



PROPUESTA PARA LA EDICIÓN 2006

Otra Vuelta es posible

Málaga es el lugar de donde partirá la Vuelta a España en el año 2006. La entidad organizadora (Unipublic) hace ya algunos meses que lo anunció, y nos pareció correcto mantenerlo para esta propuesta alternativa. Con el ánimo de proponer unos recorridos más interesantes en lo deportivo y, por supuesto, manteniendo el interés económico y las necesidades de infraestructura de una carrera como la Vuelta, hemos elaborado esta propuesta de recorrido para la edición de 2006.

Texto: Eduardo Villaverde - Texto y gráficos: Álvaro Aznar

La primera etapa es un clásico de las grandes vueltas: una contrarreloj individual por las calles de Málaga, de 13 km con la ascensión al repecho de El Rodeo. Esta etapa sirvió de inicio para la Vuelta a España del año 2000, y dada la espectacularidad de la misma nos pareció correcto mantenerla. Tras la primera etapa, las siguientes son favorables para los esprinters y aventureros. La primera etapa en línea sería Málaga-Almería, de 188 km. Partimos de Málaga en dirección a Almería pegados a la orilla del mar durante casi todo el recorrido salvo para afrontar la ascensión a Conjuros (2ª cat.) lejos de meta. Primera oportunidad para los esprinters. De las cercanías de Almería, de Mini-Hollywood partiría la tercera etapa, que por un perfil plagado de repechos nos llevaría a Cartagena, a través de 193 km. Hoya de

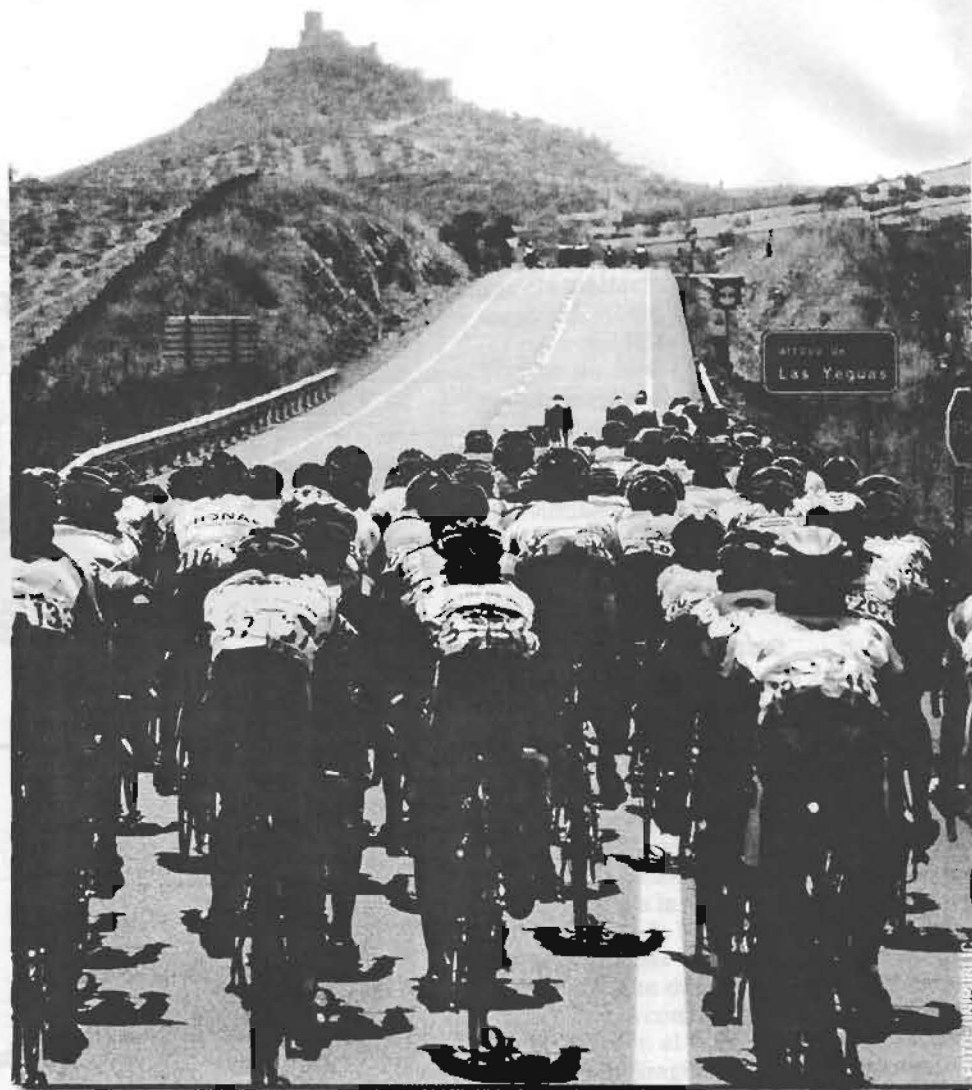
Fuente Álamo de 3ª y Morra de las Casas también de 3ª, este a tan solo 15 km de meta, serán las ascensiones del día. La posibilidad de que un ataque en el puerto fructifique o se llegue en grupo reducido aumenta notablemente: en definitiva, nervios y espectáculo.

