



- | | | |
|---------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 1 Mirador de Ézaro | 13 Cruz de la Demanda | 25 Desierto de Las Palmas |
| 2 Ancares | 14 Vallter 2000 | 26 Mas de la Costa |
| 3 Angliru | 15 La Mussara | 27 Tudons |
| 4 Gamoniteiro | 16 Mont Caro | 28 Xorret de Catí |
| 5 La Cubilla | 17 Lagunas de Neila | 29 Cresta del Gallo |
| 6 Lagos de Covadonga | 18 La Covatilla | 30 Morrón de Espuña |
| 7 San Glorio | 19 Serranillos | 31 Borriqueta |
| 8 Peña Cabarga | 20 Honduras | 32 Calar Alto |
| 9 Urkiola | 21 Cerler | 33 La Pandera |
| 10 Arrate | 22 Valdelinares | 34 Pico Veleta |
| 11 Jaizkibel | 23 Navacerrada | 35 Puig Major |
| 12 San Miguel de Aralar | 24 La Morcuera | 36 Teide |

Mirador de Ézaro	14
Ancares	22
POR Pan do Zarco	27
POR Tejado de Ancares	29
Angliru	32
Gamoniteiro	44
La Cubilla	54
Lagos de Covadonga	62
San Glorio	72
Peña Cabarga	80
Urkiola	88
Arrate	96
Jaizkibel	104
POR LEZO	109
POR Hondarribia	111
San Miguel de Aralar	114
Cruz de la Demanda	122
Vallter 2000	130
La Mussara	138
Mont Caro	146
Lagunas de Neila	156
La Covatilla	164
Serranillos	172
Honduras	180
POR Hervás	183
POR Jerte	187
Cerler	190
Valdelinares	198
Navacerrada	204
POR la Granja	208
POR Navacerrada	211
La Morcuera	216
POR Rascafría	221
POR Miraflores de la Sierra	223
Desierto de Las Palmas	226
POR Castellón	230
POR Benicàssim	233
Mas de la Costa	236
Tudons	244
Xorret de Catí	252
Cresta del Gallo	260
POR San José	264
POR Algezares	267
Morrón de Espuña	270
POR Alhama	274
POR Aledo	279
La Borriqueta	282
Calar Alto	288
POR Aulago	292
POR Gérgal	296
POR Bacares	299
La Pandera	302
Pico Veleta	310
Puig Major	320
Teide	328
POR San Cristóbal de la Laguna	328
POR Arona	334

Prólogo	7
Introducción	8
Datos de dificultad	10
Puertos según parámetros	338
Marchas cicloturistas	340
Agradecimientos	343

Índice



“El Eddy Merckx del siglo XXI”. Esta ha sido la forma en que prensa, medios y aficionados se han referido a Alejandro Valverde en multitud de ocasiones, especialmente durante unos últimos años muy prolíficos en los que ha deslumbrado al universo ciclista con victorias de toda índole. Triunfos apoyados en una capacidad fuera del alcance de cualquier otro ciclista coetáneo, pues Valverde es capaz de ganar –y ha ganado– en cualquier modalidad y distancia, en toda época del año y en cualquier rincón del mundo.

Cinco triunfos en la Flecha Valona (2006, 2014, 2015, 2016 y 2017), cuatro en la clásica entre las clásicas, la Lieja-Bastoña-Lieja (2006, 2008, 2015 y 2017), podio y numerosas victorias de etapa en las tres Grandes (Tour de Francia, Giro de Italia y Vuelta a España). Vencedor absoluto de la Vuelta a España de 2009, del Dauphiné Libéré en 2008 y 2009 y de una ristra casi inacabable de carreras de un día y una semana. Más de 120 victorias que dan cuerpo a un palmarés único en el ciclismo moderno, cuyo cénit probablemente lo represente aquel inolvidable oro logrado en Innsbruck en 2018, que le permitía hacerse por primera vez con el ansiado maillot arcoíris y que completa una trayectoria única en campeonatos del mundo, en los que ha alcanzado la casi inigualable cifra de siete podios.

Como amante al ciclismo y acompañante ocasional en algunos de sus habituales entrenamientos en su querida y natal Murcia, destacaría de Alejandro Valverde –más allá de esta magna concatenación de triunfos– sus sencillez y cercanía. Una humildad y bonhomía que lo caracterizan en la corta distancia y que destacan incluso más que la brillantez que ha exhibido como ciclista en el curso de su exitosa carrera deportiva y que hablan, por sí solas, de la incalculable calidad humana que atesora la persona que hay detrás del deportista.

