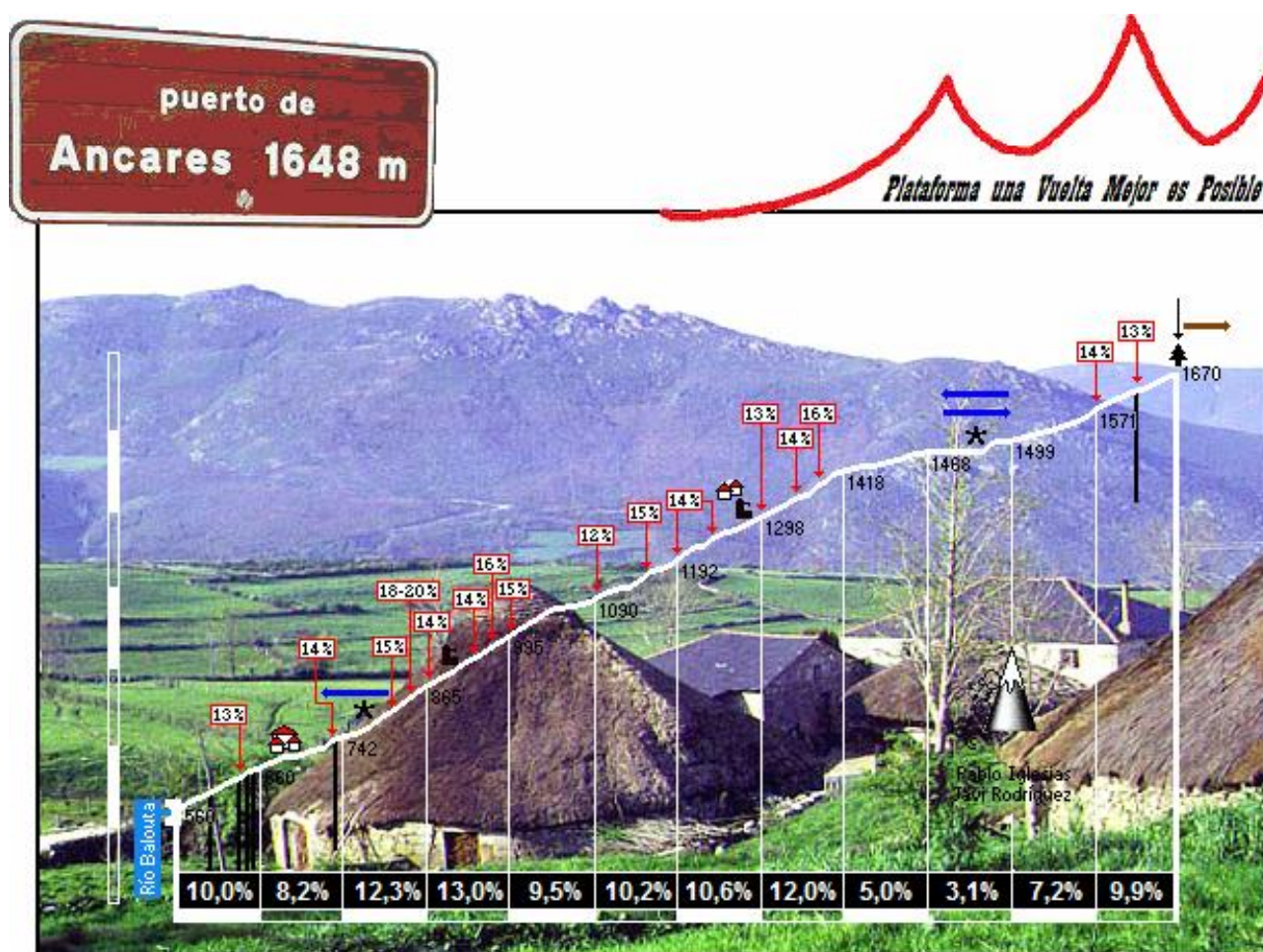


INFORME

PUERTO DE ANCARES

EN POS DEL NACIMIENTO DE UNA CIMA MÍTICA DEL CICLISMO



ETAPAS DE ALTA MONTAÑA VIABLES CON EL COLOSO GALAICO –
LEONES COMO PROTAGONISTA

INDICE

1.- Introducción	3
1.1. Plataforma “Una Vuelta Mejor es Posible”	3
1.2. El porqué de este informe	5
1.3. Metas a alcanzar	6
1.4. La etapa prevista en la Vuelta 2008	7
2.- Opciones de conexión entre Ibias y Navia de Suarna	9
2.A. Varias posibilidades vía puerto de Valdeferreiros	10
A.1. El tramo común desde San Antolín de Ibias a Sena	10
A.2. El tramo de Sena a Valdeferreiros	12
A.3. Opciones de bajada de Valdeferreiros a Navia	17
2.B. Vía Fonsagrada – Louxas	20
2.C. Pelliceira, la única opción no viable a día de hoy	23
3.- El espectacular Puerto de Ancares	25
3.1. El Mortirolo español: la vertiente de Pan do Zarco	26
3.2. Otras tres vertientes de Categoría Especial	28
3.3. Comparaciones de Ancares con otros puertos famosos	34
4.- Etapas propuestas con Ancares como protagonista	39
4.1. Con final en Lugo	39
4.2. Con final en León	42
5.- Licencia Creative Commons	50
6.- Firmas	51
Anexo 1.- Encuesta sobre el Pto. de Ancares entre los aficionados	53
Anexo 2.- Otros puertos del Informe Ancares. Perfiles	61
• Puertos leoneses	61
• Puertos lucenses	65
• Puertos asturianos	74

1. INTRODUCCIÓN

1.1-Plataforma “Una Vuelta mejor es posible”

La elaboración de este documento es el fruto del trabajo desinteresado de muchos aficionados al ciclismo a lo largo de un año, cuyo nexo de unión ha sido el Foro APM (o Foro de los Puertos de Montaña), que surgió en el año 2002 por iniciativa de los webmasters de la página www.altimetrias.com, es decir, Ander Guaza y Juanto Uribarri, cicloturistas amantes de la montaña y las altimetrías, **pero que se mantienen al margen del trabajo llevado a cabo en el foro.**

En este foro se concitaron desde un primer momento aficionados al ciclismo, cicloturistas y ciclodeportistas de toda España, y también de otros países. En el año 2004 este foro sufre una renovación a fondo, y se hace más grande, incluyendo secciones para todos los amantes de la bicicleta, en cualquiera de sus aspectos.

Uno de estos aspectos relacionado con los puertos de montaña y con las vueltas por etapas es el de la confección de etapas y recorridos. Desde una perspectiva aficionada, un grupo de «foreros» implicados en este tema se decidieron a «trabajar» más a fondo en esto, a través de la Plataforma Una Vuelta Mejor es Posible. De su trabajo han sido publicados en prensa escrita un recorrido completo de la Vuelta a España («Otra Vuelta es Posible», en la revista Ciclismo en Ruta, en Septiembre de 2005) y varios artículos en el semanario Meta2Mil, que tienen que ver con el amplio trabajo llamado «Estudio para la mejora de los recorridos de la Vuelta a España». Estos artículos se publicaron en Octubre – Diciembre de 2007.

El presente trabajo es una profundización pormenorizada concerniente a **los Ancares**, una zona privilegiada desde el punto de vista natural, paisajístico y por supuesto en lo referente a puertos de montaña, temática en la que nos centraremos.



Ancares se ubica en las provincias de Lugo y León y es limítrofe con Asturias por el Norte.

El correo de contacto de la Plataforma Una Vuelta Mejor es Posible es: dossierpuertos@gmail.com. También se está comenzando a desarrollar un blog con los trabajos de la plataforma:

<http://unavuelramejor.wordpress.com/>

Del trabajo de esta plataforma han salido además varios documentos:

- **Estudio para la mejora de los recorridos de la Vuelta a España.** El mejor análisis de las enormes posibilidades montañosas de la Península para el ciclismo, además de un análisis histórico de los recorridos de las tres grandes vueltas.

Link de descarga: <http://tinyurl.com/b7z9bk>

- Un Anexo al anterior documento: **Propuestas innovadoras con fines de promoción turística en Ponferrada (León).**

Link de descarga: <http://tinyurl.com/b4zqkt>

- **Ciclismo y Espacios Naturales de Castilla y León.** Este documento se centra en los aspectos de promoción turística de espacios protegidos a través del ciclismo, proponiendo etapas de media y alta montaña con final en estos lugares, encaminadas a la promoción turística de la comunidad.

Link de descarga: <http://tinyurl.com/couhdc>

- **Circuito Ciclista de Lombillo de los Barrios, Ponferrada (León).** Documento que sirvió de base para que el Ayto. de Ponferrada consiguiera que Unipublic programara este espectacular circuito en la 15ª etapa de la Vuelta 2008, entre Cudillero y Ponferrada.

Link de descarga: <http://tinyurl.com/bv5t9n>

1.2. El por qué de este informe

Para justificar la elaboración de este informe comenzaremos exponiendo el siguiente extracto de un artículo publicado en **DIARIO DE LEÓN** el 7 de diciembre de 2007, día siguiente a la presentación de la edición 2008 de la Vuelta a España: (sección deportes)

QUÉ PENA DE LOS ANCARES

“Algún día, no tardando mucho, la Vuelta a España tendrá su etapa reina en Los Ancares. La Vuelta a León vivió hace años una etapa dantesca por esas cumbres y en esta ocasión, Emilio Villanueva quiso que la organización de la ronda nacional probara su dureza. No pudo ser por culpa de unos pocos kilómetros sin asfaltar, todavía en territorio asturiano. Pero pronto se podrá abordar una etapa que comprendería cuatro o cinco puertos de primera, que nada tendría que envidiar a las mejores del Tour de Francia por Alpes o Pirineos.

La pena es que unos 5 kilómetros sin asfaltar han privado a toda la audiencia televisiva de una etapa bestial, que algún día será la reina de la Vuelta, atravesando los Ancares. La Vuelta a León ya sabe de su dureza, con cuatro o cinco puertos de primera categoría. Todo se andará”

El artículo viene a decir que se intentó incluir el Puerto de Ancares en la Vuelta a España 2008 pero que se cree que a día de hoy no es viable.

Ello dista mucho de ser realidad, tal y como demuestra el presente estudio se puede acceder por asfalto al Puerto de Ancares tanto desde las provincias de Lugo y León como desde el principado de Asturias, existiendo múltiples posibilidades para ello.



Puerto de Ancares. Braña de Pan do Zarco

Foto: Javier Fuertes

1.3. Metas a alcanzar

Con este informe se buscan dos **OBJETIVOS PRINCIPALES**.

1. Fomentar un **desarrollo sostenible** en la comarca de **Ancares** a través de la promoción turística que supondría el paso de la Vuelta a España. Ello es **extensible a zonas limítrofes** como Fonsagrada y Caurel en tierras lucenses, Ibias y Narcea en asturianas o el Bierzo y Laciana en tierras leonesas.
2. Darle un **instrumento** más a Unipublic para planificar unos mejores **recorridos de la Vuelta a España**, tradicionalmente faltos de los elementos épicos presentes en el Tour de Francia y el Giro de Italia.

Para alcanzarlos se trata de:

- Demostrar la existencia de numerosas opciones asfaltadas viables que hacen posible el paso de una carrera ciclista por los Ancares, tanto viniendo desde León y Lugo como desde el occidente asturiano.
- Mostrar la grandiosidad del Puerto de Ancares, quizá el puerto de paso más espectacular de la península ibérica, y olvidado reiteradamente por la Vuelta a España.
- Dar a conocer una serie de puertos cercanos muy interesantes, que lo acompañarían en unas espectaculares etapas de alta montaña, de las que se muestran unos ejemplos.

Para lograr los objetivos del informe Ancares, éste **se pondrá a disposición de**:

- Unipublic, empresa organizadora de la Vuelta a España.
- Instituciones públicas de la zona que puedan financiar posibles etapas con el ánimo de que el Puerto de Ancares sirva para relanzar este paraíso natural.
- Aficionados al ciclismo y cicloturistas, distribuyéndose gratuitamente en formato digital.



Puente medieval en Navia de Suarna, localidad puerta de entrada de la comarca de Ancares en la provincia de Lugo

1.4. La etapa prevista en la Vuelta 2008

Desde la Plataforma Una Vuelta Mejor es Posible se cree que en la etapa 15ª de la Vuelta 2008 se había programado inicialmente un espectacular recorrido que incluía el Mortirolo español, el Puerto de Ancares, precedido de puertos de notable dureza, viniendo de tierras asturianas para finalizar en la ciudad de Ponferrada.



Croquis de la hipotética etapa, que de haberse disputado hubiese sido la jornada reina de la edición 2008

El recorrido se iniciaría en la localidad asturiana de Cangas de Narcea, donde tras unos km. iniciales llanos se afrontaba el Alto de Valvaler o Pozo de las Mujeres Muertas (1ª). Tras un largo descenso hasta San Antolín de Ibañeta, se ascendía Chao d'Arqueira (2ª), y Valdeferreiros (1ª), a través del cual accederemos por un vertiginoso descenso a la localidad gallega de Navia de Suarna.

Llegados a este punto se afrontaba un encadenamiento llamado a convertirse mítico en la Vuelta a España, el complejo Sierra Morela – Ancares, cuya dureza es comparable a los míticos Telegraphue – Galibier, ante los cuales cede en cuanto a desnivel total ascendido, pero que supera en cuanto al porcentaje de sus rampas.

Su descenso pronunciado nos colocaba en la base del puerto de Lumeras, un 3ª categoría por esta vertiente, y tras el paso por Vega de Espinareda, se ascendería el tendido alto de Otero (3ª) que nos daba paso a unos kilómetros finales fáciles para finalizar en Ponferrada.

Rizando el rizo en la capital del Bierzo se puede afrontar el mismo bucle de 20 km ascendiendo Lombillo (3ª) que se realizó en la 15ª etapa con final en Ponferrada de la Vuelta 2008, dotando de espectacularidad a los kilómetros finales, si bien alejando Ancares de la meta, con lo cual el coloso perdería peso en el resultado final de la etapa.

La afirmación de que en España no hay alta montaña comparable a la francesa o la italiana cae por su propio peso viendo el perfil de esta jornada:



Los perfiles de estos puertos, y de otros muchos utilizados en el informe, se encuentran en el anexo correspondiente.

Tal y como expone el artículo del Diario de León ya expuesto no es conocido el hecho de que esta etapa, y otras similares, son perfectamente viables, lo cual el presente Informe desarrolla en los siguientes epígrafes.

2. OPCIONES DE CONEXIÓN ENTRE IBIAS Y NAVIA DE SUARNA

El 8 de diciembre 2007 se comprobaron en vehículo las opciones que se esquematizan en el gráfico que se presenta en esta página. En la primavera de 2008 se comprobaron y midieron in situ las dos vertientes asturianas del puerto de Valdeferreiros, aproximándose al mismo vía Embernallas desde Navia de Suarna, localidad a la que se volvió descendiendo vía Louxas.



Opciones asfaltadas entre San Antolín de Ibias (Asturias) y Navia de Suarna (Lugo). Mapa contenido en www.ancares.info y modificado por la Plataforma Una Vuelta Mejor

En total hay 3 posibilidades de enlazar San Antolín de Ibias con Navia de Suarna asfaltadas (Fonsagrada, Embernallas y el puerto de Valdeferreiros, donde a su vez se pueden emplear varias alternativas) y una sin asfalto, vía Pelliceira.

La explicación pormenorizada de estas posibilidades, que incluye fotografías y gráficos ilustrativos se especifica a continuación.

A) VARIAS POSIBILIDADES VÍA PUERTO DE VALDEFERREIROS

A.1. El tramo común desde San Antolín de Ibias pasando por Sena



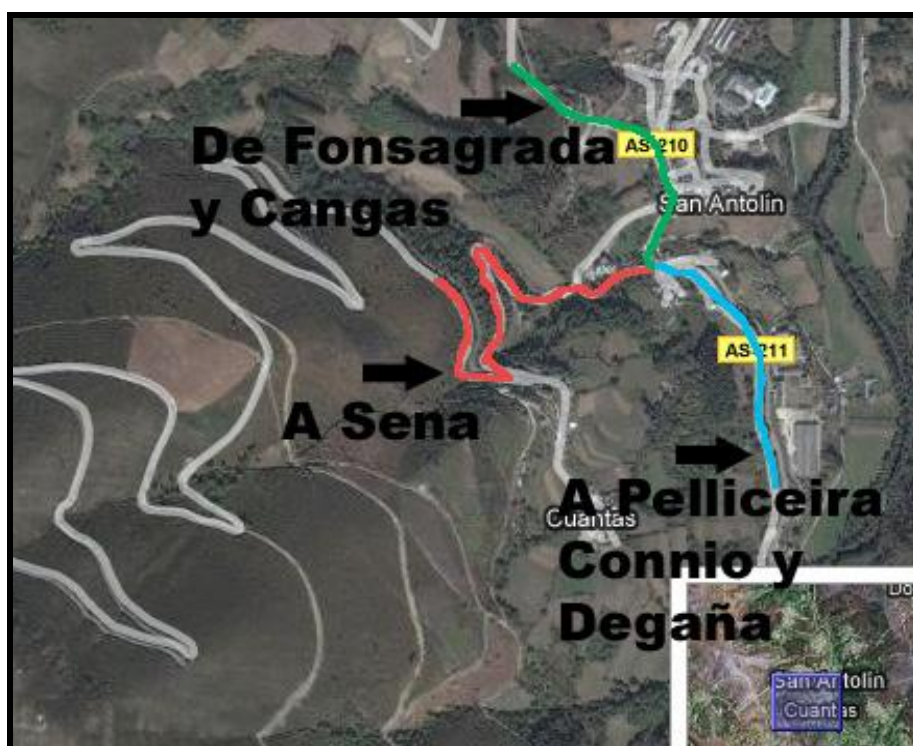
Mapa detallado de este tramo, modificado a partir del Visor Siggpac



Cruce hacia Sena en el centro de San Antolín de Ibias



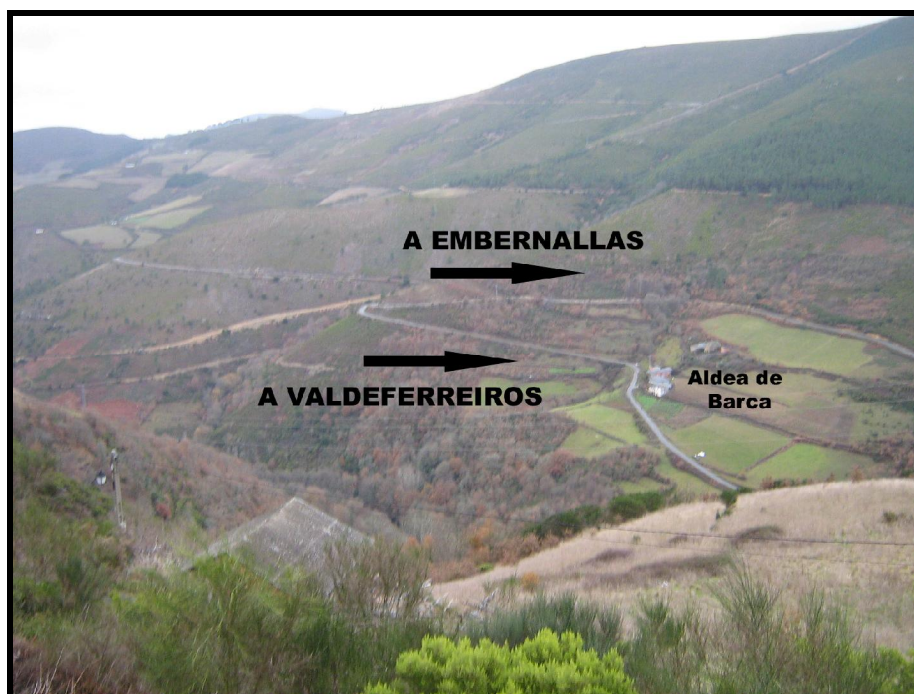
Curvas de herradura de Chao de Aqueira con San Antolín de Ibias al fondo



Esquema de la carretera que conduce a Navia de Suarna vía Sena. Creado a partir de imágenes Google Earth.