Entre Cartagena y Alcoy se superarían 184 km con las ascensiones a Maigmo de 3ª categoría, Peña Roja de 3ª, Carrasqueta de 2ª y San Antonio de 3ª. Una etapa de media montaña para que una escapada llegue, algún favorito pierda tiempo y se vea un bonito espectáculo. No estamos ante grandes puertos, aunque si encadenados, sin llano entre los mismos, que hacen muy difícil que los equipos ayuden a los líderes en apuros.

La primera crono en Tarragona

Terminadas estas cuatro primeras etapas, el siguiente bloque podríamos denominarlo como "clásico": dos etapas llanas, entre Alcoy y Sagunto la primera. Etapa larga (200 km) y que cuenta con la dificultad de salida del puerto de Albaida (3ª categoría), para afrontar una etapa llana. La siguiente transcurrirá entre las localidades de Castellón y Port Aventura, con 194 km con un terreno ideal para que los sprinters se luzcan. Y un primer fin de semana exigente para dejar claro quién se jugaría la clasificación general. Para empezar, 56 kms de contrarreloj individual en Tarragona, circulando hacia el interior y volviendo hacia la costa. Llanos, con leves repechos para hombres "de fuerza" que pueden abrir grandes huecos en la clasificación general. Los corredores han tenido que superar 69 km de contrarreloj individual antes del primer gran test montañoso.

El sábado llega el primer paso por la alta montaña. Cuatro puertos (uno de primera, Collformic "viejo conocido" de las Vueltas a España de los ochenta, y dos de 2ª categoría, Cantonigrós y Capsacosta) entre Sabadell y la estación de esquí de Vallter 2000, de categoría especial, en 184 km de etapa. Te-



rreno para que una fuga lo intente de lejos antes de la ascensión final a Vallter, con una media cercana al 8% durante gran parte de la subida. Escenario ideal para que entre los líderes y favoritos se limiten las diferencias y los escaladores se luzcan.

Primero los Pirineos

Y el domingo una de las etapas reinas de esta Vuelta. 208 kms de recorrido entre Camprodon y la Estación de esquí de Lavansa. Largo tránsito desde la comarca del Ripollés hasta la Sierra del Cadí con muchos

puertos como Canes (2ª); Collada de Toses pasando por Toses y con 4 km seguidos a 9% de media que empalman con la carretera de la Creueta. Esto que supone una ascensión de 1ª categoría en toda regla en la primera mitad de la etapa y en la segunda se afrontan las ascensiones a Sobirana (2ª) y a Pradell. El Coll de Pradell es uno de los puertos más duros de la Península, con 13 km a casi el 9% y 6 km finales a más del 10% de pendiente media. Sin embargo todavía quedan las subidas a Josa, de 2ª, y la estación de Lavansa, con sus 3 km finale