El autor

Recuerdo con especial cariño mis victorias en la Vuelta a España, pero también las logradas en cumbres legendarias de la Vuelta al País Vasco, Volta a Catalunya, Vuelta a Andalucía o Vuelta a Murcia, entre muchas otras. Haber conseguido triunfar en puertos tan espectaculares y exigentes como la Pandera o el Mas de la Costa han contribuido a mejorar mi palmarés y a hacerme mejor ciclista. Guardo también un gran recuerdo de puertos como Arrate o Jaizkibel. En ellos he logrado o me han servido para lograr algunas de mis mayores victorias. Y qué decir del tarraconense Mont Caro, donde conseguí imponerme a Froome y Contador en 2017.

Mención aparte merece el Collado Bermejo de Murcia, un puerto que desde niño me ha visto crecer como ciclista, el escenario en el que he forjado mis condiciones escaladoras para afrontar con garantías la alta montaña en cualquier carrera del mundo y testigo casi diario durante mis habituales entrenamientos en Sierra Espuña.

Alejandro Valverde



Introducción

Al igual que el autor realizó anteriormente con los Pirineos, el objeto de este libro es el de servir de documento y guía para todos aquellos ciclistas aficionados que de una u otra forma sientan el deseo de descubrir o conocer los puertos de mayor fama, renombre y atractivo con que cuenta la vasta geografía española a lo largo, ancho y alto de nuestros no menos extensos y exigentes sistemas montañosos.

Al igual que con su anterior trabajo, la editorial y el autor van mucho más allá y ponen a disposición del lector un documento que puede ser también utilizado como libro de lectura y cabecera para cualquier aficionado al ciclismo que, por motivos físicos o de cualquier otra índole, no practica el ciclismo de forma asidua o bien no se ve en condiciones mínimas para el ascenso de estos o algunos de estos puertos de leyenda. Puertos a los que –dentro de la Vuelta a España o de la multitud de carreras profesionales, también de primer nivel, que se disputan en nuestro territorio– se enfrentan los mejores ciclistas del mundo cada año y miles de cicloturistas, cobija-

dos en su anonimato, casi a diario. Con este libro guía se podrá conocer lo más granado de nuestra prolífica, rica y muchas veces misteriosa y sorprendente orografía, se pondrá luz a muchas historias, aún casi desconocidas, de nuestro ciclismo, pero también de nuestra sociedad y pasado contemporáneo. Y todo ello, sin necesidad de moverse de casa.

Si este es nuestro deseo, si queremos un documento que plasme con total fidelidad la magnitud e intensidad de lo que podemos encontrar en nuestras cordilleras, se hace casi imprescindible contar con un libro-guía como el que a continuación se presenta. Y es que, en una era digital en la que internet lo acapara casi todo y que ahí pensamos que casi todo podemos encontrarlo, SUA y Antonio Toral nos proporcionan algo que no está al alcance de la gran red en este campo: información veraz, contrastada y exclusiva, debidamente organizada y estructurada, plasmada además desde todos los ángulos y puntos de vista posibles. Con objetividad pero también con una inherente e irrenunciable

vocación artística. Todo ensamblado y unido en una obra, en un solo documento para el disfrute de los aficionados al ciclismo.

Porque este libro va mucho más allá de ser una mera enumeración de datos altimétricos de escaladas ciclistas. Podremos rememorar, ahondar y conocer las principales y más legendarias gestas deportivas que atesoran estos puertos y sus principales protagonistas. También podremos conocer de antemano cómo es la experiencia que nos aguarda si decidimos dar un paso más, y aventurarnos al deleite de recorrer nosotros mismos estas carreteras; obteniendo respuestas a las típicas cuestiones que nos asaltan antes de acometer una empresa de esta envergadura: “cómo es”, “cuán duro es” o “qué se siente” al ascender este o aquel gran puerto de montaña con las fuerzas propias de un aficionado ciclista. También podremos ilustrarnos visualmente, descubriendo los mejores paisajes que jalonan estas cordilleras por medio de una cuidada selección fotográfica, con imágenes que plasman de manera artísti-

Dejada atrás la Hoya de la Mora, la calzada hilvana
continuas curvas de herradura.

ca el telón de fondo que nos ofrece a cualquier amante al deporte y la naturaleza nuestras cadenas montañosas. Y finalmente, podremos disponer de gráficas altimétricas en 3D de cada una de estas ascensiones, recreadas con todo lujo de detalles y de datos: localización, longitud, pendientes media y máxima, desnivel, coeficiente de esfuerzo, altitudes mínima y máxima, kilómetro más duro, servicios disponibles en la cumbre, datos de energía y potencia según la velocidad, etc.