Esquema del cruce de A Barca, donde nos bifurcamos o bien hacia Valdeferreiros o hacia Embornallas. Creado a partir de imágenes satélite Google Earth.



Esquema del cruce de A Barca, punto clave en el diseño de etapas alternativas en la zona.



Cruce de A Barca, la indicación es suficientemente clara como para no requerir explicación.



Comienzo del único tramo en mal estado de la opción Valdeferreiros.



Único tramo con asfalto en condiciones no aceptables, en la subida del puerto de Valdeferreiros, que tiene una longitud inferior a 2 km en la provincia de Lugo.



Puerto de Valdeferreiros. Al volver a Asturias el asfalto de nuevo mejora al cruzarse con la carretera proveniente de Coea.



Entrada en el pueblo asturiano de Valdeferreiros que da nombre al puerto situado en el límite autonómico.



Cruce en la bajada del Puerto de Valdeferreiros. De frente iremos a Navia por Louxas, a la izquierda bajaremos por Mera.

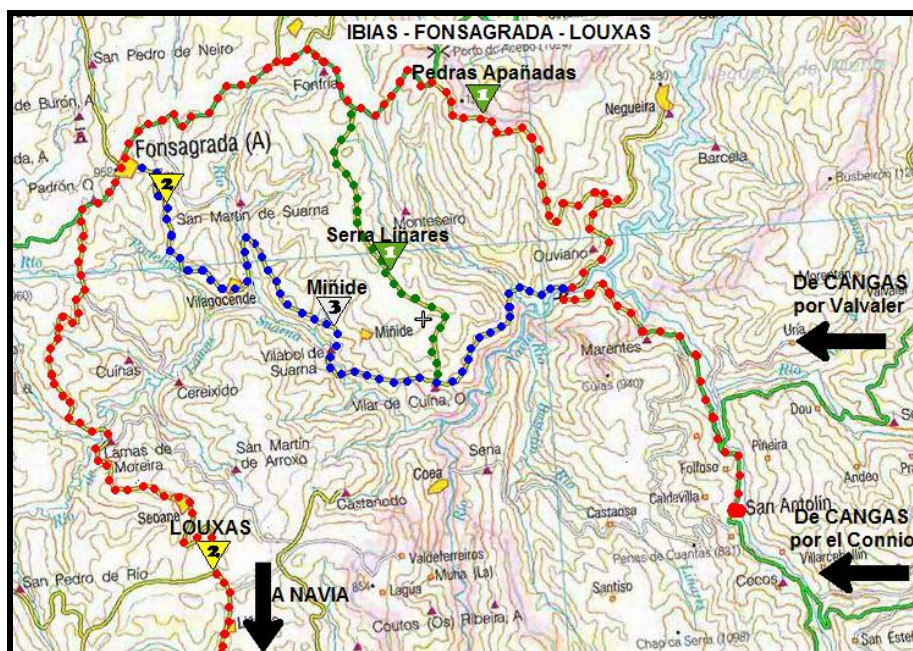


La carretera que viene del Puerto de Valdeferreiros se cruza con la proveniente de Fonsagrada en Louxas, siendo el recorrido descendente desde este punto a Navia de Suarna.



En las afueras de Navia se encuentra el cruce entre las dos opciones de bajada del puerto de Valdeferreiros

B.- VÍA FONSAGRADA-LOUXAS



Esquema de las rutas entre Ibias y Navia a través de Fonsagrada, modificado a partir del Visor Sigpac



En las afueras de Navia se encuentra el cruce entre las dos opciones de bajada del puerto de Valdeferreiros



Comienzo de Sierra Morela (puerto de paso obligado antes de Ancares por Balouta y Pan de Zarco). Se puede observar claramente la carretera Navia (Lugo) – Sena (Asturias)

C.- PELLICEIRA, LA ÚNICA OPCIÓN NO VIABLE A DÍA DE HOY



Plano explicativo del puerto de Pelliceira y su tramo sin asfalto. Modificado a partir del Visor Sigpac.



Esquema de la única conexión sin asfalto desde Ibias a Puerto de Ancares.

El puerto de Pelliceira es una subida durísima, con varios kilómetros por encima del 10% que hacen que se catalogue como de categoría Especial siendo una de las más duras ascensiones de la Península. De momento, al no estar asfaltada su bajada, solo podría albergar un final en alto, pero si su bajada se asfaltase (algo que reclaman desde hace tiempo los pueblos de la zona) daría lugar a un posible encadenado de unas pendientes y una dureza increíble, posiblemente nunca visto en Giro, Vuelta o Tour. A continuación se muestra el perfil de una posible etapa, destacando el tramo sin asfaltar que seguramente provocara la confusión.



3. EL ESPECTACULAR PUERTO DE ANCARES

A primera vista esta afirmación puede resultar chocante, de todos es sabido que el Angliru es el puerto más duro de España, lo cual es una equivocación, ya que el coloso asturiano no es un puerto, sino un alto, una carretera que finaliza en su cima.

Sin embargo Ancares es un “puerto natural”, esto es, que conecta dos valles, presentando en total 4 vertientes, 3 en la cuenca del Navia y una en la cuenca del Sil, todas ellas espectaculares, sobresaliendo especialmente la de Pan de Zarco.

Dejemos que los datos hablen por sí solos, para lo cual presentamos a continuación los perfiles y descripción las tres vertientes medidas y publicadas por Ander Guaza y Juanto Uribarri en www.altimetrias.com.

Decir que estos dos “locos de las cumbres” son los mayores especialistas en puertos de montaña de la península, con el permiso del maestro pionero Mario Ruiz, habiendo publicado infinidad de artículos en las revista especializadas en ciclismo y cicloturismo Ciclismo en Ruta y Pedalier.

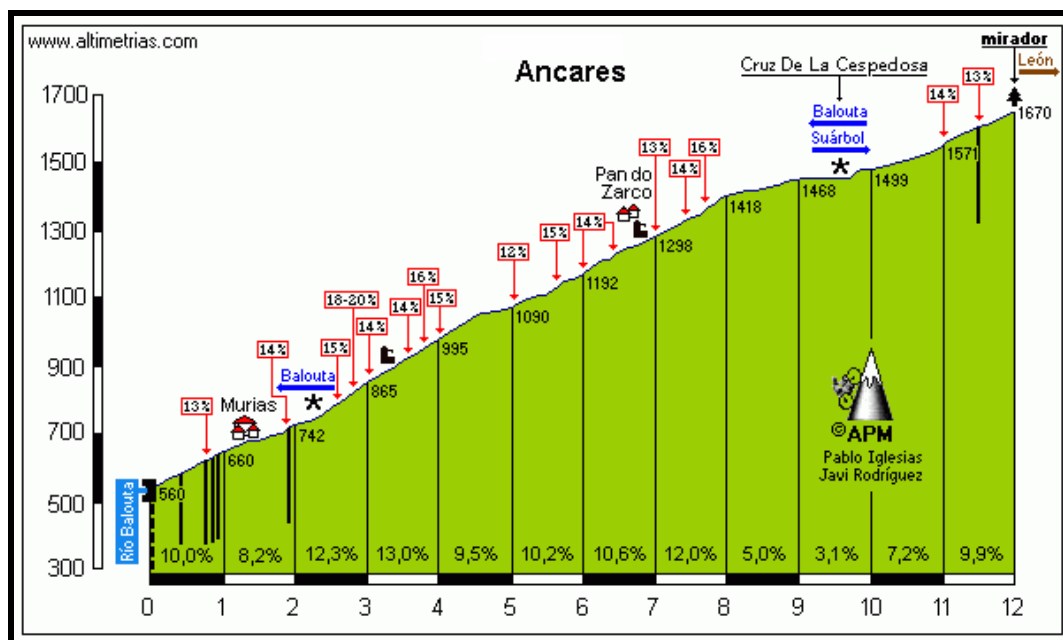
Veamos pues su trabajo referente a *O Rei Ancares*:



Esquema resumen donde se pueden observar las 4 vertientes principales del puerto de Ancares

- El Mortirolo español: Ancares por PAN DO ZARCO

Fue en el año 2004 cuando Javier Rodríguez descubrió por casualidad esta vertiente gallega colosal de este ya por sí excepcional paso natural.



Distancia: 12 km	Desnivel: 1110 m	% Medio: 9,25 %	Altitud: 1670 m	Coficiente: 366
Datos obtenidos y facilitados por Javier Rodríguez y Pablo Iglesias Deligny				Ver símbolos
Localización: Desde el puente sobre el Río Balouta comienza la ascensión que nos lleva hacia Murias y en esta localidad girar a la derecha hacia Pan do Zarco por una pista asfaltada.				
Especificaciones: Suelo irregular y de unos 5 metros de anchura hasta Murias. Una vez que se coge la pista de Pan do Zarco nos encontraremos con abundante gravilla y una anchura que siempre ronda los 3,5 - 4 metros de anchura. El tráfico es prácticamente inexistente, sobretodo desde Murias al Cruce de La Cespedosa.				
Descripción: En primer lugar, hay que decir que el puerto que aquí describimos es sin duda uno de los más duros de la Península Ibérica, basta decir que, sin ánimo de exagerar, sus cifras son muy parecidas a las del mítico Mortirolo italiano (las más parecidas en el territorio nacional, si hablamos de puertos "naturales"). Después de haber dejado atrás la población de Robledo y un par de kilómetros de suave ascensión, iniciamos la subida real en plena curva de vaguada. En sólo 12 km vamos a pasar de los 560 m de altitud del <u>puente</u> sobre el Río Balouta, hasta los 1670 m de la cima del puerto. En el primer km de subida, en el que tendremos que superar varias curvas de herradura, apenas bajaremos del 10 % de pendiente en ningún momento. Al llegar a Murias, rodearemos esta localidad dejando para mejor ocasión la opción de atravesar Murias por el interior del pueblo con una terrorífica rampa al 22 %. En el km 2,3 de ascensión llegaremos a un cruce en el que giraremos a la derecha en forma de revuelta adentrándonos en la recientemente asfaltada pista de Pan do Zarco. Una vez hayamos girado a la derecha, se presenta ante nosotros todo un presagio de lo que nos espera en forma de una tremenda rampa al 15 %. Por delante nos aguardan rampas de hasta el 20 % que harán que nuestra ascensión se convierta en una tortura si no nos la tomamos con calma. Entre el km 2,3 y el 4,3 de ascensión, tendremos que superar un par de km que alcanzan el 14 % de pendiente media. Durante los cuatro primeros km de subida, nuestra mejor aliada será la frondosa vegetación, que al menos nos atenuará los rayos del sol. Posteriormente, y tras pasar al lado de una imponente y no menos bella Peña vertical, el paisaje se abre más y la vegetación pasa a ser de matorral bajo. En la "alzada" de Pan do Zarco, braña a la que se desplazaba la gente con el ganado para aprovechar los pastizales del verano, encontraremos varias majadas para el ganado, una pintoresca fuente e incluso los restos de alguna vieja palloza. Dejaremos atrás la braña de Pan do Zarco y nos encontraremos otro kilómetro muy selectivo con tramos al 16%. El octavo kilómetro nos dará un ligero respiro si lo comparamos con lo que hemos ascendido hasta ese momento y en torno al km 9 de ascensión encontraremos un descanso en el que incluso llanaremos, que nos vendrá muy bien para recuperar fuerzas antes de afrontar la última parte del puerto. Al llegar al cruce de La Cruz de La Cespedosa, giraremos a la derecha siguiendo el letrero que indica "Ponferrada" por la carretera que nos conduce a la cima del Puerto de Ancares con un último km de nuevo muy duro en el que trazaremos una gran Z antes de coronar a 1670 m de altitud. En la cima del puerto hallaremos un área recreativa en la que podremos reponer fuerzas y afortunadamente la vista que desde allí se puede contemplar recompensará todo el sufrimiento padecido en nuestra ascensión, a la derecha tenemos el Pico Cuiña que domina buena parte de la ascensión y de frente el Valle de Ancares. Tampoco deberemos dejar pasar la oportunidad de acercarnos hasta el "Mirador de Balouta", situado a unos 150 metros de la cima, al que podremos acceder a través de una pista de tierra que sale a nuestra izquierda. La vista desde este mirador es espléndida, de las que no podremos olvidar, si miramos a nuestra derecha divisaremos en el fondo del valle la preciosa localidad leonesa de Balouta, de frente se puede ver el pronunciado descenso hacia dicha localidad con varias curvas impresionantes en zig-zag, y un poco más a la izquierda, el cruce de "La Cruz de La Cespedosa".				

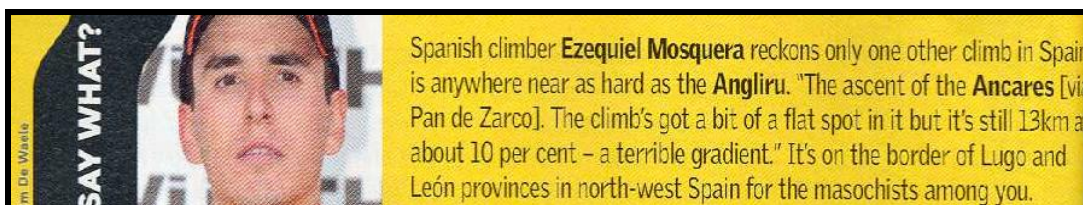


Vista de la carretera que asciende por la braña de Pan do Zarco

Foto: Javier Fuertes



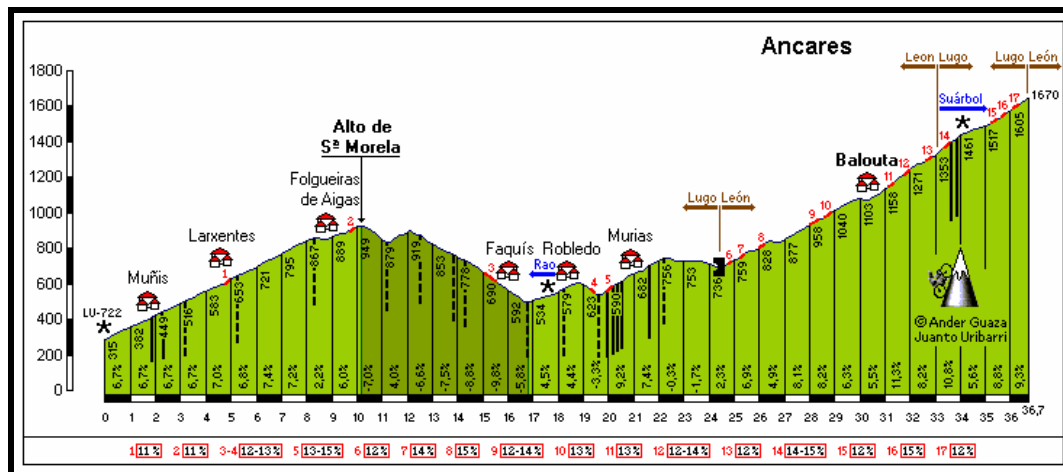
Dos cicloturistas sufren a la vez que disfrutan la vertiente de Pan de Zarco del Puerto de Ancares, un puerto que se espera sea un icono de la Vuelta.



Ancares comienza a sonar con fuerza entre los aficionados al ciclismo. La revista Proccycling (la más vendida del sector en lengua inglesa) habló del mismo en boca de Ezequiel Mosquera, comparando su dureza con la del Angliru.