CÓMO SURGIÓ ESTA INICIATIVA

En el foro de la página web Altimetrías de Puertos de Montaña (APM) se lanzó la idea de diseñar un recorrido de Vuelta a España entre todos los habituales del foro, les gustara o no el diseño de recorridos, con el único fin de que participara el mayor número de personas posibles. Los registrados en dicho foro son unos 700, aunque el número de personas que participó continuamente en el diseño de esta propuesta fue de entre 20 y 25. Hubo aportaciones no continuadas que también se tomaron en cuenta (una de las ideas fundamentales a la hora de diseñar el recorrido era que todo el mundo podía opinar, proponer, etcétera). El método que se siguió para el diseño intentaba ser lo más democrático posible, intentando que todo el mundo tuviera posibilidad de proponer sus etapas y que igualmente las diversas opciones pudieran ser votadas por todo aquel que quisiera expresar su voto. Las condiciones para proponer una etapa eran mínimas: simplemente, que el origen y el final de cada etapa pudiera albergar la infraestructura de la Vuelta Ciclista a España, y que el recorrido por el que se pasara fuera practicable en bicicleta de carretera. Una vez cerrado el plazo para la presentación de cada propuesta se procedió a la votación de la misma. Tanto a la hora de proponer las etapas como a la de elegir las, se buscaba el mayor "realismo" posible. Es decir, que las localidades por donde pasara el recorrido tengan o pudieran tener interés en que la Vuelta Ciclista a España pasara por allí. En definitiva, se buscaba el mayor interés para el aficionado y el mayor espectáculo posible sin lesionar los intereses del organizador.

www.altimetricas.com

www.altimetricas.com

Altimetrías de Puertos de Montaña

☐ English
☐ Français
☐ Español
☐ Português

- Los 25 km mejor
- Los 10 últimos publicados
- Legendas y como utilizar
- Estadísticas
- Los más votados

- Últimas Estadísticas
- Últimos por Comunidad
- Últimos por Provincia
- Estadísticas de PRADERS
- Estadísticas de CATEGORÍA
- Estadísticas de ALTITUD
- Estadísticas de ALGUNOS

- Estadísticas de CATEGORÍA
- Estadísticas de ALTITUD
- Estadísticas de ALGUNOS
- Estadísticas de CATEGORÍA
- Estadísticas de ALTITUD
- Estadísticas de ALGUNOS

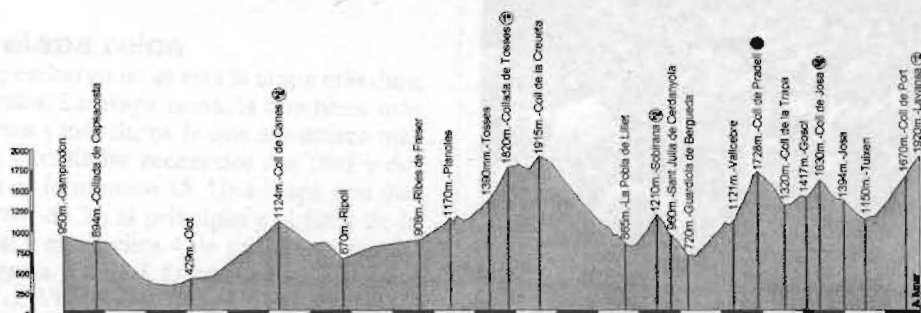
☐ De todos los puertos publicados
☐ Con nombres de puertos
☐ De acuerdo con el sistema
☐ Sistema Fotográfico
☐ Fotos de calidad

☐ Último de la lista
☐ Último de la lista
☐ Último de la lista
☐ Último de la lista
☐ Último de la lista
☐ Último de la lista

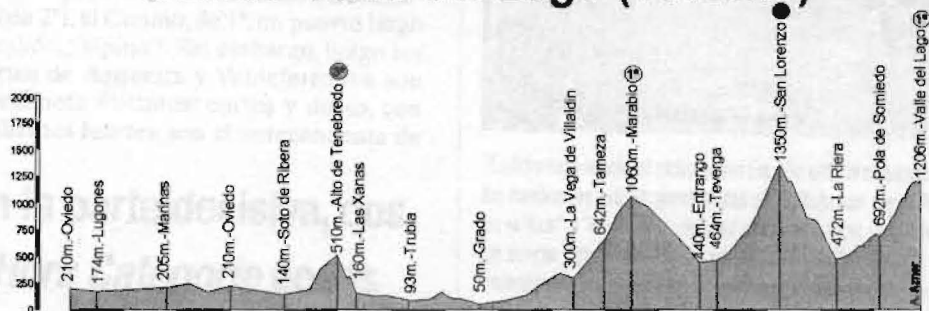
☐ Con los nombres de la página
☐ Con los nombres de la página
☐ Con los nombres de la página