Todo un aluvión de información. Una guía integral con la que disfrutar de nuestros grandes puertos desde una amplitud de puntos de vista descollante y única.

Ahora solo falta dejarse embaucar. Un viaje apasionante a través de los puertos más legendarios de nuestros sistemas montañosos nos aguarda y reclama.

Sujeta bien el manillar, la aventura va a comenzar...

DATOS DE DIFICULTAD

En la ficha técnica de cada puerto especificaremos diversos datos como:

COEFICIENTE DE ESFUERZO

El objetivo primordial de este parámetro será el de cuantificar con una cifra numérica cuán “duro” o extenuante resulta un determinado ascenso para nuestro organismo. Para ello se ha elaborado un coeficiente de esfuerzo propio basado en diversos factores altimétricos. Dicho coeficiente trata de hacernos llegar a un valor objetivo y comparable de cuán elevado será el desgaste muscular y orgánico a que es sometido nuestro cuerpo cuando se enfrenta a uno de estos ascensos.

El haber optado por crear una fórmula propia para el cálculo de este coeficiente de esfuerzo se debe a dos razones fundamentales:

Dotar de carácter propio y exclusivo a la presente publicación.

Llegar a una cifra que se adapte lo máximo posible a la realidad del esfuerzo que supone la superación de una de estas escaladas. Ya que algunos de los coeficientes más comúnmente utilizados otorgan mayor protagonismo, por lo general, al porcentaje medio de los distintos kilómetros que componen

un puerto que a la elevada longitud de que disponen otros.

Dicho desfase o desproporción propicia que puertos de elevada inclinación pero moderada longitud alcancen mayor coeficiente de esfuerzo que otras escaladas kilométricas en las que las cifras de desnivel no llegan a ser tan elevadas. Con el coeficiente de esfuerzo elaborado se trata de compensar, en la medida de lo posible, estas posibles desproporciones, y llegar a un valor numérico que otorgue una mayor equidad, acorde a la realidad de la escalada, entre los distintos tipos de puerto que vamos a poder encontrar en la geografía ibérica e insular.

Esta cifra también nos servirá para catalogar la categoría en la que se halla un determinado ascenso. Así pues, y tras multitud de comprobaciones entre las escaladas que contiene esta publicación, se ha llegado a la siguiente conclusión:

- > de 310 puntos: ascenso de muy alto requerimiento físico. Puerto de categoría especial o fuera de categoría.
- Entre 251 y 310 puntos: ascenso de alto requerimiento físico. Puerto de 1.ª categoría.
- Entre 190 y 250 puntos: ascenso de moderado requerimiento físico. Puerto de 2.ª categoría.

• < de 190 puntos: ascenso de bajo requerimiento físico. Puerto de 3.ª categoría.

No obstante, y llegados a este punto, hemos de puntualizar que también existen otros factores importantes –al margen de la pendiente y la longitud– que van a condicionar en gran medida nuestra experiencia sobre la bicicleta. Estos pueden ser entre otros: el estado del asfalto, las sensaciones que transmite este, el tiempo atmosférico que nos acompañe ese día, nuestro estado de forma, los desarrollos montados en nuestra bicicleta, el cansancio acumulado por el paso de los kilómetros y/o la superación de otros puertos previos o, simplemente, cómo nos hayamos levantado ese día. La combinación de cada uno de estos parámetros influirá de manera no menor –muchas veces decisiva– en la impresión que nos llevemos de cuán dura resulta una de estas escaladas, debiéndolos tener siempre en cuenta como una parte determinante de nuestra aventura.

VATIOS MEDIOS

Con la actual dinámica, de proliferación y mayor utilización por parte de ciclistas de toda condición o nivel de medidores de vatios, se

hacía necesario hacer un guiño a esta nueva tecnología y otorgarle cierto protagonismo en la sección técnica de este libro.

Así pues, se ha simulado un ciclista virtual de 70 kilos de peso, más una bicicleta que –junto con todo su equipamiento y repuestos– alcanza una cifra total de otros 10 kilos.

