

# La Pierre Saint-Martin 1.441 m

## Historia

El Col de La Pierre Saint-Martin ha sido tradicionalmente conocido dentro del Tour de Francia como Col de Soudet, que no es más que un collado previo al verdadero alto que se sitúa a cuatro kilómetros de distancia y 250 metros más de altitud, concretamente en la frontera española por la Comunidad Navarra, que es donde exactamente encontraremos la culminación del Col de La Pierre Saint-Martin.

Por tanto, para referirnos a los antecedentes históricos de este puerto hemos de remitirnos, en primer término, al mencionado collado previo, el Soudet. Este fue transitado por primera vez en 1987, escalado durante aquel año por su cara más occidental, la que trae a los ciclistas por la carretera que atraviesa Sainte-Engrâce [Santa Grazi], siendo el francés Robert Forest el primer ciclista en superarlo.

Este puerto volvería a ser ascendido por la misma vertiente en el año 1991 con Pascal Richard pasando en primera posición. En 1995 la ronda gala lo incluiría de nuevo en su recorrido, escalándolo esta vez por su cara principal, que parte del municipio de Arette. Sería durante la 16.ª etapa, neutralizada y marcada por el fallecimiento del ciclista Fabio Casartelli el día anterior, en aquel fatídico descenso del Col del Portet d'Aspet.

En 1996, el Soudet sería de nuevo escalado por la misma vertiente que el año anterior, desde Arette, en aquella histórica etapa –a la que aludimos en el Port de Larrau– que unía Argelès-Gazost con Pamplona, cuando Neil Stephens era el líder de la carrera al paso por

el alto de montaña. Van de Wouwer (2003) y Cyril Dessel (2006) serían –sucesivamente– los últimos corredores en coronar en primera posición dentro del Tour de Francia el Col de Soudet, haciéndolo ambos también por la vertiente principal del puerto, que parte de la población antes citada, Arette.

Si bien la gran ronda española por etapas también haría suyo este soberbio alto de montaña, el Soudet, atravesándolo por primera y única vez en su historia durante la disputa de la 14ª jornada de la carrera de la Vuelta a España de 2016, por la vertiente de Sainte-Engrâce, con Omar Fraile, a la postre ganador de la montaña, culminando el puerto en primera posición.

No obstante, el Col de La Pierre Saint-Martin, como tal, únicamente ha sido transitado por la ronda gala o cualquier otra gran carrera ciclista en dos ocasiones: en los años 2007 y 2015.

En 2007 sería Mauricio Soler, líder de la montaña de aquella edición –y revelación inesperada de aquel Tour–, quien pasaría al frente de la carrera. Dicha ascensión a este Col se realizó por su cara menos exigente, la navarra, ya que los ciclistas venían de la vertiente sur tras haber dejado atrás previamente el Port de Larrau, para lanzarse –después de La Pierre Saint-Martin– hacia el Col

### 16

Mar de nubes sobre el valle de Baretous, y el llamado Plateau de Chousse, que se abre paso entre la densa pinada.



de Marie Blanque y el Col de Aubisque, donde concluiría aquella épica y salvaje etapa.

La estación de montaña de La Pierre Saint-Martin debió esperar hasta la edición de 2015 para acoger un final de etapa del Tour por primera vez en su historia. Concretamente, fue el 14 de julio de aquel año, Día Nacional de Francia, con 167 kilómetros de recorrido que dieron inicio en Tarbes.

Muy probablemente, todo aficionado al ciclismo coincidirá en que de ese año 2015 proviene el recuerdo, no solo más reciente sino también más intenso e impactante, que se conserva de esta imponente montaña.

Aquella era la primera etapa importante del primer bloque montañoso de la carrera. Los corredores venían lanzados de rodar a velocidades de vértigo por las llanuras holandesa, belga y francesa, y, salvo en la escalada de la tercera jornada al muro de Huy, apenas se había quitado el plato de 53 dientes.