☐ Con los nombres de la página
☐ Con los nombres de la página
☐ Con los nombres de la página

Camprodom-Estacion esqui de Lavansa (208kms)



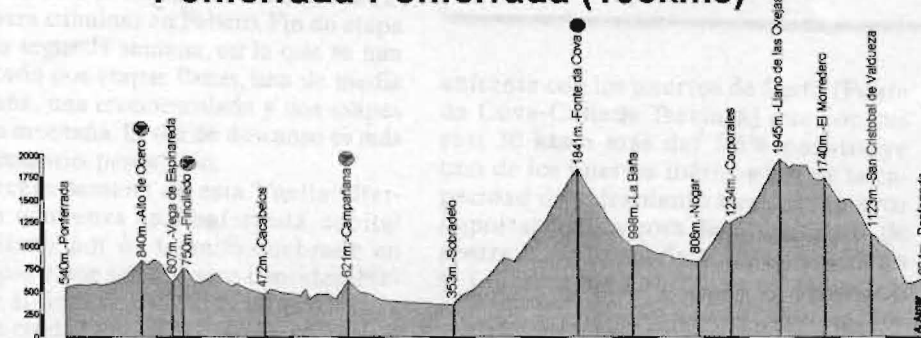
Oviedo-Valle del Lago (158kms)



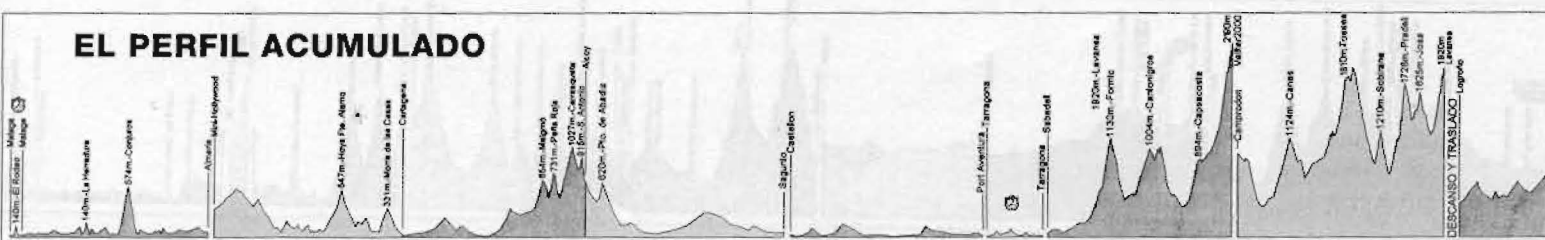
Villablino-Fabero (206kms)



Ponferrada-Ponferrada (188kms)



EL PERFIL ACUMULADO



por encima del 8%. Una etapa en la que el puerto decisivo está lejos de meta, lo que propicia movimientos lejanos, intentando que el espectáculo no se reduzca a la última ascensión, si bien ésta cuenta con argumentos para decidir la etapa.

Tras un fin de semana de tamaño dureza, resulta poco menos que inevitable un día de descanso. Resumiendo este primer gran bloque podemos decir que, durante las primeras 9 etapas, se vivirán 2 contrarrelojes individuales, 1 etapa de media montaña, otra con final "difícil", 3 llanas y 2 de alta montaña. Variedad es quizás la palabra que puede definir mejor esta semana.

El segundo bloque

El segundo gran bloque de etapas debía ser el bloque fundamental, dónde la clasificación general quede simplificada, ya que tras el bloque pirenaico estaría bastante igualada entre contrarrelojistas y escaladores. Sin embargo, la primera etapa de este bloque nos llevaría por un recorrido corto (160 km) y llano de Logroño a Burgos, de dónde partiría la etapa número 11, camino del Parque de la Naturaleza de Cabárceno, en las cercanías de Santander. Una etapa quebrada, que desde su entrada en Cantabria cuenta con las ascensiones a Estacas de Trueba (en el límite con Burgos) de 3ª categoría; a Braguía, de 2ª, y sobre todo La Estranguada, un puerto de 4 km con dos por encima del 14%, cuya altigrafía apareció en el número 8 de *Ciclismo en Ruta*, antes de llegar al duro repecho que da paso al parque de Cabárceno.