Esta media de vatios se ha calculado teniendo en cuenta una velocidad uniforme durante todo el puerto, manteniendo constantes otras variables como la densidad del aire y la aerodinámica. Lógicamente, como se ha comentado, la cifra de vatios resultante será una media de potencia para todo el puerto, pero habrá momentos durante el ascenso en los que la pendiente será más suave, y esos datos de potencia, salvo una alta velocidad, serán menores, y otros momentos en los que la pendiente será mayor, y que irán acompañados de una potencia desarrollada más elevada.

Y a la vez, esta información de potencia en base de la velocidad, se ha complementado con un tiempo exacto para culminar el ascenso –en función a estas variables expuestas– y con un desgaste energético expresado en kilojulios.

La carretera progresará a lo alto de las estepas almerienses de Calar Alto que, sometidas al sol durante la mayor parte del año, se cubren de especies como el esparto, el tomillo y en menor medida la encina.



Grandes puertos de
CAVUECTA,
Itzulia y Volta a Catalunya

Mirador de Ézaro 270 m

Historia

Comenzar nuestra andadura ciclista por los sistemas montañosos con el Mirador de Ézaro equivale a hacerlo con el puerto que posee la rampa más diabólicamente encrespada que jamás haya explorado el ciclismo profesional en una gran ronda ciclista por etapas. Puerto cuyo gradiente máximo de inclinación alcanza la inverosímil y casi inabordable cifra del 30 % y que fue puesto en el candelero ciclista internacional por primera vez en 2012, cuando la Vuelta a España decidió convertirlo en protagonista del final de una de sus etapas. Una ronda hispana, la tercera Grande, que si le costó nacer y consolidarse, quizá todavía mucho más encontrar su actual y probablemente

definitiva identidad. Esa que, con tantos fieles partidarios como enfervorizados detractores, ha logrado hacer de esta una carrera imprevisible que de una u otra forma acaba dando espectáculo y poniendo la sal y la pimienta al inminente cierre de la temporada ciclista. En cierto modo ha conseguido romper con la acuciante omisión de espontaneidad en que hoy vive sumido el ciclismo moderno. La Vuelta equivale a tardes de diversión para el espectador y de agitación para sus esforzados protagonistas; a cambios de alternativa entre los hombres que disputan la general y a victorias que saben a redención y que exoneran la temporada de no pocos ciclistas; a líderes caídos

en desgracia y que sucumben ante la vastedad y variedad con que premia la naturaleza a la península ibérica; a insurrección y sublevación permanente de héroes casi anónimos sin miedo a morir en la orilla... o cerca de ella; a abanicos y emboscadas; a muros infranqueables, pero también a escaladas kilométricas; a fugas que amenazan con poner en jaque la carrera y que en la mayoría de los casos acaban llegando a meta.

Así es, *grosso modo*, el actual retrato de la Vuelta. Y en una búsqueda desaforada de lo intenso y de lo extremo y en un acto de fe no exento de funambulismo, los organizadores de la gran ronda hispana por excelencia han llevado durante los últimos decenios a los ciclistas a recorrer auténticas joyas del territorio español nunca antes mostradas al gran público, entre las que se incluye, por primera vez, el Mirador de Ézaro como final de la duodécima etapa de la edición de 2012 de la carrera. Edición, para enmarcar, que acaba suponiendo un hito histórico en cuanto a seguimiento y audiencias de televisión, protagonizada por algunos de los ciclistas más beligerantes del pelotón profesional del momento y rematada por la locura y el éxtasis de un desenlace tan

sorpresivo como trepidante y apoteósico. En esta de 2012 ya se habían sucedido envites destacados entre los Froome, Valverde, Purito Rodríguez y Contador, animadores de excepción de aquella Vuelta. Antes del habido en el Mirador de Ézaro, la ronda hispana ya había llevado a los aficionados a alcanzar ingentes cotas de azoramiento y emoción, como fue el caso de las llegadas a Arrate, Valdezaray y a la inédita collada de la Gallina.

Los primeros espadas de la competición no dejaban pasar la menor oportunidad de atacar, especialmente un Alberto Contador que ansiaba reivindicarse tras haber estado cerca de un año apartado de la alta competición. Purito Rodríguez vestía la elástica de líder, pero la igualdad entre los cuatro ases citados era clara y manifiesta, y cada etapa y llegada en alto era llevada al extremo y al umbral de lo irracional. En este contexto llegaba por primera vez el Mirador de Ézaro a la Vuelta a España, con 190 kilómetros que

Ciclistas descienden del mirador de Ézaro, con la Costa da Morte como telón de fondo.



