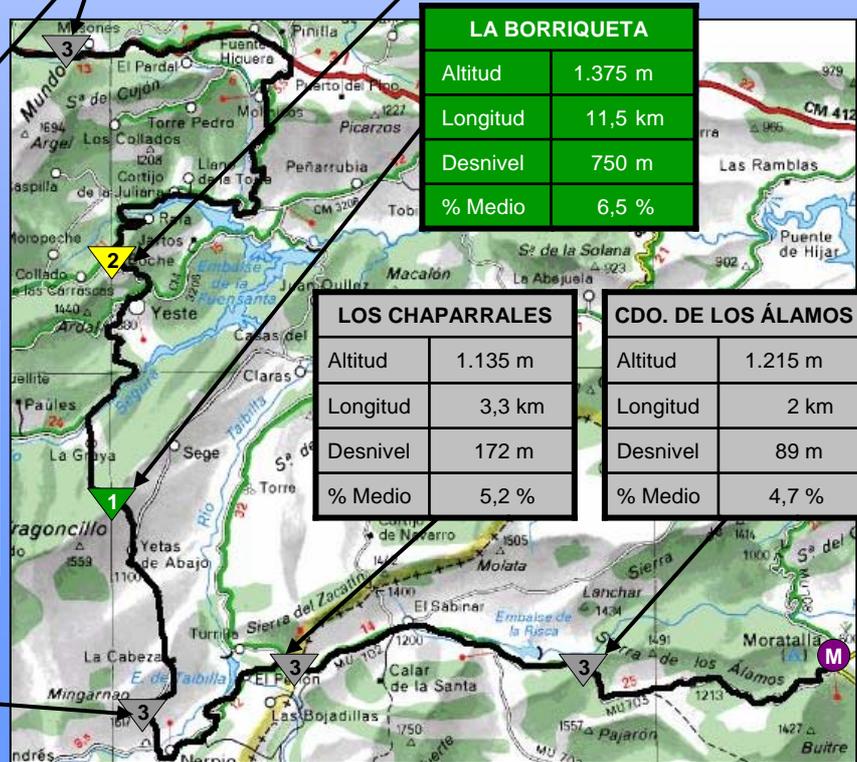
# ALCARAZ – MORATALLA / 206 km



PTO. DEL BARRANCAZO	
Altitud	1.430 m
Longitud	5,5 km
Desnivel	271 m
% Medio	4,93 %

PTO. DEL PERALEJO	
Altitud	1.130 m
Longitud	5,5 km
Desnivel	216 m
% Medio	3,93 %

ALTO DE BOCHE	
Altitud	1.000 m
Longitud	6,1 km
Desnivel	373 m
% Medio	6,1 %



LA BORRIQUETA	
Altitud	1.375 m
Longitud	11,5 km
Desnivel	750 m
% Medio	6,5 %

LOS CHAPARRALES	
Altitud	1.135 m
Longitud	3,3 km
Desnivel	172 m
% Medio	5,2 %

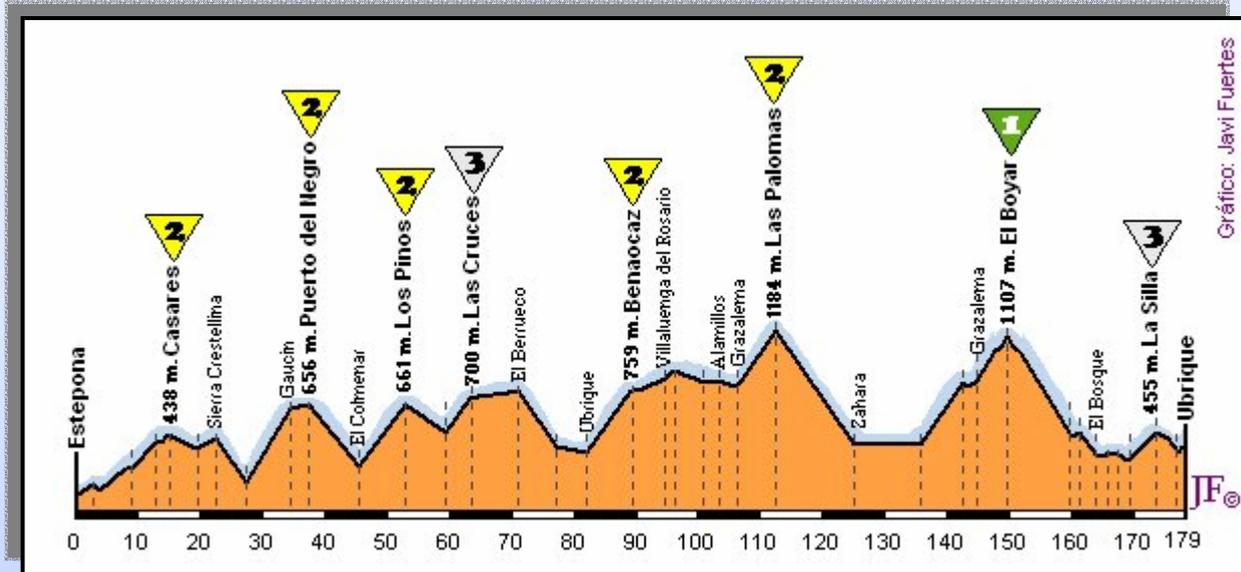
CDO. DE LOS ÁLAMOS	
Altitud	1.215 m
Longitud	2 km
Desnivel	89 m
% Medio	4,7 %

CDO. TUERTECILLO	
Altitud	1.285 m
Longitud	11,3 km
Desnivel	415 m
% Medio	3,7 %

PTO. DE LAS CRUCETILLAS	
Altitud	1.480 m
Longitud	11,9 km
Desnivel	382 m
% Medio	3,2 %

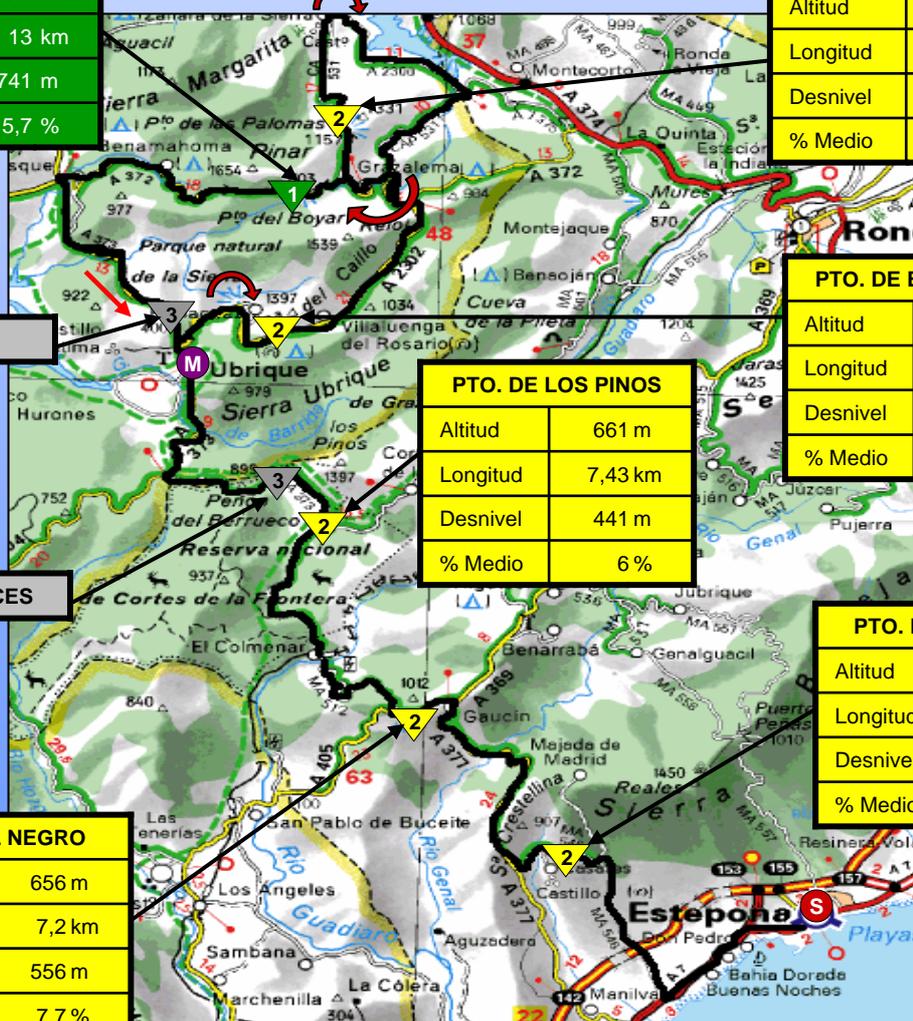
ALTO DE MIRGANMAO	
Altitud	1.330 m
Longitud	4 km
Desnivel	172 m
% Medio	4,3 %

# ESTEPONA – UBRIQUE / 179 km



PTO. DE EL BOYAR	
Altitud	1.107 m
Longitud	13 km
Desnivel	741 m
% Medio	5,7 %

PTO. DE LAS PALOMAS	
Altitud	1.184 m
Longitud	6,5 km
Desnivel	415 m
% Medio	6,37 %



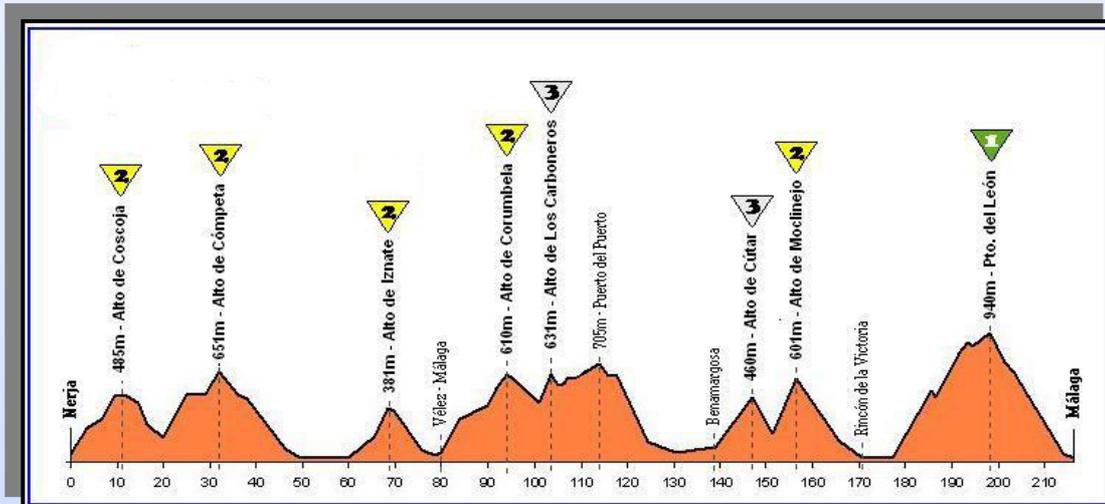
PTO. DE BENAOCÁZ	
Altitud	759 m
Longitud	7 km
Desnivel	439 m
% Medio	6,27 %

PTO. DE LOS PINOS	
Altitud	661 m
Longitud	7,43 km
Desnivel	441 m
% Medio	6 %

PTO. DE CASARES	
Altitud	438 m
Longitud	12,5 km
Desnivel	418 m
% Medio	3,3 %

PTO. DEL NEGRO	
Altitud	656 m
Longitud	7,2 km
Desnivel	556 m
% Medio	7,7 %

# NERJA - MÁLAGA / 218 km



CUTAR	
Altitud	460 m
Longitud	8,4 km
Desnivel	363 m
% Medio	4,3 %

CORUMBELA	
Altitud	610 m
Longitud	15 km
Desnivel	649 m
% Medio	3,7 %

CARBONEROS	
Altitud	631 m
Longitud	2,2 km
Desnivel	211 m
% Medio	9,6 %

COMPETA	
Altitud	651 m
Longitud	17,6 km
Desnivel	683 m
% Medio	3,6 %



EL LEON	
Altitud	940 m
Longitud	20,4 km
Desnivel	921 m
% Medio	4,51 %

MOCLINEJO	
Altitud	601 m
Longitud	4,8 km
Desnivel	416 m
% Medio	8,6 %

IZNATE	
Altitud	381 m
Longitud	9,9 km
Desnivel	361 m
% Medio	3,6 %

COSCOJA	
Altitud	485 m
Longitud	11,4 km
Desnivel	493 m
% Medio	3,9 %

# LAS EDICIONES ANTERIORES

Comparativa de los recorridos históricos de las grandes vueltas por etapas: Giro, Tour y Vuelta

# INTRODUCCIÓN

En este apartado nuestra intención no es elaborar un análisis exhaustivo de todas y cada una de las ediciones disputadas en la Vuelta, más de 60 hasta el momento. Más bien trataremos de comentar aquellas características relevantes de las ediciones pasadas que sirvan para explicar en alguna medida lo que vemos hoy en día o, en todo caso, aquellas etapas que tal vez tendrían vigencia en nuestros tiempos.

El ciclismo vive de las audiencias, y estas mejoran si los aficionados auguran un buen espectáculo porque el recorrido así lo propicie, sobretodo si esta prevista la participación de buenos corredores. Pero la participación no puede ser predeterminada por los organizadores mientras que el recorrido es prácticamente la única variable que controlan casi por completo.

Es evidente que los motivos para que un ciclista en un momento determinado decida participar en una carrera pueden ser múltiples, unos serán más o menos públicos y notorios pero otros serán estrictamente personales, y desde luego muchos de ellos no tendrán que ver con el recorrido, ni tan siquiera tienen necesariamente que ser razones relacionadas de una manera directa con el ciclismo.

No obstante sí se puede afirmar que la participación mejora por regla general con recorridos a priori más atractivos, por su dureza o por otras razones. Esto no es una verdad absoluta pues hay momentos en la historia que no se ha dado, mientras que sí ha habido espectáculo o buena participación en ocasiones con recorridos muy mediocres, pero estadísticamente sí que hay una correlación entre recorridos, participación y espectáculo.

Este estudio pretende demostrar que los recorridos de la Vuelta a España a lo largo de la historia no fueron los más adecuados demasiado a menudo, en especial si los comparamos con los del Giro y el Tour, y no tanto por falta de dureza como por un diseño poco propicio para alcanzar dos objetivos:

- Que hubiese batalla, fuesen quienes fuesen los participantes.
- Atraer figuras.

## ÍNDICE

- Las primeras ediciones (1935 – 1955) . . . . . 198
- Los años de El Correo Español - El Pueblo Vasco . . . . . 203
- Los ocho primeros años de Unipublic (1979 - 1986) . . . . . 214
- Los ocho años anteriores al cambio de fechas (1987 –  
1994) . . . . . 226
- La Vuelta tras el cambio de fechas (1995 – 2007) . . . . . 238

## **LAS PRIMERAS EDICIONES ( 1935 – 1955)**

La Vuelta nace tardíamente en 1935 con la muy loable pretensión de darle réplica a las ya muy prestigiosas carreras de otros países europeos, como eran el Tour de Francia y el Giro de Italia, rondando los 30 años de historia cada una de ellas. Incluso Bélgica, Alemania, Portugal o Suiza ya tenían sus carreras por etapas desde hacía tiempo. También se disputaba ya la Paris-Niza. Hasta en España ya había otras carreras por etapas, como la de Cataluña, la del País Vasco o la de Asturias.

Sin embargo por diversas circunstancias la Vuelta no tuvo continuidad en sus primeros años. La Guerra Civil española, seguida casi de inmediato por la Segunda Guerra Mundial provoca que sólo se disputen en principio las ediciones del 35 y el 36, ambas organizadas por el Diario Informaciones.

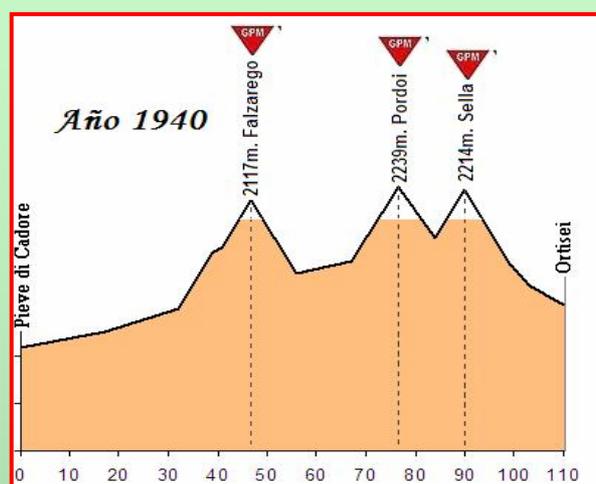
La participación, eso sí, no era demasiado buena desde un punto de vista internacional, destacando sólo los españoles Mariano Cañardo, Fermín Trueba y Salvador Cardona, así como el italiano Luigi Barral, todos ellos con un puesto entre los 10 primeros del Tour en alguna edición de años anteriores. Aún así la carrera la domina los dos años Gustaaf Deloor, que tampoco es que fuera un ciclista muy destacado, y en el año 35 sólo se mete un español, Cañardo, entre los diez primeros.

En el 41 reaparece la carrera, cuya organización corre a cargo de la Obra Sindical de Educación y Descanso, y colaborando con ella el diario Gol. Pero entre las dificultades económicas, la falta de infraestructuras y la imposibilidad de contar con corredores extranjeros en plena Guerra Mundial, poco éxito cabía. En el 42 retoma la organización el Diario Informaciones y la participación mejora un tanto porque por Francia e Italia compiten sendas selecciones de cierta entidad entre los que se encuentran corredores como Vietto, Cosson y Thietard por parte de los franceses o Gianello, Camellini y Brambilla por parte de los italianos (Vietto, Cosson y Gianello ya habían sido top ten del Tour). De todas maneras sólo Camellini se mete entre los 10 primeros, haciendo décimo a casi una hora del ganador, Julián Berrendero.

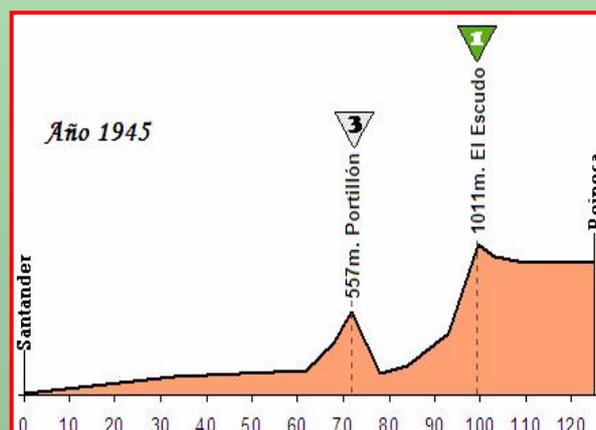
No se pudieron resolver los problemas y hasta el 45 no vuelve a verse la Vuelta, organizada esta vez por el Diario Ya durante 4 ediciones consecutivas. Son los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial y la verdad es que la participación extranjera no es nada brillante. En el 49 hay un paréntesis y en el 50 el Diario Ya consigue organizar la carrera por última vez dado que los problemas económicos se hacen insalvables.

Durante 4 años la carrera no se disputa y sólo en el 55 aparece un organizador nuevo, **El Correo Español-El Pueblo Vasco**. Este periódico ya sí consigue darle continuidad a la carrera y consolidarla como la tercera gran carrera por etapas del ciclismo mundial. Pero lo cierto es que por unas causas o por otras durante los primeros 20 años de vida de la Vuelta sólo se llegan a disputar 9 ediciones, con una participación en general bastante pobre, casi restringida a los corredores españoles, que tampoco es que destacasen mucho en el panorama internacional.

Por lo tanto poco se puede rescatar de aquella época. Los recorridos no eran especialmente llamativos. Mientras que en el Tour, por ejemplo, ya llevaban décadas viendo el encadenado AUBISQUE – TOURMALET – ASPIN - PEYRESOURDE o el ALLOS-VARSIZOARD o subiendo el GALIBIER por cualquiera de sus dos vertientes (en el 47 se vió un encadenado CROIX DE FER-TELEGRAPHE-GALIBIER con final en Briançon), incluso se vio una contrarreloj subiendo el ISERAN por su vertiente de Bonneval (la dura) y bajando más de 45km hasta Bourg Saint Maurice, y en el Giro durante los 20 años del 35 al 54 ya había cronoescaladas al TERMINILLO o encadenados tan duros como FALZAREGO-PORDOI-SELLA (con final en Ortisei) o MADDALENA-VARSIZOARD-MONTEGENVRE-SESTRIERE , incluso se había subido un coloso como el STELVIO, en España pocos puertos de cierta entidad se subían. No pasábamos de NAVACERRADA (con meta en Madrid) , o PAJARES (con meta en León), o EL ESCUDO (con meta en Reinos) o URKIOLA u ORDUÑA (con meta en Vitoria), pero sin apenas encadenarlos con otros puertos en la misma etapa y con sus respectivas cimas lejisimos de las metas correspondientes.



El Giro empieza a recorrer los Dolomitas para la disputa de las jornadas clave.



El Escudo era uno de los puertos más emblemáticos de las primeras ediciones de La Vuelta.



El encadenado alpino Allos – Vars – Izoard es uno de los más duros de los afrontados por los Tours de los años 30.

Ya suponemos que las infraestructuras en España eran muy deficientes y que las carreteras no debían estar demasiado disponibles para estos acontecimientos deportivos, pero también en Francia y en Italia habían sufrido guerras bastante destructivas y sin embargo nunca se dio de lado a la alta montaña por mucho que las carreteras de esos países no estuvieran en unas condiciones ni tan siquiera decentes. Es más, nunca faltó en el Tour la típica etapa por el adoquinado de la Paris-Roubaix.

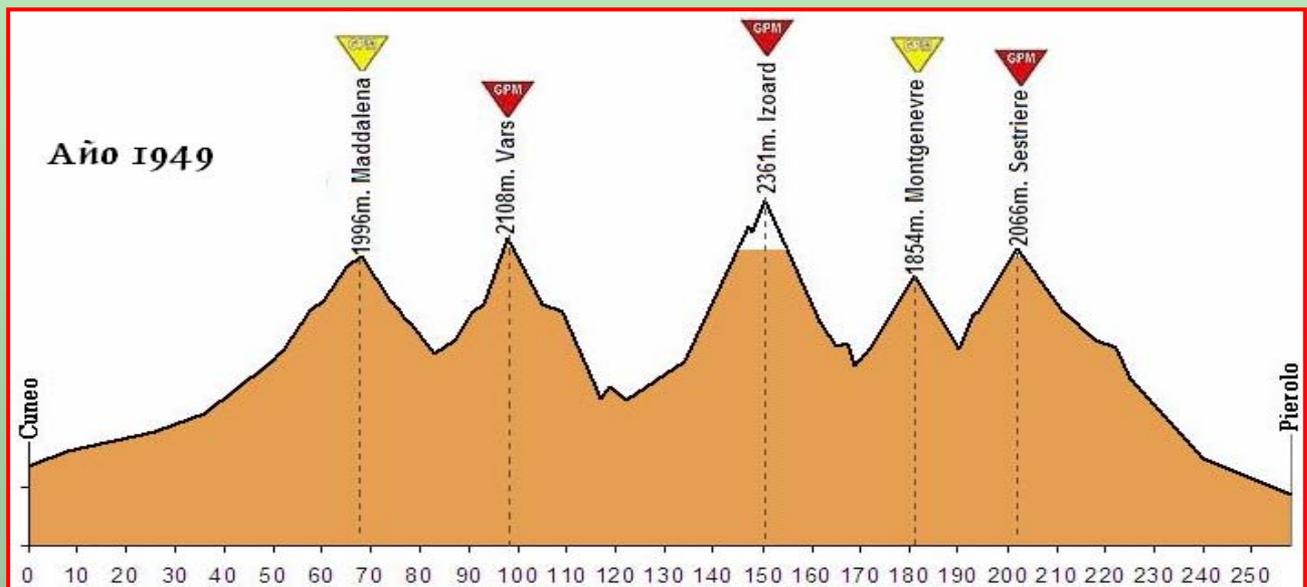
Se nos hace muy cuesta arriba comprender los motivos por los que en España no había grandes etapas de montaña, defecto que se ha repetido sistemáticamente desde que la Vuelta surgió y que aún hoy pervive, de ahí que lo señalemos como una característica fundamental de la carrera. Es cierto que las carreteras españolas debían ser horribles, pero no serían mucho peores que las carreteras pirenaicas o alpinas de Francia en los años 10 a juzgar por las fotos de entonces. También era otra época en la que las diferencias no tenían por qué hacerse en la montaña y tal vez por ahí se pueda justificar dicha ausencia de grandes puertos, al menos visto con la perspectiva de los tiempos actuales.

Tal vez lo más destacado de aquellos primeros años fueran las etapas contrarreloj, tanto individuales como por equipos. No solían bajar de 40 km y, por ejemplo, en la edición del 46 hay una crono por equipos de 67km entre Valencia y Castellón, más dos cronos individuales, la Salamanca-Béjar, de 73km, y la Gijón-Oviedo, de 53km.

No quisiéramos dejar de decir que en 1935 se subió El Portillo de la Sía por su vertiente larga, la de Arredondo, con sus 20 km al 5,3% y sus tramos de 6-8km al 7% mantenido, justo después de haber subido y bajado Alisas, si bien la etapa terminaba en Bilbao y había muchísimo llano tras bajar La Sía por lo que quedaba un tanto desvirtuada. Si este puerto fue posible subirlo en el 35, si por aquella época ya se subieron otros cercanos como Alisas, Los Tornos, Estacas de Trueba, Braguía, Carmona, Portillón o el Escudo y ya hubo finales de etapa en Torrelavega o Reinosa, ¿qué dificultad había en encadenar varios de estos puertos y poner una línea de meta relativamente cerca de ellos?



Pajares, otro de los grandes puertos de La Vuelta durante sus primeras ediciones, solía estar lejos de la meta.



El Giro se atreve a adentrarse en Francia de vez en cuando para disputar etapas brutales.



Los encadenados de grandes puertos formaron parte del Tour ya desde sus inicios.

## LOS AÑOS DE EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO

Tras la última edición organizada por el Diario Ya en el año 50 hubo un parón de 4 años y sólo reaparece la Vuelta en 1955, con la organización a cargo de El Correo Español-El Pueblo Vasco, pero esta vez para quedarse. Del 55 al 78 este periódico organiza 24 ediciones consecutivas, y lo que es mejor, consigue que la carrera deje de ser una competición doméstica, sin prestigio, y destinada casi por completo a los corredores españoles, que tampoco destacaban apenas en el concierto internacional.

Los recorridos se endurecen ligeramente, con más puertos en cada etapa y con bastantes de ellos inéditos hasta ese momento, aparte de que acercan un poco más esos puertos a las metas. Al tratarse el organizador de un periódico vasco procuran que su tierra tenga todo el protagonismo, con muchas etapas y casi todas las, a priori, decisivas.

Y desde luego lo que mejora sustancialmente es la participación. Ese primer año había 6 corredores franceses que habían alcanzado ya el top-ten del Tour, incluyendo dos podiums como Lazarides y Geminiani (también top ten del Giro), mientras que Italia presentaba a todo un ganador del Giro como Magni, que también había sido top ten del Tour, a otro podium del Giro como Martini y algún top ten más también del Giro. Por supuesto estaban todos los españoles buenos, encabezados por Ruiz, que también había sido ya podium del Tour, o Gelabert (top ten del Tour), o Emilio Rodríguez, ganador de una Vuelta y segundo en otra, su hermano Manuel, segundo en la Vuelta que ganó Emilio, más otros destacados como Loroño y Serra.

Es decir, que sin ser una participación de campanillas ya se podía decir que era bastante respetable, y eso se mantiene durante las 24 ediciones siguientes con muy pocas excepciones. No venían todos los mejores siempre, pero sí que había casi siempre alguno de los mejores disputando la Vuelta. Incluso en la edición del 57 la participación fue realmente estelar, con los 4 primeros del Tour anterior más el décimo, tres podiums más del Tour y unos cuantos top ten, otros tres podiums del Giro, 6 más de la Vuelta...

Tal vez la medida mejor de esa participación sea compararla con la habitual del Giro durante toda esa época. En la Vuelta habrá una media de 7 top ten del Tour por edición, mientras que en el Giro habrá 11 top ten del Tour de media por edición. Sin embargo no se puede decir que hubiera mucha diferencia en el nivel competitivo. Durante esos 24 años habrá hasta 31 corredores que alcanzan el top ten de la Vuelta el mismo año que el del Tour, mientras que por parte del Giro sólo serán 6 más, un total de 37. Y durante ese tiempo el ganador del Tour habrá corrido ese mismo año la Vuelta en 6 ocasiones por sólo cuatro más el Giro, un total de 10. Además en la Vuelta era frecuente ver a corredores tan importantes como Geminiani, Fornara, Van Looy, Poulidor, Janssen, Agostinho...