Tras esta etapa de media montaña se continuaría hacia Asturias con una etapa llana entre Santander y Gijón. La antesala del fin de semana que repite estructura: contrarreloj individual y dos etapas de alta montaña. Con una diferencia: La contrarreloj culmina en la estación invernal de Valgrande-Pajares, tras 17 km de esfuerzo individual desde el Puente de los Fierros. Esta cronoescalada precede a una etapa corta, nerviosa, de 150 km, con un puerto de 3ª, Tenebredo (por su vertiente más suave) al que se le suceden en los 60 últimos km las ascensiones a puerto Marabio, de 1ª, San Lorenzo (6 km finales a más del 10%) y Valle del Lago. Marabio es un puerto ya conocido por la Vuelta a España; no así San Lorenzo, que si bien se ha superado en alguna edición de la Vuelta a Asturias, siempre lejos de meta, nunca ha tenido el carácter de puerto decisivo que aquí tiene. La situa-

ción de este puerto tan duro a tan pocos kilómetros de meta hace que lo que ocurra en él sea determinante en el final en alto en Valle del Lago, una ascensión muy irregular, con km al 10 % y varias zonas de descanso.

La etapa reina

Y sin embargo no es esta la etapa más dura de todas. La etapa reina, la que tiene más puertos y más duros, la que nos acerca más a los envidiados recorridos del Tour y del Giro es la número 15. Una etapa con dos puertos de 2ª, al principio y al final de la etapa; y entre ellos 4 de primera y uno de categoría especial. Desde la localidad leonesa de Villablino a la de Fabero. De Babia al Bierzo pasando por Asturias y Lugo; por los Ancares. Esta etapa explora la zona, aprovechándola para los profesionales. 206 km de etapa, con las ascensiones a Leitariegos (de 2ª), al Connio, de 1ª, un puerto largo y tendido, "alpino". Sin embargo, luego los puertos de Archeira y Valdeferreiros son radicalmente distintos: cortos y duros, con pendientes fuertes, son el antecedente de

En la parte decisiva, dos Hors Catégorie de los que creemos que no hay en nuestro país: Sestil y Llano de las Ovejas

Santa Morela, un primera de 10 km al 6,8%, que da paso al gigante de Ancares, por su terrible vertiente de Pan do Zarco: 12 km a más del 11% de media, con 170 km en las piernas... y para el final una vertiginosa bajada por la vertiente leonesa del Puerto de Ancares y la ascensión a Lumeras (2ª cat.) para culminar en Fabero. Fin de etapa y de la segunda semana, en la que se han afrontado dos etapas llanas, una de media montaña, una cronoescalada y dos etapas de alta montaña. El día de descanso es más que necesario, perentorio.

La tercera semana de esta Vuelta alternativa comienza en Ponferrada, capital del Bierzo, por un terreno quebrado en principio y que se endurece considerablemente al final, cuando el retorno hacia la misma ciudad que será final de etapa nos

¿POR QUÉ UNA VUELTA ALTERNATIVA?



El aficionado medio al ciclismo en España está acostumbrado a escuchar y a leer a los periodistas y comentaristas de los medios deportivos generalistas diciendo cosas como "Estamos en España; aquí no se pueden hacer etapas como en el Tour" o "los puertos de aquí son más cortos; no tenemos ni un Galibier, ni un Tourmalet... sólo tenemos el Angliru". Un simple vistazo a cualquier página web de altimetrías (y desde hace un tiempo a alguna revista especializada) de las dedicadas a nuestra geografía deja a estos argumentos sin ninguna fuerza. Los puertos "tipo Tour" (es decir, los puertos muy duros, largos y continuados, o no tan largos pero de gran pendiente) existen en este país. Quizá no hay tantos como en otros lugares (en este aspecto Italia se lleva la palma) pero los hay.