Tramo de mayor verticalidad del puerto,
un casi infranqueable 30%.

partían de Villagarcía de Arosa y que llevaba a los ciclistas a recorrer parte de la singular orografía de la Costa da Morte gallega. En ausencia de otras dificultades montañosas, los ciclistas llegaban lanzados a las primeras pendientes del mirador con un cuarteto de escapados dando tiempo al gran pelotón. Poco más de 30 segundos para los ciclistas insurrectos. Renta a todas luces insuficiente teniendo en cuenta la brutal exigencia –de hasta el 30 %– de las rampas del Mirador de Ézaro. Así, el equipo Katusha de Purito Rodríguez en primera instancia –seguido del conjunto Sky, de Chris Froome– realizaba la sucesiva aproximación y entrada en las primeras rampas del puerto, lidiando desde los primeros compases con ásperos porcentajes de alta graduación.

Era Dani Moreno –el escudero de Purito Rodríguez en el Katusha– el conductor del grupo de favoritos hasta el kilómetro 0,9, ese en el que se abrió y estalló definitivamente la caja de los truenos. El liso asfalto dejó de serlo para convertirse en una rugosa capa de cemento rayado que de manera inmisericorde apuntaba al cielo con una doble y dramática curva de herradura que se despegaba del suelo para enclavarse en el mismísimo infierno. Purito Rodríguez ejecutaba el plan preconcebido y apoyaba sus enérgicas pedaladas en dicho insulto a la gravedad, en dicha injuria imperdonable a la manera que los más castos tienen de entender el ciclismo. El único con la inspiración suficiente para reaccionar al envite del enjuto catalán fue un Alberto Contador extraordinariamente combativo y batallador. Mientras, por detrás, sufrían Valverde y Chris Froome. Un Froome que, fiel a su estilo, se replegó y dejó caer unos metros en los momentos de mayor violencia y acometividad.

Pero Purito Rodríguez y Contador habían abierto un hueco vital e insalvable, la gloria



de Ézaro iba a estar entre ellos y nadie más, y el puerto iba a servir a todas luces para abrir algunas diferencias entre los hombres de la general. El pinteño sabía que en los pocos cientos de metros restantes hasta la meta su única baza era ahogar por asfixia a su rival, pero el de Parets del Vallès también era consciente de que en un muro de semejante altivez Contador no tenía nada que hacer contra su exorbitante explosividad. El líder de la general les tenía tomada la medida a la subida y a Contador y se limitó a dejarse llevar hasta hacer, *in extremis*, su triunfante apuesta final. Contador dobló la rodilla a escasos cien me-

tros de la meta y perdió otros 7 segundos en la general. 13 y 22 segundos respectivamente cedieron Valverde y Froome.

Rodríguez añadía otra victoria de prestigio a un 2012 especialmente prolífico, pero aquel día era el Mirador de Ézaro el que realmente saboreaba las mieles del triunfo. Ézaro había salido del ostracismo por la puerta grande, dando un gran espectáculo deportivo y visual, como solo pueden hacer los puertos que poseen alguna cualidad especial.

Ante tan brillante antecedente y puesta de largo, la Vuelta regresaba al mirador al año siguiente, durante la que sería la cuarta etapa de

la carrera pero con la cima del ya mítico alto distanciada en 34 kilómetros de la meta del día, que se ubicaba en la localidad de Fisterra.

Serían los miembros de una escapada quienes pasarían destacados por la cumbre del puerto –con Nicolas Edet en primer lugar y sin movimientos entre los favoritos por detrás– antes de llegar a una meta en la que se acabaría imponiendo Dani Moreno, el mismo que tiraba de Purito Rodríguez en Ézaro el año anterior.