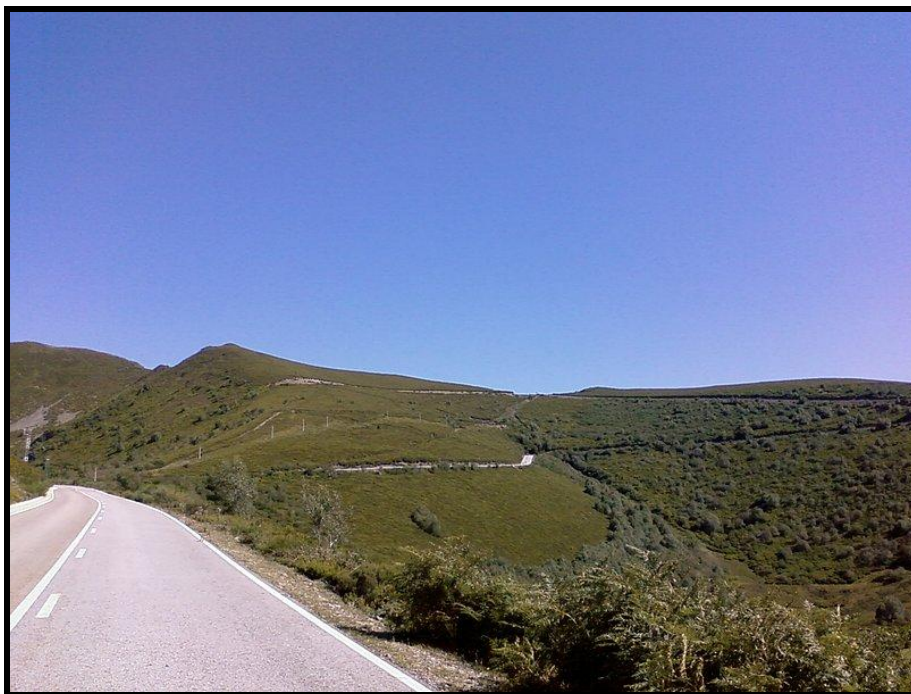
3.2. Otras tres vertientes de Categoría Especial

Ancares por BALOUTA (vertiente gallega)



Distancia: 36,7 km	Desnivel: 1355 m	% Medio: 3,69 %	Altitud: 1670 m	Coficiente: 427
Localización: En la LU-722 en dirección a Fonsagrada, y unos pocos kilómetros después de Navia de Suarna remontando el río de ese nombre, tomaremos a mano derecha para empezar a ascender en primer lugar a la Sª Morela por la población de Larxentes, y tras su descenso correspondiente retomaremos las pendientes ascendentes para dirigimos hacia Balouta y coronar varios kilómetros más adelante.				
Especificaciones: De suelo bastante botoso e irregular, la carretera tiene una anchura de unos 4 m. y sin señalización horizontal. Las sombras aparecen en los primeros kilómetros y luego se alternarán con bastantes kilómetros totalmente desprotegidos de su manto protector. El tráfico, eso sí, no nos va a molestar en ningún momento				
Fuentes: En el mismo cruce de inicio de la ascensión a Larxentes tenemos la primera. Casi en ese alto, en Folgueiras de Aigas, hay otra en una casa a mano derecha. Y otra tras la enorme curva que rodea totalmente la localidad de Murias y pasada ya ésta, junto a un depósito de agua. Conviene no despistarse porque el sol suele apretar y es posible que empleemos más de 3 horas en el recorrido completo.				

Descripción: "Sin perdón" era el título de la famosa película del Oeste y en el Oeste de los Ancares nos encontramos y la misericordia no es una de las virtudes de este puerto que no perdona. Se trata de un coloso que provocaría una auténtica debate en cualquier prueba ciclista en todo aventurero (y es que eso es lo que nos aguarda, una aventura) que se atreva con sus más de 35 kms. de duro recorrido. Es cierto que no todos son de ascenso, menos mal, ya que algunos de ellos sólo sirven para unir la primera de las dos ascensiones, la de Sierra Morela (también llamada de Larxentes), un auténtico primera categoría, con la posterior y definitiva escalada que nos alúa a lo más alto, a casi 1700 m. de altitud en los Ancares, atravesando la población típica de Balouta. Pero no hay otra posibilidad de coronar si queremos ascender por esta vertiente: primero Sª Morela y luego los Ancares. Esto nos va exigir una mente preparada para el sufrimiento, porque pasaremos grandes tramos sin ninguna referencia reconocible y por rutas que no aparecen en la mayor parte de los mapas de carreteras al uso. El Alto de Sierra Morela o Larxentes tiene una longitud de algo más de 10 kms. con unas pendientes muy regulares pero que se van a hacer notar en las piernas, entre un 6 y un 8% mantenidos, con un pequeño respiro a su paso por Folgueiras de Aigas. Tras un breve descenso una nueva y también breve subida hasta coronar un segundo alto donde las vistas y el paisaje abandonado de la mano de Dios son nuestra única compañía. Ahora sí, tenemos 5 kms de fuerte bajada en los que habrá que poner atención porque sus rampas son apreciables y la bici puede pegarnos un susto en alguna de las múltiples curvas. Retomamos la ascensión hasta Robledo, dejando antes a mano izquierda la ruta que se dirige a Rao, y nuevo descenso para una vez más empujar nuestras monturas ahora hasta Murias en dos kilómetros muy duros. Y la última bajada va trazando la carretera a los bordes de un precipicio hasta la ascensión postrera que nos va a colocar prácticamente en el cielo, porque allí nos encontraremos, por la altitud alcanzada o porque nos hallemos ya en la otra vida. Son casi 13 kms los que aún nos faltan y hasta Balouta todavía nos aparecerán de vez en vez algunos tramos de sombra, mientras superamos una gran cantidad de rampas desperdigadas que no nos permiten poner un ritmo cómodo de pedaleo. Pero lo peor está por llegar pasado el núcleo citado, donde más vale un pequeño reposo si vemos que las fuerzas o la cabeza nos empiezan a fallar. Hasta el cruce con la que baja a Suárbol y Piornedo deberemos afrontar una terrible **pared de 3 kms.!!!** donde sólo los más fuertes podrán sentir buenas sensaciones; los demás ni buenas ni malas, porque estaremos con tal pajarón que cualquier estímulo nos va resultar insignificante. Todavía desde dicho cruce nos quedan los **últimos tres mil metros** que se nos van a hacer eternos y también enormemente difíciles de superar. Ahora bien, cuando lleguemos a la cima (si lo hemos logrado sin echar pie a tierra, o gateando si es preciso) la satisfacción será aún mayor que el espléndido panorama que nuestra vista alcanza a divisar si es que aún conseguimos mantenernos en pie para gozar del momento. Si alguno conoce la subida al Galibier no encontrará puerto más parecido que el que acabamos de describir, ya que Sª Morela va a cumplir el papel del Télégraphe y los Ancares ocuparán el lugar del gigante alpino.

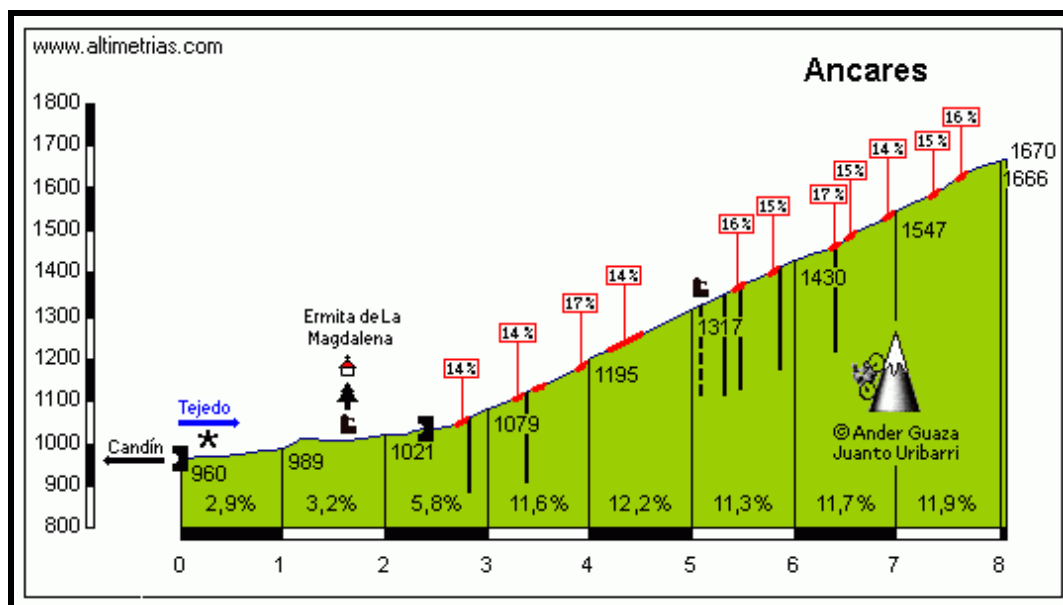


Tramo final de la subida, que comparte con las otras vertientes lucenses



La carretera se endurece muchísimo tras el paso por Balouta

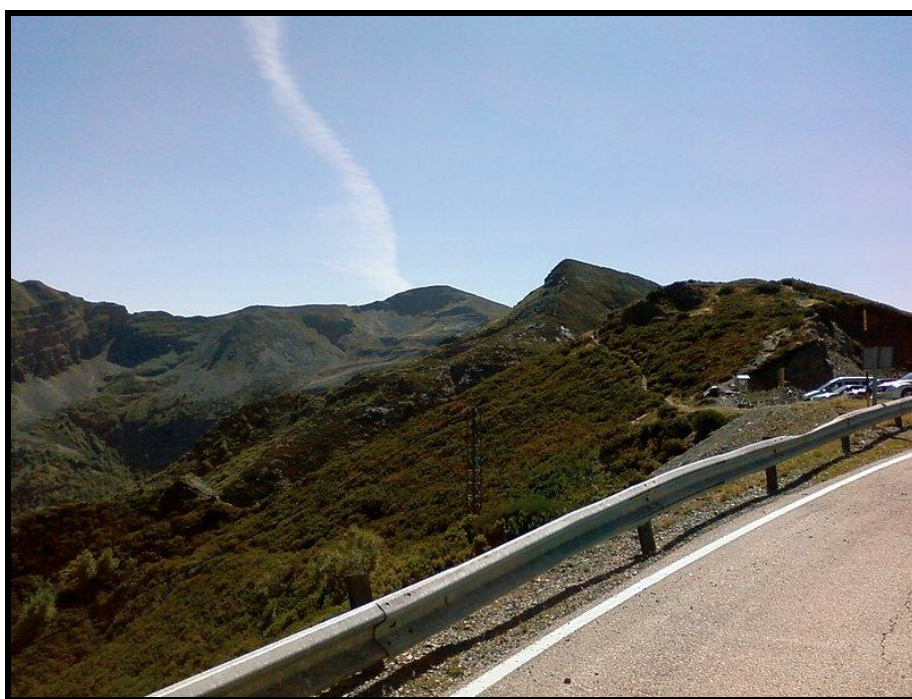
Ancares por TEJEDO (vertiente leonesa)



Distancia: 8,05 km	Desnivel: 710 m	% Medio: 8,82 %	Altitud: 1670 m	Coefficiente: 251
¡Los últimos 5,3 km. tienen una pendiente media del 11,8%!				
Localización: Es la carretera que, desde Vega de Espinaredo, atraviesa la Sierra de Ancares, uniendo la zona leonesa con la lucense y en concreto con el valle del río Navia, tras superar antes la Sierra Morela.				
Especificaciones: Carretera en aceptable estado, aunque algo rugosa por tramos y con algún bache. Lo mismo sucede con la señalización horizontal y las sombras, que aparecen y desaparecen, también por tramos. Tráfico prácticamente inexistente, como en toda la región, que parece perdida de la mano de Dios.				
Fuentes: Una en el Area Recreativa de Tejedo, junto a la ermita de la Magdalena. Y otra en el Km. 5, en una curva de vaguada izquierda, en la zona más dura del puerto, pero es que tiene tan buena pinta ...				
Descripción: Otro de los, para "algunos ignorantes", escasos puertos españoles capaces de resistir la comparación con cualquiera de los colosos del Tour o del Giro. Los cinco últimos kilómetros de esta vertiente berciana son de los más duros que se puede ascender en la Península y confieren a esta ascensión una categoría de primer nivel. En realidad para llegar al núcleo de Tejedo habremos tenido que superar en primer lugar el puerto de Lumeras y a continuación, desde Candín, algo más de 4 kms. en ligero ascenso. Nuestra altimetría se inicia, poco antes de Tejedo, en un pequeño puente en curva derecha y con un antiguo molino, junto al río, convertido hoy en un pequeño museo etnográfico. Los dos primeros kilómetros, de trazado rectilíneo y algo sombreado, sólo sirven para ir calentando motores hasta que, poco después, logramos divisar nuestra ruta allá en lo alto y la impresión es de órdago: ¿hasta allí voy a ser capaz de llegar en sólo 5 kms.? Si te sale, como sin querer, una respuesta negativa será mejor que dejes las hazañas para otro día en que acudas con mejor preparación. Si, en cambio, no te asustan los retos inhumanos, adelante. En seguida vas a trazar una curva de herradura a la derecha, al 14%, que da inicio al calvario. Estás comenzando la zona de continuas herraduras que te alejan del valle y te acercan al cielo, sin bajar nunca del 10% en esos eternos cinco mil metros, que vas a tener que sufrir uno a uno hasta que encuentres la gloria. Si las rampas más exigentes alcanzan un 17% no te va a suponer ningún esfuerzo extra porque, como casi siempre andas cerca del 15%, pues eso, que ni notas la diferencia. Cuando, si aún no has desistido, consigas acabar esa zona de herraduras, ya verás el final, mientras te mantienes pegado a la ladera derecha del valle. No te confíes: ese tramo final que te da la impresión de ser algo más suave, no te va a permitir ni un sólo momento de descanso, pues continúa en los mismos niveles de dificultad que el tramo que acabas de finalizar. Menos mal que el panorama que vas a dominar desde la cima va a ser de los que no olvides en tu vida, especialmente si has conseguido adelantarte a algún compañero, y empiezas a contar los minutos que irán pasando desde que lo vislumbras allí a lo lejos hasta que alcance, como tú, la gloria. Ahora bien, antes de lanzarte a bajar por la vertiente opuesta, piénsatelo bien, porque quizás, si has llegado hasta aquí con las fuerzas justas, debes pensar en hacer noche en Galicia. Y no exageramos, ya que si descendes hasta el valle del Navia, como poco te van a salir cien kilómetros para volver a los Ancares leoneses y la dureza de las subidas por Balouta o Suárbol es de las que no podrás olvidar. Y el que avisa ...				
N.B. El cartel indicador del Puerto señala 1648 m. de altitud, cifra que se aleja bastante de la que hemos medido nosotros y la que aparece en los mapas. Esta tierra es tan desconocida que ni en los mapas del MOPU aciertan con las distancias reales, que siempre se les quedan cortas, ni tampoco con la gran cantidad de carreteras que inundan la comarca que ni las tienen recogidas. Por lo tanto, más vale que vayáis preguntando para no perderos.				

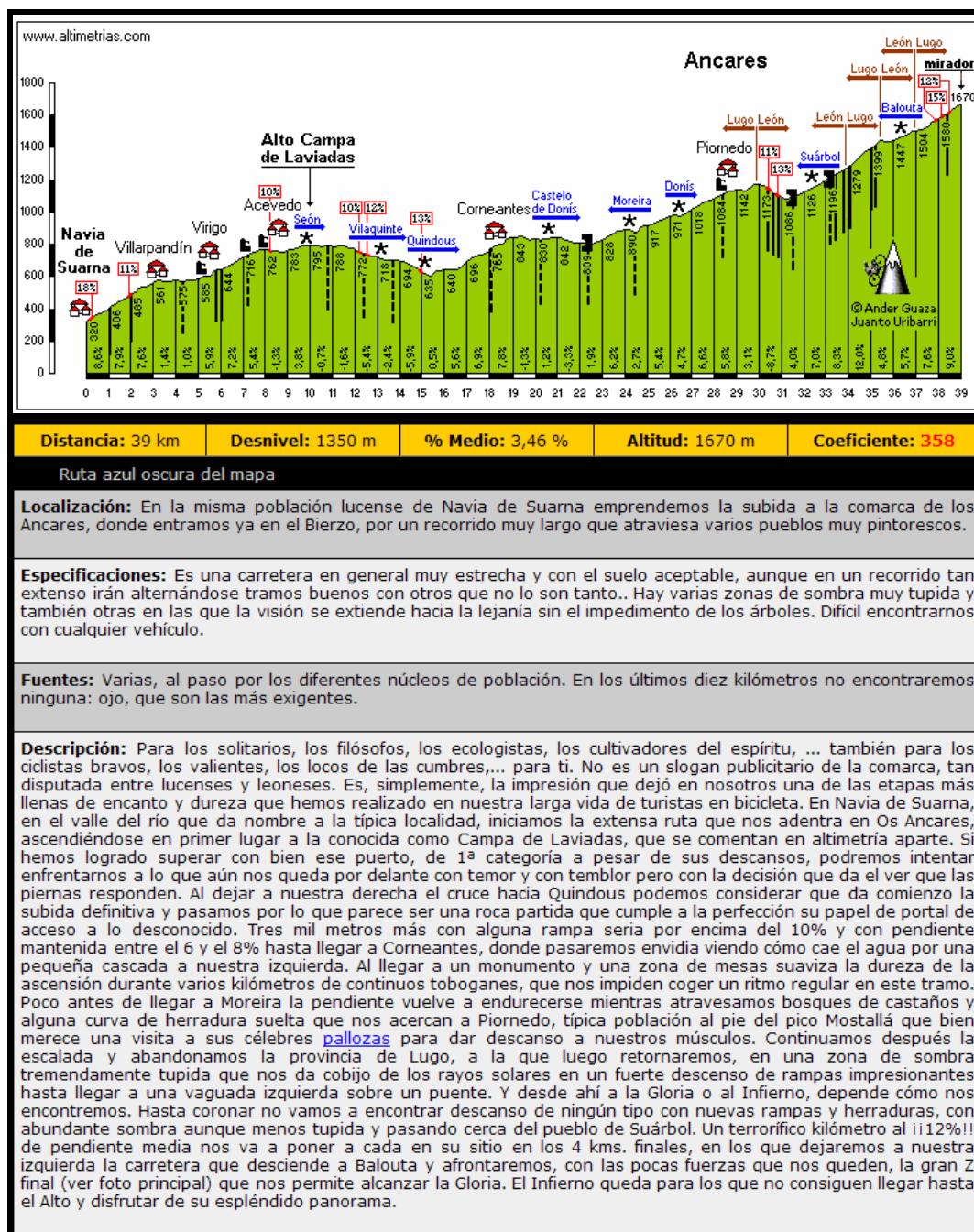


Tramo final de Ancares por la vertiente de Tejedo



Vista panorámica desde la vertiente leonesa en las cercanías de la cima.