No obstante el nivel de los recorridos de la Vuelta en comparación con los del Giro o el Tour sigue siendo muy inferior. Probablemente en aquella época no fuera tan relevante dado que era más habitual ver ataques en cualquier terreno, incluso en el llano. De hecho no fueron pocas las veces que la Vuelta se resolvió con alguna escapada más o menos consentida en etapas que a priori se presentaban como intrascendentes.

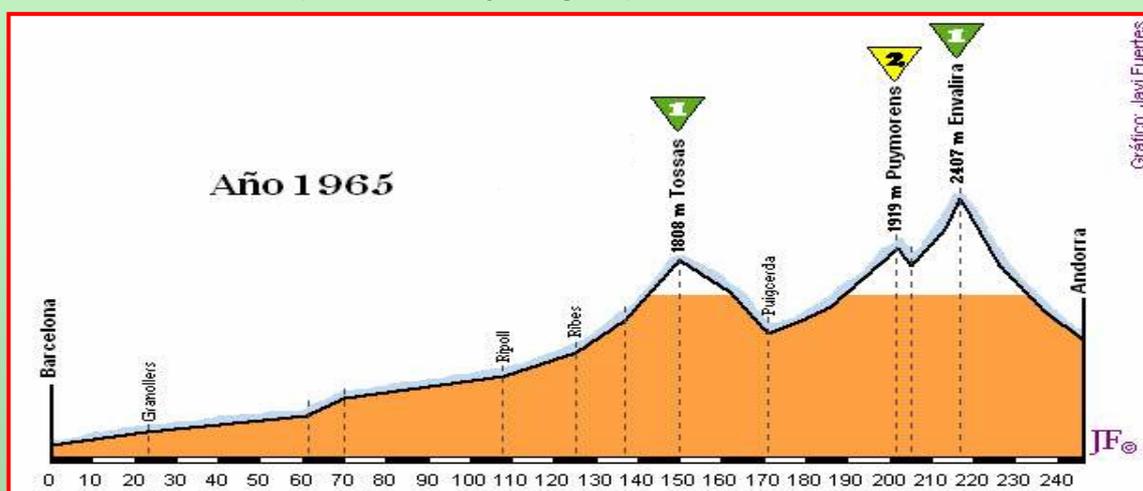
Además los finales en alto no eran nada habituales, de manera que esa tendencia actual de reservarse para los últimos kilómetros de la última subida no se daba en los años 50 y 60. En realidad sólo en 1952 se pueden encontrar finales en alto de etapas en línea tanto en el Tour como en el Giro. El Tour presenta ese año un final en Alpe d'Huez, acompañado al día siguiente de un final en Sestriere, y unos días más tarde de otro en el Puy de Dome. El Giro es más modesto en ese sentido y aporta un final en Roccaraso, en plenos Apeninos, mientras que los finales de etapa en puertos alpinos llegarían unos años más tarde, en concreto en el 56 con la ya legendaria etapa del Bondone, aquella en que Gaul destrozó la carrera bajo una ventisca. En la Vuelta los finales en alto propiamente dichos no llegarían hasta los años 70, con la excepción de la cronoescalada a Pajares del 65.

De todas formas esos finales en alto no fueron la norma ni en el Giro ni en el Tour durante los años 60. El Giro sí que vio bastantes finales en alto distintos por entonces pero no era la tónica, mientras que en el Tour prácticamente se limitan a las etapas en el Puy de Dome y el Mont Ventoux con muy pocas incursiones en otras subidas finales. Eso sí, tanto en el Giro como en el Tour esos finales eran bastante duros mientras que en la Vuelta no se pasaba de segundas cortos o de terceras.

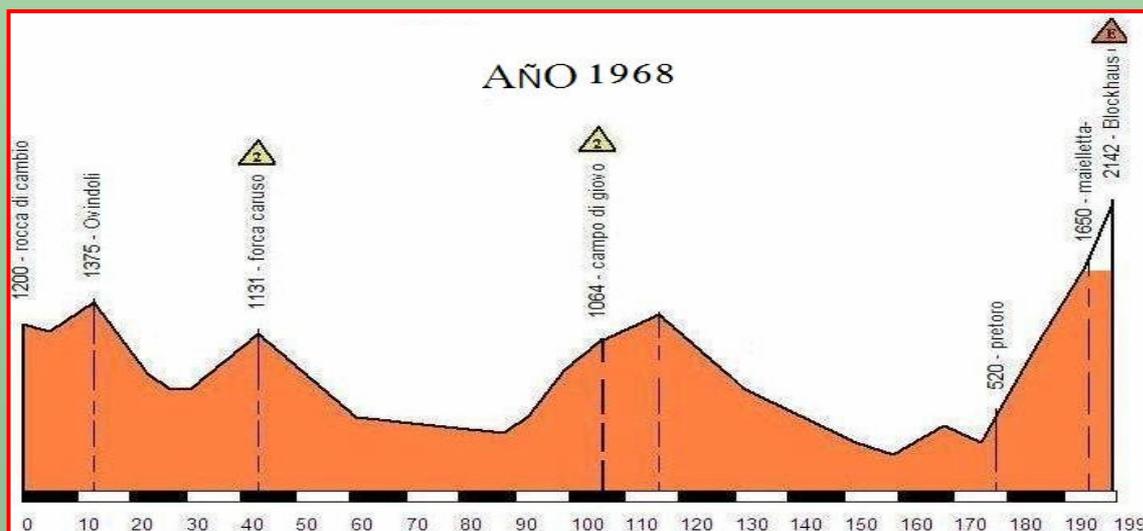
Por supuesto, tanto en Francia como en Italia se vieron todos los años etapas de altísima montaña donde prácticamente siempre se decidían las carreras, siendo muy habitual además que el último puerto no fuese el más duro del día, lo que propiciaba que hubiese grandes batallas desde lejos puesto que era más probable alcanzar grandes diferencias de ese modo en ese tipo de recorridos.

En España no se pasaba de encadenar puertos cortitos y apenas se subía alguno que realmente pudiera catalogarse como de primera categoría prácticamente los mismos que hemos citado para las primera ediciones, que tampoco se podían comparar con los puertacos habituales de los Alpes o los Pirineos en el Tour o los tradicionales Dolomitas del Giro. Además solía haber bastante distancia desde estos puertos mencionados hasta las respectivas metas.

La única etapa que podemos considerar realmente como de alta montaña en la Vuelta organizada por El Correo Español-El Pueblo Vasco sería una **Barcelona-Andorra, de 241km, pasando por los puertos de TOSSAS, PUYMORENS y ENVALIRA**, que se disputaría en los años 1965 y 1967. Tampoco es que provoque unas diferencias notables entre los favoritos pues se trataba de puertos muy largos pero bastante tendidos.



Tosses – Puymorens – Envalira, buen encadenado de puertos antes del final de etapa en Andorra durante la Vuelta del 1965.

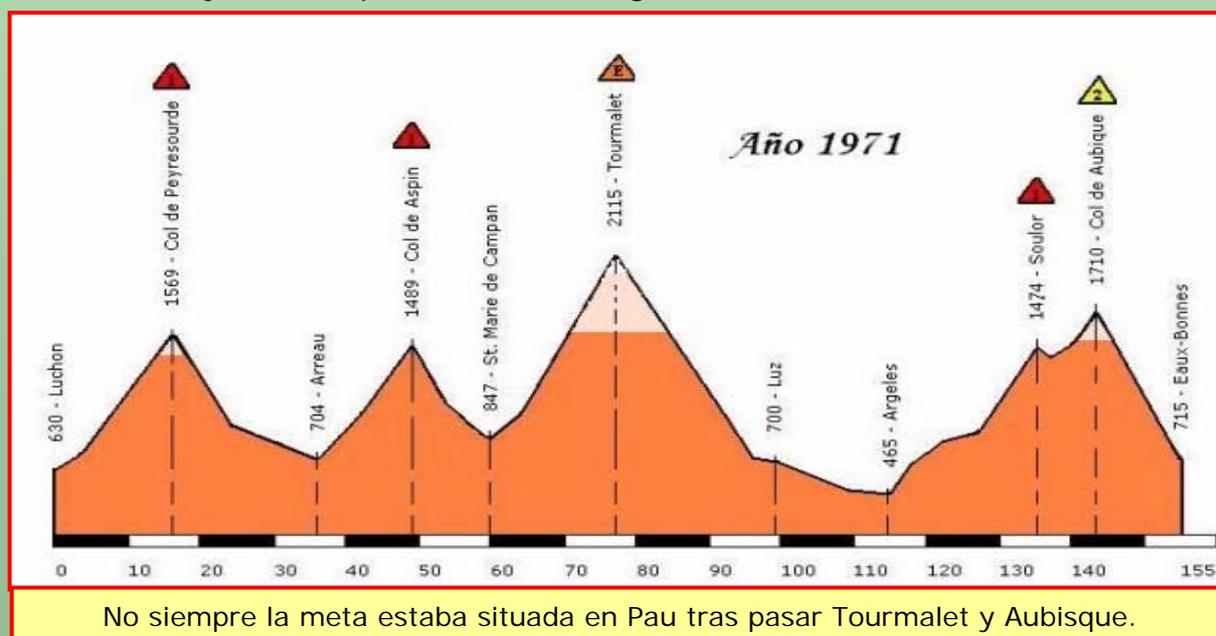


En esta época el Giro estrena un coloso de los Apeninos llamado Blockhaus.

No encontramos motivos razonables para dar por buena esa desventaja extraordinaria que sufría la Vuelta con respecto al Giro o al Tour en cuanto a la dureza de nuestras respectivas carreras ciclistas.

Aceptamos que Francia era una potencia mundial en lo económico, que tenía unas infraestructuras muy buenas en general y un montón de recursos disponibles, además de una tradicional mentalidad abierta de sus habitantes. Italia tal vez se parecía más a España, pero aún así gozaba de ventajas innegables si nos referimos a las infraestructuras. En cualquier caso, tampoco es que las carreteras de montaña de Tour y Giro fueran para tirar cohetes, es más, nadie protestaba por subir un puerto sin asfaltar o por la posibilidad de romperse la cabeza en el adoquinado. Y ojo, que en España la altitud media de las carreteras de montaña es más baja que en Italia o en Francia, y además hace mejor tiempo.

De todas maneras, en los 50 y tal vez en los 60 las carreteras tal vez fueran sensiblemente peores que las francesas o las italianas (aunque estamos hartos de ver fotos de aquella época del Tour o del Giro y no eran precisamente buenas), pero no creemos que en los 70 fuera absolutamente imposible pasar en primavera por Bonaigua, Somport, La Sía, Lunada, Estacas de Trueba, Pontón, San Glorio, El Pico, Serranillos, Mijares, Morcuera, Cotos, Navafría, Sierra Nevada, Ragua... Todos se mantuvieron inéditos y algunos lo siguen estando. También hubieran podido tocar cualquier lugar montañoso cercano a la abrupta costa española, en particular cerca de la mediterránea cuyo nivel de infraestructuras por aquel entonces mejoraba exponencialmente gracias al turismo.



Andalucía casi ni existía. Los Pirineos nunca se aprovecharon (especialmente los catalanes), y la etapa de Formigal del 75, la que más puertos de alguna entidad se vio en la Vuelta durante esos años, es más o menos la misma que las habituales de Cerler o Panticosa pero con final en una estación cuya subida es mucho más suave, y con eso está dicho todo. La "famosa etapa de Avila", tan habitual en los recorridos diseñados por Unipublic actualmente, nunca se hizo en esos tiempos, ni tan siquiera con Paramera y Navalmoral únicamente. Y de todos los puertos de la sierra madrileña, hoy sumamente transitados, sólo se subieron alguna vez Navacerrada y Los Leones. El mayor problema era que al darle todo el protagonismo al País Vasco, difícilmente se podían llegar a otros sitios, ni creemos que lo desearan.

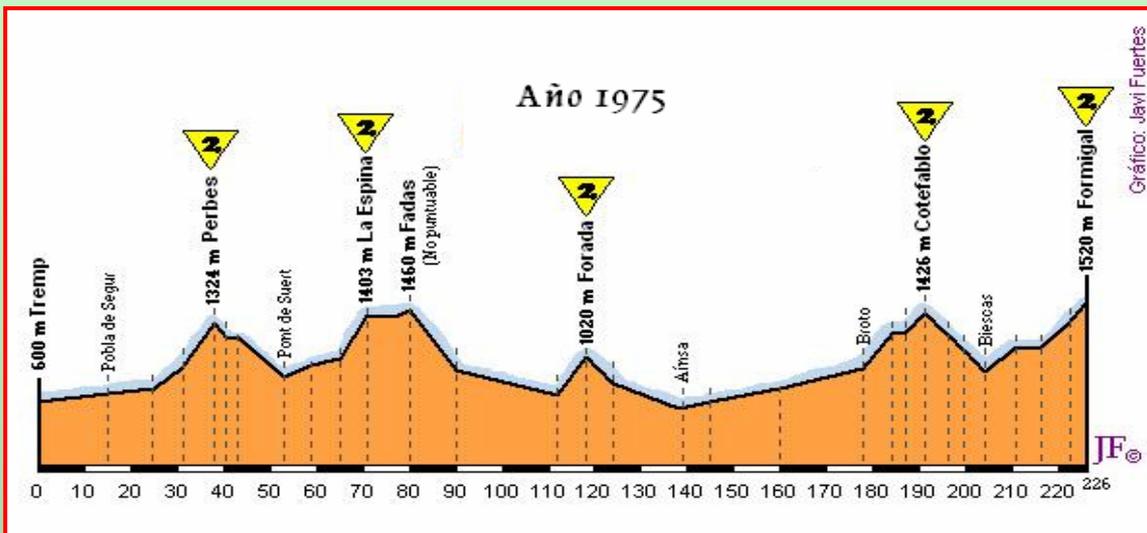
No vale por lo tanto la excusa de que no se podía pasar por determinados sitios. Lo que ocurría en plena época de El Correo Español era que, como organizaban ellos, las etapas más decisivas tenían que disputarse en el País Vasco y los puertos más gordos tenían que ser los suyos, principalmente los que pudieran estar relativamente cerca de las capitales de provincia o como mucho de las poblaciones más importantes, es decir, que hablamos de Muñecas, Sollube, Urkiola, Orduña, Jaizkibel, Elgeta, Azkárate, Bidania, Aritxulegi, Agina, Herrera y paramos de contar, todos ellos segundas o terceras, como mucho primeras cortos.

Por lo que se refiere a los finales en alto, únicamente a partir de los 70 ponen alguno, y de manera muy tibia. Si quitamos la cronoescalada de Pajares del 65, prácticamente no hay finales en grandes puertos, sólo se ven cosas como Formigal, Arrate, Urkiola, Naranco, Santuario de Oro, Santuario de la Bien Aparecida y poco más.

Sería una cuestión de falta de patrocinadores, pero si llegaron a Formigal suponemos que pudieron llegar a otras estaciones invernales de las que estuvieran disponibles en los 60 y 70. De todas formas llegadas en alto a Pajares o a Navacerrada casi seguro que sí las hubieran podido programar. O una en Sierra Nevada, estación en la que, por ejemplo, se habían disputado competiciones internacionales de esquí en los años 50, prueba de que se podía aprovechar.

Donde sí destacaba la Vuelta realmente era en las cronos. La más aprovechable hoy en día podría ser la cronoescalada de 41km desde Mieres hasta PAJARES que se disputó en el 65, con una primera parte llana pero picando hacia arriba y los 13km finales al 7% de media. Pero hay otras que también nos parecen brillantes:

- Una de 61km entre Eibar y Vitoria en la que se subían Elgeta y Urkiola.
- Otra entre Bayona y San Sebastián en la que se llegó a los 82km y en la que se subía y bajaba Ibardin.
- El puerto de Herrera se subió tanto por el norte como por el sur en sendas etapas Vitoria-Haro y Laguardia-Vitorria, de 61 y 44km respectivamente.
- Muy larga también fue una entre San Sebastián y Tolosa (67km), subiendo y bajando Usategieta.



Etapa con final en Formigal en la Vuelta del 75. Media montaña con final en alto para la disputa de una de las jornadas decisivas de la carrera.



En el año 71 el Giro se adentra en Austria para superar el tremendo Grossglockner.

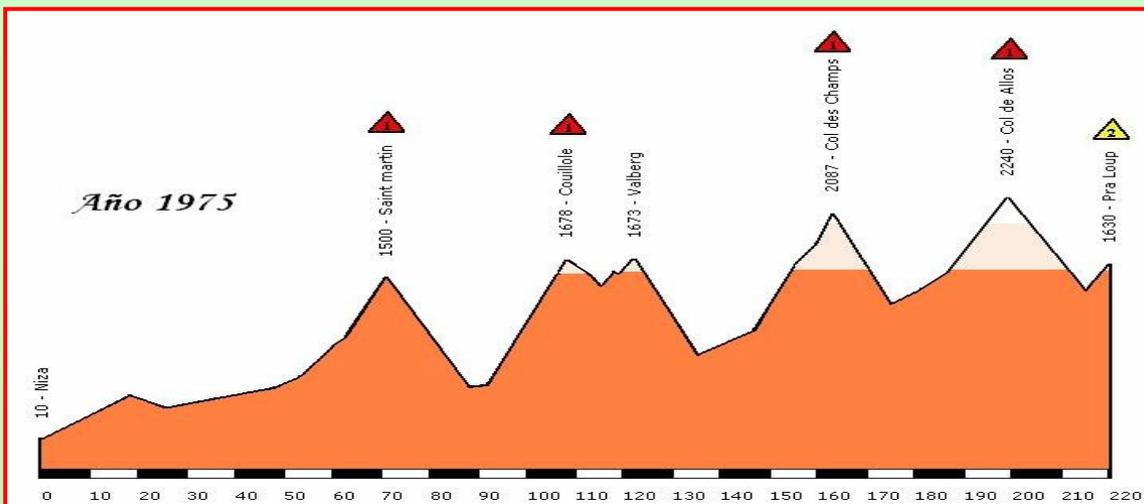


Hasta las cronos llanas fueron especialmente largas durante los 50 y los 60, con especial mención para una Zaragoza-Huesca del 57 que tenía 85km y que curiosamente ganó Loroño con 6 segundos sobre Bahamontes, ambos escaladores, y eso que la del 57 fue la Vuelta con mejor participación de la historia. Pero en general rara vez había una edición que no tuviera alguna crono por encima de los 40km, o dos de ellas, como en el 63, edición que tenía dos cronos de 52km, una entre Mieres y Gijón y la otra entre Sitges y Tarragona. Más adelante, durante los años 70, el kilometraje de las cronos baja considerablemente y no llegarían nunca ni a 40km, muchas de ellas ni llegaban a los 20km.

Pero ¿qué se estaba haciendo en el Tour o en el Giro durante los años 60 y 70?.

En el Tour veremos encadenados de puertos realmente durísimos, y las etapas con final en alto son muy interesantes, tanto las que sólo destacan por el último puerto como las que tienen muchos, con especial mención para la de Pra Loup del 75, que presentaba una barbaridad de desnivel acumulado pero la casi obligación de atacar desde lejos dada la corta longitud de la última subida.

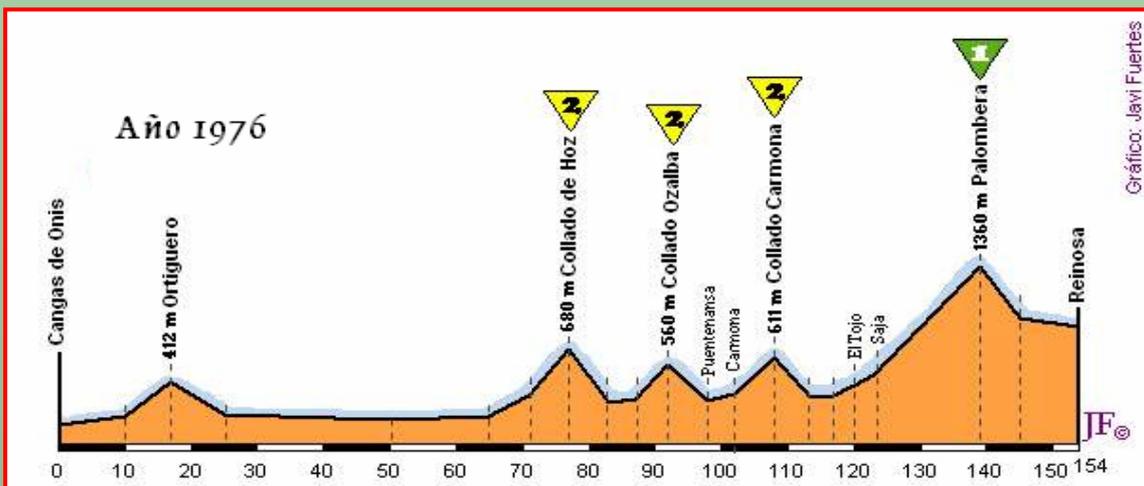
Donde se bajaba un tanto es en la media montaña, pues casi no hay nada de interés. El Tour siempre se ha centrado en la alta montaña debido a que la mayor parte de su territorio es llano, prácticamente sólo tiene grandes puertos en los Alpes y en los Pirineos, y cuando se llega hasta allí había que aprovecharlos lo máximo posible, de manera que añadir alguna etapa de media montaña en el Macizo Central o en los Vosgos podía ir en detrimento del número de etapas alpinas o pirenaicas.



En el 75 se disputa una de las etapas más míticas de la historia del Tour: Niza – Pra Loup con Saint Martin, Couillole, Champs y Allos en el camino.



Duran, Staulanza, Rolle, San Pellegrino... el Giro 'riza el rizo' en los Dolomitas.



A veces, las etapas decisivas de la Vuelta eran jornadas de media montaña ciertamente brillantes, pero sin llegar a alcanzar el estatus de 'alta montaña'.

Gráfico: Javi Fuertes

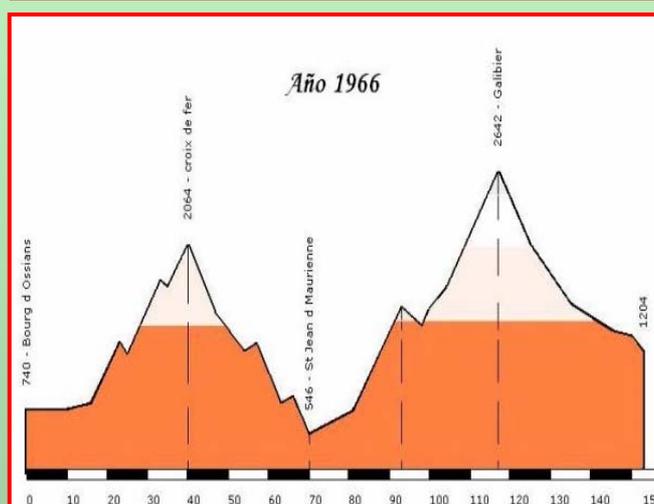
JF®

Habría que añadir alguna que otra cronoescalada, pues se hicieron a Superbagnères desde Luchon, a Avoriaz desde Morzine o al Puy de Dome un par de veces. También habría que añadir la tradicional etapa por la zona adoquinada habitual de la Paris-Roubaix y con muchísima frecuencia entraban en Bélgica para transitar por el territorio de las clásicas de primavera como Tour de Flandes y Lieja-Bastogne-Lieja.

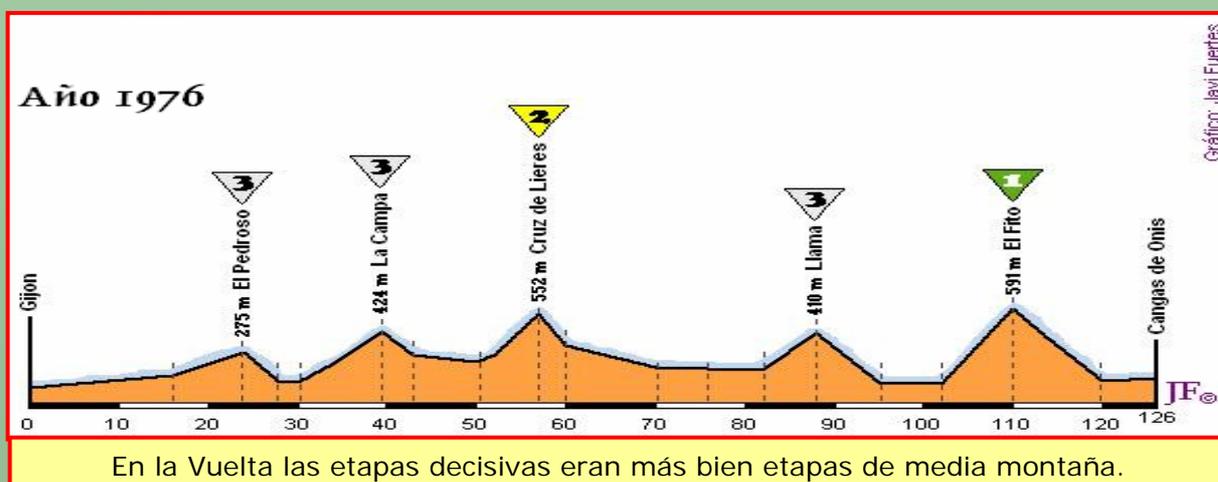
En el Giro también encontramos encadenados tremendos, repletos de grandes puertos sin apenas llano entre ellos la mayoría de las veces. Hay finales en alto realmente duros pero también hay etapas en las que la subida final es menos dura que alguna anterior, y también hay otras sin final en alto pero que provocarían diferencias altas. En fin un paraíso para los escaladores y para los corredores valientes. Y eso que en nuestra selección de etapas nos hemos dejado finales la Marmolada, el Bondone, el Monte Grappa... Las cronoescaladas sí que se daban pero no solían ser en puertos excepcionalmente duros.



El Stelvio fue final de etapa en alguna ocasión durante los Giros de los años 70.



Croix de Fer – Galibier, clásico encadenado de grandes puertos alpinos en el Tour.



En la Vuelta las etapas decisivas eran más bien etapas de media montaña.

Pero que la alta montaña fuera durísima no quita para que no apareciera también una media montaña muy bien puesta especialmente en los Apeninos. Y también se veía con mucha frecuencia un tipo de etapa en general llana pero con alguna subida corta en el tramo final a modo de emboscada.

En definitiva, mientras que en Italia y en Francia ya apostaron desde siempre por la altísima montaña, en España nunca se hizo. No sería nada complicado diseñar un trazado del Giro o del Tour asumible en la actualidad con etapas que se hubieran disputado antes de 1955. Hacerlo con la Vuelta sería imposible pues apenas encontraríamos alguna jornada de auténtica alta montaña hasta bien entrados los 60 y aún así se trataría de etapas bastante mediocres que además no se prodigaron en absoluto. Incluso durante los 70 la alta montaña en la Vuelta resulta prácticamente inexistente.



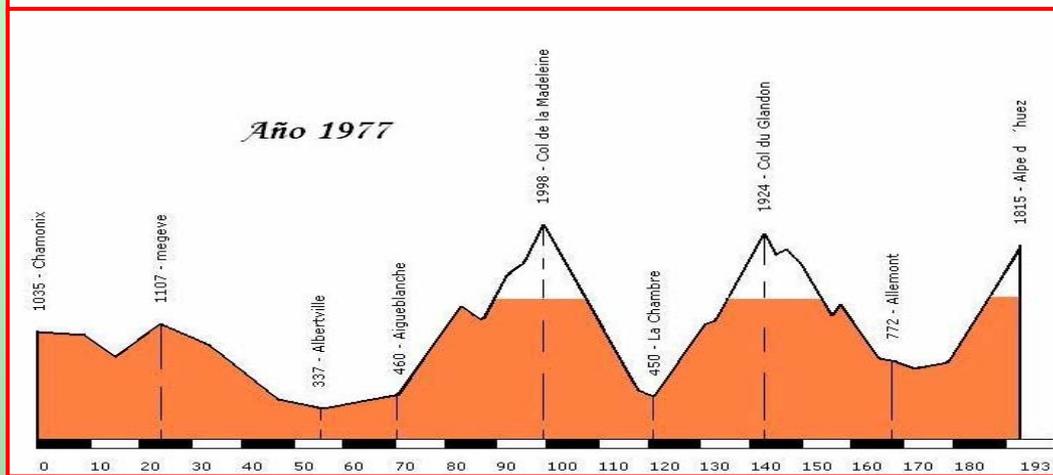
Lavaredo se hace poco a poco un hueco entre los mitos del Giro.



Final en Urkiola con media montaña antes como desgaste en la Vuelta de 1976.



El mítico Puy de Dôme solía ser un final habitual en los Tours de los años 70.



He aquí una muestra clara de lo que eran las etapas de alta montaña de cada una de las tres Grandes en la época. Mientras Tour y Giro se atrevían con encadenados cada vez más duros, así como con puertos que a la postre se convertirían en mitos de las respectivas rondas (Gavia, Alpe d'Huez), en la Vuelta lo típico eran etapas de media montaña con un final más o menos duro, pero sin puertos verdaderamente exigentes capaces de ser comparados con los que se subían en Italia o Francia .