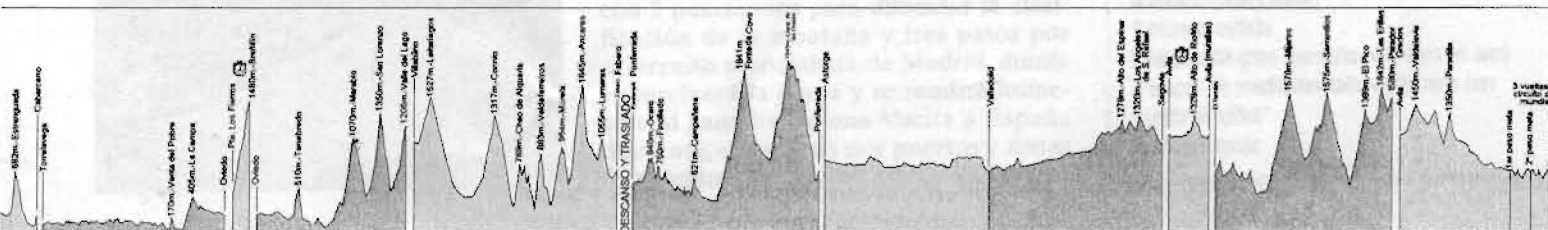
Los organizadores de la Vuelta a España parecen decididos (por razones que se nos escapan) a obviar a la mayoría de estos, apostando en los diseños de las etapas de montaña por puertos muy conocidos en la mayoría de los casos, y casi siempre con finales en alto lo suficientemente duros para que todo se decida en los últimos kilómetros de las etapas. Sólo cuando se han dejado aconsejar por exciclistas y directores deportivos han logrado un recorrido atractivo y bastante duro (véase la Vuelta a España 2004).

Sin embargo la decepción ante la presentación del recorrido de la Vuelta a España del año 2005 fue tal entre el aficionado al ciclismo en España que cundió en el ánimo de muchos la idea de que "algo hay que hacer". Puertos muy vistos (Pajares, Lagos de Covadonga, la sierra de Ávila y la de Madrid, Arcalis...), junto a diseños de etapas de montaña en los que los puertos intermedios brillan por su ausencia, poca o nula presencia de la media montaña, etcétera, hicieron que muchos se plantearan diversas "medidas de protesta". Aunque no solo por esto, pero intentando aunar crítica y propuesta diferente surgió la idea de diseñar una vuelta alternativa para el año siguiente al amparo del foro de la web altimetrías.com. Y cuando supimos que la salida de la misma será en Málaga, nos decidimos a ponernos a trabajar.

enfrente con los puertos de Sestil (Fonte da Cova-Collada Trevinca) que con sus casi 30 km a más del 5,5% constituye uno de los puertos ibéricos donde la capacidad de sufrimiento tiene una mayor importancia a la hora de afrontarlo. Y de postre y a 33 kms de meta la ascensión al Llano de las Ovejas, de 14 km a casi el 8% y con varios kilómetros cercanos al 10%. Dos Hors Catégorie de los que

habitualmente pensamos que no hay en este país, y que pueden servir para rematar la clasificación general. Pero todavía quedará Vuelta.

Una pequeña neutralización nos sitúa en Astorga, capital de la Maragatería, punto de partida de la 17ª etapa con final en Valladolid. Llana, para aventureros o esprinters, que no tenían ninguna oportunidad desde la etapa 12ª. Otra más tendrán en la llegada





a Segovia, con 2 puertos de tercera por el camino, que no deben ser obstáculo para que se llegue en otro esprint.

San Lorenzo, con 6 km finales a más del 10%, es un puerto asturiano inédito en la Vuelta