Ancares por PIORNEDO (vertiente gallega)





Zig –zag final en la vertiente de Piornedo

Foto: Javier Fuertes



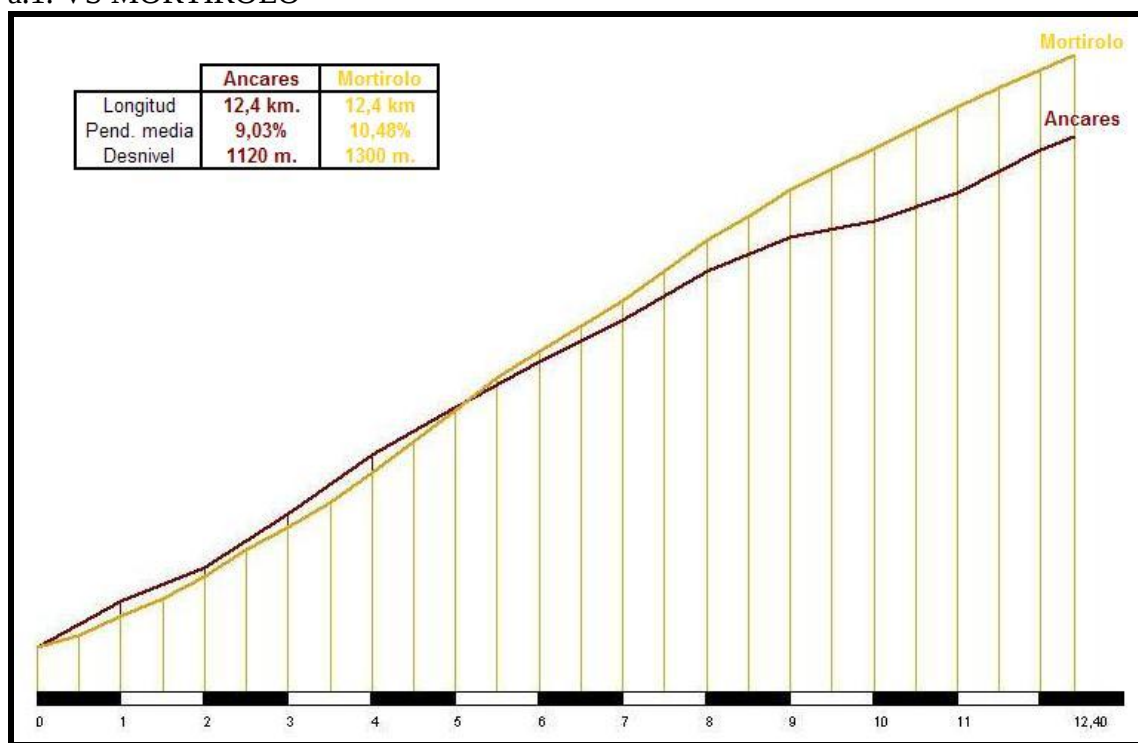
Vista de un tramo muy exigente del puerto

Foto: Ander Guaza

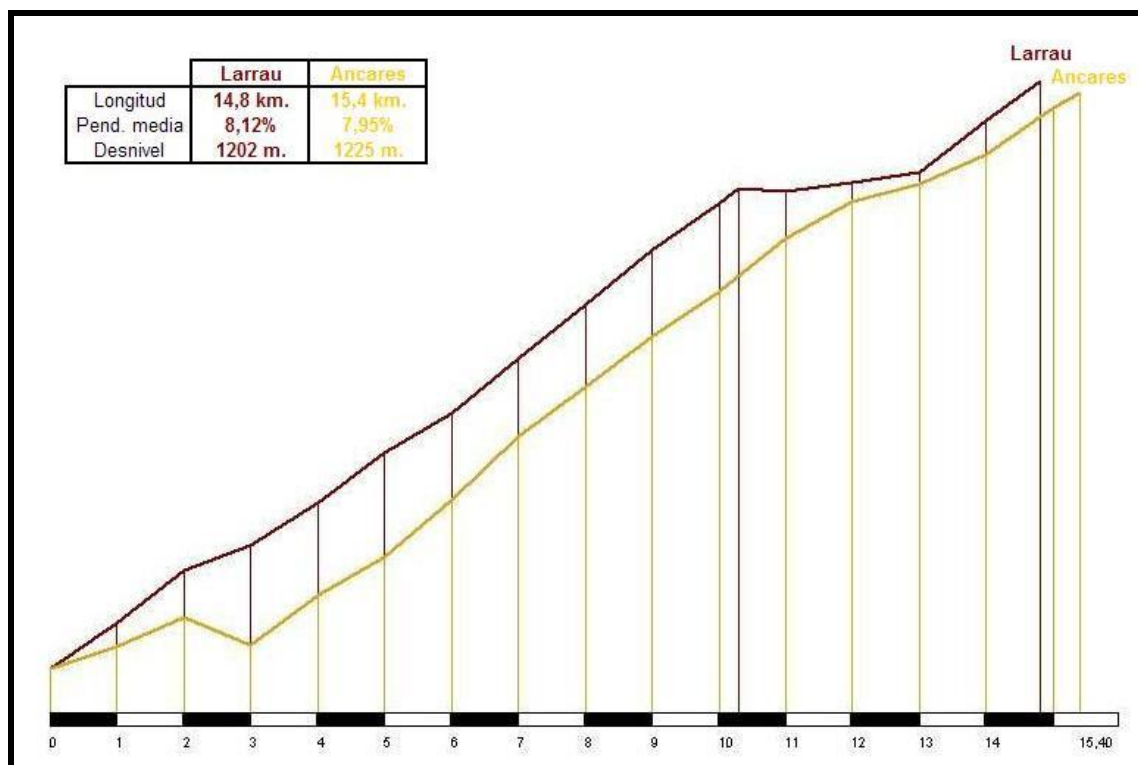
3.3. Comparaciones de Ancares con otros puertos famosos

a) ANCARES POR PAN DO ZARCO

a.1. VS MORTIROLO

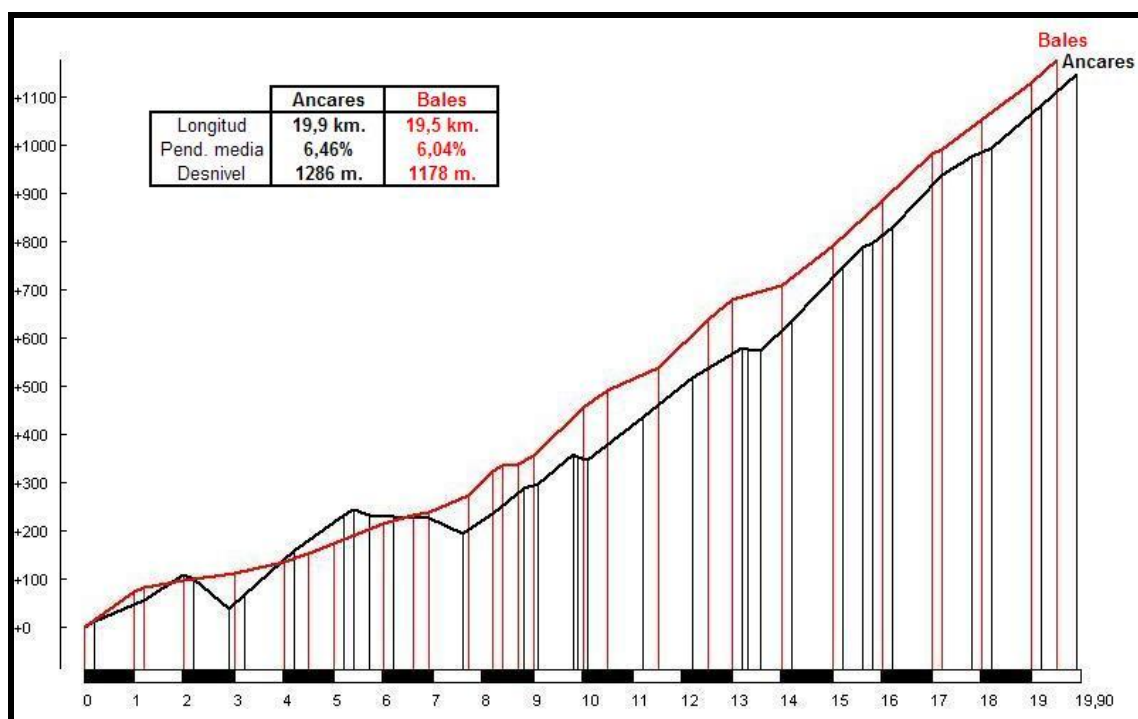


a.2 VS LARRAU (HC en el Tour 1996 y 2007)

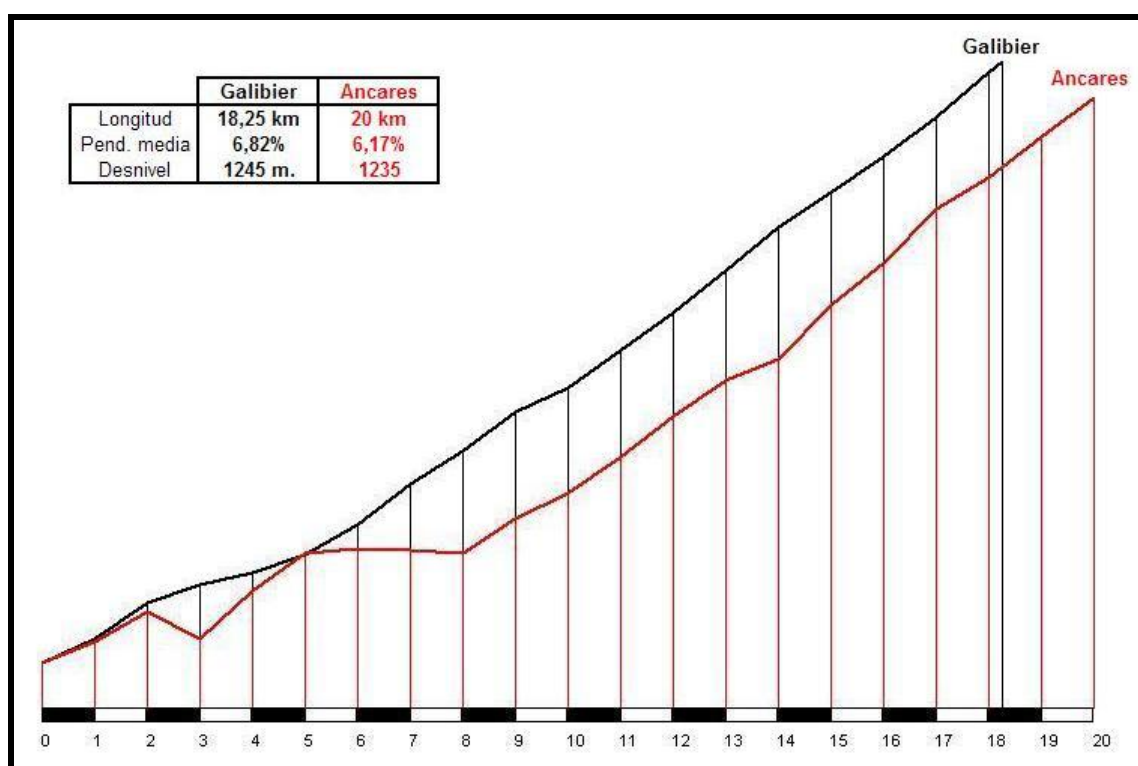


b) ANCARES POR BALOUTA

b.1. VS BALES (HC en el Tour 2007)

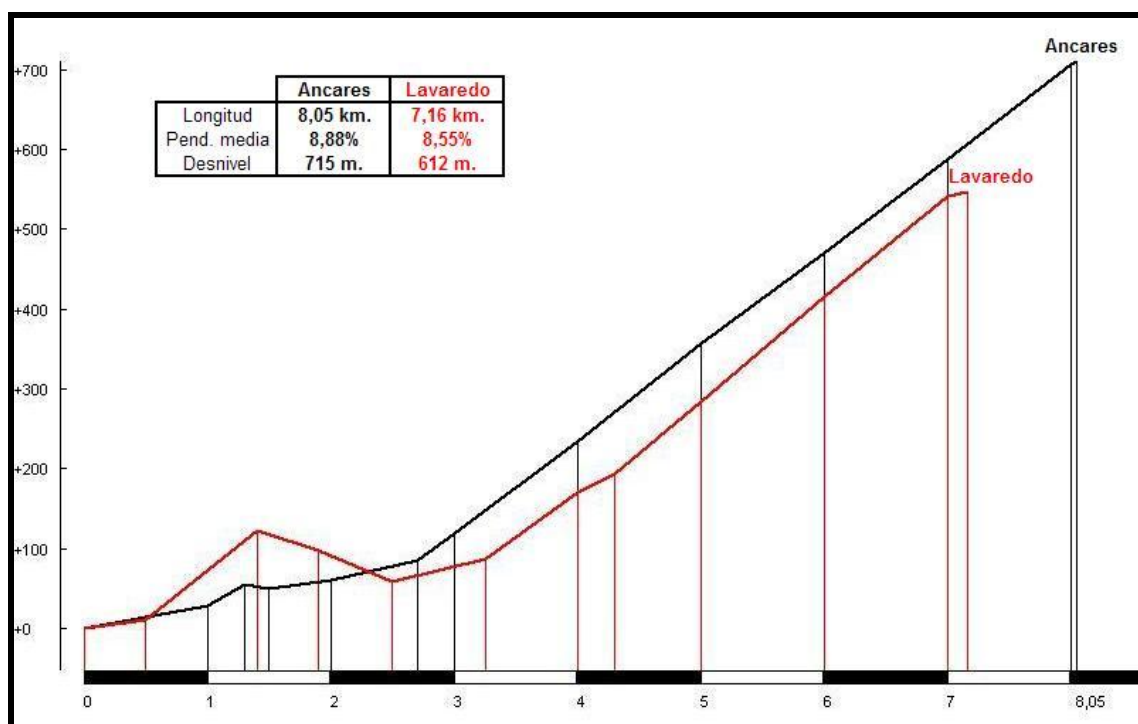


b.2. VS GALIBIER (desde Valloire)