## LOS OCHO PRIMEROS AÑOS DE UNIPUBLIC 1979 - 1986

En 1978 El Correo Español-El Pueblo Vasco organiza su última edición de la Vuelta, que se ve enturbiada por graves disturbios el último día hasta el punto de tener que suspender la contrarreloj final. La situación socio-política en el País Vasco durante la transición democrática española no aconseja que la carrera siga disputándose por allí, pero además es que la situación económica de la prueba no debía ser muy boyante precisamente.

Desde un punto de vista deportivo la Vuelta estaba bajo mínimos, con un recorrido tan flojo como de costumbre y, aún peor, con una participación realmente mala, especialmente la extranjera, algo que además se lleva arrastrando varios años. La realidad de la carrera era que por aquella senda no tenía ningún futuro.

En Enero del 79 El Correo Español-El Pueblo Vasco anuncia que no seguirá organizando la prueba. En poco más de tres meses Unipublic tiene que hacerse cargo de la carrera y pese al poco tiempo de que dispuso las diferencias se hacen notar desde el principio.

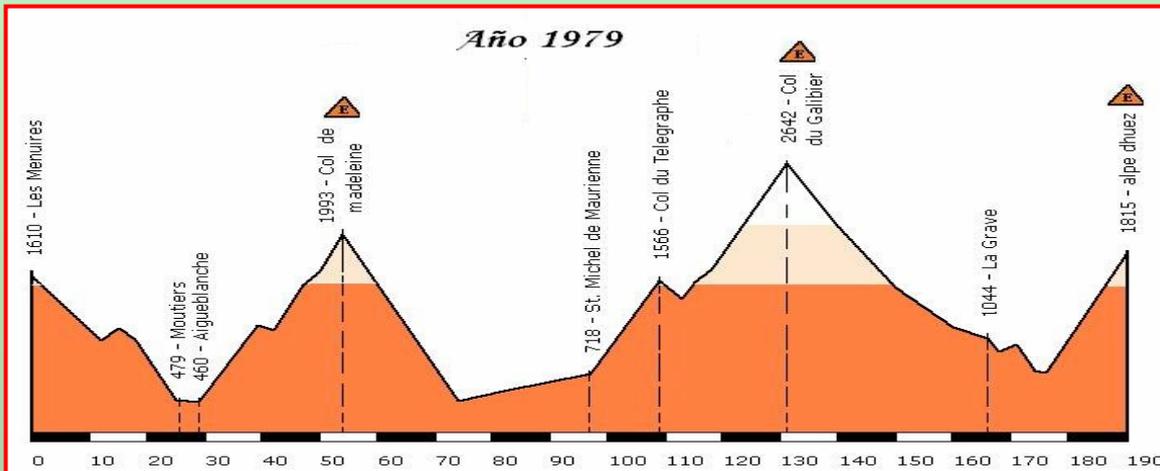
Resulta evidente que hubo cambios espectaculares con el relevo de los organizadores. Hasta el 78 los recorridos de la Vuelta se caracterizaban por tener pocos puertos y de muy poca entidad, los contadísimos de primera categoría (Navacerrada, Pajares, Orduña...) solían estar muy alejados de la meta, y los finales en alto eran muy cortos y rara vez pasaban de segunda categoría, tal vez con la excepción de Urkiola. Por si fuera poco la inmensa mayoría de las etapas montañosas se disputaban en territorio vasco, lo cual en esos momentos era ya inasumible.

Sin embargo a partir del 79 surgen numerosas novedades, tanto por la aparición de puertos inéditos como por la estructura de esas etapas. sólo en las 5 primeras ediciones organizadas por Unipublic ya habría 14 nuevos puertos catalogados como de primera categoría (por supuesto habría que añadir un montón más de puertos de segunda):

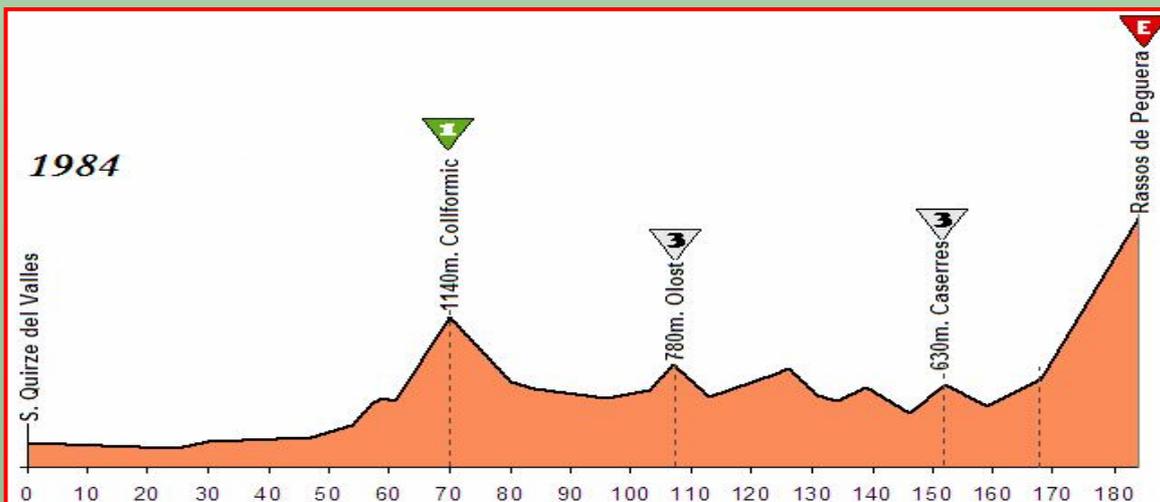
- Sierra Nevada, Peña Cabarga y La Morcuera en 1979.
- Cantó, Bonaigua y Cotos en 1980.
- Rastos de Peguera en 1981.
- Super Molina y La Creueta en 1982.
- Castellar de Nuch, Balneario de Panticosa, Lagos de Covadonga, Peña Negra y Serranillos en 1983.



Por diversas razones, el Giro empieza a suavizar sus recorridos, aunque nunca faltaba algún que otro coloso en la carrera.



Madeleine – Galibier – Alpe d'Huez, el Tour se mantiene fiel a las tradiciones.



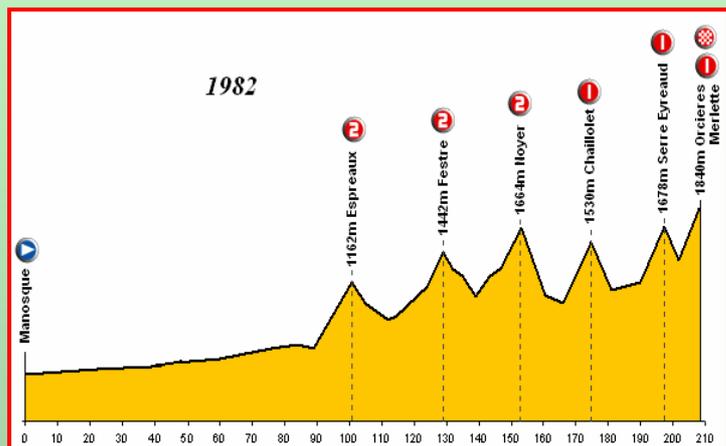
Rasso de Peguera se estrena en la Vuelta durante esta época, precedido normalmente por algún puerto de primera, como el Collformic.

Por fin aparecen finales en alto realmente selectivos, como SIERRA NEVADA, LAGOS DE COVADONGA o RASSOS DE PEGUERA. Por fin aparecen puertos de paso largos y bastantes de ellos claramente por encima de los 1000 metros de altitud e incluso acercándose a los 2000 metros, algo impensable en la época anterior, salvo por la habitual subida a Navacerrada. También se verán etapas con bastantes puertos encadenados y con poco llano entre ellos, y hasta veremos etapas con puertos no demasiados duros pero con el último muy cerca de meta, que tampoco se prodigaban en los años precedentes.

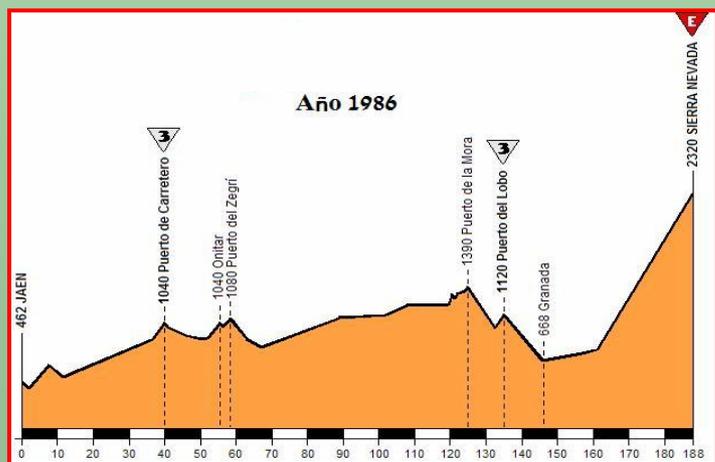
Por si fuera poco en 1983 se retransmite por primera vez en directo la carrera, todo un éxito memorable que logra un impacto espectacular. Vuelve a ganar Hinault, que el año anterior había hecho el doblete Giro-Tour, pero sufriendo todos los días a una jauría de corredores españoles desbocados que le hacen frente como nunca desde que el francés domina el ciclismo mundial, hasta el punto de que le pusieron en muy serio peligro de caer derrotado, algo inimaginable por aquel entonces. El sobreesfuerzo al que le sometieron en la Vuelta le pasó factura a Hinault y le resultó imposible recuperarse para disputar el Tour ese mismo año.



Lavaredo continúa apareciendo en el Giro en etapas un tanto descafeinadas.



El Tour estrena la subida a Orcières – Merlette en los Alpes con cinco puertos por el camino.



Sierra Nevada comienza a ser visitada asiduamente por la Vuelta.

Al mismo tiempo, el Giro pasa por una época muy peculiar en que los corredores italianos más importantes, Saronni, Moser y Visentini, se caracterizan por no ser buenos escaladores y por lo tanto los recorridos se diseñan pensando en ellos. El Giro está perdiendo prestigio debido a la suavidad de los recorridos mientras que la Vuelta avanza gracias a ese incremento de dureza comentado y por supuesto a la televisión en directo.

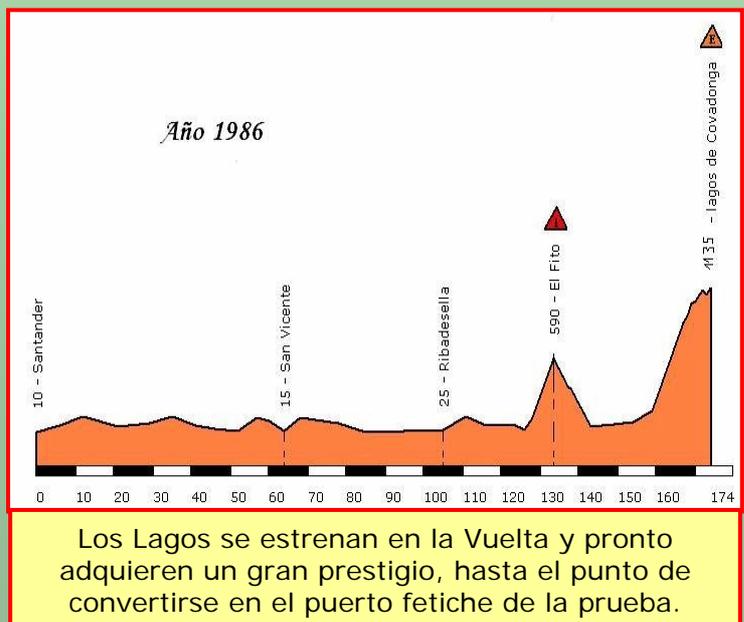
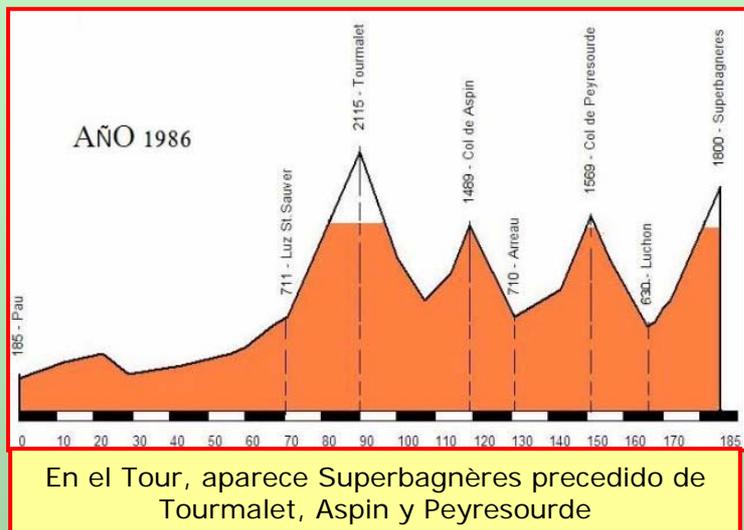
Probablemente los organizadores de la Vuelta consideraron que ya habían alcanzado sus objetivos, que habían superado con creces el periodo anterior y además habían alcanzado al Giro al menos en el nivel de los recorridos si es que no lo habían conseguido también en interés gracias a las audiencias y a que el mejor corredor del momento había querido correr la Vuelta del 83.

Nos parece muy significativo que en el 84 ya no hubiera ninguna novedad montañosa, que tirasen de todo lo que habían sacado en los años precedentes. Luego en el 85 y el 86 volvieron a aparecer puertos nuevos de primera categoría como Alto Campoo, Pal (en Andorra), Pontón, San Isidro o Las Palomas.

Aún así la participación de la Vuelta en esos primeros años sigue sin ser demasiado brillante, e incluso en el 81 resulta extremadamente pobre, con Battaglin tan sólo como corredor destacado. Y eso que la edición del 79 supuso una mejora sustancial y muy prometedora en la nómina de participantes ilustres. Había un ganador del Tour como **Van Impe**, un ganador del Giro como **Pollentier** (que además había sido top ten antes tanto en la Tour como en la Vuelta), un ganador de la Vuelta como **Pesarrodona** (top ten en el Giro), un podium del Tour como **López Carril** (top ten en Giro y Vuelta), un podium del Giro como **Galdos** (top ten en Tour y Vuelta), otro podium del Tour como **Zoetemelk** (top ten de la Vuelta), un podium de la Vuelta como **Lasa** (top ten del Giro) y otros dos que alcanzaron algún podium en la Vuelta, como **Perurena** y **Nazábal**. Además estaban **Aja** y **Torres** (top ten de Tour y Vuelta), **Seznec** (quinto en el último Tour), Pujol (top ten del Giro), y por último los cinco que faltan para completar la lista de top ten de la Vuelta, **Eulalio García**, **Martínez Heredia**, **González Linares**, **Manzaneque** y **Viejo**.

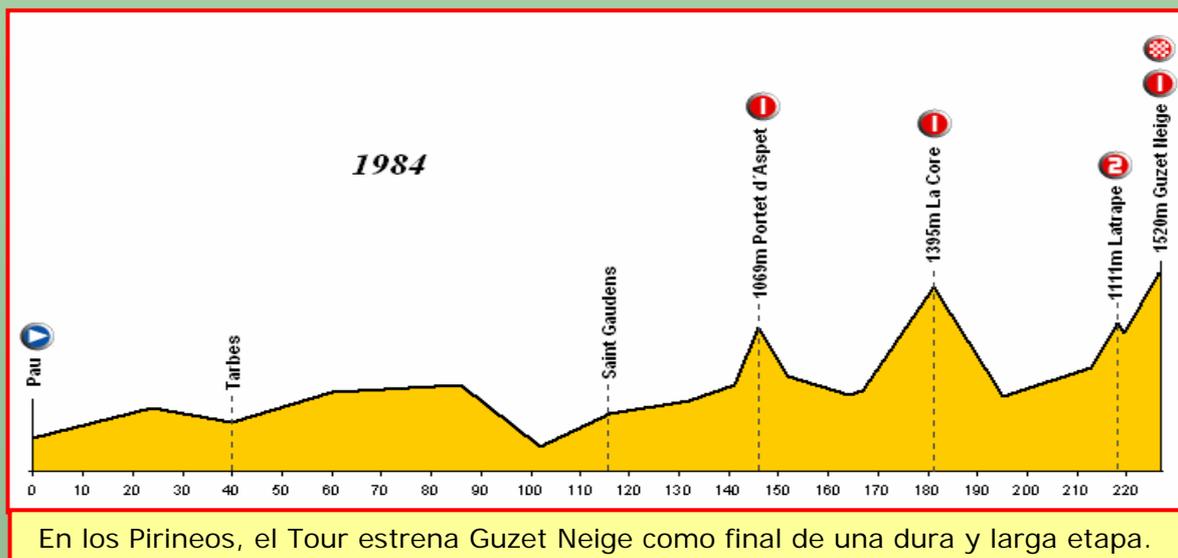
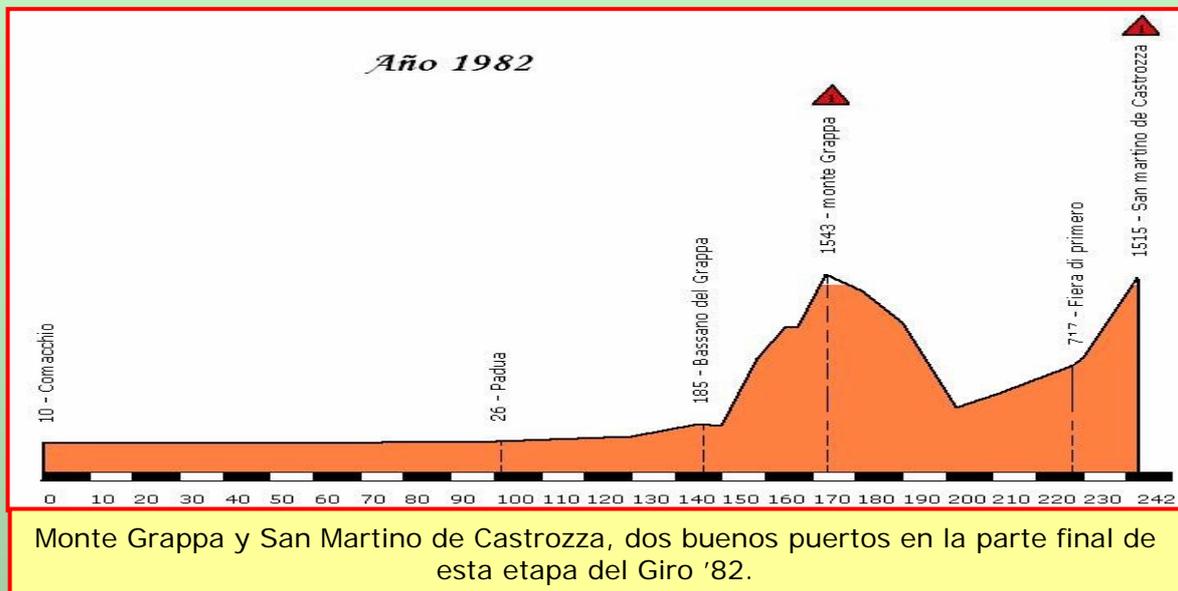
Por lo tanto, estaban prácticamente todos los españoles buenos, también una corta pero muy buena representación de las figuras extranjeras, y eso con sólo 90 corredores en la salida. Desde luego nada que ver con el desastre del año anterior, cuando sólo Gandarias, Aja y López Carril se habían metido alguna vez entre los diez primeros de algún Tour. Por desgracia esa circunstancia no tuvo continuidad. En esos primeros años de Unipublic no venían las figuras mundiales y encima ya no había figuras españolas, principalmente porque los mejores corredores españoles se retiran en masa y no hay un relevo para ellos a corto plazo. Fuente se había retirado en el 76, Ocaña en el 77, Gandarias en el 78, López Carril, Pesarrodona, Aja, Perurena y González Linares en el 79, Galdos, Torres y Manzaneque en el 80, Lasa en el 81, Nazábal y Viejo en el 82.

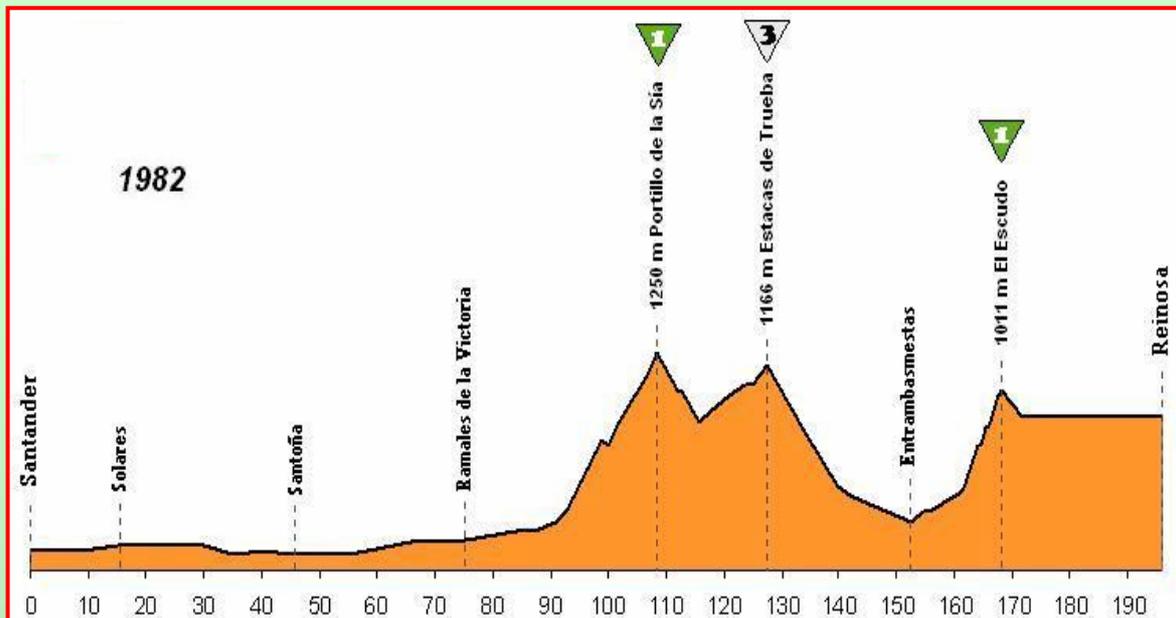
Desde el 76, en que Pujol quedó décimo del Giro, no habrá ningún español entre los diez primeros de esa carrera hasta que rompe el maleficio Rupérez en el 82, quedando también décimo ese año. En el Tour, Galdos había quedado séptimo de la edición del 78, pero hasta el 82 no habrá ningún español en el top ten, cuando lo consigue Alberto Fernández metiéndose también décimo.



Ya en el 83 la situación parece que cambia a mejor, con 4 españoles entre los 10 primeros del Giro incluido un tercer puesto de Alberto Fernández y añadiendo los puestos sexto, séptimo y octavo que consiguen respectivamente Lejarreta, Rupérez y Chozas. También en el 83 Angel Arroyo se mete segundo del Tour, con Perico Delgado deslumbrando pues llegó a ir segundo a un minuto de Fignon tras la etapa de Alpe d´Huez y con sólo una etapa montañosa en línea por cubrir, lástima que fallase el día del Joux Plane.

Por lo tanto el escenario consiste en una Vuelta bastante más dura que en la época de El Correo, con una estructura de las etapas más acorde con lo que se hacía en las otras grandes rondas, con una nueva generación de ciclistas españoles que ilusionan a la afición y, sobretodo, con una carrera que se retransmite en directo y que alcanza un gran éxito de audiencia.





En el 82 la Vuelta supera por última vez en carrera la cara norte del Portillo de la Sía. Una ascensión espectacular y tremendamente exigente (17km finales al 6%) que inexplicablemente ha caído en el olvido. En esta etapa de inicios de los 80 se superaba además El Escudo antes de alcanzar la meta en Reinosa.

Por contra en el Giro los recorridos habían bajado su nivel considerablemente como ya se comentaba antes. Tampoco es que la dureza no existiese en absoluto. Había poca, pero había. Ocurre que el tipo de etapas de la época no fue la habitual del Giro antes y después. Tal vez lo que resulte más significativo de ese periodo no sea tanto la falta de puertos duros como la tipología de las etapas. Se puede apreciar la tendencia a no encadenar varios puertos de primera, en bastantes ocasiones sólo se ve uno o dos por etapa, y en muchas de ellas vemos que las etapas son bastante llanas y con una subida final en cuya cima estaría la meta, algo que rara vez ocurría antes y que en periodos posteriores se corrigió para volver a la senda habitual.

Sin embargo no se puede decir que los puertos elegidos fueran especialmente suaves, al contrario, se suben puertacos como el Monte Grappa, San Marco, Croce Domini, Val Gardena, Tre Cime di Lavaredo, Stelvio, Vivione, Terminillo, Blockhauss, Sempione, Duran, etc (es cierto que algunos por sus vertientes menos duras). Obviamente no se subieron todos en la misma edición, pero está claro que algún puerto realmente selectivo había cada año. Aunque sólo subieran uno de esos en cada etapa ya era más de lo que podían poner en España, o al menos más de lo que en España se aprovechaba por aquel entonces. Es el diseño de las etapas lo que hace que la Vuelta se iguale en calidad con el Giro, cuando no lo superaba.

Donde las diferencias entre la Vuelta y las otras grandes se puede apreciar mejor es en la comparativa con el Tour. Sigue habiendo finales clásicos como Puy de Dome o Alpe d´Huez , pero aparecen otros finales nuevos como Granon, Guzet Neige o La Plagne. En realidad hay un cambio de inflexión y los finales en alto, que antes eran un complemento, empiezan a cobrar mayor protagonismo. Pero no sólo hay finales en alto pues las etapas de alta montaña sin final en alto siguen siendo fundamentales. Los encadenados de puertos son formidables y la dureza enorme. Abundan en casi todas las etapas los puertos largos con pendientes altas sostenidas y con poca distancia entre ellos. Ahí están el Galibier, el Glandon, la Madeleine, el Joux Plane, el Izoard, el Tourmalet, el Aubisque...

Como es lógico, los grandes ciclistas del pelotón internacional se vuelcan con el Tour, que en esos momentos además de ser la carrera más prestigiosa también tiene el recorrido más selectivo y que ofrece más alicientes personales y profesionales. El Giro no está haciendo honor a su historia con recorridos mucho más flojos de lo habitual y se resiente de ello, mientras que la Vuelta está creciendo pero todavía no llega a la altura de poder competir realmente con las otras dos.

De todas maneras la participación de la Vuelta no empezaría a tener un cierto empaque hasta el 85, mientras que los corredores realmente buenos durante todo este periodo del 79 al 86 seguían prefiriendo participar en el Giro. Era costumbre hacer dos grandes al año, pero resultaba más cómodo preparar el Tour corriendo el Giro pues participar en la Vuelta requería dos puntas de forma al terminar unos dos meses antes que el Tour, mientras que el Giro sólo acababa unas tres o cuatro semanas antes de la ronda francesa y era más factible mantener el estado de forma que se alcanzaban en Italia. Además pese a que la Vuelta le comía algo de terreno al Giro, estaba claro que tanto por prestigio como por nivel de premios como por intereses comerciales, los equipos y los corredores importantes preferían el Giro.

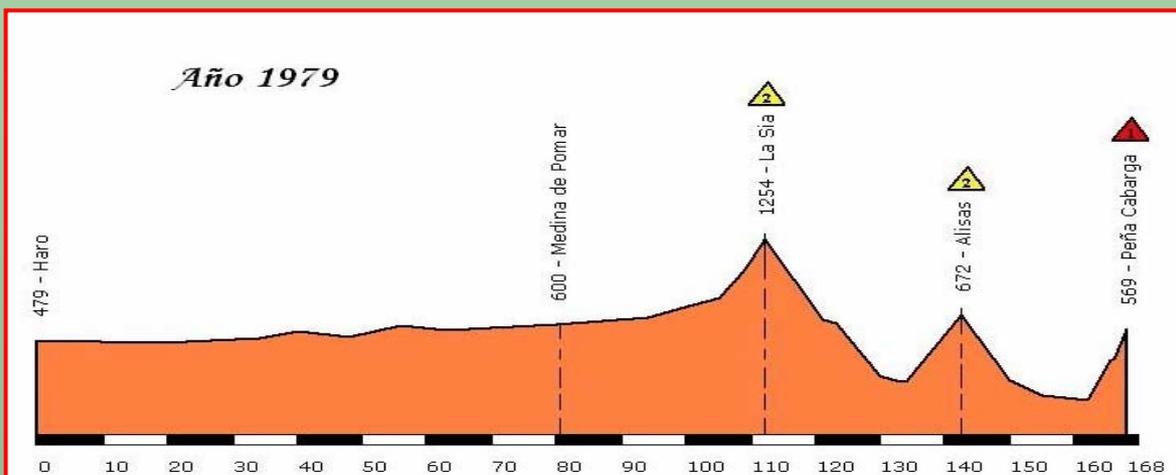
En realidad, de los corredores prestigiosos, sólo Pollentier y algo menos Criqueillion fueron habituales en la Vuelta durante los 6 primeros años de Unipublic. Los Hinault, Van Impe, Thurau, Nillson, Prim, Bernaudeau, Van de Velde o Fuchs prefieren el Giro (aunque alguno de ellos corrió también al menos una vez en la Vuelta durante esa época), aparte de que por aquel entonces hay bastantes corredores italianos más o menos prestigiosos, Moser, Saronni, Visentini, Contini, Bertoglio, Panizza, Baronchelli, Bertolotto o Battaglin, mientras que había pocos españoles realmente conocidos, apenas Alberto Fernández, Arroyo y en menor medida Rupérez, aunque empezaba a hacerse notar esa generación que tanto daría al ciclismo español en los años posteriores y de la que hablaremos en el siguiente capítulo.