Este sería el primer gran test para los ciclistas, que afrontaban esta etapa tras el día de descanso, con la ascensión al Col de La Pierre Saint-Martin como único puerto de la jornada. Etapa en teoría de toma de contacto con la alta montaña, donde organizadores, equipos y aficionados pronosticaban un final explosivo,



km 25,8

Cumbre del puerto, a 1.765 metros.

hostil, pero sin grandes diferencias entre los principales favoritos; una subida intensa pero a la vez comedida, teniendo en cuenta lo que quedaba de Tour; una declaración de intenciones de quienes estaban llamados a ser líderes de la carrera, donde los *capos* pusieran las cartas sobre la mesa... y poco más. Eso se suponía y esperaba.

Pero pese a que el organizador dispone el trazado y el recorrido con vistas a la mayor espectacularidad posible, tratando de mantener viva la pugna por el triunfo final hasta el último día de montaña del último día de carrera, o hasta la última contrarreloj, si la hubiera, los que deciden la competición acaban siendo siempre los mismos, los propios corredores que, pese al *encorsetado* ciclismo actual en el que pesan tanto las decisiones muchas veces conservadoras de los directores deportivos de los equipos, al final los ciclistas, y solo ellos, acaban haciendo del ciclismo

lo que siempre ha sido: un deporte épico e impredecible en el que influyen de manera decisiva multitud de variables, circunstancias y factores.

El día hacía presagiar un gran espectáculo, con todos los favoritos partiendo de Tarbes con sus opciones aún intactas. Frente a frente, cara a cara, con el coloso de La Pierre Saint-Martin en el horizonte, acechando al final de etapa.

Lo que vino a continuación... probablemente todos lo recordaremos: el equipo Movistar entró a bloque en las primeras rampas del puerto de hasta el 15%. Agresividad total, quizá desmesurada, con la que se arrancaba. Las primeras víctimas no tardarían en aparecer: Bardet, Pinot, Peraud... el ciclismo francés se quedaba, a las primeras de cambio, con sus grandes promesas desparramadas por la carretera.

Pero esto no sería más que el principio. La guerra estaba desatada y el dantesco espectáculo que contra todo pronóstico echaría por tierra –a veces literalmente– las opciones de la mayoría de los favoritos, no había hecho más que cobrarse las primeras víctimas de lo que acabaría siendo una extensa lista.

Poco después, era el ganador del Tour de 2014, Vincenzo Nibali, quien cedía. La situación empezaba a ponerse seria.

El equipo Sky toma el mando de la carrera en ese momento y pone a los mejores hombres del equipo a trabajar para su líder,

Chris Froome. El calor, bochornoso y asfixiante, y el ritmo, endiablado en todo momento, seguía poniendo al resto de favoritos contra las cuerdas en una situación complicada y más que incómoda para la mayoría.

Cede también *Purito* Rodríguez a la vez que ataca Alejandro Valverde en un intento desesperado de desarbolar la espartana organización del equipo del líder británico. Pero los ataques del *grimpeur* español no logran otra cosa más que enfurecer, todavía más, el ritmo frenético de la carrera.

Cede Contador, nos frotamos los ojos, el madrileño queda KO por completo y su característico pedaleo alegre es solo un sueño, una ilusión. El pinteño sufre como pocas, muy pocas veces se le había visto durante toda su carrera deportiva.

El endiablado puerto entra en su tramo más decisivo, quedan casi siete kilómetros para la llegada a la meta, un mundo todavía en lo que es el ciclismo moderno de hoy día, pero van cayendo, siguen cayendo casi de golpe en este momento el resto de favoritos.

km 18,5

Vistas hacia los extensos prados y la zona más alta del macizo Larra-Belagua con la estación de La Pierre Saint-Martin (dcha) y el Pic d'Anie (izda).



A la ristra de *cadáveres* se añaden Valverde y Van Garderen. También fulminados. Como zombis en medio de las duras rampas de este ascenso homicida.