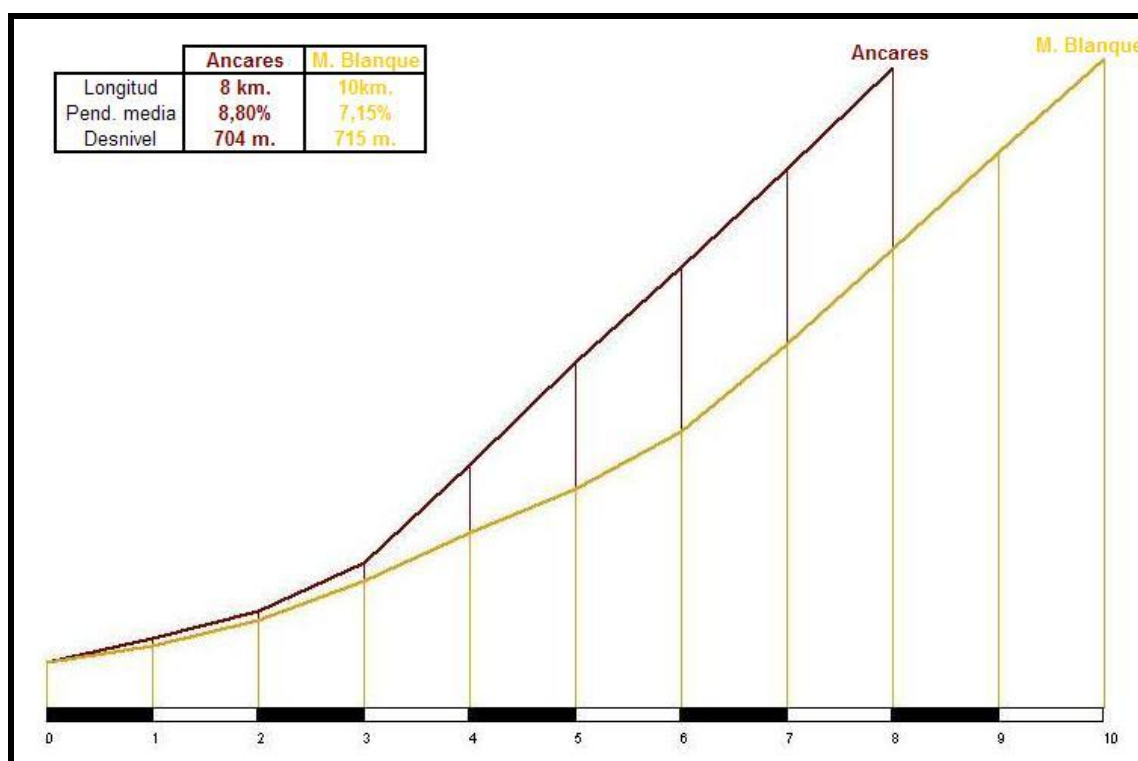


c) ANCARES POR TEJEDO

c.1. VS: TRES CIMAS DE LAVAREDO

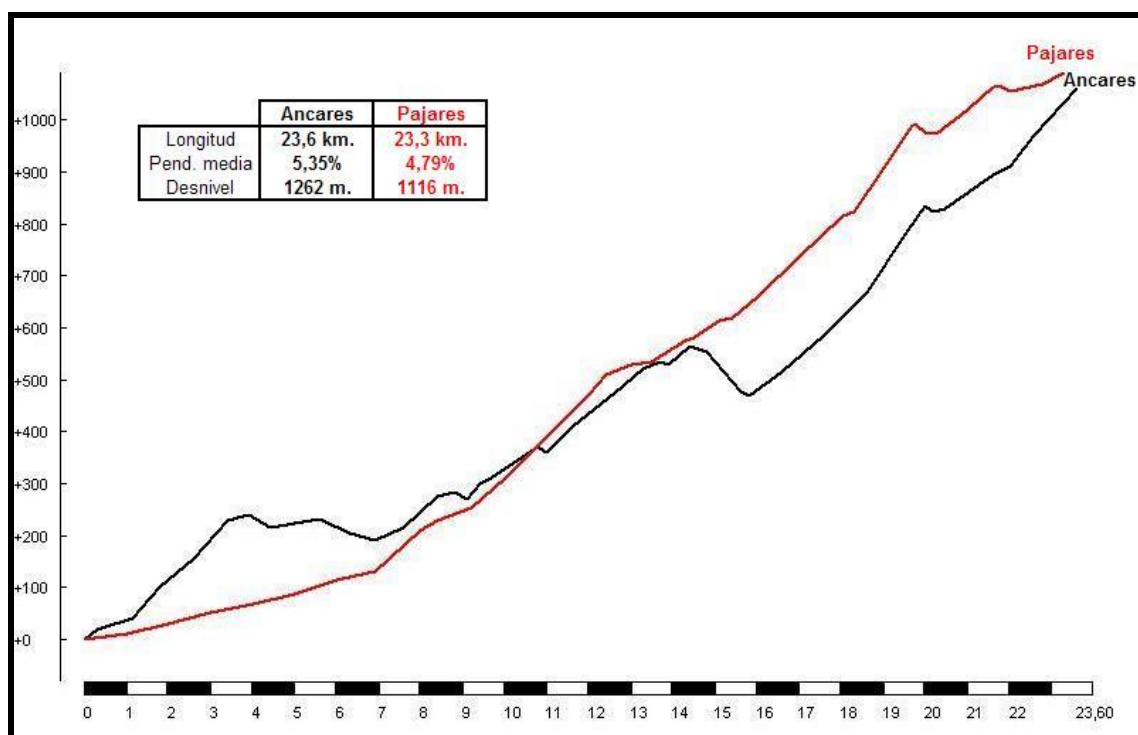


c.2. VS. MARIE BLANQUE

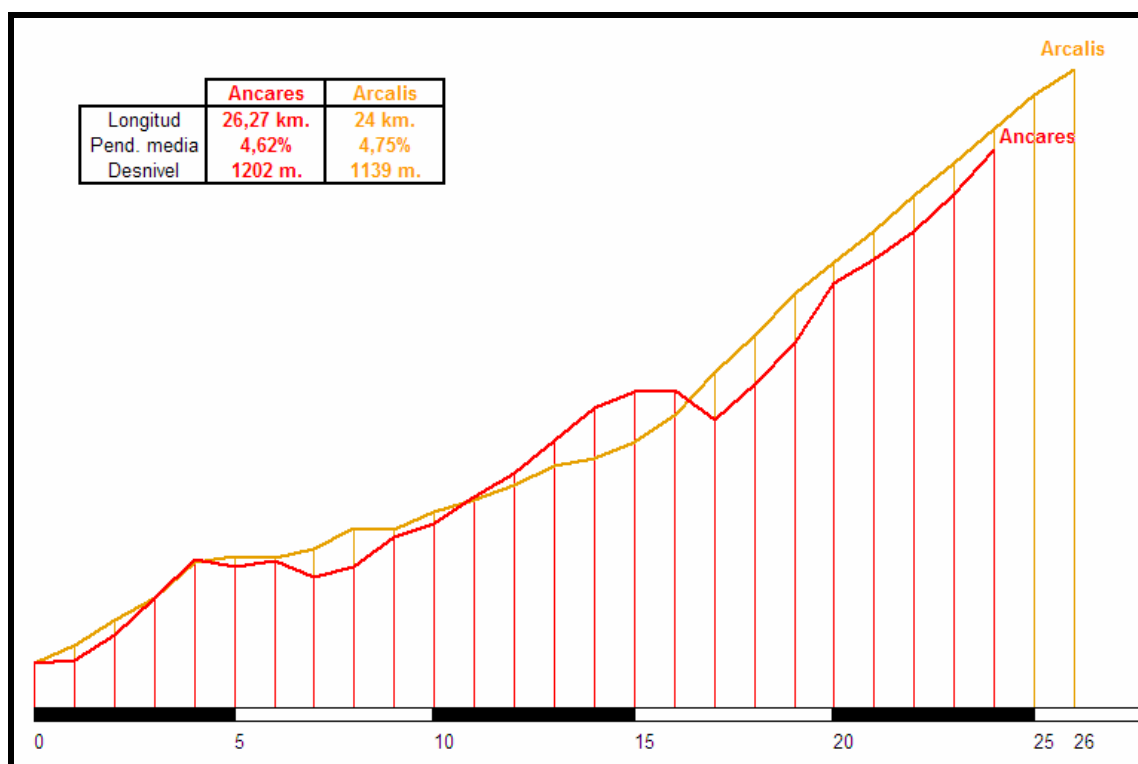


d) ANCARES POR PIORNEDO

d.1. VS. PAJARES – BRAÑILIN



d.2. VS ARCALIS



En estas comparaciones se puede apreciar como la vertiente de Pan de Azúcar está a la altura del puerto más duro de los Pirineos, el de Larrau, que debutó en el Tour en la etapa de Pamplona de 1996 y volvió en 2007 donde vimos acatar a Sastre en sus rampas pese a estar lejísimos de la meta en el Aubisque. Ancares aguanta el tipo incluso ante el mismísimo Mortirolo, el puerto que más espectáculo ha deparado en los últimos años y ha decidido el ganador del Giro de Italia en múltiples ocasiones.

La vertiente de Balouta, de diferentes características pero aun así muy dura, es comparable al recientemente descubierto Port de Bales, que en 2007 precedía al Peyresourde camino de Loudenville. Ambos puertos son muy similares, tanto por números generales como por las numerosas rampas duras que los jalonan. Con respecto al otro puerto usado en la comparación, el Galibier por su vertiente más dura de Valloire, el puerto francés es más constante y no tiene el descanso al inicio que Ancares, pero este último presenta mucha mayor dureza en sus rampas y dos km enteros ampliamente por encima del 10%, algo de lo que carece el coloso alpino. Por otra parte, si al Galibier le antecede por obligación el Telegraphe, lo mismo sucede con Ancares y Sierra Morena.

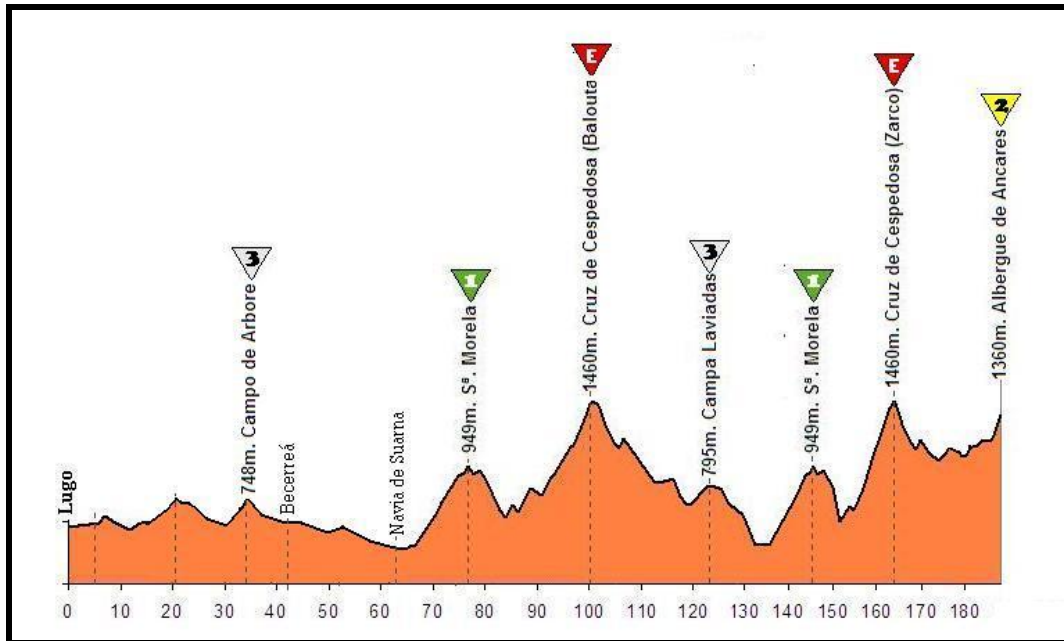
La vertiente de Tejedero es una pared de 5 km tan dura que a su lado las míticas Tres Cimas de Lavaredo parecen menos temibles, y las rampas de Marie Blanche se antojan menos extremas.

La vertiente de Piornedo, la más suave de todas, es aun así comparable al recurrente final de etapa en la estación de Brañil tras el Puerto de Pajares. Y con respecto a Arcalis, pese a que los números totales se asemejan, la estación andorrana carece del kilómetro al 12% de Ancares.

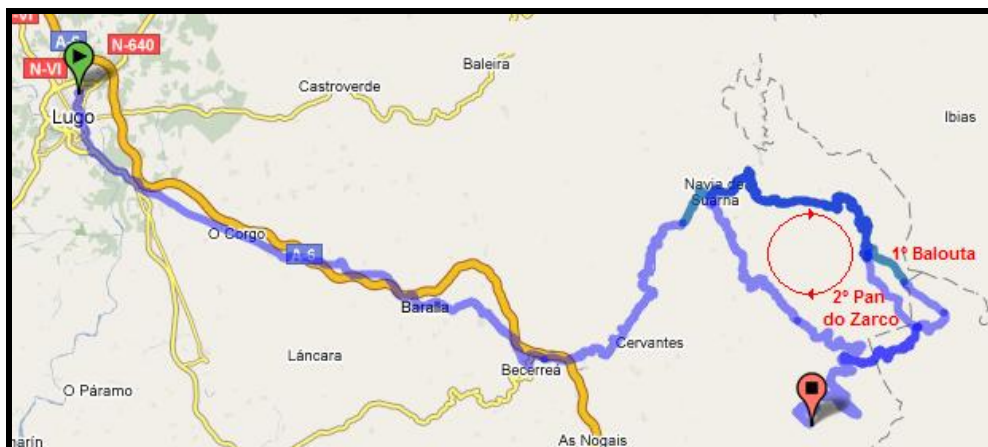
4. ETAPAS PROPUESTAS CON ANCARES COMO PROTAGONISTA

4.1. Con final en Lugo:

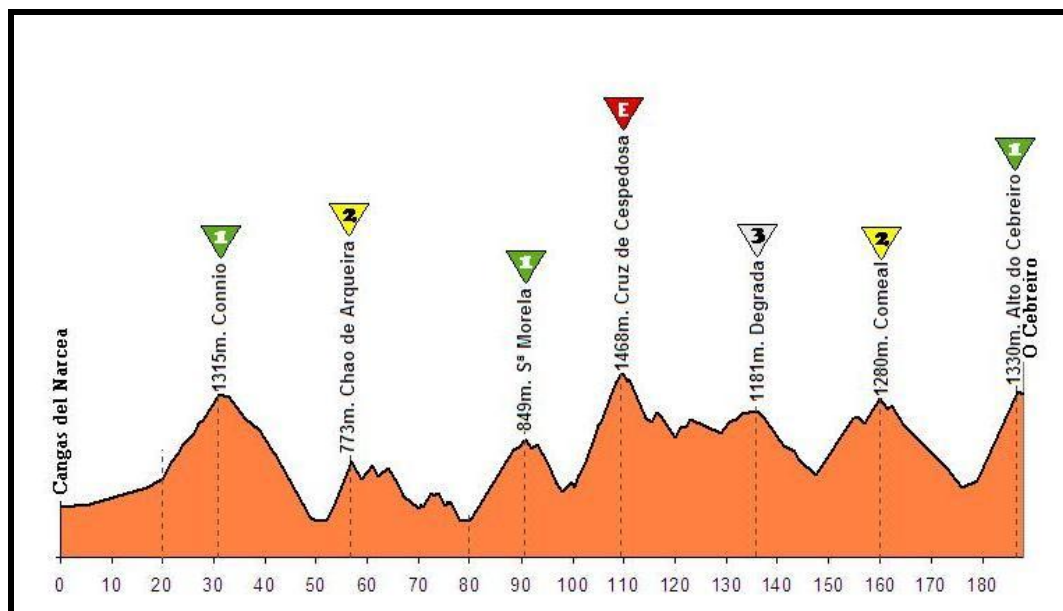
1.- Lugo – Albergue de Ancares



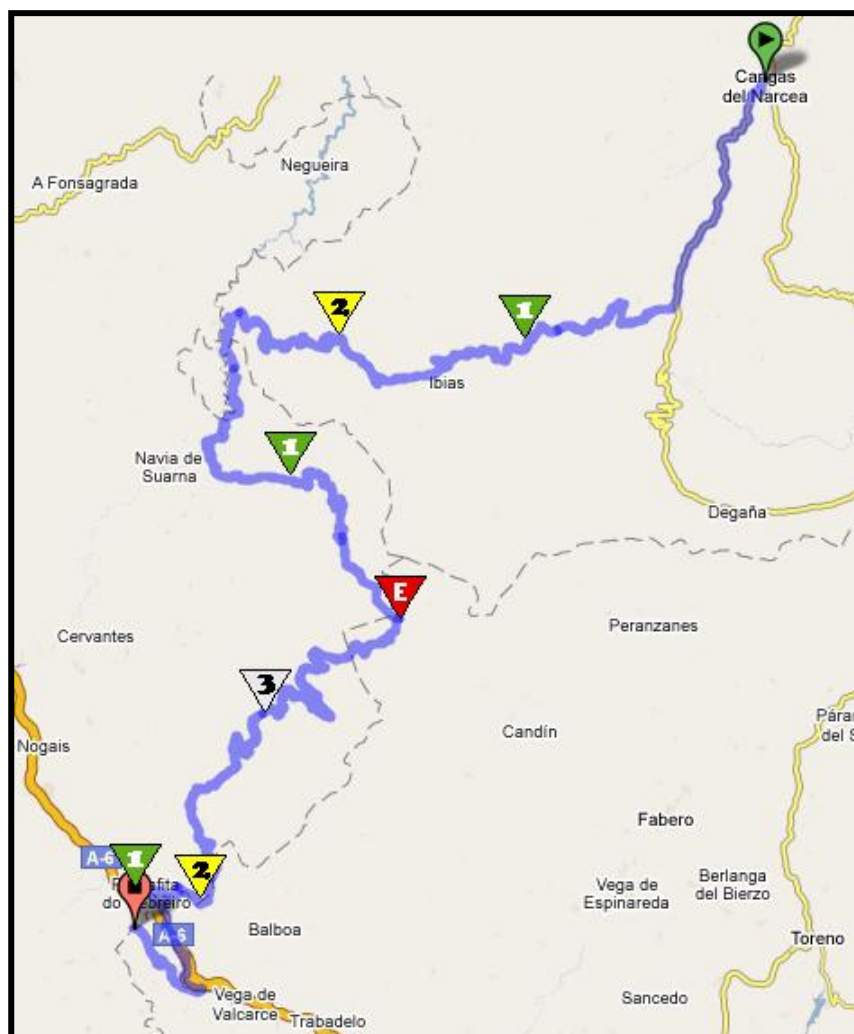
Esta etapa transcurre de forma íntegra por los Ancares lucenses. Saliendo de la capital y siguiendo hasta Becerreá por la antigua N-VI se afrontarán varios repechos, tan típicos de Galicia, y el alto de Campo de Arbore. Desde Becerreá hasta Navia de Suarna, un terreno descendente siguiendo el valle servirá a los ciclistas para guardar fuerzas antes del final de etapa. Se afronta entonces el encadenado Sierra Morela – Ancares en una primera ocasión. Se hace por la dura vertiente de Balouta, y llegando hasta Cruz de la Cespadosa, a 3 km de la cima real del puerto. El descenso del puerto se realiza por su vertiente de Piornedo, que incluye en la misma varios repechos y la ascensión a Campa das Laviadas (3ª). El descenso nos deja otra vez en Navia de Suarna, y de nuevo se afrontan Sierra Morela y Ancares, también hasta Cruz de la Cespadosa, pero ahora por la aún más dura vertiente de Pan do Zarco. De Cespadosa a meta el terreno es descendente antes de afrontar, a poco más de 10 km a meta, la discontinua subida al Albergue de Ancares, con 2 km finales a casi el 10%.