Los Dolomitas siempre han tenido cabida en el Giro. En esta etapa del '86 no se superaban las vertientes más duras de algunos puertos, pero el encadenado de los mismos es igualmente espectacular.



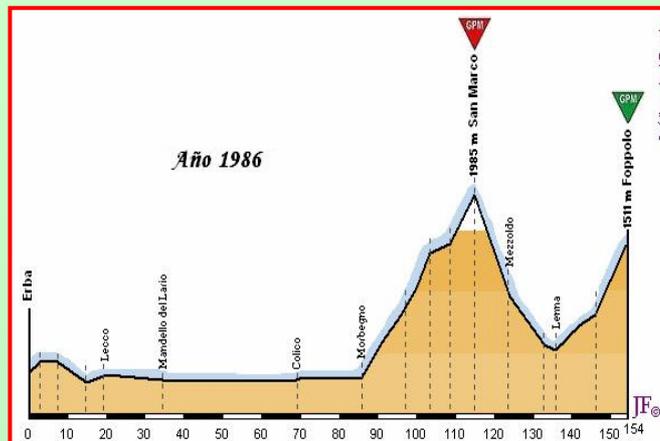
A la cima del Granon llegó el Tour por primera y única vez en el año 86, en una etapa que ganó Eduardo Chozas. Aún hoy en día sigue siendo el final en alto de mayor altitud de la historia de la 'Grande Boucle'.



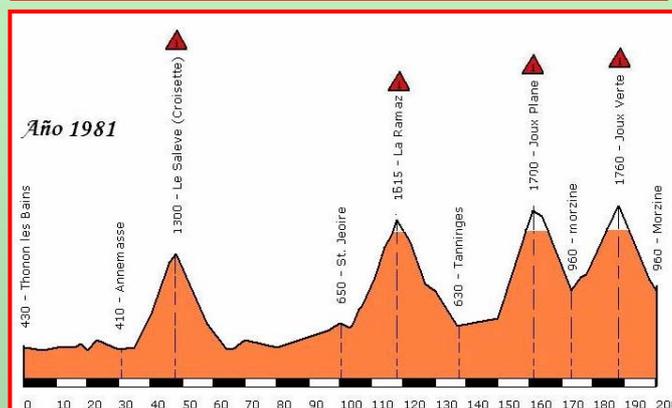
En el 79 la Vuelta llegó a Peña Cabarga, una subida corta y explosiva cercana a Santander que estuvo precedida por las ascensiones a La Sía y Alisas.

Una prueba de que esto era así puede verse en el hecho de que, por término medio, en cada edición de la Vuelta durante estos 8 años participaron unos 6 ciclistas que habían hecho alguna vez entre los diez primeros del Tour, menos incluso que en los tiempos de El Correo (y eso que gracias a la participación del 85 y el 86 la media subió algo), mientras que en el Giro participaron durante este periodo unos 8 hombres-Tour también por término medio, 3 menos por edición que la media de los 24 años anteriores probablemente como consecuencia de esos recorridos tan flojos aunque incluso así todavía había más corredores importantes en el Giro que en la Vuelta. El efecto llamada del crecimiento de la Vuelta no se dejó sentir realmente hasta mediados de la década de los 80.

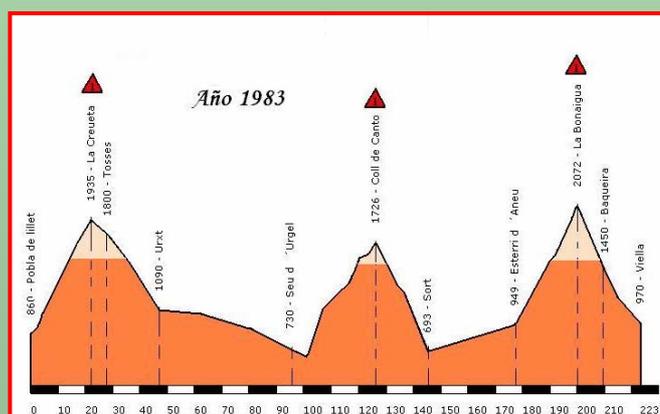
De hecho, la crisis del ciclismo español de finales de los 70 se arrastró bastante tiempo y ni tan siquiera el buen hacer de Unipublic en sus inicios consiguió paliar esos efectos. Desde 1974 hasta 1984 se disputaron 11 ediciones de la Vuelta, a caballo entre la organización de El Correo y la de Unipublic, y la media de top-ten del Tour que participan cada año en nuestra carrera sólo es de 5. Hay que esperar hasta el año 85 para que la participación mejore, tanto en cantidad como en calidad (Kelly, Winnen o Millar, más los nuevos españoles y la llegada de los colombianos encabezados por Herrera y Parra).



En el Giro no se ven muchos puertacos por edición, pero los que aparecen son auténticos colosos. En el '86 es el turno de San Marco antes del final en Foppolo.



Salève – Ramaz – Joux Plane y Joux Verte, póker de ases en esta etapa del Tour '81.

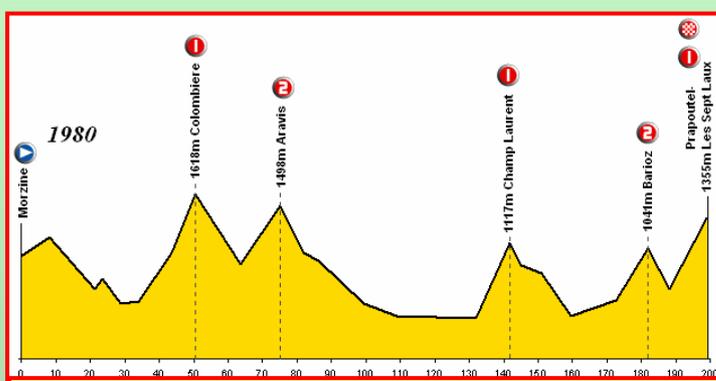


Creueta – Cantó – Bonaigua. Tres buenos puertos en esta etapa de La Vuelta del '83 con final en Viella, aunque quizás faltaba un poco de continuidad entre las subidas.

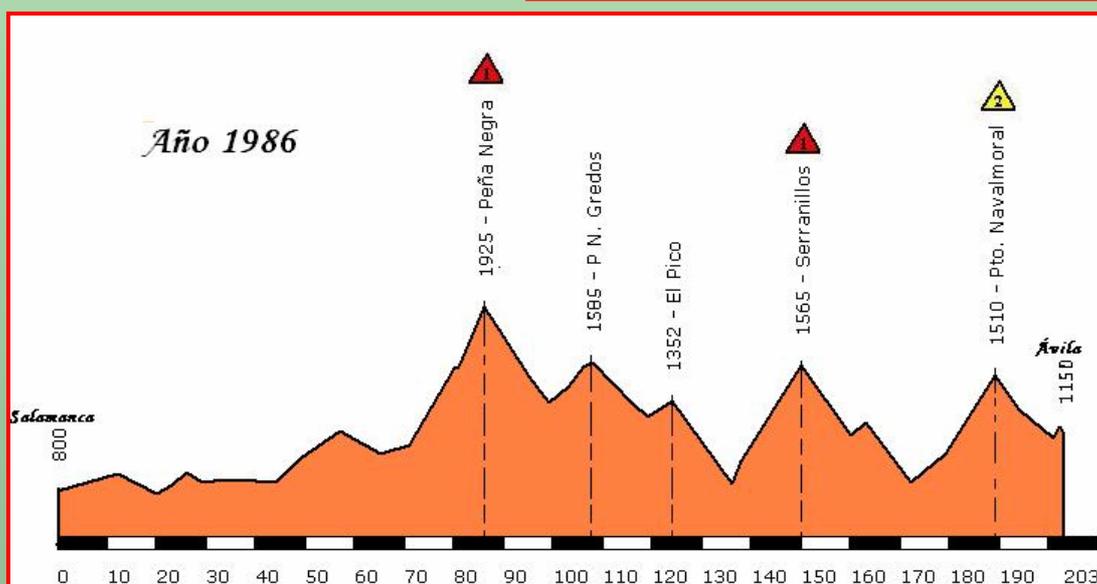
Sin embargo estaba claro que el interés internacional por la Vuelta estaba creciendo mientras que el interés por el Giro menguaba. La Vuelta tenía unos recorridos muchos mejores que los de la década anterior, mientras que los del Giro eran francamente peores. La participación de la Vuelta al final de este periodo comentado no estaba muy lejos en calidad y cantidad de la del Giro y, por supuesto, la retransmisión en directo de la carrera española hacía mucho. A simple vista se diría que la carrera española le estaba comiendo terreno a la italiana desde que Unipublic se hizo cargo de la organización.



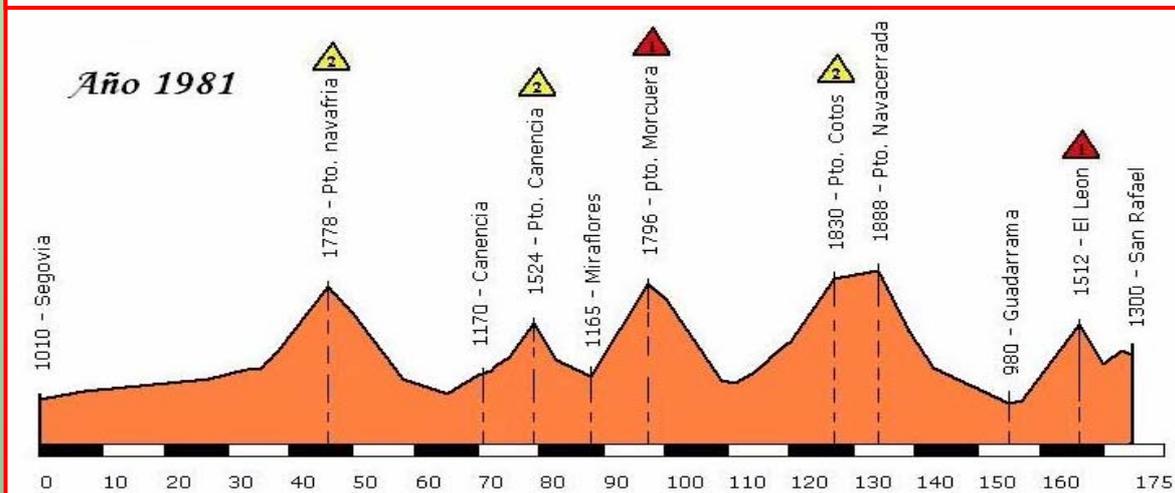
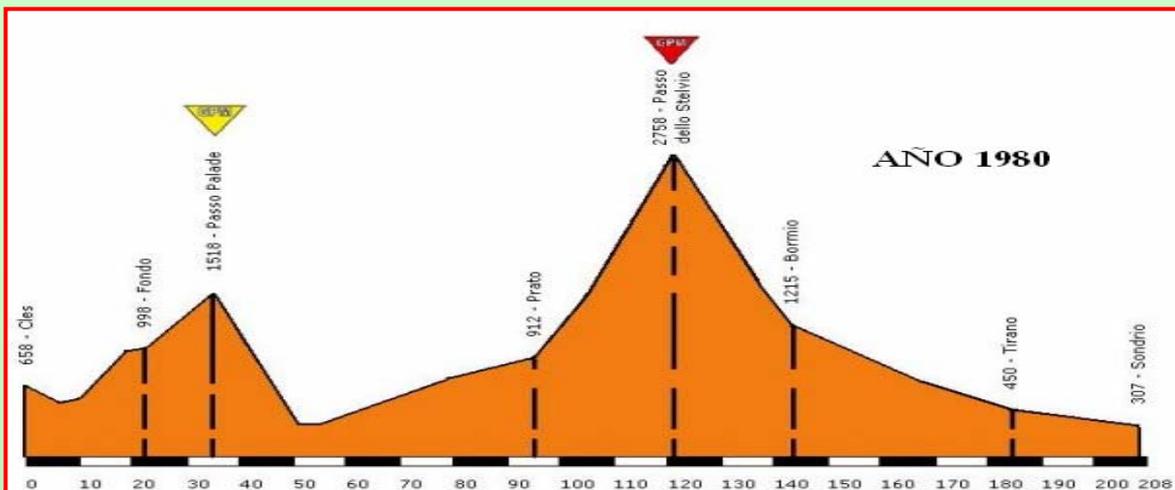
Sólo 130km de etapa, pero con Vivione y Tonale en el camino, al paso por los Alpes del Giro '82.



El Tour continúa buscando nuevos finales en alto. En el año '80 se estrena Prapoutel – Les Sept Laux con un buen desgaste previo.



En esta época aparecen las montañas abulenses en la Vuelta.



'Tres en una' a modo de resumen de este periodo: en el Giro los recorridos se suavizan considerablemente durante esta época. Se reduce el número de grandes puertos encadenados en las etapas, aunque siempre hay hueco para los puertos míticos como el Stelvio. Por su parte, el Tour sigue fiel a sus tradiciones, manteniendo sus habituales puertos de paso y probando nuevos y duros finales en alto como La Plagne. Por último, La Vuelta mejora sustancialmente sus recorridos. Se incluyen más y mejores puertos y sobretodo se mejora el diseño global de las etapas, como las disputadas por la sierra madrileña durante la época.

## LOS 8 AÑOS ANTERIORES AL CAMBIO DE FECHAS, DESDE 1987 HASTA 1994

La Vuelta había sacado mucho partido del cambio de organizadores aprovechando además que la oposición presentada por el Giro no fue demasiado intensa. No sólo era que los recorridos del Giro fueran más flojos que de costumbre y los de la Vuelta bastante más selectivos que antes, sino que, de hecho, los mejores del Tour preferían correr el Giro antes que la Vuelta pero tampoco es que se implicaran mucho, hasta el punto de que durante 5 temporadas consecutivas, del 77 al 81, ni un solo corredor consigue meterse entre los diez primeros del Tour y del Giro el mismo año. En ese mismo lustro Hinault, Zoetemelk y De Muynck sí que se metieron entre los diez primeros del Vuelta y Tour en la misma temporada, mientras que Pollentier se metería entre los diez primeros de la Vuelta y el Giro el mismo año y hasta Battaglin consiguió un doblete Vuelta-Giro.

Es decir, que durante los tres primeros años en que Unipublic organizó la Vuelta, del 79 al 81, participaron bastantes menos figuras que en el Giro pero su rendimiento sería mejor, lo que venía arrastrándose de las dos temporadas anteriores. Luego, a partir del 82, la implicación de las estrellas extranjeras en el Giro mejoraría considerablemente, pero casi coincidió con la primera retrasmisión en directo de la Vuelta, que para entonces ya había crecido lo suficiente como para competir más que dignamente con la carrera italiana.

A partir del año 87 se da un cambio de rumbo en el Giro para volver a la senda que nunca debió abandonar. Los recorridos de la carrera italiana vuelven a ser los de antaño y eso se deja sentir casi de inmediato. Por el contrario en la Vuelta parecía que los organizadores se daban por satisfechos y no se marcaban nuevos retos. Con esos recorridos habían conseguido un notable éxito y no tenían intención de cambiarlos sustancialmente.

De todas formas hay un dato muy relevador que debería ser tenido en cuenta. Durante los tres primeros años de Unipublic, los tres ganadores del Tour ni corrieron la Vuelta ni el Giro, pero en los 13 años siguientes, once de esos ganadores del Tour habrían corrido ese mismo año el Giro, por sólo dos que prefirieron correr la Vuelta. En tiempos de El Correo las cifras estaban 10 a 7 a favor del Giro, así que en este sentido el empeoramiento de la Vuelta era muy sustancial.

Además no sólo ganaron el Tour sino que en el Giro hicieron muy buen papel por regla general. Hinault gana el Giro en el 82 y en el 85, Roche hace lo propio en el 87 e Indurain gana el Giro del 92 y del 93, quedando tercero en el 94. Fignon fue segundo en el 84, Lemond fue cuarto en el 86 y Delgado fue séptimo en el 88. Únicamente Lemond no se emplearía a fondo pues en el 89 y el 90 participó en el Giro tan solo para ir cogiendo la forma.

Los ganadores del Tour, es decir, los considerados mejores ciclistas del momento para carreras por etapas, estaban prefiriendo el Giro a la Vuelta y casi siempre disputando la victoria. Hasta las figuras españolas, primero Delgado y luego Indurain, acaban por renunciar a la Vuelta en algún momento.

Curiosamente la tendencia a favor del Giro se agrava a partir del año 87, cuando de nuevo los recorridos se endurecen tras acabar la etapa de Saronni, Moser y Visentini. Ya no serán los ganadores del Tour sino también los que alcanzaron el podium quienes prefieran el Giro antes que la Vuelta. No hay una sola edición del Giro a partir del año 87 y hasta el 94 que no la disputen al menos 4 podiums del Tour, mientras que en la Vuelta sólo se llega en dos ocasiones a 4 podiums del Tour como participantes, en el 92, cuando la corrieron Delgado, Roche, Parra, Rooks y Breukink, y en el 94, cuando la corrieron Delgado, Rominger, Jaskula y Breukink.



El Giro '88 atravesó el Gavia en medio de una enorme ventisca de nieve. Resultado: una de las jornadas más épicas de la historia del ciclismo.



Tour del '91: Induráin se corona en Val Louron tras pasar Aubisque y Tourmalet antes.

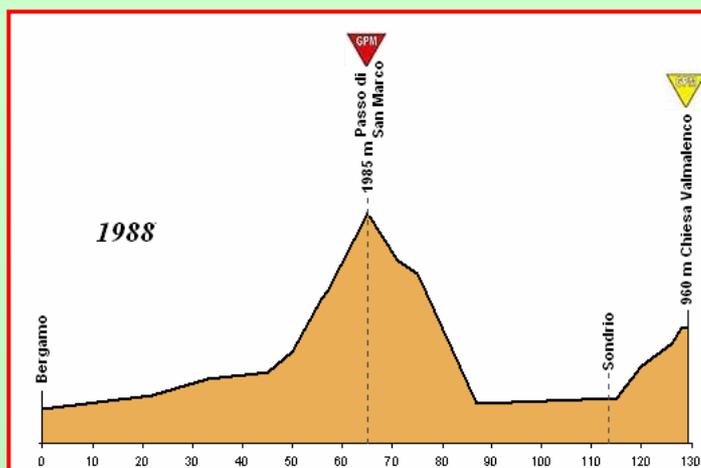


Una de las pocas etapas que aprovecharon la cara norte de Lunada es esta del '93, en la que además se ascendieron Escudo y Alto Campoo.

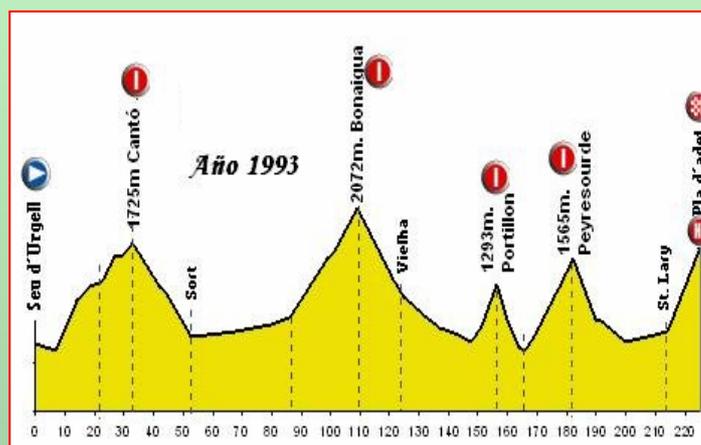
Es más, los podiums del Tour de un año, desde el 87 hasta el 94, solían correr al año siguiente el Giro antes que la Vuelta. Así lo hicieron hasta en tres ocasiones Indurain y Chiapucci, y en una ocasión Delgado, Lemond, Fignon, Bugno, Bernard y Jaskula respectivamente. Sólo prefirieron la Vuelta en dos ocasiones Delgado y en una Parra y Jaskula.

En realidad durante los 16 primeros años en que Unipublic organizó la carrera hubo hasta 23 corredores que se meterían entre los diez primeros de la Vuelta y el Tour el mismo año, por tan sólo 3 más que lo conseguirían en el Giro y el Tour, 26 en total. También es cierto que la participación en la Vuelta de corredores que hubieran alcanzado el top-ten del Tour había crecido considerablemente desde el año 85, pasando de apenas 5 por edición durante los seis primeros años de organización de Unipublic a 9 de media durante los siguientes diez años (la participación de corredores buenos casi se dobla en cantidad). Pero el problema principal era que los mejores preferían masivamente el Giro, y más todavía desde que la carrera italiana volvió a endurecer sus recorridos.

Digamos que el Giro durante esos diez años del 85 al 94 referidos, contaba a 11 top-ten del Tour por edición, dos más que en la Vuelta, y encima casi todos los podiums del Tour estaban también en el Giro, de manera que la participación de la Vuelta estaba por debajo de la del Giro tanto en cantidad como en calidad.



En el Giro un coloso como San Marco siempre tiene cabida. En el '88 se superó este puertaco antes del final en Chiesa – Valmalenco.



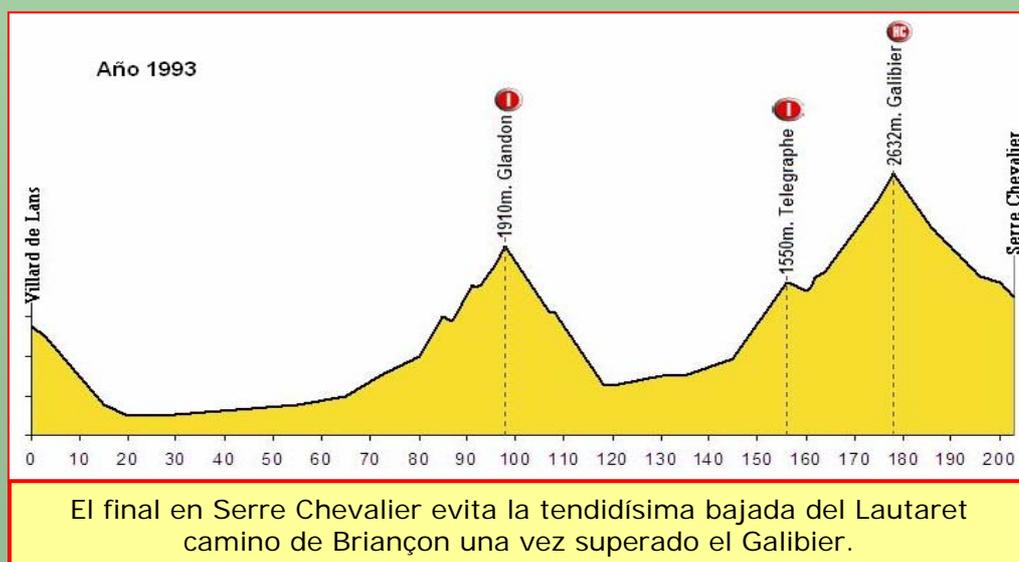
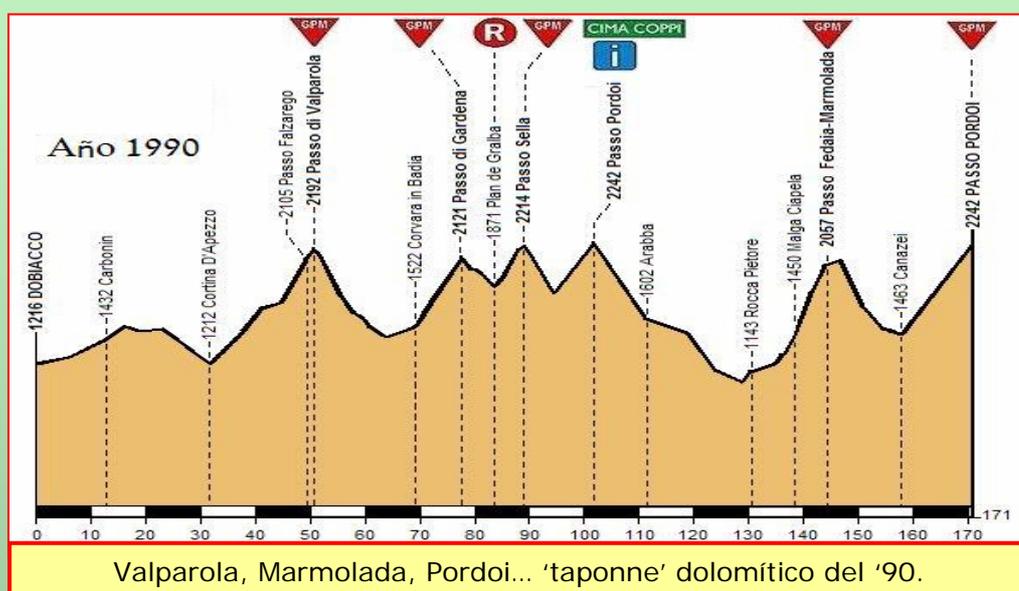
En el '93 el Tour llega a Pla d'Adet tras salir de La Seu d'Urgell y pasar Cantó y Bonaigua.



En el '92 la Vuelta se adentra en Francia para disputar una 'etapa Tour', con Tourmalet y Luz Ardiden (entre otros) en el menú.

Sin embargo la Vuelta no haría gran cosa para contrarrestar esa preferencia de los corredores por el Giro y no reaccionó hasta que ya fue demasiado tarde. Probablemente si Unipúblic hubiera optado por tomar alguna medida de cara al futuro en el momento que Delgado renuncia a la Vuelta del 88 para correr ese año el Giro, tal vez se hubiera podido competir con la carrera italiana, pero al volver Perico al redil de la Vuelta en el 89 entendemos que Unipúblic pensó que todo estaba controlado.

Es cierto que se abrió un nuevo periodo de novedades montañosas. En el 87 se suben por primera vez CERLER, PEDRO BERNARDO, GRAU ROIG (Es Envalira más o menos hasta la cota 2000) y LA TORRETA (este puerto está en Tarragona y resulta poco conocido aunque tampoco hubiera debido ser catalogado como de primera categoría). En el 88 las novedades serían VALDEZCARAY (otra subida tendidísima), COBERTORIA, EL PICO y ERJO (la Vuelta viajó por primera vez a las Canarias).