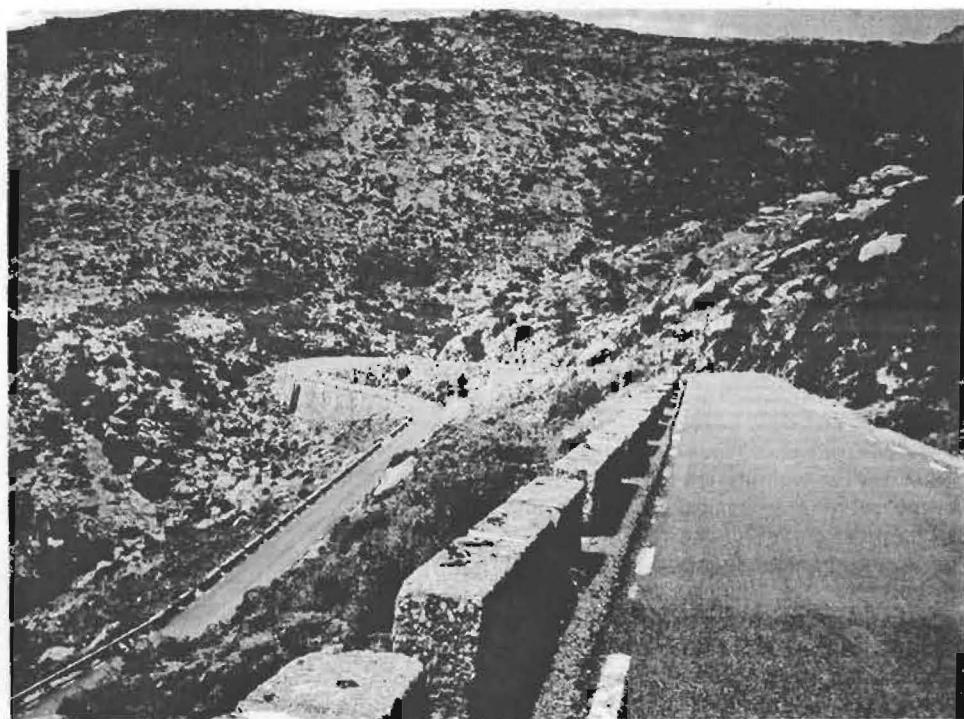
El último fin de semana

Y llegamos al fin de semana final con una contrarreloj. Llana esta vez, aunque con varios repechos y un alto de 3ª, junto a la ascensión a las murallas de Ávila, que esta vez verán pasar a los corredores de uno en uno. Los contrarrelojistas podrán resarcirse en 41 kilómetros de lo sufrido en los puertos. Pero todavía tendrán que pasar por la Sierra de Gredos. Ávila y su sierra siempre han tenido su sitio en la vuelta. Pero en esta ocasión de manera diferente. Entre El Tiemblo y el Parador Nacional de Gredos (182 km) con las últimas dificultades montañosas que pueden acabar de definir el ganador, a poco que la general esté algo apretada.

▼ En la 8ª etapa, nos encontramos el primer final en alto: el espectacular Vallter2000



Con toda la montaña y los esfuerzos acumulados al final de esta Vuelta alternativa, los pasos por los conocidos y tendidos puertos de Mijares, Serranillos y El Pico pueden ser un muro para el



que se desfonde, con el añadido de que todavía queda el paso por las Erillas (6 km con uno al 12%) y el final en Gredos, maravilloso paraje natural donde finaliza la etapa y la lucha por la general. Poco queda más que el paseo hasta Madrid, con 2 puertecitos para dilucidar la clasificación de la montaña y tres pasos por el circuito mundialista de Madrid, donde se resolverá la etapa y se rendirá homenaje al ganador de una Vuelta a España diferente, con etapas por puertos y zonas completamente nuevas y otras en las que

◀ Último kilómetros de uno de los puertos más esperados e importantes de este recorrido: San Lorenzo (en Asturias)

se han reinventando zonas archiconocidas pero que con pequeños añadidos toman una perspectiva innovadora.

Para el "espectador medio", que se interesa por las etapas de más trascendencia, habría hasta 13 etapas (de 21) donde el interés puede ser grande. Y ello equilibrando el recorrido: 110 km de contrarreloj llana, más 16 de cronoescalada; contra 4 finales en alto, que suman unos 45 km. En cualquier caso, para analizar los datos hay que mirar el perfil de cada etapa con detenimiento, no solo quedarse con los números. Por cierto, hay una cosa clara: una mayor cantidad de puertos no garantiza mayor espectáculo. Pero la colocación de los mismos, de las etapas duras y de las contrarrelojes, provocando que siempre haya algún tipo de corredor que tenga que buscar algo facilita la consecución de un recorrido atractivo y duro, por tanto, una carrera espectacular y divertida (y muy sufrida para los corredores). ■

▲ Preciosa cara sur de Mijares, última oportunidad para los escaladores?

LAS ETAPAS PROPUESTAS

- 3 contrarrelojes llanas
- 1 cronoescalada
- 6 etapas de gran montaña (4 finales en alto)
- 2 etapas de media montaña y otra más con un final "difícil"
- 8 etapas llanas