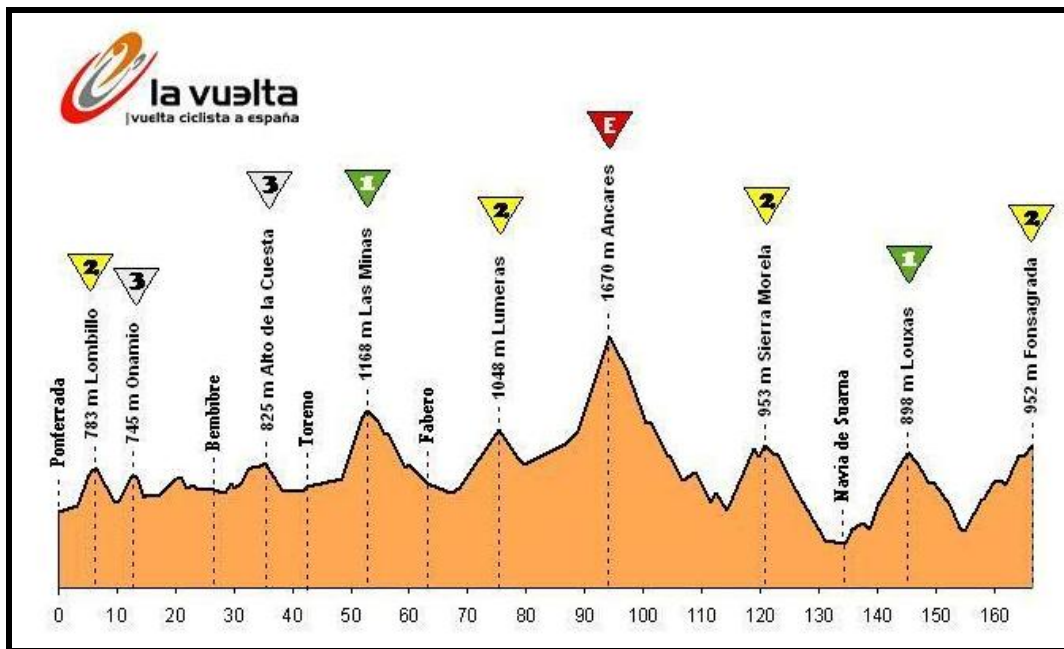
2.- Cangas del Narcea – O Cebreiro



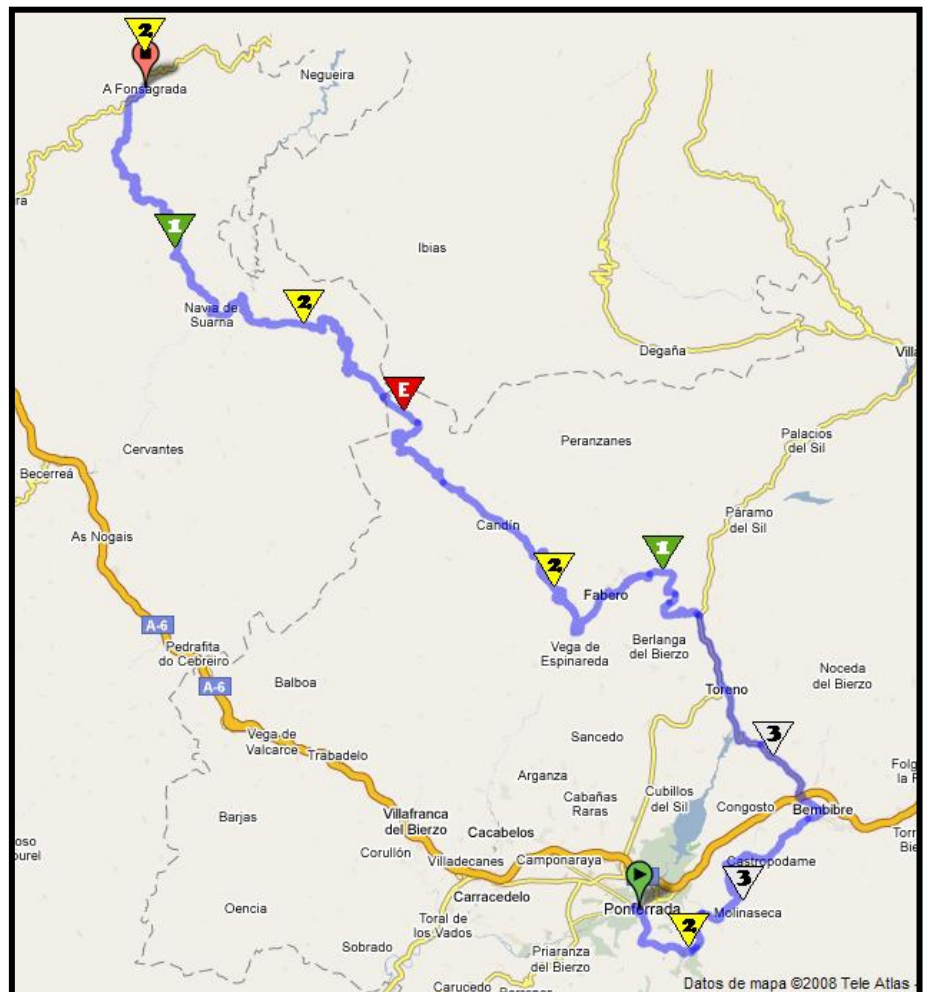
Desde el extremo oriental de Asturias hasta el corazón del Camino de Santiago. Abandonamos Asturias por los pasos del Connio (1ª) y Chao d'Arqueira (2ª) antes de afrontar un tramo complicado camino de Envernallas y Navia de Suarna. Allí comienza el tramo decisivo, con las subidas a Sª Morela (10 km al 6,5%) y Ancares por Pan do Zarco, hasta el cruce de Cruz de la Cespedosa (Esp). Desde allí una bajada pronunciada deja paso a 2 puertos de menor intensidad (Degrada, y en menor medida, Comeal, de 2ª) por el cual abandonamos Lugo para entrar en León, descender hasta Herrerías y afrontar la empinada subida final a O Cebreiro (1ª).



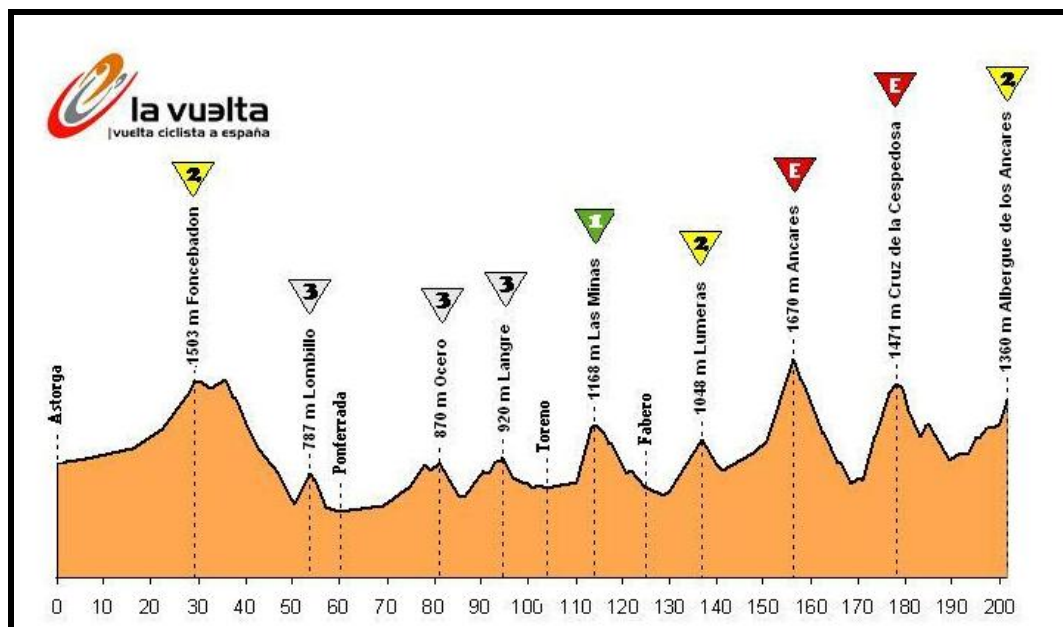
Etapla 3.- Ponferrada – Fonsagrada



Ya desde la salida en el Bierzo, la carretera tendrá sus primeras dificultades. En los primeros km se afrontan los puertos de Lombillo y Onamio, cortos pero con pendientes importantes. Posteriormente se afronta La Cuesta, y se entra en el tramo más duro de la etapa. Las subidas encadenadas a Las Minas (o Corral de los Lobos), Lumeras y Ancares pueden suponer un gran espectáculo, especialmente en las durísimas rampas de las Minas y de Ancares. El largo descenso de este, con la subida a S^a Morela por el camino, nos deja en la parte final de la etapa: la dura subida a Louxas y la irregular de Fonsagrada que pondrán fin a esta etapa.



Etapa 4.- Astorga – Albergue de Ancares



Desde la Maragatería hasta los Ancares lucenses, pasando por el Bierzo. Siguiendo la ruta marcada para atravesar la sierra por el puerto de Foncebadon (2ª) entraremos por un vertiginoso descenso en el Bierzo, afrontando el duro pero cortito alto de Lombillo, antes de entrar en Ponferrada.

El tránsito por el Bierzo no será fácil, incluyendo 2 puertos de tercera (Otero y Langre) antes del primer escollo serio de la jornada: Las Minas o Corral de los Lobos, con 4 km a más del 10%. A continuación, el puerto de Lumeras (2ª) será el entremés antes del plato fuerte del día: 2 pasos por el puerto de Ancares. El primero, por la vertiente leonesa de Candín. El 2º por la lucense de Pan do Zarco, hasta Cruz de la Cespadosa (sin llegar a la cumbre). Más de 10 kms por encima del 10% en apenas 35 km de etapa. La carrera puede pasar muy rota por el último de los pasos, que queda a poco más de 20 km para la meta. Desde allí, un descenso vertiginoso nos deja cerca del final, en el Albergue de Ancares al que se accede por una zona de repechos, el último de los cuales, en la meta, puntúa de 2ª.



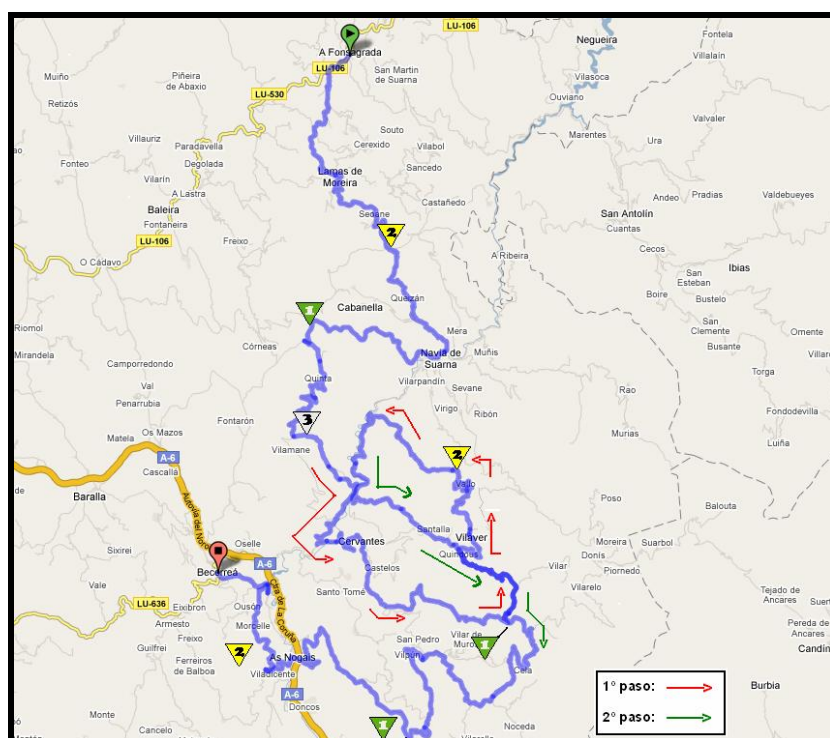
Etapa 5. Fonsagrada - Becerreá



Finalmente, y con ánimo de mostrar las grandes posibilidades de la zona, se presenta una etapa que sin incluir Ancares superaría en dureza a cualquiera de las etapas disputadas normalmente en la Vuelta a España y se situaría al nivel de las mejores etapas alpinas o pirenaicas de las otras dos grandes Vueltas.

Se trata de un recorrido íntegro en tierras gallegas entre dos localidades del oeste lucense, Fonsagrada y Becerreá que incluye nada más y nada menos que 8 puertos puntuables, siendo 4 de ellos de primera categoría.

En este caso el protagonismo recae en el que hemos venido a denominar el príncipe de la zona (en contraposición al Rey Ancares), el puerto de Sete Carballos, el segundo puerto en dureza de la zona, que asciende en dos ocasiones y por vertientes diferentes (son varias las opciones para ascenderlo, no todas comprobadas in situ a día de hoy). Tras el último paso por Sete Carballos aún restarían os puertos más, Peña Formigosa (1ª) y el Alto de Viladicente (2ª), que perfectamente enlazados si zonas de recuperación entre ellos darían finalizado este etapón.



4.2. Etapas con final en León:

Etapla 6.- Lugo – Ponferrada



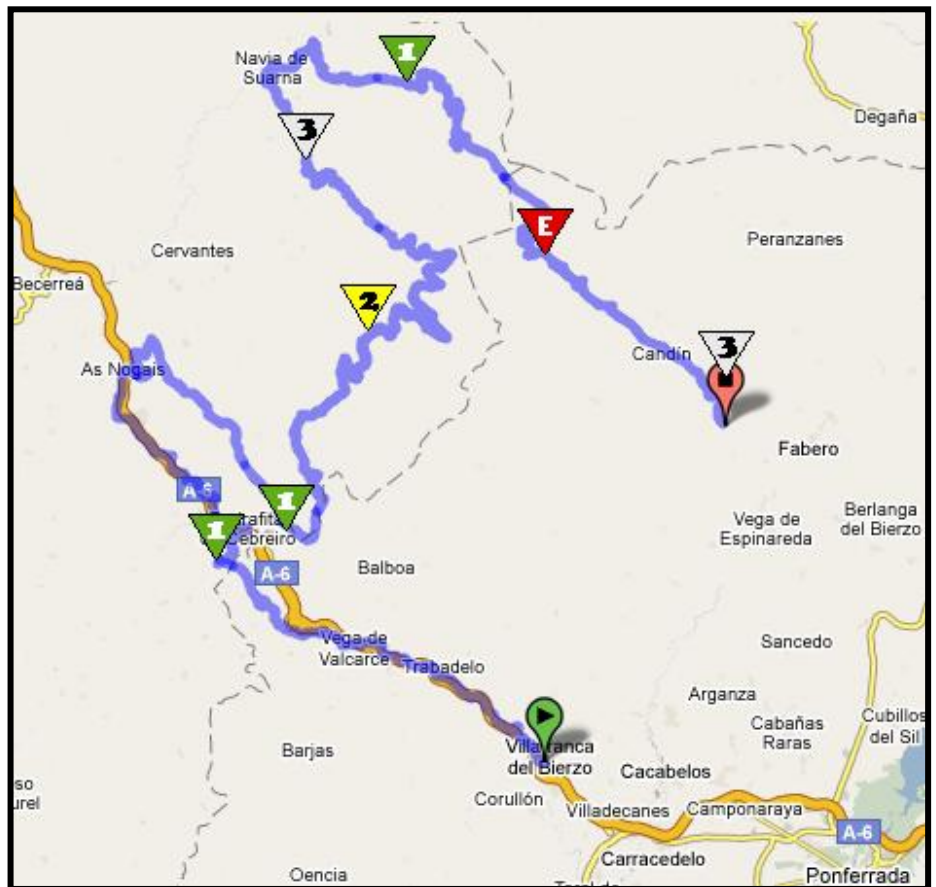
Posiblemente, una de las pocas maneras de hacer una etapa de alta montaña uniendo 2 poblaciones de cierto tamaño en España. La etapa sale de Lugo hacia el noroeste, camino de Fonsagrada. Para llegar a esta localidad hay que ascender 3 puertos de tercera, por un terreno rompepiernas nada sencillo. De Fonsagrada a Navia de Suarna comienzan las dificultades más serias. El paso por Louxas (2ª) antecede a la citada población, y desde la misma se afronta el encadenado de Sª Morela-Ancares (Balouta) que debe ser el punto culminante de la jornada. Aun habrá 50 km hasta Ponferrada. Sin embargo no habrá llano. La bajada de Ancares, junto con las subidas suaves a Lumeras y Otero añadirán aliciente a una etapa que acabará en Ponferrada.



Etapla 7.- Villafranca del Bierzo – Puerto de Lumeras



Desde el Bierzo por el Camino de Santiago entraremos en la Comunidad gallega. El duro alto de O Cebreiro nos da la bienvenida. Otro puerto no menos interesante (Pintinidoira) dará paso a un tramo más suave, pero traicionero. Los altos de Degrada y Campo de Laviadas son cortos y no muy duros, pero el terreno entre ellos no es para recuperar. Una vez en Navia de Suarna comienza la parte definitiva de la etapa. Las subidas a S^a Morela y Ancares, en este caso por la vertiente de Balouta, le dan a la etapa el aire de épica. Los 18 últimos km de Ancares, comparables a los del Galibier, devolverán a los corredores a León, donde la meta está ubicada en la subida suave a Lumeras.



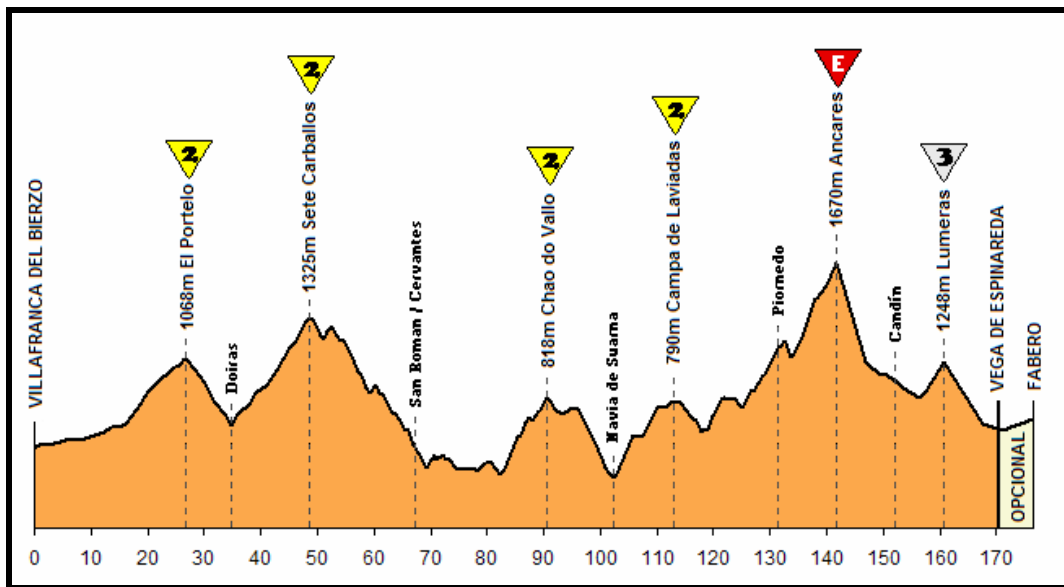
Etapas 8.- León – Puerto de Ancares



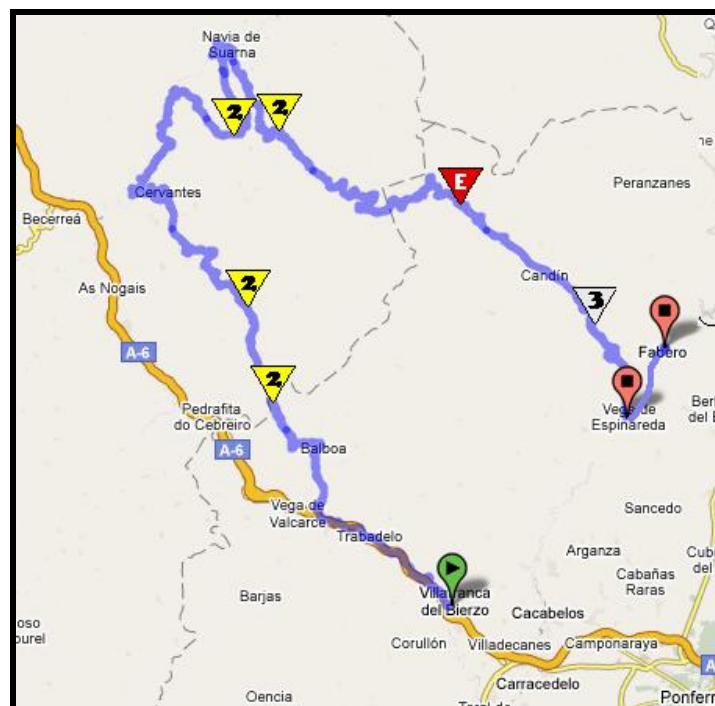
Salimos de León y, siguiendo el Camino de Santiago por Astorga, se entra en el Bierzo a través del puerto de Foncebadón (2ª) y su Cruz de Ferro. Comienza entonces una sucesión de tres puertos de 3ª (Lombillo, Otero y Langre) antes de afrontar la corta pero empinadísima subida a Las Minas (Corral de los Lobos), que se enlaza sin solución de continuidad con el Puerto de Lumeras (2ª) dejándonos entonces al pie del Puerto de Ancares, donde sus terribles últimos 5,3 Km. a casi el 12% de pendiente media pondrán a cada corredor en su lugar en la línea de meta de esta etapa completamente leonesa.