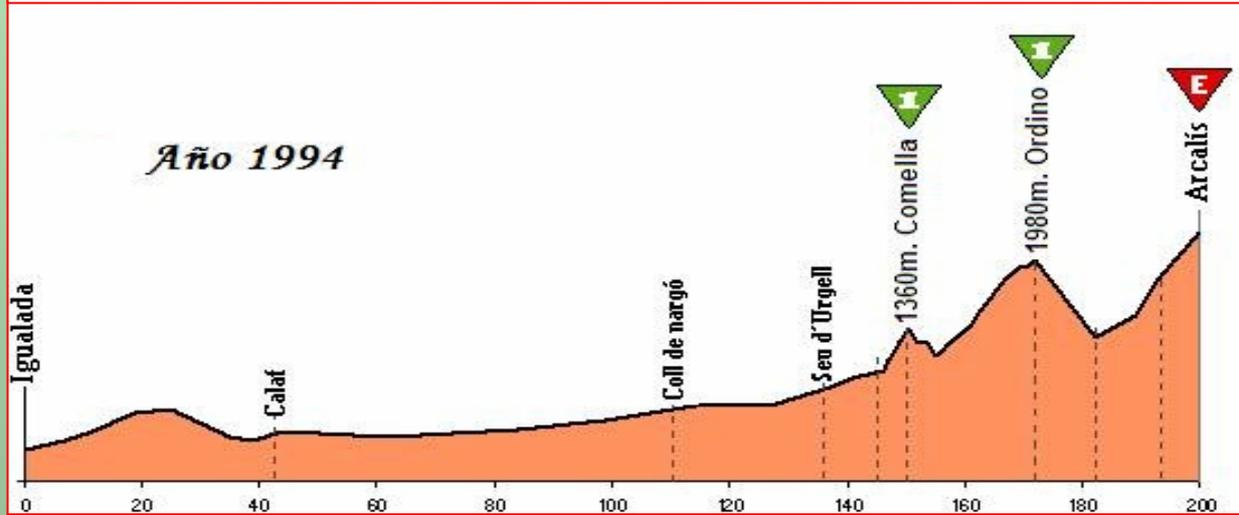
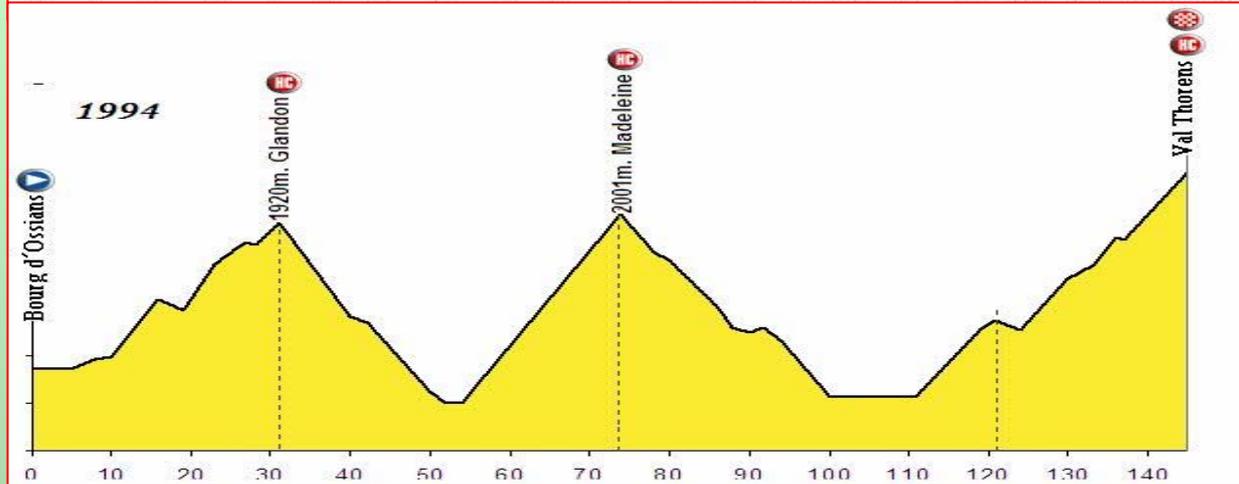




Pero otra vez hay un parón en el 89. Durante tres años consecutivos las únicas subidas nuevas serían EL CAMPELLO (es la parte dura del Portixol en Valencia, demasiado corta como para merecer ser de primera categoría), LAS PALOMAS, LUNADA y PLA DE BERET (que además no se pudo subir por el mal tiempo).

Por supuesto, el mero hecho de que no haya novedades no implica por sí solo que el recorrido sea flojo. Pero si demuestra que, fuese flojo o no, tampoco es que hubiera el menor interés por mejorarlo, no se tenía la intención de cambiar nada. Se diría que habían encontrado el tipo de recorrido que les parecía bueno y las subidas que les convenían más. En nuestra opinión fue lo mismo que ponerse una venda en los ojos dado que resultaba evidente la falta de atractivo que la Vuelta mantenía para las figuras desde hacía ya varios años y aún más evidente la mediocridad de los puertos españoles comparados con los que estaban poniendo en el Giro desde el 87.

Y es que comparando los perfiles de las etapas que se veían por aquella época en la Vuelta con las del Giro o las del Tour se pone de manifiesto con suma claridad algo que hubiera debido resultar obvio para los organizadores, periodistas, directores, ciclistas y aficionados.



A veces las comparaciones resultan odiosas. Año 94: en el Giro se disputa la famosa etapa de Aprica con Berzin, Induráin y Pantani en pugna por el Giro. Por el camino, Stelvio y Mortirolo. En el Tour, la etapa reina del bloque alpino supera en 150km el Glandon, la Madeleine y el interminable final en Val Thorens. La Vuelta por su parte, llega a Arcalís tras superar Comella y Ordino como desgaste previo.

En territorio español la última tendencia era que los puertos de paso no tuvieran demasiada enjundia, poca longitud y poca pendiente en general, que la última subida fuera casi siempre la más dura del día y, en cualquier caso, tampoco es que se hiciera demasiado factible romper la carrera desde un puerto anterior porque, tanto si era más duro como si no, solía estar demasiado alejado y con demasiado llano entre ambos, por no hablar de que casi todas las etapas montañosas terminaban en alto y por ello los ciclistas preferían reservar fuerzas para esa subida final a la que casi siempre llegaban todos los buenos juntos y bastante frescos.

En Italia se había vuelto a la rutina de los años anteriores al periodo de Moser y Saronni. Lo que solíamos ver era un montón de puertos realmente duros en cada etapa y casi siempre alguno de una dureza extraordinaria pero que rara vez resultaba el último del día. Tampoco se veían tantos finales en alto, de manera que las características de la etapa típica del Giro propiciaban que la carrera se rompiera desde lejos o que al menos el desgaste antes de la última subida fuera muy grande y que pocas veces el ataque definitivo llegase en los últimos kilómetros del último puerto.

Por su parte el Tour siempre ha estado en el mismo sitio por lo que se refiere a las etapas montañosas y que se materializa en una dureza sobresaliente tanto por el número de puertos como por la dureza de cada uno medida en longitud y en pendiente. Igual en Francia no hay colosos de una dureza tan tremenda como algunos puertos italianos, pero seguían siendo etapas durísimas. sólo cabe anotar como novedad que cada vez hay más finales en alto y más variados comparando con épocas anteriores. Desde luego habrá más finales en alto que en el Giro, pero en todo caso casi nunca se ve que el puerto final sea el más duro del día con las implicaciones que eso tiene y que ya están comentadas.

El caso es que Unipublic no hizo nada por remediar la sangría. Es cierto que en el 89 estaban en la Vuelta el ganador y el tercero del Tour del año anterior, Delgado y Parra (que corría en un equipo español) respectivamente, pero la participación extranjera destacada brillaba por su ausencia. Había unos cuantos italianos que venían a preparar su carrera, Saronni, Giupponi, Contini o Giovanetti, y estaba Caritoux, el ganador de la Vuelta del 84, que tampoco había confirmado ese nivel en carreras posteriores. No había nadie más aparte de algunos colombianos, aunque no los mejores, y de la selección rusa patrocinada por Alfa Lum. La incertidumbre en el resultado final de la edición del 89, con aquel ataque a la desesperada de Parra en Navacerrada y con Delgado quedándose y siendo ayudado por un tercero que pasaba por allí, el ruso Ivanov, ocultó aún más si cabe el problema.

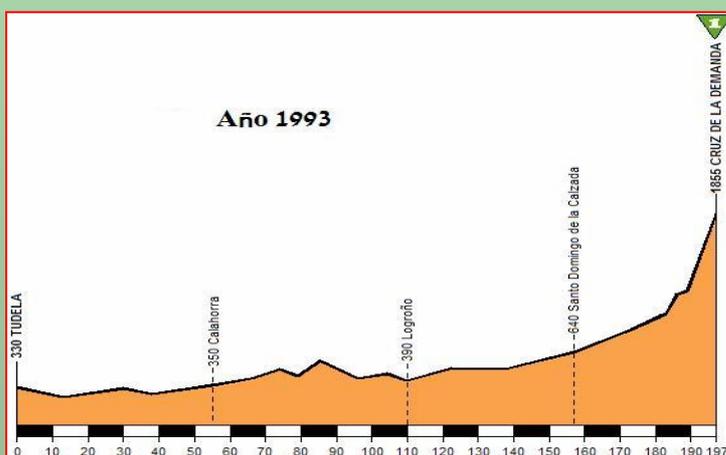
El nivel tan bajo de la participación se mantuvo en el 90, sólo cabe destacar a Bernard como novedad, más la habitual presencia de los colombianos. Claro que se contaba con toda esa generación de corredores españoles que desde mediados de los 80 elevaron considerablemente el nivel de nuestro ciclismo. Ahí estaban los Delgado, Chozas, Fuerte, Lejarreta, Muñoz, Pino, Echave, Gorospe o Cabestany (sólo faltó Cubino), y hasta Indurain empezaba a destacar, pero la participación extranjera era testimonial. En el 91, tal vez hubiera una participación un pelín más fuerte pues se suman Rooks, Winnen y Alcalá, pero nada especialmente brillante. Una participación internacional floja y unos recorridos muy pobres harían que la carrera perdiera cada vez más prestigio de manera que los corredores importantes la despreciaban. Es más, los vencederos del 90 y el 91 fueron corredores de poco prestigio, como Giovanetti y Mauri respectivamente, y eso no contribuyó precisamente a mejorar el interés por la carrera.



El Monte Bondone reaparece en el Giro del '92 en una etapa en la que se subía dos veces seguidas.

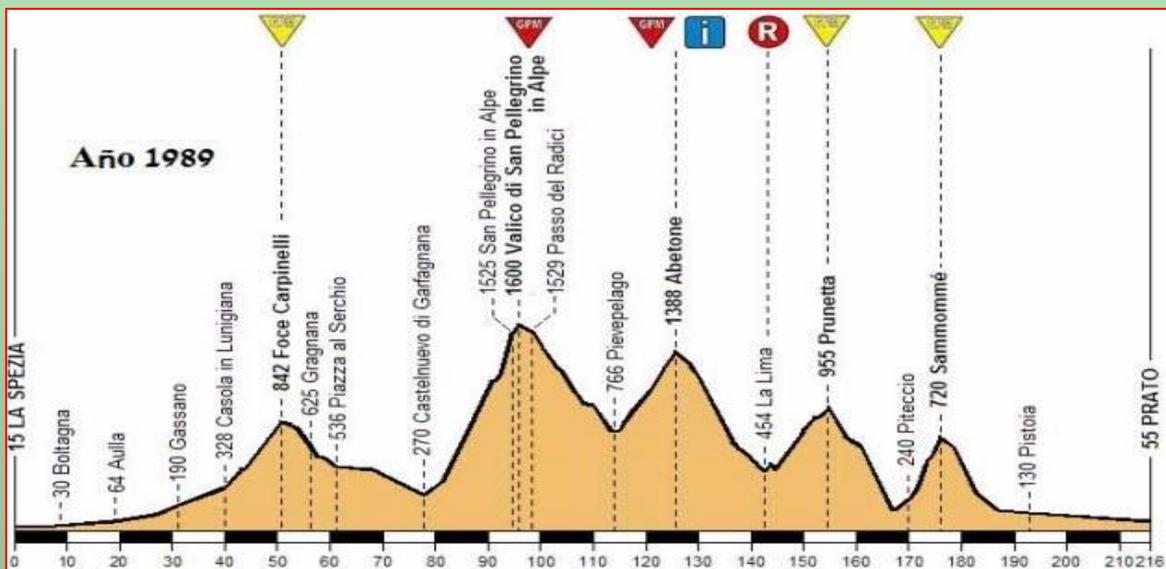


'Taponne' pirenaico en el Tour '88 con Tourmalet y Luz Ardiden enlazados en la parte final.

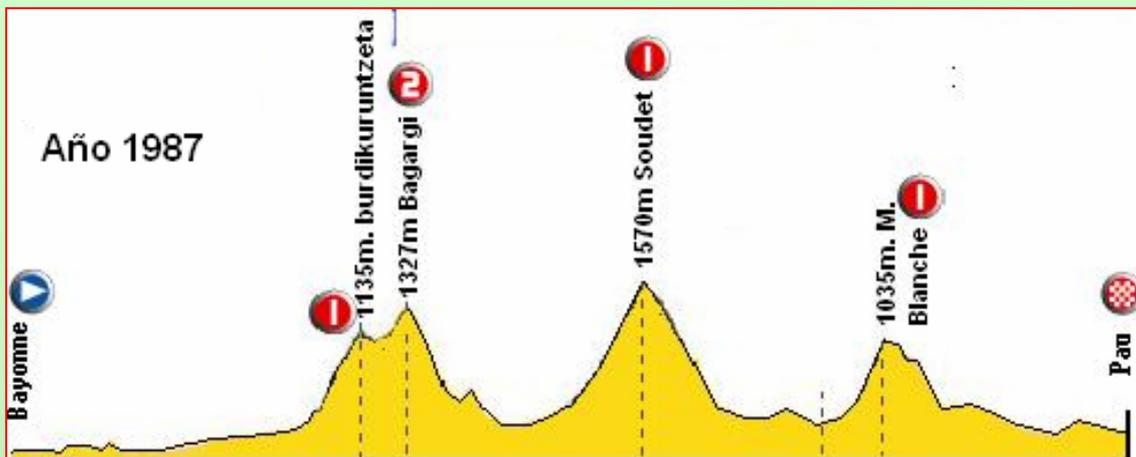


En La Vuelta aparece La Cruz de la Demanda, casi siempre en etapas unipuerto, y pronto se gana un hueco entre los finales en alto más exigentes de la prueba.

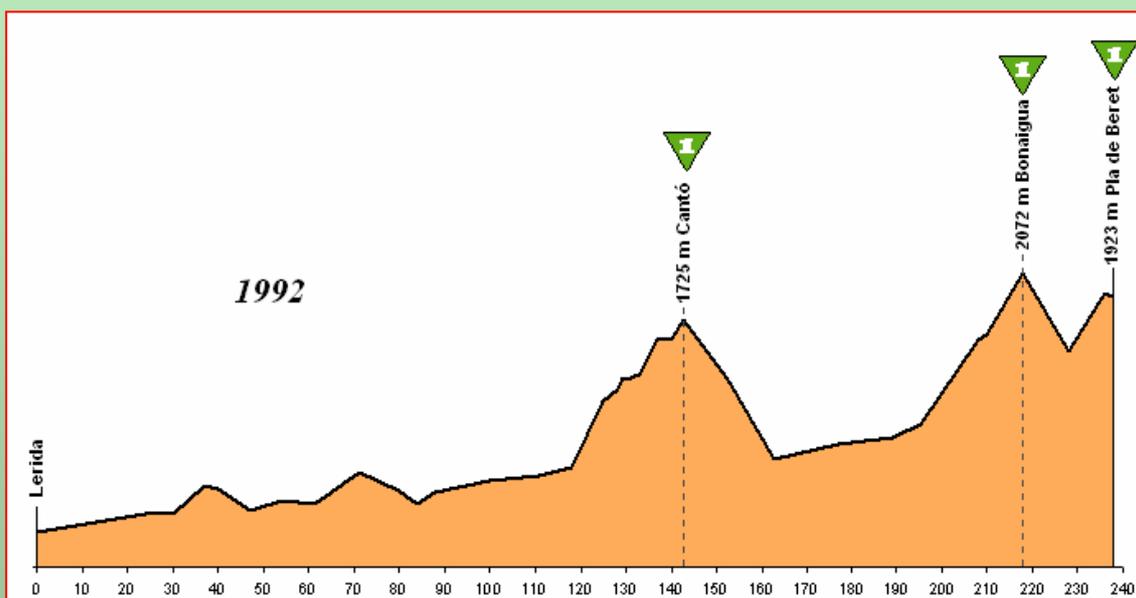
No se podía seguir por ese camino y de ahí que en el 92 se decidieran a programar un etapón pirenaico de los habituales del Tour (PORTILLON-PEYRESOURDE-ASPIN-TOURMALET-LUZ ARDIDEN) para tratar de atraer a las figuras. Y de hecho funcionó, pero a medias. Sí que vinieron más corredores de los buenos, ya se ha dicho que fue el año con más podios del Tour entre los participantes en la época de Unipublic, los Roche, Rooks, Breukink y Parra, aparte de Delgado, pero los que más estaban brillando en esos momentos siguieron participando en el Giro y así tendríamos que de los participantes de la Vuelta del 92 solo Delgado había acabado entre los diez primeros del Tour del 91, mientras que en el Giro del 92 estuvieron Indurain, Chiapucci, Fignon, Hampsten y Rue, más otras figuras como Tonkov, Kelly, Herrera o Zimmerman y en general todos los italianos buenos (excepto Bugno) o los extranjeros que corrían en equipos italianos. En aquella Vuelta también participaron otros corredores más o menos destacados como Giovanetti, Herrera, Millar, Theunisse, Alcalá, Giupponi, Poulnikov o Ugrumov, y por supuesto casi todos los españoles, pero claro, faltaba Indurain y, en general, las mayores figuras del momento. Además, los corredores realmente buenos que si participaron tampoco tuvieron demasiadas opciones y al final los que se jugaron la carrera fueron Rominger, que por aquel entonces era un corredor emergente pero no tan importante, y el español Montoya.



En el '89 el Giro programa un etapón en los Apeninos, con San Pellegrino in Alpe y Abetone muy lejos de la meta. Etapa idónea para poner en práctica las tácticas de equipo e intentar dar un vuelco a la clasificación general.



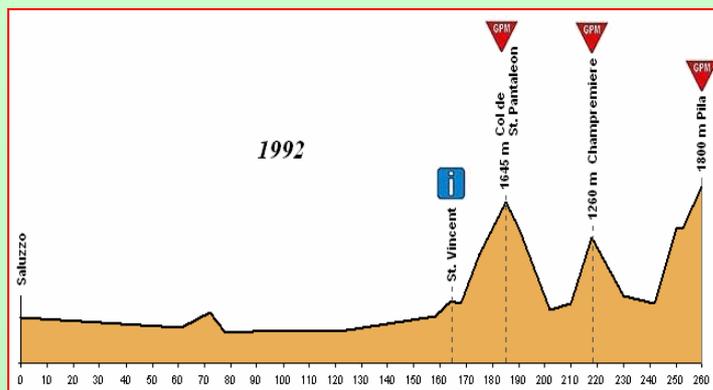
También en el Tour nos encontramos de vez en cuando alguna jornada de esas denominadas 'tácticas'. A buen seguro todos los participantes de la edición del '87 recuerdan esta etapa entre Bayona y Pau, con Soudet y Marie Blanche, pero sobretodo con el hasta entonces desconocido Burdinkurutzeta (9,2km al 8,8%) en el camino.



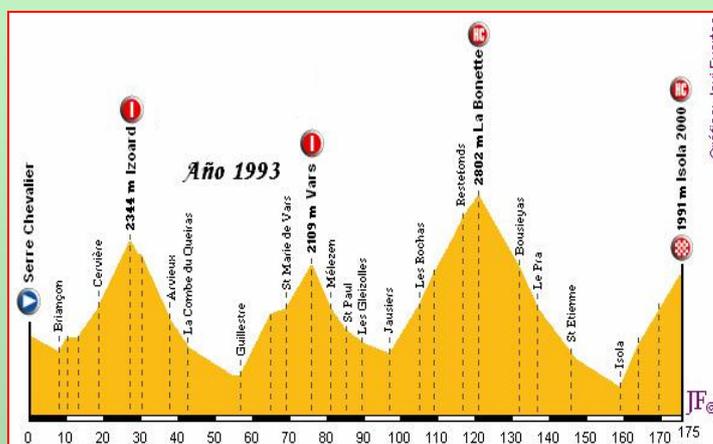
Buen encadenado final de puertos en esta etapa de la Vuelta del '92, aunque quizás Bonaigua y Beret resultan demasiado 'tendidos' como para provocar grandes diferencias en la clasificación general.

En el '93 se optó por aumentar el número de finales en alto hasta 6, algo sin precedentes en la Vuelta, con la novedad de LA CRUZ DE LA DEMANDA, tratando de hacer más selectiva la carrera. Pero la participación seguía siendo pobre, mientras que la del Giro mejoró aún más si cabe, con los 4 primeros del Tour del año anterior, Indurain, Chiapucci, Bugno y Hampsten, más el décimo, Heppner, a los que habría que añadir Roche, Lemond, Rooks, Leblanc, Bauer, Poulnikov, Tonkov, Ugrumov, Jaskula y todos los italianos buenos. Mientras que en la Vuelta sólo participaron el sexto y el séptimo de aquel Tour, Delgado y Breukink y los habituales Rominger, Millar, Giovanetti, Bernard, Breukink, Giupponi, más los españoles pero otra vez sin Indurain.

En el '94 la situación no mejora nada, tercer año consecutivo en que Indurain renuncia a la Vuelta, y ya se hace insostenible. De nuevo hubo 6 finales en alto y esta vez la novedad sería una muy buena etapa andorrana, con COMELLA, ORDINO y ARCALIS. Pero es que además la carrera fue ganada de principio a fin por Rominger sin la menor oposición, ni española ni mucho menos extranjera. Unipublic tenía que tomar medidas y obligada por la UCI, cambió... las fechas.



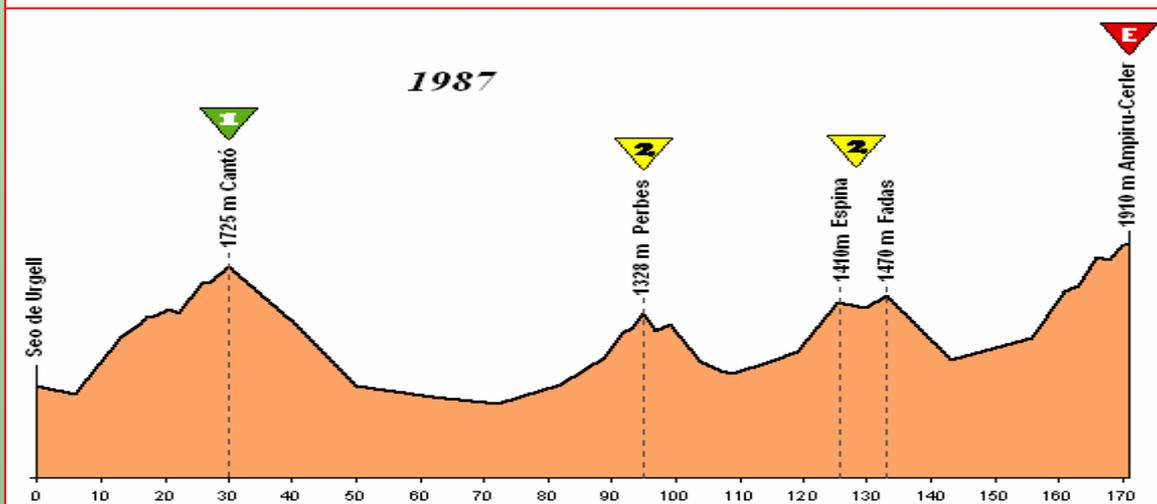
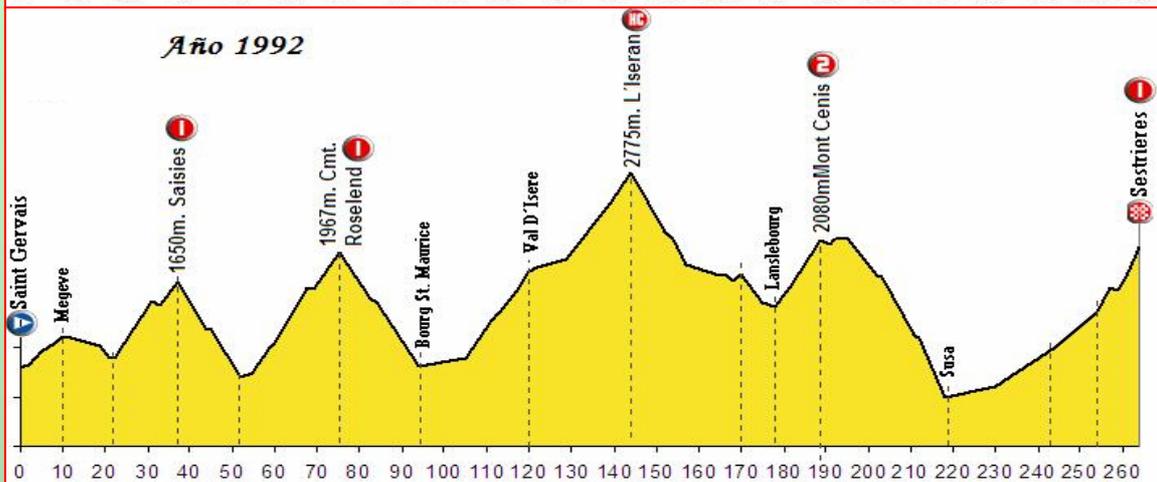
En el Giro '92 se llega a Pila (17km al 7%) con un buen desgaste previo.



En el '93 el Tour recupera a un gigante dormido desde la década de los 60's: La Bonette - Restefond. 2.802m de altitud para el puerto de paso más alto de Europa.



Etapa por la Sierra Madrileña con final en D.Y.C. Se disputó en los años '89 y '90 y a nivel deportivo siempre aportó algo.



De nuevo un 'tres en uno' para finalizar: en el Giro nos encontramos con un retorno a los recorridos clásicos, de una dureza inusitada. Como muestra, el 'taponne' dolomíticos del '92 con el Passo Giu en el camino. En el Tour continua la dureza de siempre, con alguna que otra sorpresa. En el '92 se disputa una etapa brutal con final en Sestriere en la que Chiapucci a punto está de cambiar el rumbo de la historia. Por último, la Vuelta parece atascarse en el diseño de recorridos, manteniendo los diseños ya conocidos y confiándolo todo a la subida final, como en la etapa de Cerler del '87.

## **LA VUELTA TRAS EL CAMBIO DE FECHAS: DESDE 1995 HASTA 2007**

Había muchos argumentos posibles para justificar dicho cambio, pero también había motivos más que sobrados como para que muchos no lo desearan ni le vieran ventaja alguna y sí bastantes inconvenientes. Nosotros no vamos a entrar ahora en esa controversia. El cambio se hizo, no hubo vuelta atrás ni perspectivas de que vaya a ocurrir a corto plazo, y esto ha tenido unas consecuencias que debemos asumir. Nuestro objetivo es analizar qué se pretendía con el cambio de fechas y qué se ha conseguido realmente, comprobar los problemas reales que comporta y tratar de buscar soluciones si es que ello fuera posible.

Lo que se buscaba era obvio. Había que mejorar la participación de la Vuelta porque se había llegado a un extremo en que prácticamente no venía ninguno de los corredores importantes. Por un lado la temporada de primavera de las clásicas concluía justo antes de empezar la Vuelta y casi nadie de los habituales en ellas tenía previsto continuar corriendo sino que lo normal era tomarse un descanso. Por otro lado los mejores del Tour acudían casi en masa al Giro. Y encima muchos de los que no iban al Giro veían más interesante preparar las clásicas antes que la Vuelta a España.

Se pensó que huir de la competencia del Giro y de las clásicas de primavera podría ser positivo porque los corredores no se verían en la tesitura de tener que elegir. También se pensó que muy pocos corredores tras el Tour tendría colmadas sus expectativas y que no sería difícil convencerles de que en la Vuelta podían conseguirlo, de que era esa su última oportunidad de salvar la temporada.

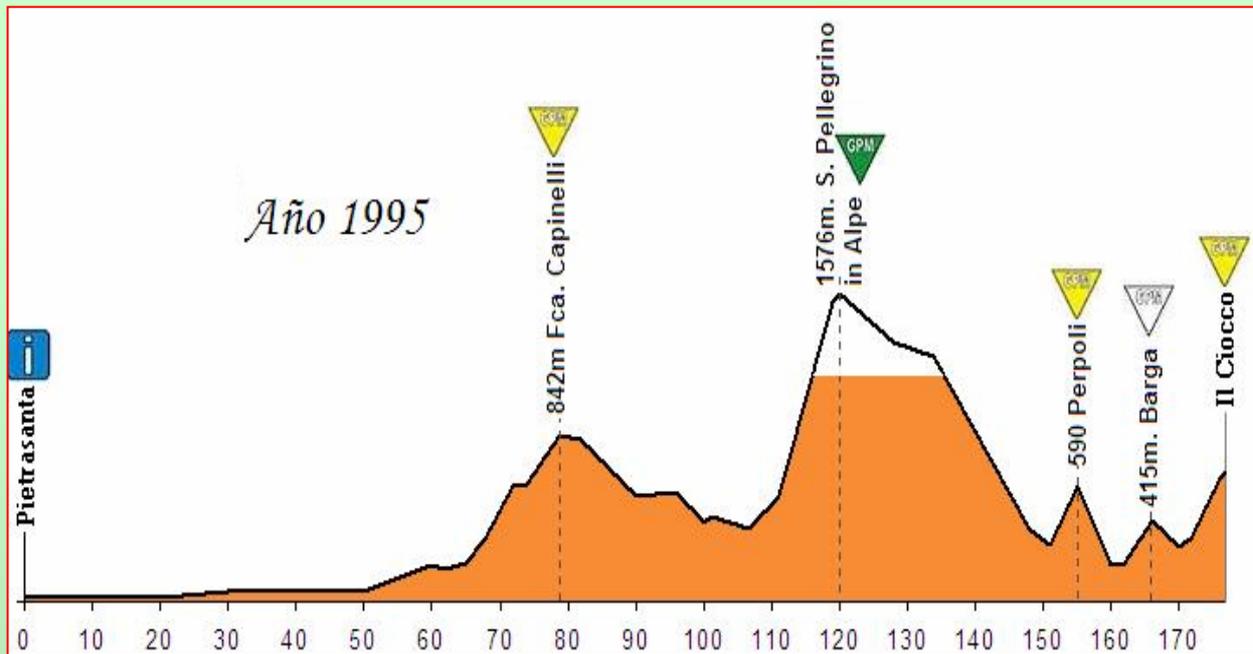
¿Qué efectos tuvo el cambio de fechas? La temporada de clásicas se alejaba en el tiempo de la disputa de la Vuelta, y también desapareció la competencia directa con el Giro. Sin embargo, el Giro no ha cedido protagonismo a La Vuelta, sino que éste lo ha concentrado en mayor cantidad el Tour de Francia.