El Sky sostiene el pulso y pone a su último hombre, Richie Porte, a tirar en cabeza. Nairo Quintana es el único que sobrevive en medio de este ciclón, de esta tormenta perfecta, en una ascensión terrorífica, ilógica, surrealista, que no hubiera sido capaz de predecir, y mucho menos escribir, ni el más retorcido y loco de los guionistas.

Richie Porte, escudero de lujo, quema sus últimos cartuchos en cabeza casi a la vez que su líder, en un alarde prodigioso de fuerza, de inspiración gigantesca y cuando parecía imposible, tensa todavía más la cuerda y noquea también a Nairo Quintana, la perla colombiana, que queda como el resto: sometido y confuso sobre la más que nunca cruda y dura carretera.

A partir de ahí, 6,5 kilómetros hasta la meta donde el inglés, vestido de un amarillo impoluto, se cubre de gloria y vuela, poseído, insaciable, asestando un golpe tan inesperado como decisivo al resto de favoritos, que sufren, todos, uno a uno, sin excepción.

Mientras, los ojos de millones de aficionados a lo largo y ancho del mundo siguen sin dar crédito, atónitos ante la insultante superioridad del británico que vino de Kenia. Froome cabalga en solitario hacia el final del puerto, lo

hace sin un momento de pausa, sin el menor respiro, a velocidad supersónica, con solo una pregunta en el aire, con solo una incógnita por despejarse, que es saber cuántos minutos le caerán a cada uno de sus rivales hasta cruzar la línea de meta. Porque la victoria de etapa del británico y la consolidación de su liderato son ya hechos claros e incontestables.

Las diferencias obtenidas con el resto de líderes acaban hablando por sí solas: Quintana –el mejor de todos ellos– a 1 min 04 seg, Valverde a 2 min 01 seg, Van Garderen a 2 min 30 seg, Contador a 2 min 50 seg, Nibali a 4 min 25 seg, Peraud a 5 min 37 seg y Purito a 6 min 05 seg. Con una general que sitúa a los que serían finalmente los compañeros de Froome en el podio de París, Quintana y Valverde, la dupla del Movistar, en 3ª y 4ª posición a 3 min 09 seg y 4 min 01 seg respectivamente.

Al final, esta primera jornada de montaña, a priori de tanteo entre los principales favoritos, acabó convirtiéndose en la sentencia definitiva de Chris Froome a aquel Tour de Francia. Y el puerto de La Pierre Saint-Martin, inédito hasta la fecha como final de etapa y sin apenas repercusión deportiva en el pasado reciente o lejano de la Grande Boucle, acaba mostrándose al mundo como lo que es: un escenario sublime para el ciclismo, un gigante de roca y tierra capaz de acrecentar, más si cabe, la ya de por sí épica y legendaria leyenda del Tour de Francia.

## Descripción

Para empezar a hablar del Col de La Pierre Saint-Martin, desde el punto de vista cicloturista, debemos hacerlo situando exactamente el contexto de este puerto y las múltiples posibilidades de ascenso, a cual más exigente, que ofrecen

las laderas del macizo de Larra-Belagua en el que se asienta este collado.

Por el oeste, encontramos su vertiente más occidental, la primera que se escaló en la historia del Tour y la Vuelta, y que nos lleva hasta el Col de Soudet. Esto sería por la cara que empieza en el cruce que hay entre las localidades de Larrau y Licq-Athérey. Esta ladera se desarrolla por la carretera D-113, atraviesa la localidad de Sainte-Engrâce y nos llevará a enlazar los cols de Suscousse (1.216 m) y de Soudet (1.436 m) antes del de La Pierre Saint-Martin.



Imagen de Bernard Labourdette –ciclista de la zona– sobrepresionada en la fachada de una casa al inicio del Col de La Pierre Saint-Martin.