Etapa 9.- Villafranca del Bierzo – Vega de Espinareda



Salimos en esta ocasión de Villafranca del Bierzo y nos adentramos en Galicia por el largo pero tendido alto del Portelo, que se enlaza sin un metro de llano con Sete Carballos, un poco más duro que el anterior por esta vertiente. Tras su descenso afrontamos los únicos kilómetros que se podrían calificar cuasillanos de la hipotética etapa, subiendo a continuación dos puertos cortos pero muy duros, Chao de Vallo y Campa de Laviadas que nos pondrán al pie del puerto de Ancares por la vertiente gallega menos dura, la de Piornedo, aún así también considerada de categoría especial. Coronado el coloso nos adentramos de nuevo en Castilla y León, para tras un trepidante descenso subir el alto de Lumeras, corto y tendido por la vertiente Ancaresa y finalizar opcionalmente tanto en Vega de Espinareda o en Fabero, pequeñas localidades bercianas (2000 y 5000 habitantes respectivamente) que posibilitarían acercar el final de etapa al puerto estrella de la jornada. En caso de no ser factible el final en alguna de ellas, el kilometraje de esta opción permite alargar la etapa hasta Ponferrada.



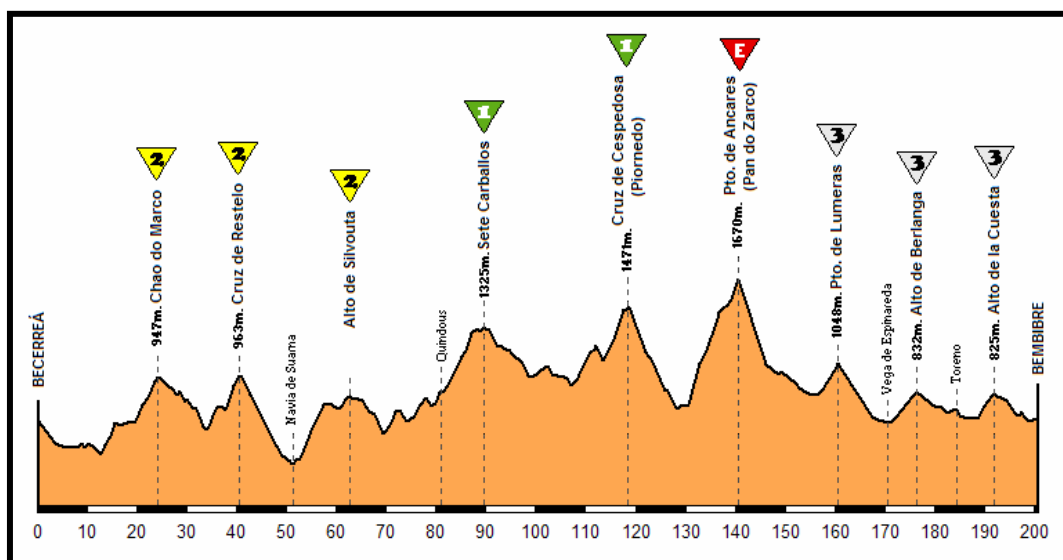
Etapla 10.- Cangas del Narcea – Ponferrada



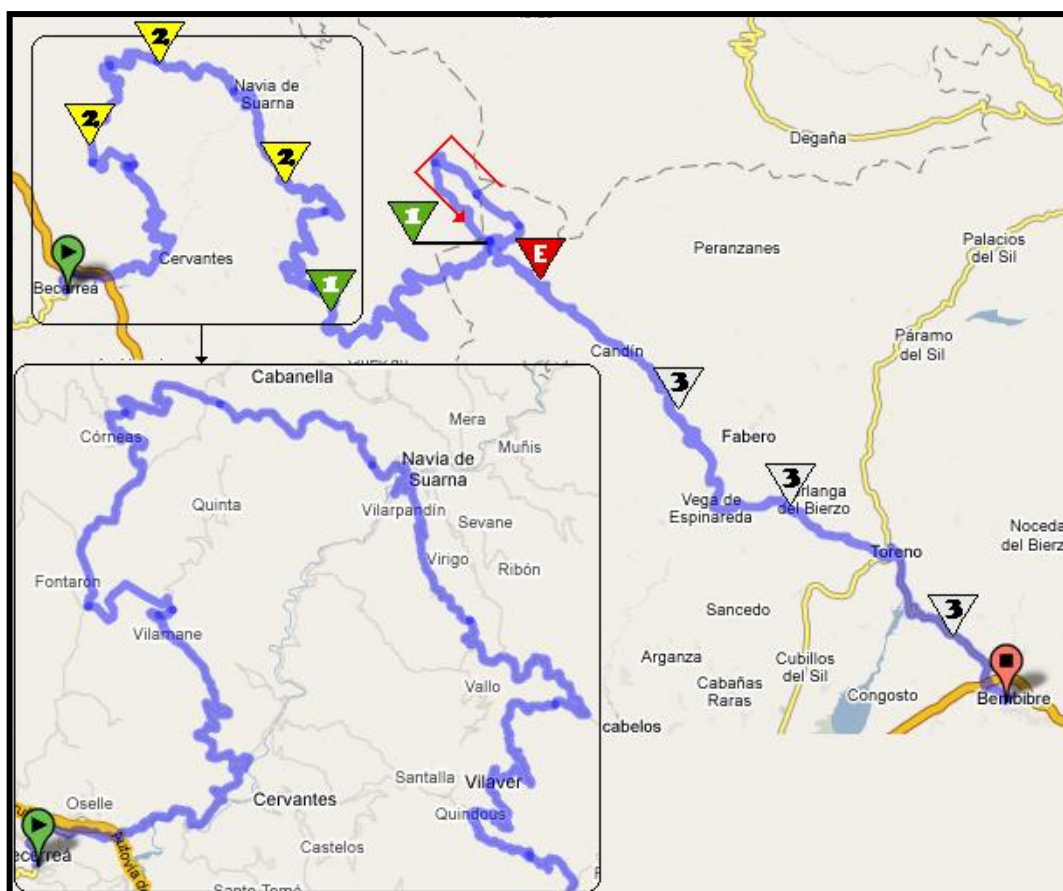
Altísima montaña entre Cangas del Narcea y Ponferrada. Saliendo de Cangas y tras desviarnos hacia Monasterio del Coto, en una ruta ya clásica en la Vuelta a Asturias, se afronta la corta pero durísima ascensión al Pozo de las Mujeres Muertas, o Valvaler, con una media cercana al 9%, que antecede al largo y continuado puerto de Pedras Apañadas. Tras estos dos puertos de primera categoría, un tramo de falso llano descendente lleva hasta Fonsagrada, ya en tierras gallegas. De aquí a meta, el recorrido es ya conocido, con los puertos de Louxas (2ª), Sierra Morela (1ª) y Ancares, que en esta ocasión se sube por la braña de Pan do Zarco (E) y sus rampas de hasta el 20%. El coloso da paso entonces a los citados altos de Lumeras y Ocero que conducen por el Bierzo a Ponferrada.



Etapa 12 - Becerreá – Bemibre



Nos enfrentamos en esta ocasión con un auténtico serrucho con 9 puertos para todos los gustos, curiosamente repartidos por dureza, 3 de nivel medio en el inicio (todos ellos con pendientes de gran consideración), 3 colosos en la parte intermedia, incluidos el príncipe de la provincia de Lugo (Sete Carballos) y el rey Ancares, en esta ocasión por la más dura de sus vertientes, Pan de Zarco. Los últimos 60 Km. de la etapa discurren por un terreno rompepiernas con 3 puertos de nivel inferior pero que permitirían conservar o incluso aumentar las diferencias conseguidas anteriormente.



5. LICENCIA CREATIVE COMMONS

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 esos contenidos usados. 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 esa licencia.

Compartir bajo la misma licencia: Obliga a que todas las obras derivadas se distribuyan siempre bajo la misma licencia del trabajo original.

6. FIRMAS

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
- Guillermo Andrés Alberola
- 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. Brea
- 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 Díaz Caballero
- Alberto Domínguez Lemos
- Gustavo Duncan Cruz
- Alfonso Fernández Vallejo
- Fernando Fraile Herranz
- 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
- Eugenio González Ordás
- Ernesto Gonzalo de Luis
- Luis Guaita Belda
- Salvador Hernández
Hernández
- Juan Manuel Hidalgo
Urbaneja
- Pablo Iglesias Deligny
- Francisco de la Iglesia
Velasco
- Jorge Jiménez Barón
- 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
- Enrique Piquero Cuadros
- Juan Carlos Plaza Gómez
- Félix Pórtoles Lasheras
- Alejandro Puertas del Olmo
- Germán Ramos Carrillo
- Josu del Río Argote
- Juan del Río Marina
- Alberto Rodríguez Hortal
- César Rodríguez Puerta
- Jesús Rodríguez Rodríguez
- Javier Rodríguez Sánchez
- Jorge Romero Matesanz
- José Antonio Rupérez Miguel
- David Sánchez Bisquert.
- José M. Sansegundo López
- Blas Santamaría Corrales
- 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

ANEXO 1.- ENCUESTA SOBRE EL PTO. DE ANCARES ENTRE LOS AFICIONADOS

Durante un período de 20 días en pleno parón invernal de la temporada ciclista se ha realizado una encuesta entre los aficionados al ciclismo de nuestro país acerca de Ancares.

El lugar elegido para ello ha sido los 3 foros ciclistas con mayor difusión en nuestro país (nº de usuarios, respuestas mensuales y accesos), superándose en los mismos el millón de visitas mensuales en meses puntas, como puede ser Julio y situándose ese nº entorno a las 500.000 / mes en meses como diciembre o enero con la temporada rematada o aún por comenzar. (cálculo aproximado en base a los datos estadísticos de dos de los foros empleados que hacen públicos sus datos)

Los tres foros en cuestión son:

- PARLAMENTO CICLISTA (<http://forodeciclismo.mforos.com>)
- APM (<http://apmforo.mforos.com>)
- EL CICLISTA. LOCOS POR EL CICLISMO (<http://elciclista.superforos.com>).

Antes de comenzar con la encuesta, se expusieron los datos del puerto galaico – leonés a los “foreros”, estableciéndose comparaciones entre Ancares y 9 puertos muy conocidos conocido por el aficionado, concretamente:

- 3 españoles (Angliru, Lagos de Covadonga y La Pandera).
- 3 franceses (Galibier, Tourmalet y Alpe d’Huez)
- 3 italianos (Pordoi, Gavia y Mortirolo).

A continuación se formularon una serie de preguntas, que se reproducen a continuación, junto con las fechas de celebración de la encuesta, a la que todos los participantes accedieron de un modo voluntario y libre.

No se ha excluido ninguna opinión salvo que la persona interesada lo haya pedido expresamente una vez emitida la misma. Basta con acceder a estos portales digitales para comprobar la veracidad de lo aquí expuesto.

Las preguntas y respuestas obtenidas son las siguientes:

Inicio de la encuesta 26-12-2007

Fin de la encuesta 15-1-2008

Conocidos los datos de las 4 vertientes de Ancares me gustaría contar con vuestra opinión con respecto a las siguientes preguntas:

- 1. ¿Os parece el puerto de paso más duro de la península?**
- 2. ¿Qué puertos le superan?**
- 3. ¿Os gustaría verlo en la Vuelta a España?**
- 4. ¿Como final en alto o como puerto de paso?**

OPINIÓN 1

- 1) La vertiente de Zarco es sin duda el puerto de paso más duro de la península. Solo Fumanya+Pradell tiene un coeficiente similar. Pero ya no es solo el coeficiente, sino la dureza y continuidad de las rampas de Pan do Zarco lo que le hacen merecedor del título. La vertiente de Balouta estaría entre los 6-7 más duros.
 - 2) -
 - 3) Si nos gustaría verlo en la Vuelta,.....la duda ofende jeje,...
 - 4) Pero como puerto de paso SIEMPRE. Si el día que se estrene lo hace como final de etapa, sospecho que después no lo veríamos nunca como puerto de paso.
-

OPINIÓN 2

- 1) Sí, me parece que Ancares por Pan do Zarco es el puerto **de paso** más duro de la España peninsular. Ya se ha comentado que Pradell+Fumaya estaría a la par, pero con descansos que ayudan a hacer más llevadero el puerto.
 - 2) De entre los puertos de paso, ninguno. Entre los finales en alto está claro que lo superarían Angliru, Veleta o Peña Escrita. En Canarias tenemos Roque de los Muchachos, Pico de las Nieves y varias de las rutas del Teide, que supongo que se podrían apañar como puertos de paso, pero en la península, Ancares es el rey.
 - 3) Claro que me gustaría verlo en la Vuelta. ¡He firmado el dossier!
 - 4) Lo prefiero como puerto de paso. Para final rompedor ya tenemos el Angliru.
-

OPINIÓN 3

- 1) Probablemente, como puerto de paso, sea el más duro, o como mucho, entre los 2-3 más duros.
 - 2) Como puerto de paso, sólo Pradell le puede hacer sombra (a no ser que salga algún otro desconocido por ahí).
 - 3) En la vuelta, SIEMPRE.
 - 4) Y SIEMPRE como puerto de paso.
-

OPINIÓN 4

- 1) Como puerto de paso, la vertiente de Pan do Zarco seguramente si aunque Fumanya+Pradell, contado como un solo puerto, estaría a la par. Mirando los tramos de subida los dos tendrían cifras totales casi idénticas (datos aprox.); Pradell 15 km - 8,5% / Ancares 14,6 km - 8,4%. En rampas máximas y km más duro ganaría Pradell por poco pero a cambio Ancares tiene 2 km seguidos a casi el 14%. Creo que la clave estaría en que el descenso de Pradell es más largo y permitiría coger fuerzas antes del tramo duro mientras que en Ancares ese descenso esta casi al principio. No se si alguien habrá subido los dos para poder comparar.

Como encadenado de puertos siempre ascendente, Sierra Morela+Ancares estaría entre los mas duros aunque creo que seria superado por Piedrafita+Gobernadas+Sestil. Si algún día asfaltan Pelliceira la cosa cambiaria.

- 2) Si hablamos de subidas sin salida dentro de la península: Veleta (por Guejar Sierra o por el Purche), Angliru, Sierra de Lujar por Rubite, Peña Escrita y Gamoniteiro por Pola de Lena. Gamoniteiro por Santa Marina y Sierra de Lujar por Orgiva estarían a la par pero no me atrevo a decir que lo superan.

La subida más impresionante de toda la península me parece Sierra de Lújar por Olías pero hay un tramo sin asfaltar. Una pena, porque lo tiene todo; longitud (casi 30 km), desnivel acumulado

(rondando los 1.900 m) y sobre todo una continuidad en las rampas terrible (13,7 km finales al 9,5% con el km mas flojo cercano al 7% ...)

3) La duda ofende

4) Como puerto de paso, sin ninguna duda

OPINIÓN 5

1) Por Zarco si, que sepamos. Por Balouta es menos duro, pero estaría en el top 5

2) En ese top-5 estarían por orden Zarco-Fumaya/Pradell-Sabinas-Balouta....

3) Por cualquiera de sus vertientes, desde luego que si

4) Como final en alto no.

OPINIÓN 6

1) Si, aunque hay otros puertos de paso muy duros también infrautilizados.

2) –

3) Por supuesto, debería convertirse en un icono de la Vuelta como otros puertos de paso lo son de Giro o Tour

4) Como puerto de paso sin ninguna duda, ya sea para acabar la etapa en Lumeras, Candín, Fabero, Ponferrada... o lo que para mi seria el final ideal, en albergue de Ancares, lo que nos depararía un final similar al clásico del Giro de Mortirolo y Aprica, sinónimo de espectáculo asegurado.

OPINIÓN 7

1) Si se sube algún año, sería uno de los puertos más duros que jamás se haya ascendido en una gran ronda. Como puerto de paso puede que sea el más duro con permiso de Sabinas.

2) Olvidándonos de coeficientes, para mí el más duro es el Angliru. No hay un puerto que tenga 12 km de subida y uno de ellos al 17'5%. Gamoniteiro también entraña mucha dificultad. Haza de Lino es también muy duro. Pero creo que si hiciéramos un top 5 todos lo mencionaríamos en el top 3, sin duda.

3) Esta pregunta es obvia. Aunque con un matiz. Me encanta que se vea variedad. Hay tanto donde escoger... no creo que sea positivo que Ancares pase a ser los nuevos Lagos, utilizados vez si y vez también. Hay que utilizarlo con cabeza y dándole variedad, no siempre con el mismo recorrido. Creo que puertos así asustan, pero convierten la carrera en un reto.

4) Sin duda es una joya para aprovecharla como lo que es: un puerto de paso único. No pasa nada si algún año es final de etapa, ya que, de hecho, este año la Marmolada lo es y no pasa nada. Otra cosa es que hagan siempre lo mismo. Es un puerto para colocar estratégicamente y a mala leche.

OPINIÓN 8

1) Yo creo que seria el 3ª mas duro

2) Le superarían Angliru y Pico Veleta por el Purche, compartiría la 3ª posición con Gamoniteiro

3) Me gustaría verlo lo antes posible

4) De momento de puerto de paso ya que el único de categoría especial de la Península que se ha puesto es San Lorenzo y fue en el 2006

OPINIÓN 9

- 1) Está claro que Angliru es más duro y hay otros puertos de nuestro país que también lo son, lo que pasa es que todos los puertos de España que son más duros que Ancares solo tienen una vertiente y por lo tanto solo sirven como final de etapa. Como **puerto de paso** Ancares por Pando Zarco si lo consideraría como el más duro de la península.
- 2) Lo mencionado: Angliru, Veleta, Gamoniteiro, Sierra de Lujar por Rubite, pero repito que se trata de puertos en los que solo es posible el final de etapa.
- 3) Claro que sí me gustaría verlo en la Vuelta, sería genial que se subiera cada 3 o 4 años por aquello de no atragantarnos. De todas formas al tener tantas vertientes y tantos puertos duros a su alrededor, cada año se podría hacer una etapa totalmente diferente a la anterior, con lo que si se repitiera algún año no pasaría nada.
- 4) La Vuelta tiene un número aceptable de puertos de categoría especial en donde puede terminar una etapa, sin embargo carece de puertos de doble vertiente, por lo que es imprescindible que Ancares se use como puerto de paso, sería desaprovechar una de las pocas ocasiones que tiene la ronda nacional de ofrecer una etapa al estilo Tour o Giro, que si tienen muchos puertos de especial de doble vertiente. El Mortirolo siempre se ha usado en el Giro como puerto de paso.