En estos momentos la inmensa mayoría de los ciclistas destacados en carreras por etapas lo único que preparan específicamente es el Tour. Al Giro sólo se va para que sirva como entrenamiento, salvo los corredores italianos y los extranjeros en equipos italianos, y no todos. La excusa es que se trata de una carrera muy dura y que si se disputa a tope puede perjudicar el estado de forma pretendido para el Tour. A la Vuelta en Septiembre sólo vienen a disputar la victoria los españoles y los extranjeros en equipos españoles, y no todos, pero con la particularidad de que la temporada está terminando y se cuenta con la excusa de que los corredores llegan muy cansados y con la mayoría de sus objetivos cumplidos, de manera que ni hay fuerzas ni hay motivación para disputarla.

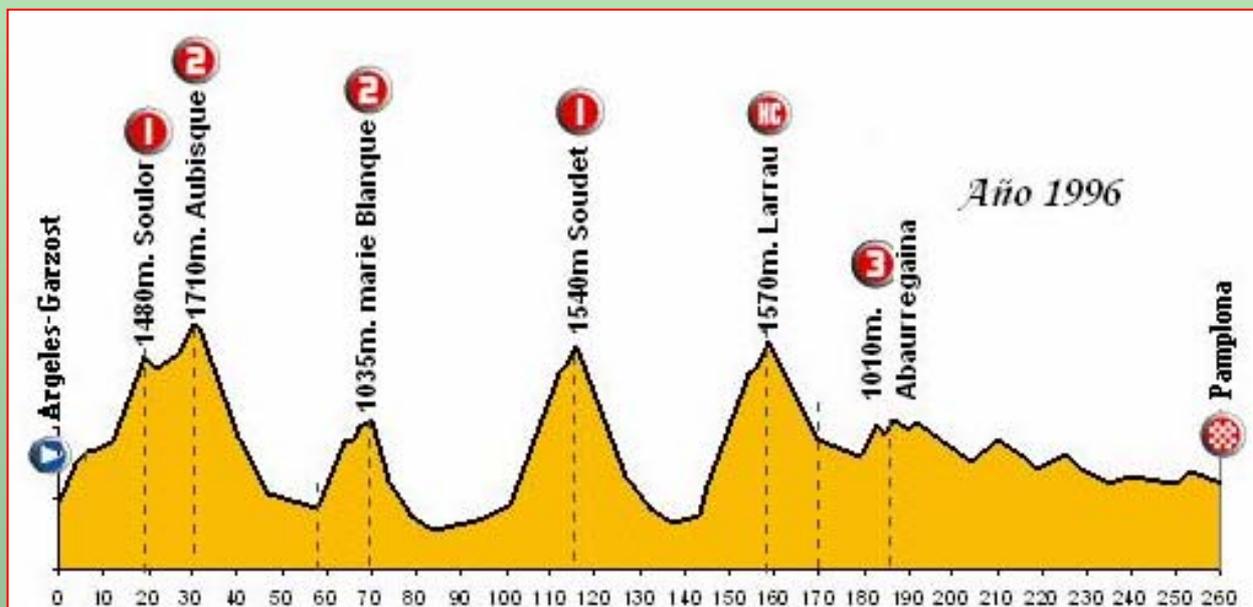
Pero no sólo se han visto perjudicados el Giro y la Vuelta, es que tampoco en otras carreras de las tradicionalmente importantes es ya habitual que los mejores corredores del Tour las disputen a tope, Y el perjuicio no se limita a las carreras por etapas de una semana, sino que también se extiende a las clásicas de un día. Los mejores corredores del Tour tiene un calendario muy limitado y aún dentro de él disputan muy pocas de esas carreras con intención de ganarlas.

Objetivamente los datos fríos no dejan lugar a dudas. Sólo hay que comparar las cifras de las 13 ediciones del Giro tras el cambio de fechas de la Vuelta con las de las 13 ediciones anteriores a dicho cambio. En ese tiempo podemos comprobar que:

- Antes del cambio hubo hasta 11 vencedores del Tour que disputaron el Giro, mientras que después del cambio sólo hubo un vencedor del Tour que disputara también el Giro, en concreto fue Pantani en el 98 ganando ambas carreras.
- Antes del cambio hubo hasta 26 corredores que quedaron el mismo año entre los diez primeros del Giro y del Tour, mientras que después del cambio sólo habría 4 ciclistas entre los diez primeros del Giro y el Tour la misma temporada. Y lo que es más grave, tras el doblete de Pantani en el 98 ni un solo corredor bien clasificado en el Giro haría un buen papel en el Tour del mismo año.
- Antes del cambio cada edición del Giro contaba hasta con 10 top-ten del Tour por término medio, mientras que después del cambio la cifra baja a 8 top-ten del Tour participando en cada edición del Giro.



El tremendo San Pellegrino in Alpe, en los Apeninos, regresa al Giro en el '95. Pese a estar muy lejos de meta, el terreno posterior era tremendamente complicado y la etapa se presentaba favorable para los valientes que quisieran dinamitar la carrera en el coloso.



La etapa de Pamplona del '96. Pensada para homenajear a Induráin, la etapa acabó convirtiéndose en un auténtico suplicio para el campeón navarro. Se trataba de una jornada durísima, con 260km y el tremendo Port de Larrau (15km al 8%) en el camino.



Sierra Nevada vuelve a aparecer en la Vuelta del '95, esta vez en algo más que una etapa 'unipuerto', pues se superaba con anterioridad el Mirador de la Cabra Montés. No obstante, los organizadores siguen apostando por la subida tradicional a la estación, sin atreverse a pasar por la carretera vieja que asciende por el municipio de Güéjar Sierra y el Collado de las Sabinas.

Es decir, que en el Giro participan ahora muchos menos corredores importantes que antes del cambio de fechas de la Vuelta, y aún los que lo hacen rinden bastante menos. El Giro se ha quedado en una carrera muy especializada, en la que sólo intervienen algunos de los mejores italianos o de los extranjeros en equipo de ese país, más algún que otro joven meritorio en búsqueda de rodaje de cara al futuro.

La Vuelta es evidente que ha mejorado la participación, al menos en cantidad. En esos 13 años anteriores al cambio de fechas había 8 top-ten del Tour por edición y en los 13 posteriores se ha llegado a 12 top-ten del tour por edición, que supone un crecimiento muy alto. Es más, en esos 13 años anteriores hubo hasta 21 corredores que se meterían el mismo año entre los diez primeros de la Vuelta y del Tour, mientras que en los 13 años posteriores al cambio esa cifra es de 20, prácticamente la misma.

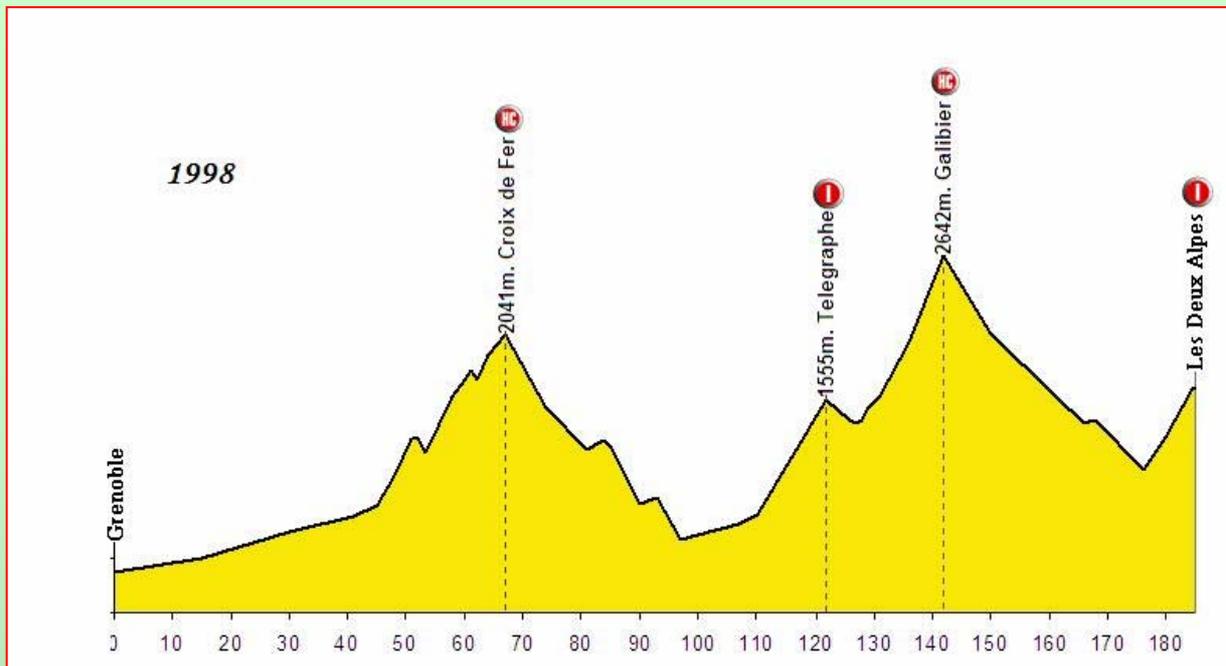
Aún hay más. Durante los siete años de dominio de Armstrong en el Tour, del 99 al 2005, corrieron la Vuelta hasta 15 top-ten del Tour por edición, mientras que sólo había 7 top-ten del tour por edición del Giro. Nunca ha habido mayor diferencia en la cantidad de corredores buenos que participaban en la Vuelta con respecto a los del Giro.

Sin embargo en esos últimos 14 años sólo dos ganadores del Tour han participado ese mismo año en la Vuelta, Pereiro en el 2006, que lo hizo sin saber todavía que había ganado la carrera francesa pues le adjudicarían la victoria un año después tras la descalificación definitiva de Landis, y Sastre en 2008. Es decir, que los ganadores del Tour ya no participan en el Giro, pero tampoco lo hacen en la Vuelta.

Además las cifras de participación de la Vuelta son un tanto engañosas, sobretodo a partir del 98. Durante las últimas 9 temporadas, de los 12 corredores que han coincidido entre los diez primeros del Tour y la Vuelta el mismo año, 11 de ellos eran españoles (Sastre y Mancebo lo consiguieron tres veces, Heras dos veces, y una cada uno Sevilla, Beloki y Escartín). Es decir, que la mejora experimentada en la participación de nuestra carrera se debe más bien a que los corredores nacionales han subido sus prestaciones, y no tanto a que los corredores extranjeros se hayan visto seducidos por la Vuelta.



En el Giro del '96 Olano pierde la 'maglia' rosa en la última etapa de montaña de aquella edición. El bravo corredor de Anoeta consigue superar los Passos de Mendola, Tonale y Gavia, pero el terrible Mortirolo le hace ceder ante el empuje de Tonkov y los escaladores italianos.



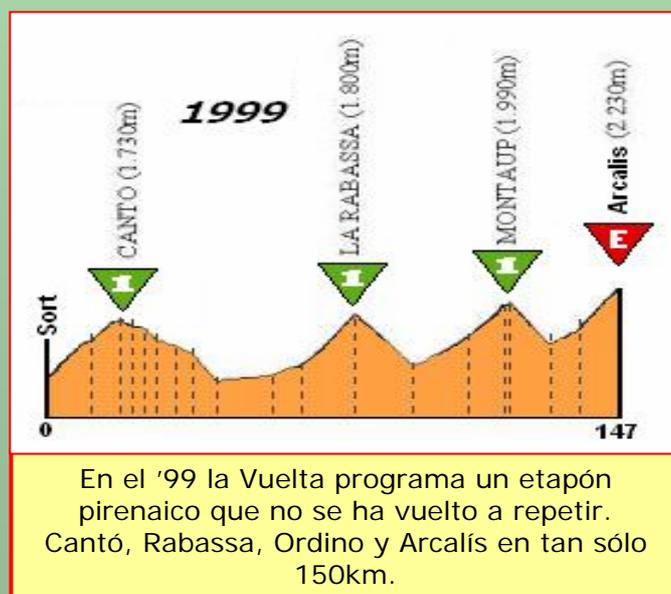
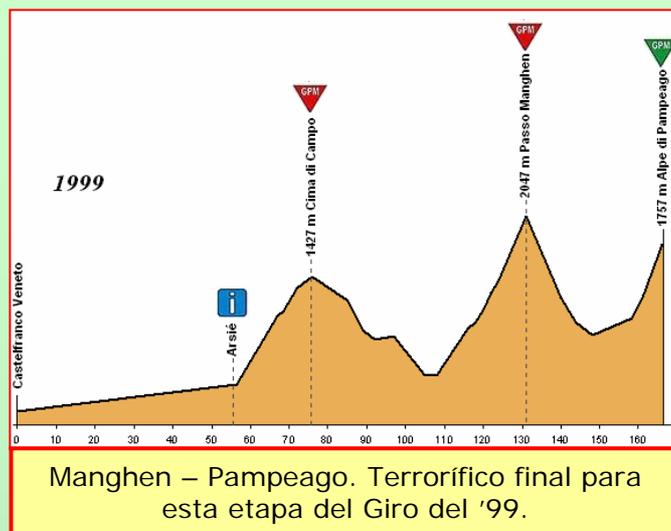
En el '98, Pantani dinamita el Tour en el Galibier con un ataque de leyenda. En el coloso alpino consigue zafarse del férreo marcaje de Ullrich y llegar en solitario a la cima de Les Deux Alps, dónde se enfundaría el *maillot* amarillo que lograría defender con éxito hasta París.



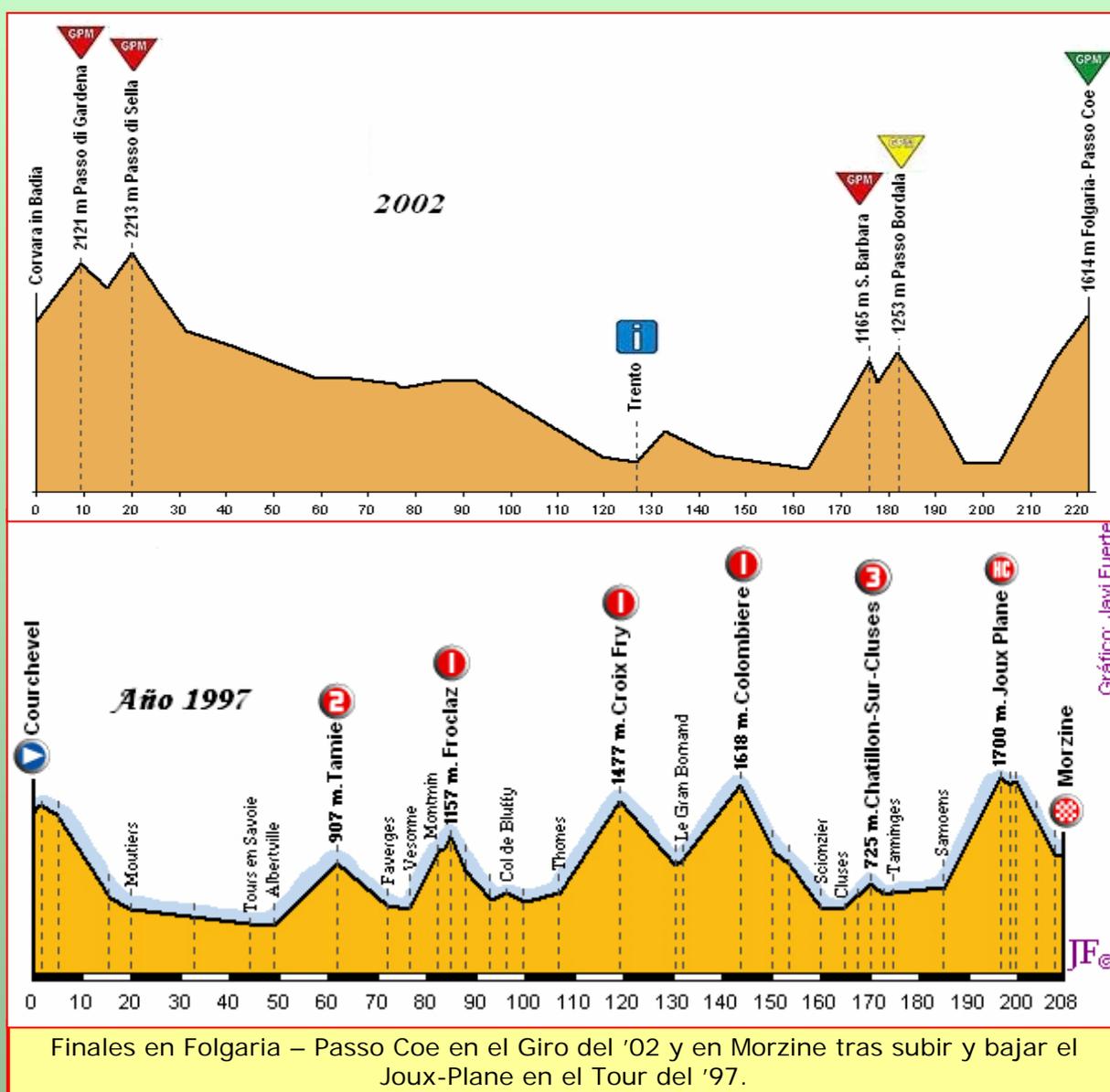
En el '97 la Vuelta estrena el tremendo Morredero como final en alto. Lamentablemente esta montaña ha sido siempre final en alto, precedida de poco o nada antes. Nunca ha sido aprovechada, junto a otros puertos de la zona del Bierzo y La Cabrera como Fonte da Cova, para diseñar auténticos *'taponnes'* en la Vuelta.

Como mejor ejemplo tenemos la edición del 2004. Ese año participarían en la Vuelta corredores importantes del Tour como Vinokourov, Hamilton o Botero, tres ganadores del Giro (incluido el campeón vigente) como Tonkov, Garzelli y Cunego, más otros ciclistas que habían destacado alguna vez en el Giro o el Tour, como es el caso de Luttemberger, Buenahora, Cioni o Valjavec. No era una participación extranjera de campanillas pues faltan los Armstrong, Kloden, Basso, Ullrich, Azevedo, Totschnig y Leipheimer de entre los diez primeros del Tour de ese año, (también faltaba Pereiro), pero tampoco era despreciable. Sin embargo en la clasificación final de esa Vuelta los diez primeros fueron españoles. O dicho de otro modo, los buenos extranjeros que llegaron a participar en nuestra carrera no rindieron como cabría esperar de ellos.

En realidad no podemos hablar de una diferenciación acusada de la Vuelta de primavera con respecto a las primeras cuatro ediciones de septiembre. Mejora muy ligeramente la participación de la carrera española mientras que la del Giro se mantiene ligeramente por debajo de lo habitual en años anteriores. Y los recorridos son muy similares pues entre el 95 y el 98 apenas aparecen novedades. Nos limitamos a Cabra Montés en el 95, La Ragua en el 97 y Santa Inés en el 98, más los finales inéditos de El Morredero en el 97, Xorret de Catí en el 98 y Lagunas de Neila también en el 98.



De hecho el 96 fue un año especialmente pobre, sin un puerto nuevo que llevarse a la boca y con la única noticia significativa del regreso de Indurain a la carrera, con los decepcionantes resultados ya conocidos. Tal vez lo más llamativo fue que en el 97 programaron 4 finales en alto consecutivos, Morredero, Brañillín, Naranco y Lagos de Covadonga. En el 95 se volvió al Pirineos francés pero no tuvo mucha incidencia porque la carrera ya venía resuelta debido a la escapada de Jalabert en la primera semana camino de Ávila.



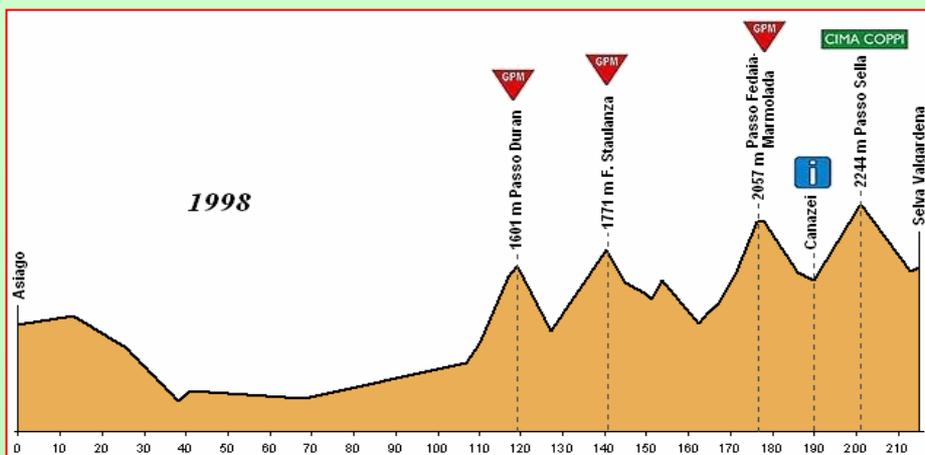
Finales en Folgaria – Passo Coe en el Giro del '02 y en Morzine tras subir y bajar el Joux-Plane en el Tour del '97.

Pero el cambio en la edición del 99 fue sustancial. Por lo pronto la aparición del Angliru, debidamente publicitada para que ejerciera como reclamo, eclipsó todo lo demás. Pero hubo otra variación también importante y que han perdurado corregida y aumentada. Se trata de una notable reducción del kilometraje, sobretodo en las etapas montañosas. Además el tipo de etapas también presentaba una variación porque los encadenados de puertos fueron en general más duros y con las subidas más seguidas. Y ese año aparecen otros puertos de paso novedosos como El Portillo de las Batuecas, El Cordal o La Rabassa, este último en Andorra.

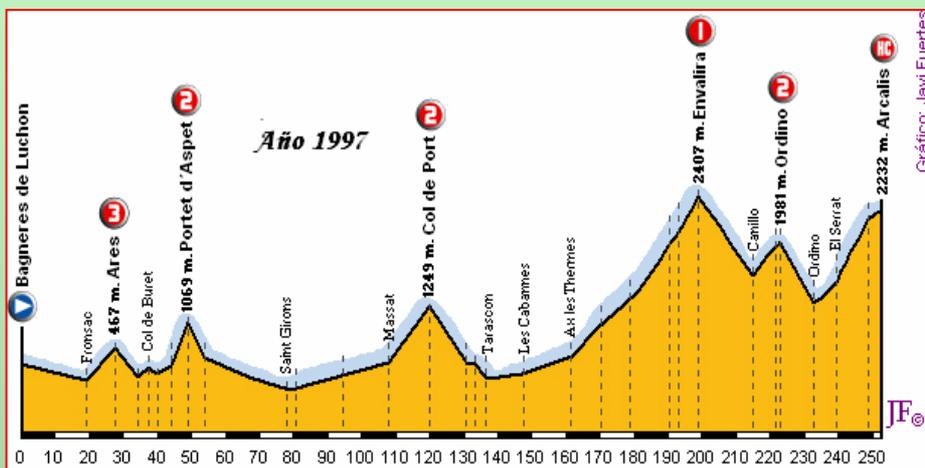
La participación del año 99 fue buenísima. Aparte de los mejores del Tour de ese año, los Zulle, Escartín, Dufaux, Casero, Olano, Nardello y Belli (sólo faltaban Armstrong, Virenque y Peron de entre los diez primeros), es que también participaron Ullrich, Julich, Rinero y Meier segundo, tercero, cuarto y séptimo del año anterior en el Tour respectivamente, dos ganadores de la Vuelta como Jalabert y Mauri que también habían sido top ten en algún Tour, otros corredores destacados en el Tour de años anteriores como Jiménez ( además tercero de la Vuelta del 98) o Luttemberger, algunos podiums del Giro como Lelli, Guerini o Tonkov (Olano también lo era) y algunos top ten del Giro como Heras, Rubiera, Serrano, Bettini, Rebellin, De Paoli, Miceli, Faresin, Camenzind o Shefer, más otros corredores que habían destacado en la Vuelta únicamente como Zarrabeitia, David García, Álvaro González de Galdeano o Faustini.

Además de los esfuerzos del organizador por mejorar la participación, la existencia de un recorrido selectivo y la presencia de una estrella mediática como el Angliru favoreció de hecho ese gran cambio en la participación. Esto desmonta la teoría de que en septiembre no se puede meter demasiada dureza. A la inmensa mayoría de los ciclistas lo que les importa es el prestigio, y evidentemente otorga más prestigio vencer en una carrera realmente selectiva.

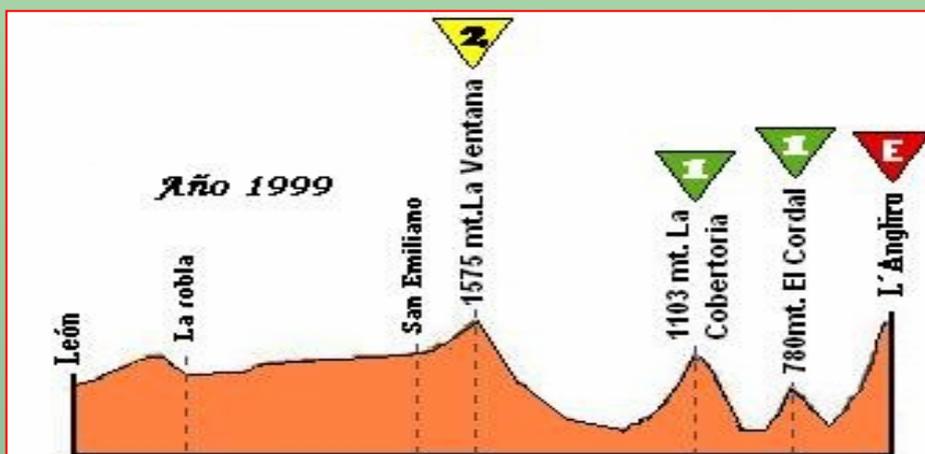
El año 2000 siguió siendo bueno para la Vuelta, nuevamente vinieron casi todos los que habían hecho un buen Tour, incluido Ullrich que defendía la victoria de la Vuelta del 99. La participación fue parecida en calidad y en cantidad a la del año anterior. Estuvieron de los diez primeros del Tour los Ullrich, Beloki, Heras, Virenque, Botero y Escartín, cambiaron ligeramente los procedentes de Italia, entre ellos Tonkov, Gotti, Simoni, Gonchar, Miceli, Camenzind, Shefer, Di Grande, Faresin, Peron o Sgambelluri, y se redujo el número de extranjeros buenos en general, Zulle y Luttemberger como más destacados de los restantes, a lo que había que añadir todos los españoles buenos. Mientras tanto el Giro sigue en caída libre y ningún extranjero importante acude ese año.



Taponne dolomítico del Giro del '98, con Duran, Staulanza, Marmolada y Sella por el camino.



Tour '97: Llegada a Andorra tras pasar el larguísimo Envalira.



En el '99 La Vuelta estrena el Angliru. El coloso asturiano levanta una expectación nunca antes vista y se convierte en mito antes incluso de ser ascendido. La etapa tiene además una gran dureza previa, con Cobertoria y Cordal en el camino.

Por lo que se refiere al recorrido de la Vuelta ese año, todavía se redujo mucho más el kilometraje de las etapas, perdiéndose unos 500km en total respecto al año anterior, que ya había perdido casi 300 respecto al precedente. Ni una sola etapa de montaña, ya fuese alta o media, supera los 175km, e incluso habrá una por debajo de los 140km y otra por debajo de los 130km. Eso sí, se repitió la llegada al Angliru, si bien en una etapa tal vez un pelín más suave, sustituyendo el paso por La Cobertoria por el de la inédita Colladiella.

A partir del año 2001 se mantienen los criterios de kilometrajes reducidos, y en general la participación seguirá siendo en la Vuelta bastante superior en calidad a la del Giro, si bien el efecto llamada del Angliru se pierde. Sin embargo lo que se convierte en una constante definitiva es la de programar muchos finales en alto, en buena parte deseando compensar la falta del coloso asturiano pero sobretodo pensando en la audiencia televisiva.