2

La siguiente variante, en dirección este, es la que da comienzo en las proximidades de la población de Lanne-en-Baretous, por la carretera D-632, y que transita por el poblado de Barlanès. En este caso nos enfrentaremos a la vertiente que se asciende en la marcha cicloturista Larra-Larrau, que nace y muere en el municipio navarro de Izaba. Si nos decantamos por esta posibilidad coronaremos en primer lugar el Col d'Issarbe (1.450 m) para descender hasta el mencionado anteriormente Col de Suscousse y afrontar luego Soudet y La Pierre Saint-Martin.

A continuación se encuentra la vertiente principal de este puerto, que se desarrolla a través de la carretera D-132 y que es por la que nos hemos decantado para realizar la ascensión a este paso de montaña. En tal caso, partiríamos de Arette coronando previamente los cols de Labays (1.351 m) y de Soudet.

Un poco más al este nos topamos con otra de las posibilidades de La Pierre Saint-Martin, la que parte del poblado de Capdeville, el mismo donde se inicia el Col d'Ichère, que remonta la Gave de Lourdios por la carretera D-341 (luego D-441) y que enlaza con la subida principal a La Pierre Saint-Martin justo en el Col de Labays.

Siguiendo nuestro recorrido alrededor de esta montaña en el sentido de las agujas del

reloj nos encontramos con las dos posibilidades de ascenso más orientales con que cuenta este puerto. Ambas se inician partiendo desde la N-134 (la carretera del Somport por su cara francesa), en las localidades de Osse-en-Aspe y Athas, por las D-442 y D-441 respectivamente, que se unirán poco después, justo al coronar un pequeño collado llamado Col de Bouesou (1.026 m), para continuar hasta enlazar en el Col de Labays con la carretera principal.

Y para finalizar y completar la ubicación de todas las posibilidades de ascensión que ofrece este puerto, tendremos la única por territorio español, que parte de Izaba a través de la carretera NA-137 y que es a su vez la única que no salva ningún otro collado previo.

Por tanto, podríamos definir el Col de La Pierre Saint-Martin como la culminación final de un entramado múltiple de carreteras y collados que permite su ascenso por siete accesos diferentes, superando un total de cinco pasos de montaña previos a la coronación definitiva del puerto a 1.765 metros.

Señalización vertical que advierte de la presencia de pendientes máximas del 15%.





Esta amalgama de carreteras y collados constituye un auténtico paraíso para cualquier cicloturista que quiera conocer a fondo la zona, si bien nosotros nos centraremos en la vertiente principal de este Col que, como se comentó con anterioridad, parte del municipio francés de Arette.

Por esta cara, el Col de La Pierre Saint-Martin pone 25,8 kilómetros a disposición del ciclista, si bien los realmente severos serán los últimos diecisiete.

Empezaremos el viaje a través de esta majestuosa montaña, enclavada en el corazón de los Pirineos Atlánticos, desde la misma población de Arette. La carretera, en perfecto estado, franquea hermosos prados verdes donde la ganadería de la zona pasta en plena tranquilidad y armonía con el entorno, a una cota de poco más de trescientos metros de altitud. Así las pendientes serán suaves en el inicio de nuestra larga pedalada, rondando siempre el 2%.

Llegados al kilómetro siete atravesaremos el poblado de la Mouline, donde afrontaremos otros dos mil metros de dureza contenida con pendientes medias del 3,6 y del 5,5% respectivamente. Entraremos entonces en el kilómetro nueve, lugar en el que el valle concluirá su progresivo estrechamiento, comenzando para nosotros el verdadero ascenso a esta soberbia montaña. Mejor nos valdrá estar preparados física y psicológicamente para afrontar la sucesión de terroríficas rampas –de hasta el 15%– que

Curvas de herradura que caracterizan la zona final de la escalada.

€ 24,5

nos aguardan a partir de este punto. Enlazamos cuatro kilómetros seguidos con una pendiente media cercana al 9%, si bien la escalada resulta algo desconcertante por su irregularidad, pues la carretera va realizando contantes *escalones*, tramos con variaciones continuas de pendien-