Aquella aparición de 2013, a tanta distancia de meta, había desaprovechado las evidentes cualidades rompedoras de que dispone el puerto y, en 2016, el Mirador de Ézaro volvía

a ser ese final explosivo, casi implacable, que pusiera el broche de oro a lo que se esperaba que fuera otra vibrante jornada de ciclismo. Aquella sería tan solo la tercera etapa de una Vuelta que llevaba a los ciclistas a recorrer 176 kilómetros que se iniciaban en el municipio gallego de Marín, en plena ría de Pontevedra. Pero, a diferencia de la edición de 2012, durante la ruta escogida en 2016 habría que superar previamente dos puertos de segunda categoría: los altos de Montes de Carnota y de Paxareiras, especialmente exigente este último, con rampas sucesivas y sostenidas del 10 y del 11 %. Ello propició que fuera una escapada de nivel la que finalmente se disputara la gloria de Ézaro, donde Alexandre Geniez se impuso con maestría al resto de ciclistas insurrectos, con un pelotón que no regaló nada y que le recortó terreno a la fuga peligrosamente durante unos últimos kilómetros de auténtico vértigo. No obstante, al ser final de etapa, la batalla acabaría desatándose, cuerpo a cuerpo, entre los que estaban llamados

a ganar aquella Vuelta, entre los que destacó de manera tan sorpresiva como solvente el joven ciclista murciano Rubén Fernández. Por detrás, Contador sufría y se dejaba en meta unos valiosísimos 30 segundos respecto a Valverde, Froome y los colombianos Chaves y Quintana, los cuales lograban soslayar cualquier diferencia de tiempo pero llegaban a meta al borde de la extenuación.

Desde entonces el Mirador de Ézaro ha suscitado tanta emoción en quienes sienten verdadera fijación, casi obsesión, por este tipo de muros imposibles, como animadversión en aquellos que ven este tipo de puertos absurdos, ilógicos o excéntricos. Y dicha visión antagónica de entender el ciclismo probablemente alcanzara su cénit en la edición de 2020 de la Vuelta, en la que los organizadores, cuya audacia y afán innovador están a estas alturas sobradamente demostrados, no tuvieron reparo en situar al Mirador de Ézaro como broche final de una contrarreloj individual en la que se acabaría imponiendo, con tan solo un segundo de renta, el esloveno Primož Roglič, a la postre también vencedor de aquella edición 2020 de la carrera.

Desde la cima se divisa la población de Ézaro y el trazado de ascenso.



Descripción

Avistada la altimetría de este ascenso o leído o escuchado algo sobre su terrorífica rampa del 30 %, no serán pocos a los que de inmediato les asalte una duda completamente lógica: ¿qué puede tener de placentero ascender una cuesta homicida de semejante calibre a lomos de una bicicleta de carretera? La sensatez del razonamiento pone en cuestión la respuesta, si es que buscamos una explicación lógica y común que se adapte a todo ciclista. Pues los motivos que nos llevan a menudo a acometer este tipo de ascensos –que más que ascensos se acaban instituyendo en desafíos irracionales y extremos– dependen de cada individuo y, por ello, cada respuesta sería totalmente unívoca. Sea como fuere, por uno u otro motivo –o por mil y un motivos– allí nos encontraremos y, una vez en el pequeño poblado de Ézaro, tomaremos la estrecha carretera conducente a la estación hidroeléctrica, al puerto deportivo, a la cascada y al mirador. Multitud de destinos concentrados en una calzada minúscula de unos pocos metros de ancho, al igual que multitud de sensaciones, emociones y sentimientos concentrarán esas pocas decenas de metros que desafiarán y pondrán en cuestión los principios más básicos en los que se fundamenta, entendida desde un punto de vista clásico, la práctica de la bicicleta de carretera. Así, una vez tomada esta pequeña calzada, dispondremos de unos cuatrocientos metros de tregua. Sesenta o setenta segundos de calma tensa antes de bordear el puerto deportivo y desviarnos hacia la izquierda en un pequeño desvío de la carretera principal cuya señal de precaución por rampas de hasta el 30 % no dejará ni dará lugar a la duda o interpretación sobre qué camino deberemos tomar. La mentalización será clave, pues habremos de estar preparados para enfrentarnos –durante los siguientes doce, catorce o dieciséis minutos– a rampas casi siempre superiores al doble dígito.



La explanada existente en la cumbre del mirador se halla coronada por esta llamativa cruz de hierro.

Un repunte inicial del 14 % dejará paso a otro del 15 % que en seguida se convertirá en un severo 16 %, mientras hilvanamos, en nuestros primeros 300 metros, a izquierda y derecha, nuestras dos primeras curvas de herradura. A partir de ahí, la diminuta carretera, con asfalto liso y perfecto, se irá convirtiendo en algo más rectilínea. No obstante, la severidad del ascenso no cesa, con otro