En esta edición lo que destaca es principalmente que habrá hasta 7 finales en alto, cifra sin precedentes en el ciclismo profesional y no sólo en la Vuelta. Pero se busca un tipo de etapa donde los finales sean no demasiado duros, como La Molina, Pal o Abantos, o bien donde el último puerto esté bastante aislado, como Lagos de Covadonga o La Demanda, o una etapa como la de Aitana donde sólo el último puerto es significativamente duro y además hay muchos kilómetros desde el penúltimo al último. Se añadiría una cronoescalada a otra subida que tampoco es demasiado dura, como Arcalís. También se vieron algunas etapas que se echaban en falta, las de media montaña puras, es decir, varios puertos de segunda y tercera encadenados, como fue la de Torrelavega, y las llanas pero con un segunda o tercera cerca de meta, como la de Murcia subiendo Cresta del Gallo y la de Cuenca con el alto del Castillo.

El problema de esta edición fue que los finales en alto, por muchos que fueran, no daban para sacar mucha ventaja dadas las características de las etapas. En Lagos de Covadonga, la subida más dura de España durante varios lustros hasta la irrupción del Angliru, entraron 13 corredores en un minuto y medio. En el resto de etapas tampoco hubo unas diferencias considerables, incluyendo la cronoescalada. Si a esto le añadimos que pusieron tres cronos más o menos llanas, el resultado final es que gana un rodador que además no destacaba ni tan siquiera en las cronos y que no fue capaz de ganar ninguna etapa. Casero se limitó a no fallar ningún día y a esperar que cada uno de sus rivales fallase en algún momento, es decir, todo lo contrario a la épica.

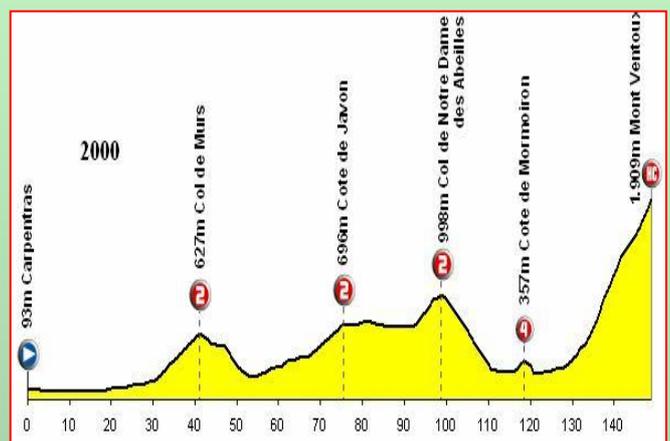
Además un dato especialmente significativo. Pese a que la participación extranjera resultaba aceptable, incluyendo al ya decandente Pantani, varios podiums del Tour como Zulle o Virenque, o a varios ganadores del Giro como Gotti, Savoldelli y Simoni, los 13 primeros ese día de los Lagos fueron españoles. La participación en la Vuelta empezaba a ser buena sólo porque los corredores españoles eran competitivos, pero no porque se atrajese a las figuras extranjeras.

En los años siguientes la Vuelta sencillamente frenó su crecimiento y empezaría una época de paulatino retroceso en la participación extranjera. Ya ni tan siquiera el Angliru servirá para atraer figuras de fuera, por lo menos las procedentes del Tour, porque las del Giro si que vienen, muchas de ellas debido a que renuncian al Tour directamente.

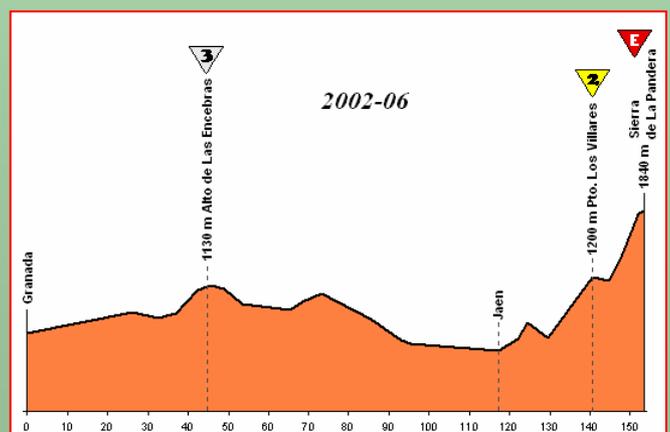
En el 2002, de nuevo con el Angliru y otras novedades como la Pandera, la Covatilla, Marabio y Tenebredo, la participación extrajera no será demasiado brillante. Vienen los que corren en equipos españoles como Azevedo o Botero, bastantes podiums del Giro como Tonkov, Savoldelli, Simoni, Casagrande, Caucchiolli o Lelli, y algún corredor más no demasiado importante como Luttemberger, Di Grande o Noe. pero siguen faltando Armstorng y Ullrich, a los que se suman en la lista de ausencias otros como Rumsas o Leipheimer, que tampoco había participado en el Giro.



Agnello – Izoard. Clásico y duro encadenado del Giro antes de la meta en Briançon (Francia).



El Mont Ventoux regresa al Tour en el '00. Allí se vive una intensa lucha por la etapa entre Pantani y Armstrong.

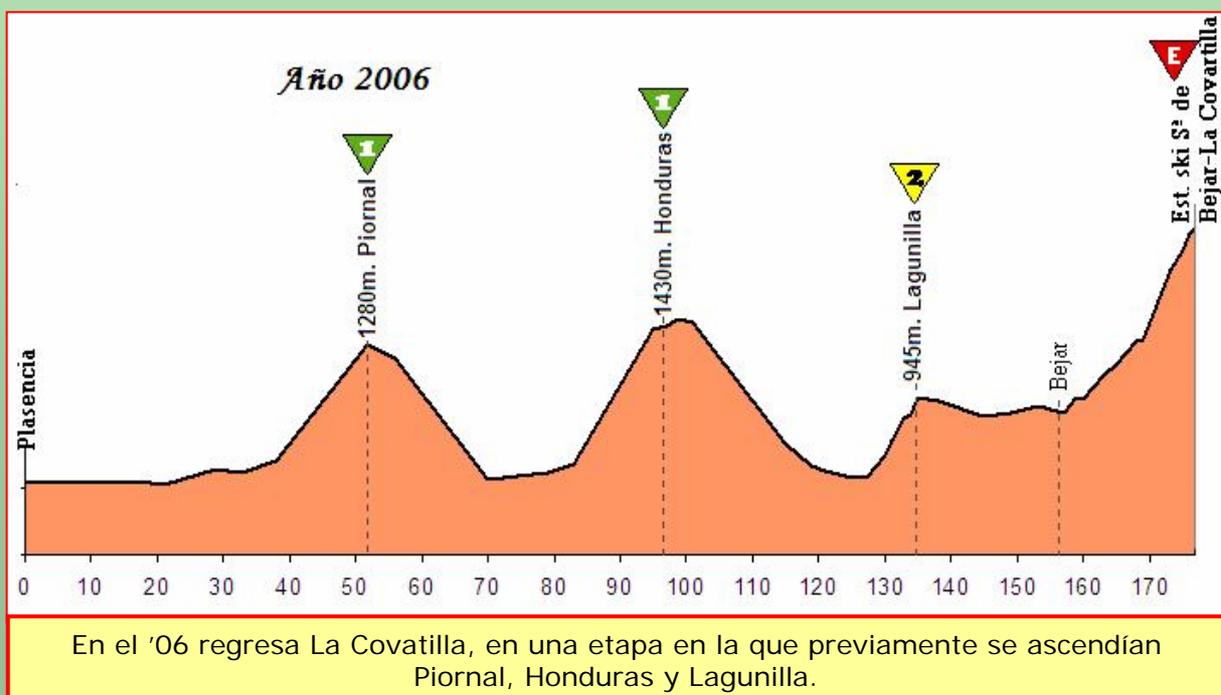


La Sierra de La Pandera es un final en alto reciente que poco a poco se va ganando un hueco entre los mitos de La Vuelta.

Al estar el Angliru reducen el número de finales en alto dejándolo en 4, si bien la estructura de esas etapas sigue siendo la de siempre, pocos puertos anteriores al último y más bien suaves. Ese año habrá varias etapas con puertos durillos no demasiado lejos de meta, como Las Palomas con final en Ubrique, Navacerrada con final en Villalba y Pajares con final en León, pero tampoco es una tendencia que cuaje.

En el 2003 se vuelve a los 6 finales en alto, y de nuevo se pasa a Francia. Pero no habrá novedades en cuanto al perfil de las etapas, todo lo contrario, o hay pocos puertos, en ocasiones solo la subida final, y poco desnivel acumulado, o bien hay varios puertos largos pero muy separados entre sí o muy alejados del último. Encima los puertos elegidos para ser final de etapa no son excesivamente selectivos salvo la Pandera.

Tal vez lo único que podamos destacar es que la primera etapa en línea tiene un primer corte como el Fito a poco de la meta de Cangas de Onís, y que la carrera se decide al final en dos etapas, una como la de Villalba del año anterior, con Navacerrada como último puerto pero la meta tras la bajada, y la otra una cronoescalada pura y corta al monte Abantos. También dan juego, como de costumbre las etapas de Cuenca, con el Alto del Castillo, y la de Córdoba, con San Jerónimo, ambos puertos muy cerca de las metas respectivas. Y resultó interesante la etapa de Burgos, con El Escudo a casi 100km de meta.



Sin embargo las etapas de alta montaña que estaban previstas en el Pirineo no dan juego en absoluto porque su diseño no lo propicia. Y eso que van seguiditas y previamente se ha disputado una crono muy dura por el viento en Zaragoza, de manera que son 4 días de alta exigencia. Las diferencias serán exiguas y en la última etapa del bloque se llega al punto de acabarla con abanicos subiendo y llegada en un sprint de más de diez corredores (en medio minuto llegan 16 ciclistas). De nada servirá que en tres días se suba un coloso como el Aubisque, otros 4 puertos de los habituales en el Tour como Cauterets, Aspin, Peyressourde y Portillon, y 5 puertos de más de 20km cada uno, Portalet, Pla de Beret, Bonaigua, Cantó y Envalira.

Y sobre la participación, más de lo mismo. Vienen los españoles, y no todos porque faltan Zubeldia y Mayo que acabaron ese año quinto y sexto del Tour respectivamente. Los extranjeros buenos ni aparecen, sólo vemos a Azevedo o Leipheimer o Julich como más destacados, más los ya muy decadentes Virenque y Zulle o los italianos Frigo y Belli.

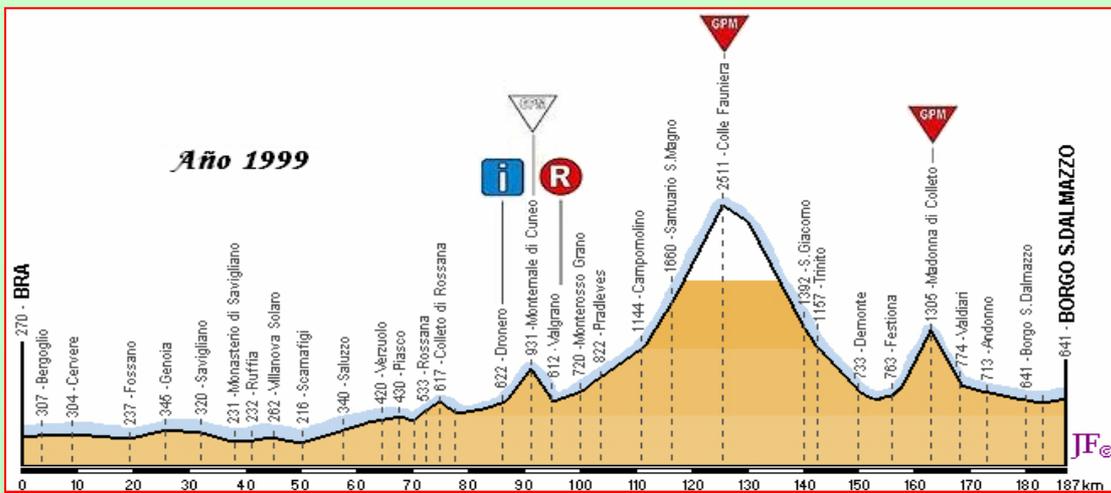
Lo más característico de la edición del 2004 en la Vuelta es que el diseño fue muy atípico y a nuestro juicio bastante acertado, probablemente porque los organizadores se dejaron aconsejar por profesionales en varias de las etapas montañosas. Hubo por fin una etapa que sin lugar a dudas podemos considerar de alta montaña en territorio español, con varios puertos de primera categoría enlazados sin apenas llano entre ellos, la de Calar Alto (que se subió por dos vertientes distintas, más una previa a Velefique). Hubo varias etapas en las que antes de la última subida había bastante desgaste aunque fuese con puertos cortos, así tenemos las etapas de Aitana, Xorret de Cati o Covatilla, y hasta hubo una etapa sin final en alto y con un primera relmente selectivo muy cerca de meta, la de Granada subiendo y bajando El Purche. Hubo bastante media montaña que por fin se pone sin final en alto, como las etapas de Castellón, Ávila o Villalba, y alguna emboscada como las de Soria o Morella. Habría que añadir una cronoescalada dura de verdad, la de Pradollano por Monachil, y el típico final en Navacerrada. Por si fuera poco, en la última semana hubo hasta 4 etapas seguidas con puertos de primera categoría y a continuación una contrarreloj ondulada, es decir, nada de descanso.

El espectáculo ciclista resultó muy interesante, por competido y porque se dio bastante batalla y unas diferencias mayores de las que venían siendo habituales. Seguía sin haber ataques lejanos, pero en los puertos finales se notaba el desgaste, tanto el de cada día como el acumulado, de manera que no llegaban fresquitos a pie de puerto y no se mantenían juntos hasta los últimos 5 kilómetros. La carrera se hizo muy dura no sólo por la dureza del terreno sino por la manera de correr, precisamente propiciada por las características del terreno escogido. Si hubiera habido algo menos de distancia entre puertos o si el puerto final de cada día no hubiera sido siempre el más duro, probablemente estaríamos hablando de una edición brillante, hasta sobresaliente, pero aún así resultó muy notable y digna de recordar.

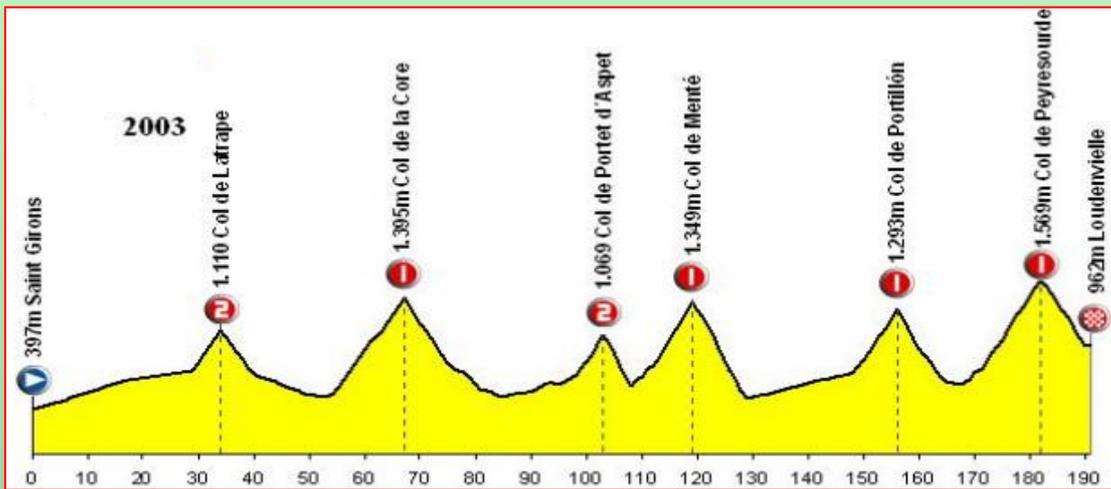
Por desgracia ni los extranjeros que vinieron se implicaron en la carrera, como ya quedó dicho antes, ni los medios de comunicación valoraron positivamente este recorrido al no pasar ni por la Cordillera Cantábrica ni por los Pirineos, crítica errónea pues esa ausencia no fue en detrimento ni de la dureza ni del espectáculo.

El 2005 por el contrario supuso varios pasos atrás en el diseño del recorrido, volviendo prácticamente a los años 80 o principios de los 90. Los finales en alto fueron más o menos los de siempre, Arcalís, Cerler, Lagos de Covadonga o Pajares, con la única novedad de Valdelinares en una etapa ondulada pero con mucha llano antes de la subida final, a lo que habría que añadir una etapa de media montaña con final en un puerto de tercera categoría que ya se había visto en el 78, el Santuario de la Bien Aparecida. La distancia entre el penúltimo y el último puerto de cada día volvía a ser casi siempre muy amplia, de manera que la posibilidad de que los corredores no llegasen juntos a pie del último puerto era casi nula a priori, máxime teniendo en cuenta que los puertos previos eran siempre muy suavécitos.

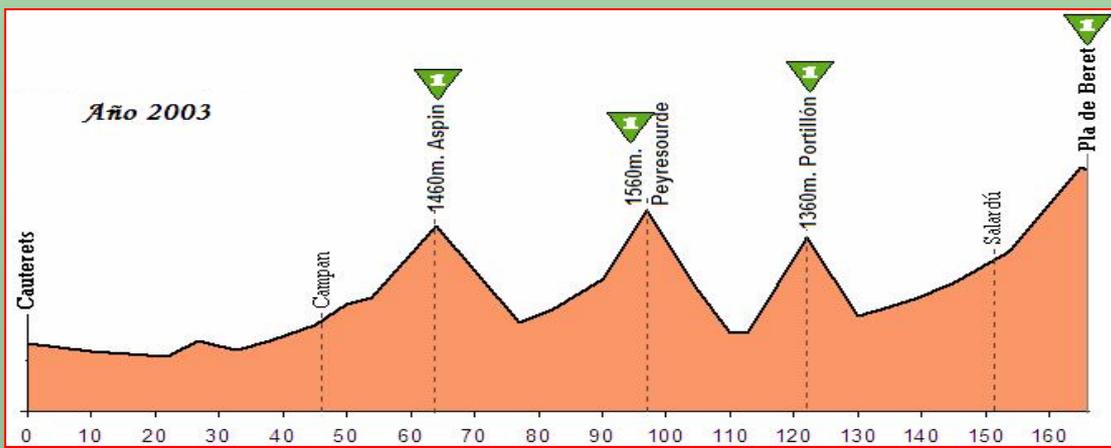
Ni siquiera las etapas de media montaña o las emboscadas eran novedosas, otra vez la típica etapa de Ávila, otra vez la de la sierra madrileña con Navacerrada como último puerto, otra vez la llegada a Córdoba tras subir San Jerónimo, otra vez la llegada a Cuenca con la emboscada de El Castillo. La única novedad fue la etapa de Vinaroz, con varios segundas y terceras inéditos pero con muchísima distancia desde el último a meta.



En el '99 el Giro estrena un coloso impresionante llamado Fauniera. 'Chava' Jiménez intenta dinamitar allí la carrera, aunque luego acabaría cediendo ante el empuje de Pantani y el resto de escaladores italianos.



Etapón pirenaico del Tour '03 con el Peyresourde como puerto decisivo.



Etapá con final en Pla de Beret en la Vuelta '03. El falso llano previo a la última ascensión prácticamente imposibilitaba los ataques lejanos.

La participación fue peor que la del 2004. Nuevamente faltaban la inmensa mayoría de los primeros del Tour, es decir, los Armstrong, Basso, Ulrich, Vinokourov, Leipheimer, Rasmussen o Evans. Sólo estaban los españoles Mancebo y Pereiro, cuarto y décimo del Tour respectivamente, más Floyd Landis, noveno. Otros top ten de ediciones anteriores del Tour eran Botero, Azevedo, Peron o Nardello, más un ganador del Giro como Simoni, pero el resto de los participantes destacados eran españoles, y esta vez faltó la figura emergente, Alejandro Valverde.

El desarrollo de la carrera fue muy flojo, aunque en la etapa de Pajares se vio un espectáculo fenomenal con un ataque de Heras en una bajada desde muy lejos que terminó siendo definitivo. Sin embargo en el resto de etapas las diferencias fueron muy pequeñas, apenas se vieron ataques que merecieran la pena y muy poca combatividad en general, claro que tampoco el recorrido favorecía la posibilidad de que se plantease un ciclismo de batalla continua. Para colmo de males el ganador final fue descalificado y como quiera que el resto de corredores no ofrecieron precisamente un brillante espectáculo, el sabor de boca fue bastante amargo.

En el 2006 nuevo bandazo de la Vuelta, que diseña un recorrido bastante novedoso sobretodo en la distribución de las etapas, con una primera semana de muchas etapas de montaña con final en alto pero alternándose con etapas llanas, una segunda semana prácticamente llana pero con emboscadas muy interesantes y una crono de terreno quebrado, y una tercera semana que empieza con tres etapas de montaña y termina con una etapa ondulada que finaliza en Ciudad Real, una crono no demasiado larga y una etapa llana en Madrid.

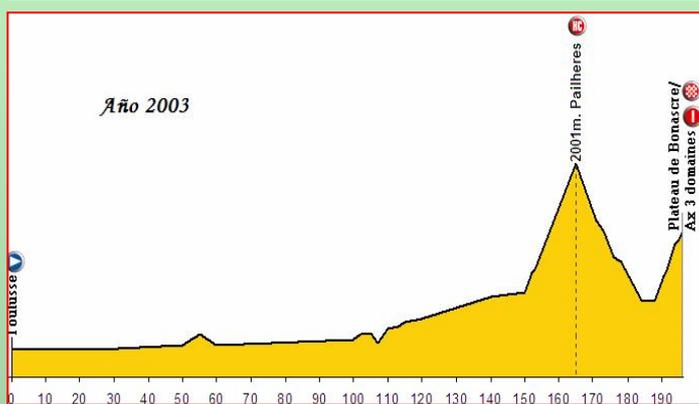
Además de nuevo vemos la alta montaña de verdad, repitiéndose la etapa de Calar Alto o añadiendo otra en Asturias que incluye varios primeros, Connio sería novedad, así como un puerto que puede catalogarse de categoría especial, San Lorenzo, que además no será el último del día. Por si fuera poco los cinco finales en alto, Covatilla, Morredero, Cobertoria, Calar Alto y Pandera, son realmente selectivos, aunque dos de ellos, los de Morredero y Pandera, en etapas sin otros puertos antes. Habría que añadir otra etapa que funcionó muy bien dos años antes, la de Granada subiendo y bajando Monachil, que a la postre resultaría la decisiva contra todo pronóstico.

Desde luego que fue considerablemente más duro este recorrido que el del año anterior, probablemente uno de los más duros de la historia, desmintiendo una vez más a los que opinan que en Septiembre se deben poner recorridos suaves. No obstante los medios de comunicación consideraron que era un edición suavizada respecto al año anterior, no entendemos bien el por qué.

Por lo que se refiere a la participación, estuvo en la línea del año precedente pero con la suerte de que hubo más participantes de entre los diez primeros del Tour incluyendo al ganador Pereiro, tras la descalificación de Landis. El caso es que estuvieron Menčov, Sastre, Dessel y Zubeldia, más el mencionado Pereiro, a los que debemos añadir Vinokourov, antiguo podium del Tour, y otros top ten como Boogerd, Rasmussen, Nardello y Mayo. También hubo unos cuantos italianos como Caucchiolli, antiguo podium del Giro, Di Luca, Rebellin, Cioni, Bettini o Piepoli, más Karpets, todos ellos top ten del Giro, y algún extranjero que ya había destacado en la Vuelta como Ardila o Danielson. Entre las ausencias contamos a Kloden, Evans, Moreau o Rogers, y desde luego que, al contrario de otros años, no vino ningún ganador del Giro.



El Giro trata de buscar un antídoto contra el Angliru, y parece haberlo encontrado en el tremendo Zoncolan.



El tremendo Port de Pailhères es una de las últimas incorporaciones de la *Grande Boucle*.



En 2004 aparece la subida a Calar Alto en la Vuelta, con un gran desgaste previo en tan sólo 150 km de etapa.

La edición del 2007 en cambio es la culminación de todos los defectos que se habían venido dando en el diseño de la carrera durante la última década. Poquísimos puertos de primera, nunca más de dos en una sola etapa; muchísima distancia entre puertos, predominando la etapa en la que el último puerto es el único más o menos duro y previamente apenas se programa dureza; finales en alto repetitivos, con la particularidad de que en tres de ellos la parte más dura no estaba al final del puerto y como no había desgaste antes, todos los favoritos llegaban juntos a los últimos kilómetros, que como eran más suaves tampoco generaban diferencias; y muy poca media montaña. Todos estos factores consumaron un recorrido descompensado, que sumado a la presencia de un claro dominador extranjero, derivó en un espectáculo pobre y reducido a los 2 últimos días de carrera.

Tal era la falta de dureza que una simple contrarreloj llana en la primera semana de 50km, Unipublic ha programado cronos más largas en más de una ocasión, decide la carrera por completo porque las diferencias que obtuvo el ganador, que ni siquiera era un especialista, imposibilitaron que nadie pudiera recortarlas en las 5 o 6 etapas supuestamente montañosas que quedaban.

La participación no estuvo del todo mal, aunque los sancionados por dopaje y los vetados sin sanción provocarían que el número de top-ten del Tour que participase se redujera bastante. Aún así estarían en la salida el segundo, el cuarto, el quinto y el décimo del último Tour, respectivamente Evans, Sastre, Zubeldia y Pereiro, más el quinto del año anterior, Menchov. También habría varios top-ten del Giro, como Karpets, Rubiera, Mc Gee, Rebellin, Pellizotti o Garate, incluyendo también un ganador como Cunego y dos podiums como Cauchioli y Guerini. Por desgracia faltarían varios de los españoles buenos, empezando por el vigente ganador del tour, Contador, y siguiendo por Valverde o Astarloza, sexto y octavo respectivamente del último Tour.

Entre la falta de dureza, la clasificación decidida tan pronto, y la ausencia de las principales figuras españolas, la audiencia terminó cayendo espectacularmente, aunque en realidad no hacía más que seguir la tendencia de los últimos años.

Por último, en 2008 se vuelve a la senda del 2006, con alguna etapa larga y con puertos bien enlazados (Rabassa), a la vez que se busca innovar con trampas al final de algunas etapas llanas (Jaén, Toledo...) así como con la inclusión de auténticas jornadas de media montaña (Sabiñánigo, Ponferrada, Suances...). Todo ello unido a la presencia de una participación excepcional en cuanto a españoles y más o menos habitual en cuanto a extranjeros provocaron un buen espectáculo ciclista y una recuperación parcial de las audiencias.



En 2007 regresan al Giro las Tres Cimas de Lavaredo, con el terrible Passo Giau como desgaste previo.



En 2004 el Tour regresa a Plateau de Beille tras una sucesión interminable de puertos. Como consecuencia, en la cima se abren diferencias muy notorias.

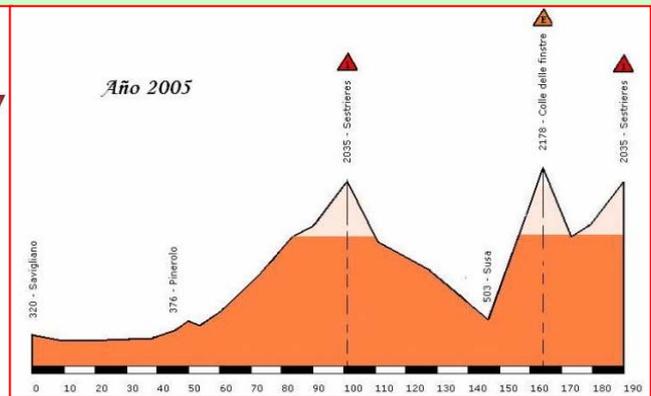
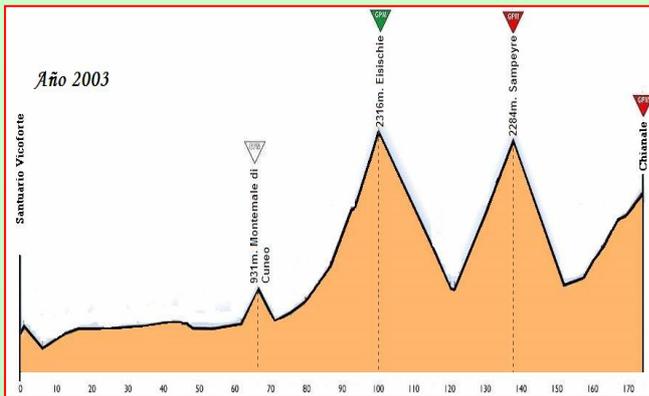


Etapa con final en Granada en la Vuelta del 2006. El desgaste provocado por el Puerto de la Contraviesa pasa factura en Monachil, en cuya bajada consigue marcharse Vinokourov para arrebatarse el *maillot* oro a Valverde.

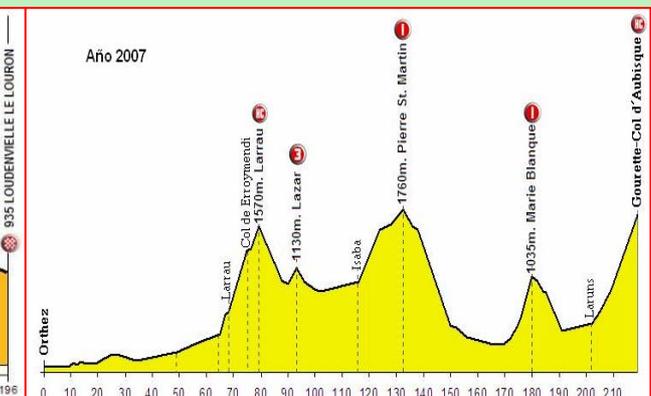
Una visión conjunta de los recorridos diseñados en la Vuelta desde el cambio de fechas indica que por regla general, salvo muy pocas excepciones, ha habido más etapas montañosas y más puertos que antes del cambio de fechas, con la particularidad de que aparecieron bastantes puertos inéditos considerablemente más duros casi siempre que los habituales hasta entonces, y no solo el ANGLIRU, sino también EL MORREDERO, CATÍ, LAGUNAS DE NEILA, LA RABASSA, AITANA, LA PANDERA, MARABIO, LA COVATILLA, AUBISQUE, VELEFIQUE, CALAR ALTO, MONACHIL, VALDELINARES, SAN LORENZO y ALBONDÓN, además de otros primera no tan duros pero respetables como son CABRA MONTÉS, LA RAGUA, PORTILLO DE LAS BATUECAS, CONNIO, CORDAL, COLLADIELLA, SANTA INÉS, PORTALET o CAUTERETS, manteniéndose también en la lista buena parte de los puertos que ya se habían subido en los 80 y principios de los 90. Por si fuera poco, la cantidad de participantes destacados sube de manera notable.

Y sin embargo, en los últimos años el interés por la carrera ha decrecido, principalmente porque la participación era mejor pero las grandes figuras seguían sin venir y las pocas que vienen no se emplean a fondo, porque hasta las principales figuras españoles han desaparecido con mucha frecuencia, y porque los recorridos, aún habiendo sido más duros casi todos los vistos en septiembre que los de primavera de antaño, no resultan atractivos por los aficionados, de manera que la ausencia de estrellas no se ve compensada por un espectáculo ciclista satisfactorio.

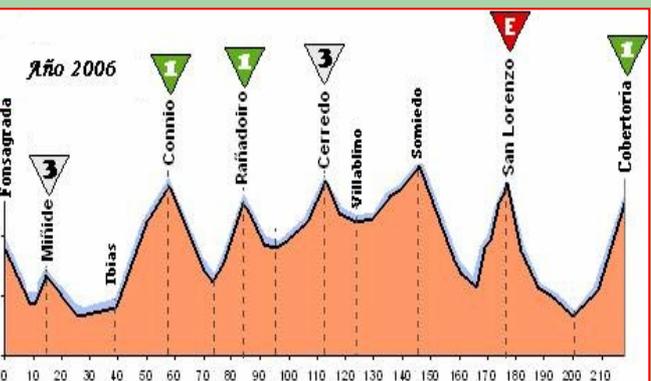
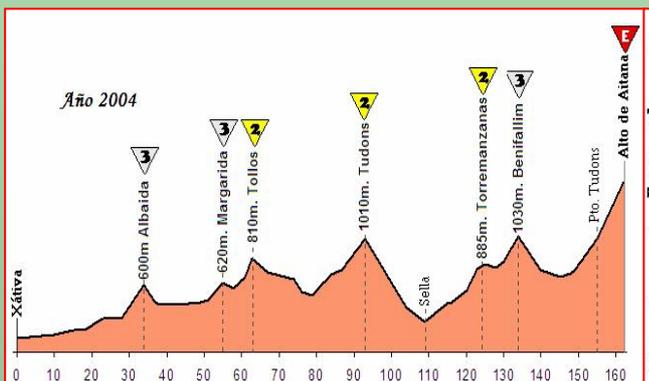
La proliferación de finales en alto, siendo casi todas esas metas las subidas más duras del día, unido a la gran distancia entre el penúltimo (cuando lo hay) y el último, o el escasísimo kilometraje, ha supuesto que a los corredores no les merezca la pena moverse desde lejos porque el recorrido no lo propicia, y que tampoco saquen demasiadas diferencias moviéndose desde cerca porque no hay gran desgaste y apenas se producen desfallecimientos. Tampoco hay muchas oportunidades de moverse en etapas de alta montaña sin final en alto porque prácticamente no existen, o en etapas de media montaña porque el esfuerzo de mantener la ventaja sacada antes del último puerto cuando todavía queda toda una bajada y algún llano hasta meta es demasiado en comparación con lo que se puede sacar teniendo tantas oportunidades para atacar a menos de 5km de meta en esa multitud de etapas con final en alto.



En el Giro se atreven con casi todo. Encadenar en una misma etapa Fauniera y Sampeyre antes del final en Chianale solo puede servir para que el mejor Simoni de todos los tiempos ponga patas arriba la carrera. En 2005 se programa como puerto de paso el tremendo Finestre, con sus últimos 8km sin asfaltar, antes del final en Sestriere.



En 2007 el Tour programa unos Pirineos tremendos, con la novedad de Balès y con el retorno de Larrau en una etapa final de bloque que terminaba en la cima del Aubisque.

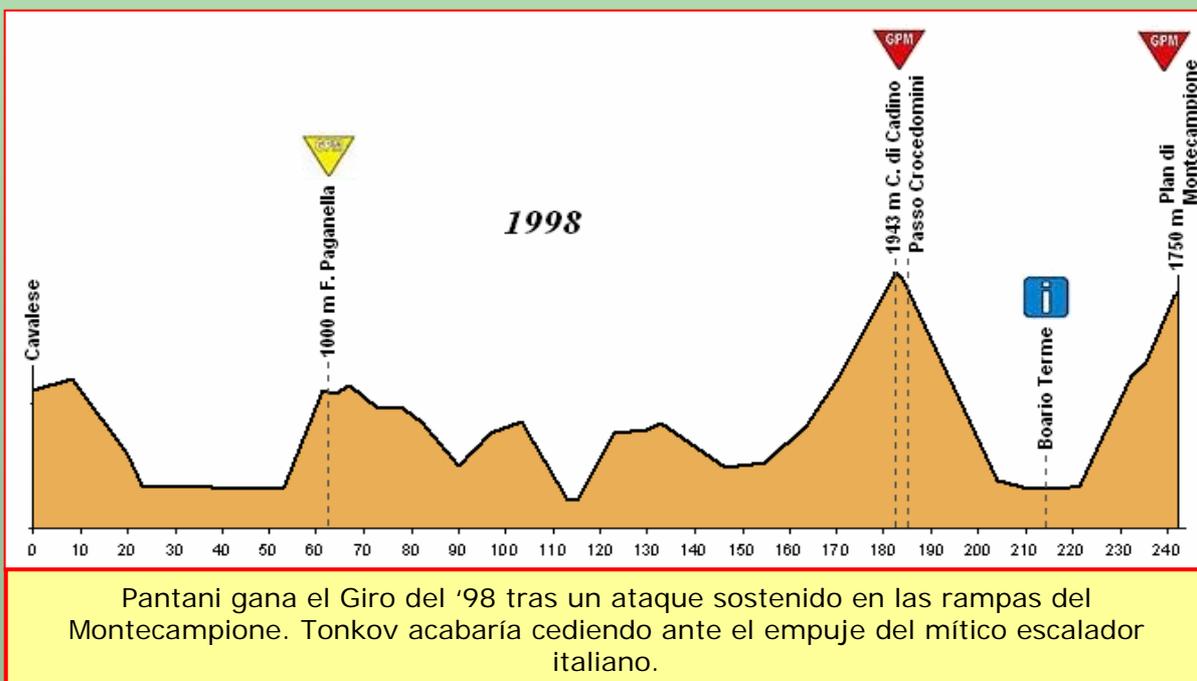


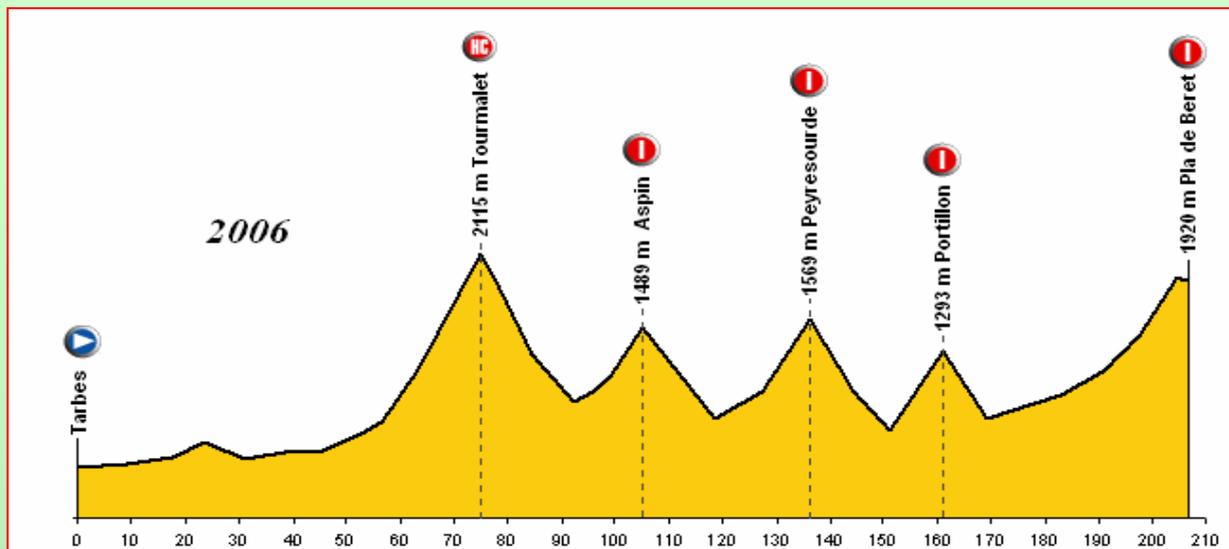
Dos grandes encadenados de puertos en la Vuelta. En 2004 se llega a Aitana tras un recorrido plagado de puertos de 2ª y 3ª, sin un metro llano entre ellos y algunos con rampas verdaderamente exigentes. En 2006, la etapa que une Fonsagrada con La Cobertoria se convierte en una de las mejor diseñadas de las historia de la carrera. Por el camino Connio, Rañadoiro, el terrible San Lorenzo y La Cobertoria. El desgaste acumulado provoca buenas diferencias en la cima pese a que nadie se atrevió a mover el árbol en San Lorenzo y que todavía nos encontrábamos en la primera semana.

Los espectadores no esperan divertirse salvo en los últimos kilómetros de las etapas con final en alto, y tampoco demasiado, y ni siquiera tienen el aliciente de ver a los mejores ciclistas en liza. De ahí que las audiencias hayan bajado tanto. En consecuencia si hay alguna esperanza de remontar la caída sólo puede provenir de un cambio radical en el diseño de los recorridos, de tal manera que incluso faltando las estrellas los aficionados esperen un buen espectáculo.

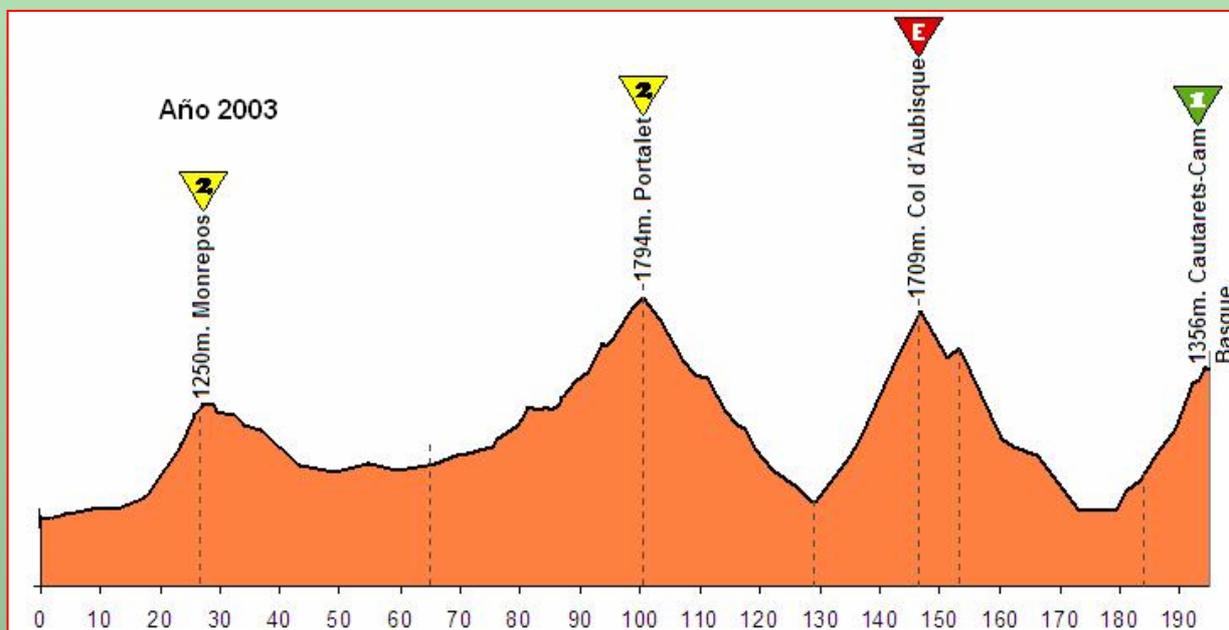
Es justo lo que ha pasado en el Giro. La participación internacional es realmente floja, considerablemente peor que la de la Vuelta, y aunque estén casi todas las figuras italianas tampoco es que en estos momentos destaquen especialmente entre los mejores corredores mundiales para pruebas por etapas. Y sin embargo la audiencia no ha caído debido a unos recorridos espectaculares que atraen a los aficionados y que generan grandes expectativas.

Probablemente no podamos competir con la montaña italiana, ni tan siquiera con la francesa, al menos en cantidad de grandes puertos, pero en este informe habrá quedado más que demostrado que existe terreno de sobra en España para construir una carrera prestigiosa que todos los aficionados quieran ver y que todos los ciclistas quieran correr. Y no es tanto cuestión de incluir más dureza como de distribuirla con eficiencia y de aprovechar puertos que hasta ahora se han mantenido inexplicablemente inéditos.

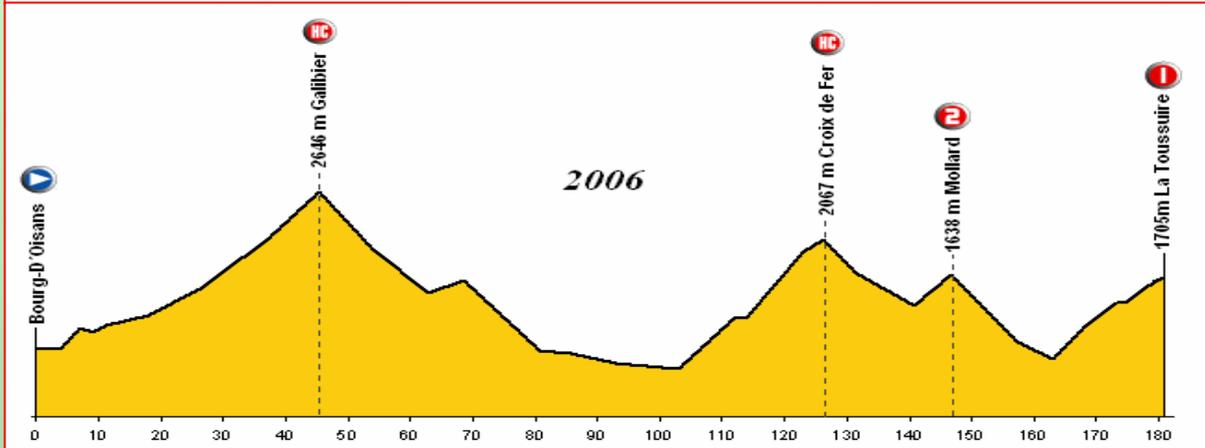




En 2006, el Tour decide prácticamente calcar la etapa con final en Beret de la Vuelta '03. La presencia del Tourmalet provoca que las diferencias sean al final sensiblemente más grandes, pero nuevamente el llano previo a Viella vuelve a confiarlo todo a una subida final no demasiado exigente.



En 2003 la Vuelta supera el Col d'Aubisque, en plenos pirineos franceses, antes de alcanzar el final en la cima de Cauterets.



Nuestro último 'tres en uno': en el Giro del '95 la tremenda combinación Pennes-Giovo antecede al final en Val Senales, en una etapa que además contaba con 240km. El Tour del '06 introduce un diseño bastante novedoso en la etapa reina de los Alpes. El Glandon antecede al encadenado Mollard-Toussuire. Ni un solo metro llano en los últimos 80km de la etapa. La Vuelta del 2007 cuenta con una única etapa para hacer daño desde lejos. Es la penúltima de la ronda con final en Abantos tras un paso previo por este puerto de la sierra madrileña.

# ANEXO

¿ES RENTABLE PAGAR UN MILLÓN  
DE EUROS PARA ALBERGAR UNA  
ETAPA DE LA VUELTA?

Granada ha abonado este año un millón y ha generado tres para la ciudad. Huesca ya puja por abrir la Vuelta 2009.

*L.M Farraces / H. Asensio*

**Madrid.-** No es ningún secreto, aunque muchos lo desconozcan, que el trazado de la Vuelta Ciclista a España no es algo aleatorio ni se guía exclusivamente por criterios de conveniencia deportiva. Detrás de esta gran cita de la bicicleta, existen numerosos intereses económicos que son al final los que deciden por dónde debe pasar cada una de las etapas de la competición. Tales intereses se concentran en torno a los ayuntamientos, que son los que ofrecen a Unipublic, la compañía que gestiona la Vuelta, sumas a veces millonarias para ser los anfitriones de la caravana de la competición.

Pero, ¿cuáles son los motivos que llevan a los consistorios a rascarse el bolsillo de esa manera para recibir a la Vuelta? ¿Qué ha llevado, por ejemplo, al Ayuntamiento de Granada a desembolsar en esta edición un millón de euros a Unipublic para ser sede de la salida de la ronda ciclista? Pues, aunque parezca a primera vista que se trata de un despilfarro, lo cierto es que los alcaldes lo tienen todo estudiado. “Es cierto que el Ayuntamiento realizó una inversión de un millón de euros para ser el punto de salida”—comentan desde el Ayuntamiento de Granada— “pero es que el millón desembolsado ha dado unos beneficios a la ciudad de unos tres millones.” Y no mienten. Basta con llamar a cualquier hotel de la ciudad y preguntar por la disponibilidad que tenían el fin de semana que arrancó la competición. “La caravana de la Vuelta mueve entre equipos, organización y medios a unas 3.000 personas que tienen que alojarse en algún sitio. Eso, más alrededor del millar de seguidores que atrae el evento, supone una gran inyección para el sector hotelero, la restauración, etc.”, asegura el consistorio granadino.

La Vuelta elevó la tasa de ocupación hotelera en Granada durante su estancia en la ciudad de la Alhambra hasta el 80% en un mes que no es particularmente bueno según los empresarios. En Ciudad Real, el día de la etapa de la primera contrarreloj resultaba imposible conseguir una habitación. “En estas fechas solemos tener una buena ocupación, pero lo que nos ha permitido la Vuelta es poder fijar unos precios mucho más altos de los que una demanda normal nos hubiera permitido”, afirman desde el Hotel NH de la ciudad manchega.

### **Promoción turística**

Amén de los beneficios directos de la inversión en la Vuelta (ocupación hotelera y despegue del sector servicios), desde Jaén, donde el Ayuntamiento pagó 120.000 euros para desplegar la meta de la tercera etapa, apuntan a otros réditos indirectos que deja el paso de la competición. “Jaén apareció, con motivo de la Vuelta, 15 minutos en las televisiones de países de toda Europa. Si no fuese por la etapa que discurrió por la ciudad hubiéramos tenido que pagar unos 250.000 euros en espacios publicitarios para lograr el mismo efecto”, asegura el consistorio. Y es que para los ayuntamientos, la Vuelta es una ganga en lo que se refiere a promoción turística, como también confirman desde Granada. “El ciclismo es uno de los mejores deportes para promocionar una ciudad. La cobertura televisiva de la Vuelta muestra imágenes de los rincones más turísticos a los cinco continentes. Cuando Granada fue sede del Eurobasket, apenas aparecieron las inmediaciones del pabellón”, dicen.

Con la ronda de 2008 tocando a su fin, la edición del próximo año estará llena de novedades. La primera de ellas es que la globalización aterrizará en la Vuelta, ya que las tres primeras etapas de la misma se disputarán entre Holanda y Bélgica. Con este panorama, Huesca ya ha pujado por ser la primera etapa de la Vuelta en territorio español en 2009. Y lo ha hecho con una propuesta curiosa, colocar al pelotón en el aeropuerto para que tome ahí la salida. Conforme al simbolismo de que la Vuelta llegue desde el extranjero a un aeródromo, lo que se busca es promocionar el propio aeropuerto, que en 2007 fue el segundo con menos tráfico de toda España. Ello convierte la ronda nacional en un escaparate para hostelería e infraestructuras.

Artículo de L.M. Farraces y H. Asensio fechado el 19/09/2008 y aparecido en el portal de noticias *on-line* [www.negocios.com](http://www.negocios.com)

URL: [http://www.negocios.com/negocios/19-09-2008+es+rentable+pagar+un+millon+euros+albergar+una+etapa+vuelta.noticia\\_1img,28,28\\_32494](http://www.negocios.com/negocios/19-09-2008+es+rentable+pagar+un+millon+euros+albergar+una+etapa+vuelta.noticia_1img,28,28_32494)

Última visita: 26/09/2008

# CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no hubiese sido posible sin la información suministrada por diversas páginas web de las que se ha tomado información, consistente principalmente en altigrafías y datos de puertos, mapas y fotografías.

Sirva este apartado para expresar nuestro agradecimiento a los autores de dichas páginas, así como de reconocimiento expreso de la autoría del material incorporado al informe.

- APM; Altimetrías de Puertos de Montaña ([www.altimetrías.com](http://www.altimetrías.com))
- Cyclingcols ([www.cyclingcols.com](http://www.cyclingcols.com))
- Puertos asturianos (<http://www.carlosvega.net/>)
- Puertos de León (<http://perso.wanadoo.es/eldeligny/index.htm>)
- Puertos asturianos (<http://usuarios.lycos.es/gcensidesa/puertos.htm>)
- Salite (<http://www.salite.ch/>)
- Puertos de Cuenca (<http://usuarios.lycos.es/albertomora>)
- Puertos asturianos (<http://www.altimetriasturias.com/>)
- Vía Michelin ([www.viamichelin.es/](http://www.viamichelin.es/))
- Página de Raúl Massabe ([www.ramacabici.com](http://www.ramacabici.com))

# FIRMAS

La elaboración de este informe es el fruto del trabajo desinteresado de muchas personas a lo largo de más de año y medio. El nexo de unión entre dichas personas ha sido el Foro de los Puertos de Montaña de la página web [www.altimetrias.com](http://www.altimetrias.com) el cual ha sido el canal utilizado para proponer, estudiar, debatir y consensuar las diferentes propuestas surgidas a partir del planteamiento inicial de la necesidad de realizar propuestas alternativas a la utilización que actualmente se hace, a efectos ciclistas, de los puertos de montaña españolas.

La siguiente relación integra a las personas que han colaborado en mayor o menor medida a la realización de este informe, así como a las que sin haber colaborado manifiestan su identificación con los objetivos y contenido del mismo.

- Javier Amado Álvarez
- Jorge Aguilar Bosch
- Alex Andrés Sanchiz
- Aitor Antxustegi Urionabarrenetxea.
- Ricardo Alonso-Bartol Alba
- Marcelino Álvarez González
- Daniel Álvarez San Andrés
- Valentín Arrieta Berdasco
- Álvaro Aznar Ávila
- Miguel Baeza Torres
- Jordi Bataller Agustí
- Rubén Berasategui Urdin
- Martín Bilbao Lorente
- Vicente Blanco Gómez
- Andrés Blanco Hortas
- Vicente A. Bрева
- Alberto Buendía Calero
- Javier Caballero Gómez
- Daniel Campos Sánchez
- Vicent Castells Ferrer
- Fco. Javier Castro García

- Roberto Cerdeño Ortega
- Martín Fco. Cerván Gálvez
- Adrián Cifuentes Gómez
- Javier Costas Torre
- Alberto Diaz Caballero
- Alberto Domínguez Lemos
- Gustavo Duncan Cruz
- Iván Franco Robles
- Javier Fuertes Hernández
- Maria Fuster Foz
- Fernando Fraile Hernanz
- Carlos García Espinar
- Alejandro García Jiménez
- Guillem García Martín
- Roberto García Pérez
- Miguel García Ruiz
- Enrique Garrido Quijano.
- Jesús Gascó Cuesta
- Jorge Giner Aura
- Álvaro González García.
- Víctor González Huici
- Pelayo José González Llanes
- Ángel Luis González Martín
- Luis Guaita Belda
- Salvador Hernández Hernández
- Juan Manuel Hidalgo Urbaneja
- Pablo Iglesias Deligny
- Roberto Jirón Álvarez
- Ricardo Landaburu Hebrero

- Gregorio Lara Mateos-Aparicio
- Sergio León Lacave
- Antonio Joaquín López Fernández
- Jose Manuel López Quintana
- Pedro Jesús López-Toribio Rivera
- Jesús Lúgaro Duelo
- José Javier Marco Raro
- Daniel Márquez García
- David Martín Sánchez
- Jose Antonio Martínez Álvarez
- Víctor M. Martínez Álvarez
- Raúl Massabé Casabona
- Jorge Matesanz Escribano
- Fernando Merayo Martínez
- Rebeca Monje Pérez
- Miguel Ángel Montalbán Peñas.
- Jaime Montero Barroso
- Alberto Mora Royuela
- Carlos Muñoz Peña
- Fernando Navarro Conde
- Juan Pablo Villate
- José María Palacio Cornejo
- Jaime Peregrín Millán
- Juan Ignacio Pérez Del Pecho
- Juan Carlos Plaza Gómez
- Félix Pórtoles Lasheras
- Alejandro Puertas del Olmo
- Germán Ramos Carrillo
- Josu del Rio Argote
- Juan del Río Marina

- Alberto Rodríguez Hortal
- Jesús Rodríguez Rodríguez
- Javier Rodríguez Sánchez
- Jorge Romero Matesanz
- José Antonio Rupérez Miguel
- David Sánchez Bisquert.
- José M. Sansegundo López
- Eduardo Sanz Velloso
- José Serrano Hortigüela
- Joaquim Tarín i Bellot
- Ramón Tarragó Castellà
- Carlos Vadillo Méndez
- David Valdivia Cuesta
- Pablo Valdivielso García.
- Juan Francisco Valenzuela Martínez
- Juan José Vázquez de la Hera
- Carlos Vega Barbón
- Eduardo Villaverde Marruedo
- David Viqueira García
- Adrián Zapatería Gil
- Fernando Fraile Hernanz
- Eugenio González Ordás
- Blas Santamaría Corrales
- Guillermo Andrés Alberola
- Jorge Jiménez Barón
- Enrique Piquero Cuadros
- Daniel Soto Gullón
- Carlos Palacio Aniés
- Ernesto Gonzalo De Luis
- Jose Manuel San Segundo López
- Alfonso Fernández Vallejo



Vuelta Ciclista a España: Estudio para la mejora de los recorridos. Puertos desconocidos. Etapas innovadoras. by [Plataforma Una Vuelta mejor es posible](#) is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-No comercial-Compartir bajo la misma licencia 2.5 España License](#).

Based on a work at [unavuelramejor.blogcindario.com](http://unavuelramejor.blogcindario.com).

Esta obra está bajo una licencia Reconocimiento-No comercial-Compartir bajo la misma licencia 2.5 España de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/es/> o envíe una carta a Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California 94105, USA.

**Reconocimiento:** Obliga a citar las fuentes de estos contenidos. El autor debe figurar en los créditos.

**No comercial:** Obliga a que el uso de los contenidos no pueda tener bonificación económica alguna para quien haga uso de esta licencia.

**Compartir bajo la misma licencia:** Obliga a que todas las obras derivadas se distribuyan siempre bajo la misma licencia del trabajo original.

---

---

Este trabajo puede encontrarse en la siguiente URL: <http://unavuelramejor.blogcindario.com/>

Dirección de contacto: [dossierpuertos@gmail.com](mailto:dossierpuertos@gmail.com)