OPINIÓN 10

- 1) Supongo que te refieres a puertos de paso. Si. Sí me lo parece.
- 2) En mi opinión, Ancares por Zarco es el puerto de paso más duro de la Península, pero hay otros que se le acercan considerablemente (Fumanya + Pradell), La Marta (el tramo de Bustantigo es criminal) e incluso Haza del Lino por Rubite (que a mi me parece un puertazo).
- 3) La duda ofende.
- 4) Como puerto DE PASO. SIEMPRE. Sin dudarlo. Para acabar arriba ya hay infinidad de subidas duras en la Península, muchas de las cuales ya han sido utilizadas por la Vuelta. El ejemplo más claro es el Angliru. El Angliru representa el culmen de la dureza en cuanto a finales en alto se refiere. Ancares por Pando Zarco debería pasar a serlo en lo referente a puertos de paso. Que terminen la etapa en Fabero, Toreno o Ponferrada y nos deleiten por fin con una etapa como la del Mortirolo en la Vuelta.

OPINIÓN 11

- 1) NO como puerto de una ascensión, le superan algunos puertos. Sí Como puerto de paso.
- 2) Angliru-Gamoniteiro-Veleta(Por El Purche y por Guejar)-Salto de La Cabra-Collado LLesba.....
- 3) Por supuesto. Seria el primero en desplazarme a verlo in situ.
- 4) Yo, como puerto de paso. Si decimos que como puerto de paso es el más duro, pues hay que aprovecharlo, que para finales hay más variedad. Aunque cualquiera de sus 4 vertientes principales de paso o en final tendrían que ser "casi" obligatorias de cualquier manera. AMEN

OPINIÓN 12

- 1) No, pero como puerto de paso tal vez lo sea.
- 2) Angliru, Gamoniteiro, Peña Escrita, Pico de las Nieves (este no es de la Península), tal vez La Caballar o Pradell.
- 3) Si, necesitamos un puerto de paso como este en la Vuelta
- 4) Como puerto de paso

OPINIÓN 13

- 1) Yo creo, que de los puertos de paso y por rampas es el más duro, al menos conocido, porque cualquiera sabe lo que hay escondido por ahí. Hay puertos con otras características (mayor longitud o altitud) que podrían estar a su altura, pero desde luego es un top cinco dentro de los puertos más duros.
 - 2) Entre los puertos de paso yo no pondría a ninguno, si acaso a la par. Entre los posibles finales en alto, pues sin duda lo supera el Angliru (por sus dos caras) y Pico Veleta y muy posiblemente podríamos incluir a Sierra de Lujar por Rubite (y si se llegara a asfaltar por Olías) o Gamoniteiro por Lena via la Cobertoria
 - 3) Es el puerto que más ganas tengo de ver en la Vuelta
 - 4) Mi preferencia es que sea como puerto de paso, situado en zona estratégica de la etapa
-

OPINIÓN 14

- 1) Sí.
 - 2) -
 - 3) Desde luego.
 - 4) En algunas ediciones como final en alto y en otras cerca de meta.
-

OPINIÓN 15

- 1) No (y lo dice un gallego)
- 2) Gamoniteiro (este lo quiero ver yo algún día como sea)
- 3) Me gustaría ver Ancares, Gamoniteiro, los colosos Canarios...me gusta la épica.
- 4) Yo lo pondría con las dos opciones, haciendo un bucle {algún puerto anterior} Valdeferreiros, {Morela, Campo Laviadas} Ancares, y nuevamente Ancares, para eso hay vertientes, con final en A Cruz da Cespedosa.

OPINIÓN 16

- 1) No
 - 2) Angliru el único de los que se han subido en la Vuelta
 - 3) Eso pregunta no hay ni que hacerla en un foro de ciclismo. Si, claro. En la Vuelta, en la Vuelta a Asturias, en la de Galicia, en la de Castilla y León y si hace falta en la Vuelta a Portugal
 - 4) Habría que probarlo de ambas formas, pero como final en alto no estaría nada mal
-

OPINIÓN 17

- 1) Que yo conozca sí (no considero que el Angliru sea un puerto de montaña, al menos hasta que le encuentren una bajada).
 - 2) –
 - 3) Evidentemente.
 - 4) Puede valer como final en alto, pero aprovechando que tiene vertientes para aburrir me gusta más como puerto de paso. Ya tenemos suficientes subidas que no son puertos y que por ello sirven sólo como finales.
-

OPINIÓN 18

- 1) Uno de los más duros.
 - 2) Haza de Lino, es otro puerto durísimo y con mil caras que podría finalizar en la Antena de Lujar. Calar Alto es un puerto más "alpino", pero también muy duro. Incluyo uno que es uno de mis puertos favoritos: Cruz de Linares, aunque no sea tan duro, lo pongo porque es un gran desconocido.
 - 3) Si
 - 4) Sin lugar a dudas, preferiría como puerto de paso. No me gustaría verlo como final en alto, porque un puerto duro, hace más daño si después sigue habiendo dureza. Lo ideal sería que la meta estuviese situada a unos 30-40 de meta, y con un final rompepiernas después. Variaría solo los kilómetros con respecto a la meta, pero como final en alto no me gustaría especialmente.
-

OPINIÓN 19

- 1) Si quizás sea el puerto de paso mas duro de la península, y lo que es más importante está en una zona donde se pueden hacer grandes recorridos, por la orografía existente, pero totalmente desaprovechado por Unipublic, al igual que todo ese territorio.
 - 2) En la península el Angliru, pero no es de paso.
 - 3) Me encantaría, pero no verlo como final en una etapa monopuerto (como de costumbre en sus recorridos). Pienso que sería mejor como puerto de paso, en una etapa con más dificultades montañosas, no muy lejos de meta y con algún puerto posterior.
 - 4) De las dos formas valdría, pero mejor como puerto de paso.
-

OPINIÓN 20

- 1) No lo sé. Tengo que verlo para opinar más concienzudamente. Soy de los que piensan que ni los desniveles, ni los porcentajes, ni la altura,... lo dicen todo. A priori cualquiera de sus vertientes parece interesante pero repito que hasta que no lo vea en competición es difícil hacerse una idea.
- 2) Repito lo mismo que lo dicho en la primera pregunta. Aunque da toda la sensación de serlo.
- 3) Sin ningún género de dudas... SÍ

4) Como puerto de paso. Las montañas que permiten subirse y bajarse deben ser aprovechadas en todas su extensión por cuanto me parece igual de importante y meritorio saber bajar como saber subir. Si la meta está a 20-30-40 kms del paso de montaña me parece perfecto. El que quiera bañarse que se moje el culo. Hay que arriesgar en la carretera que los buenos días no se pueden desaprovechar.

OPINIÓN 21

1)

1) Como puerto de paso no conozco nada mas duro, si contamos también cimas le superan algunos (en esto soy bastante cuadrado y tiro de listado).

2) ¿Se tiene el coeficiente de subir hasta el collado de las Sabinas por El Purche o similar, o alguna combinación con Haza de Lino? No se me ocurre nada más sin entrar en zona sin asfaltar

3) Evidentemente me encantaría verlo en la Vuelta a España, aunque no es fácil de meter, esta algo esquinado y no tiene muchos lugares cercanos para colocar la meta o la salida.

4) De paso. No me gustan las etapas que llegán a ningún lado, a un punto kilométrico cualquiera

OPINIÓN 22

Como ocupo plaza de foráneo no podría responder las primeras dos preguntas porque lo que conozco es por mi contacto a distancia con las carreteras españolas. Pero si quieres, puedo contestar las otras dos:

3) Claro!!! Cualquier puerto nuevo es bienvenido y ya se verá si sirve o no.

4) Coincido con el compañero. A veces como final en alto, a veces como puerto de paso cerca de meta, ya sea para tenerlo como último puerto o como penúltimo con alguna tachuela cercana.

OPINIÓN 23

1) –

2) –

3) A mi Ancares de final de etapa me gustaría.

4) Pero me gustaría muchísimo más si coronando faltasen 40 km mas alguna subidilla. La vertiente de Zarco durísima a ver si la podemos vivir algún año.

Por cierto aquí en Murcia tenemos a escasos 20 km de la capital la subida a Carrascoy , un monte de 1000m y que tiene una subida de aproximadamente 10 kilómetros en muy mal estado a unos 10% de media más o menos. No se por que nunca nadie se interesó por esta subida, los profesionales que se entrenan por aquí y los globeros que lo hemos vivido pensamos que es un puertaco de cuidado

OPINIÓN 24

1 y 2) Una cosa positiva que le veo a este puerto es lo de las cuatro vertientes, cuando estamos acostumbrados a que nuestras montañas sólo tengan una, o como mucho, dos, luego hay donde elegir.

3) Está claro que esto de la dureza en lo que a montaña se refiere es lo que más llama al aficionado, y este puerto parece tenerla y bastante, por lo cual veo positiva una hipotética inclusión en el recorrido de la Vuelta.

4) En cuanto a lo de si al final de la etapa o como puerto intermedio, me inclino más por la segunda opción, más que nada para variar la fisonomía de la típica etapa de montaña española, donde lo duro son los 12 kilómetros finales. Por poner un ejemplo, lo que suele hacer el Tour con Tourmalet o Galibier y el Giro con Gavia o Stelvio

OPINIÓN 25

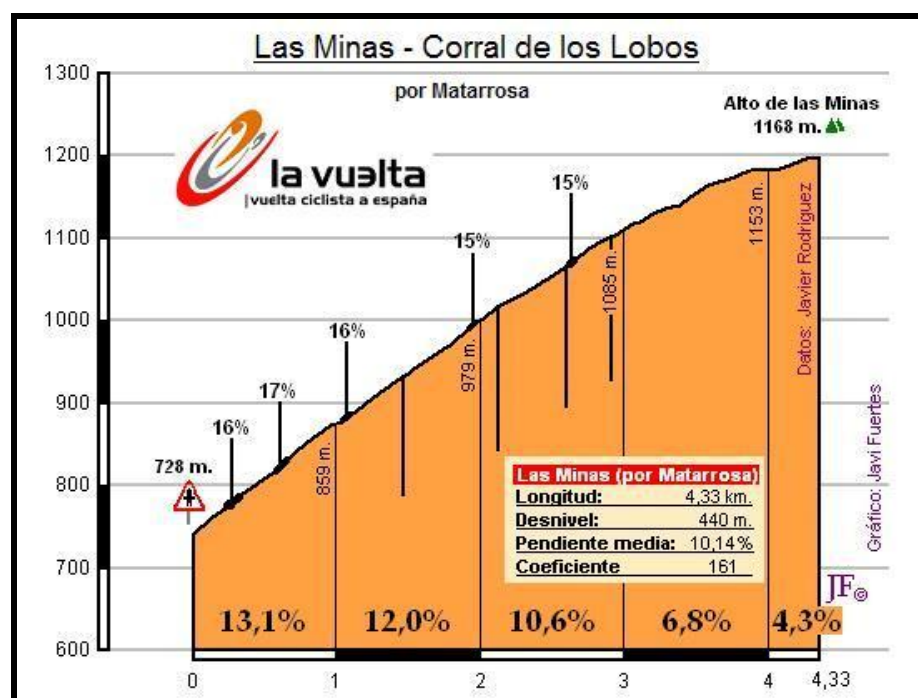
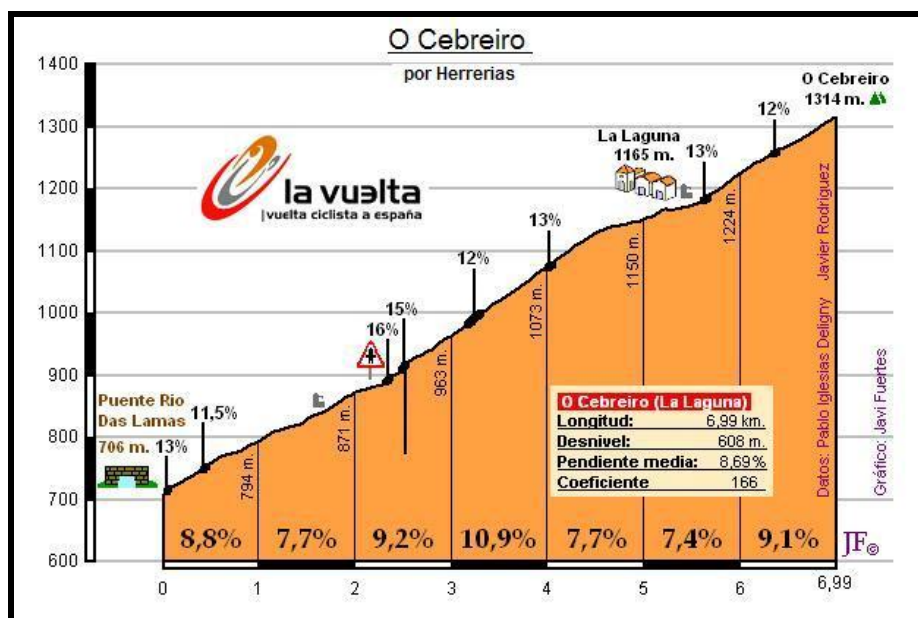
- 1) Para mi el puerto más duro de la península, sin discusión es el Angliru.
 - 2) Detrás del Angliru, yo pondría el Gamoniteiro en Asturias, lo malo es que, las últimas informaciones que tengo, hay trozos que no está muy bien asfaltado, sobretodo, en los kilómetros intermedios (los kilómetros finales están bien).
- Después de estos dos, ya iría Ancares, pero siempre desde Murias.
- 3)
 - 4) Con el tema de ser puerto de paso, pues si soy sincero, puertos así famosos que me suenen que anden por allí para encadenar pues... no se me ocurre ninguno No es mi fuerte.
-

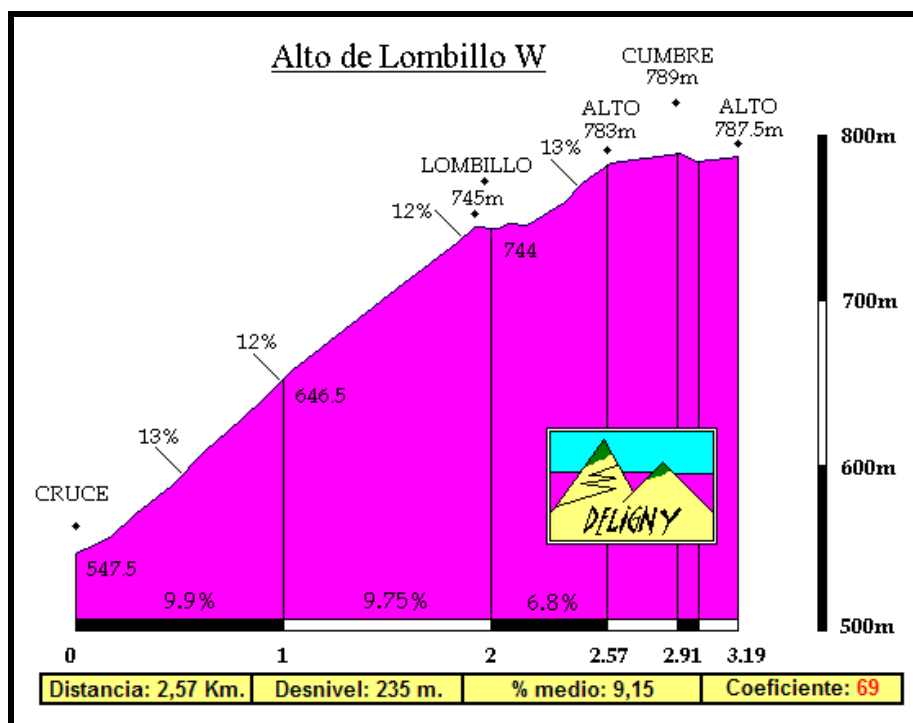
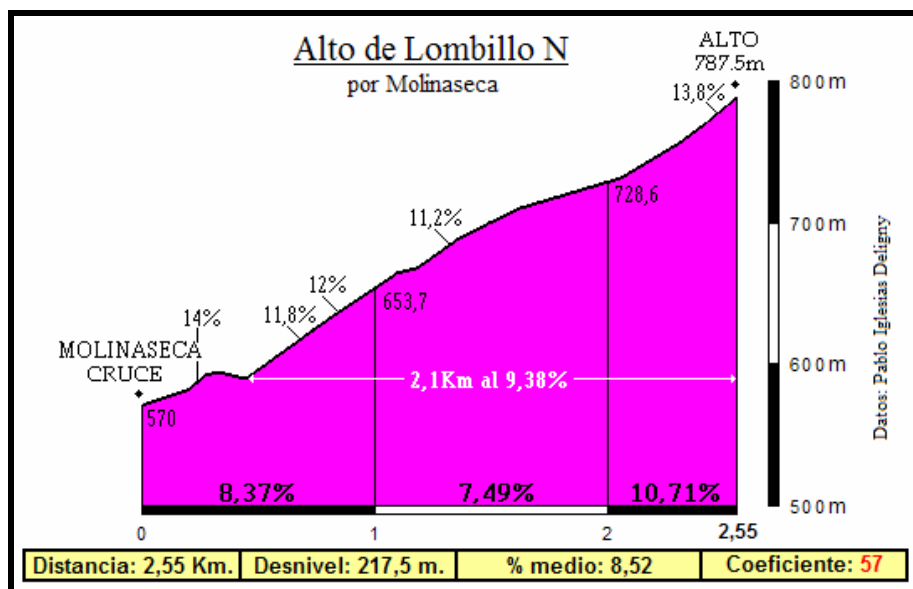
OPINIÓN 26

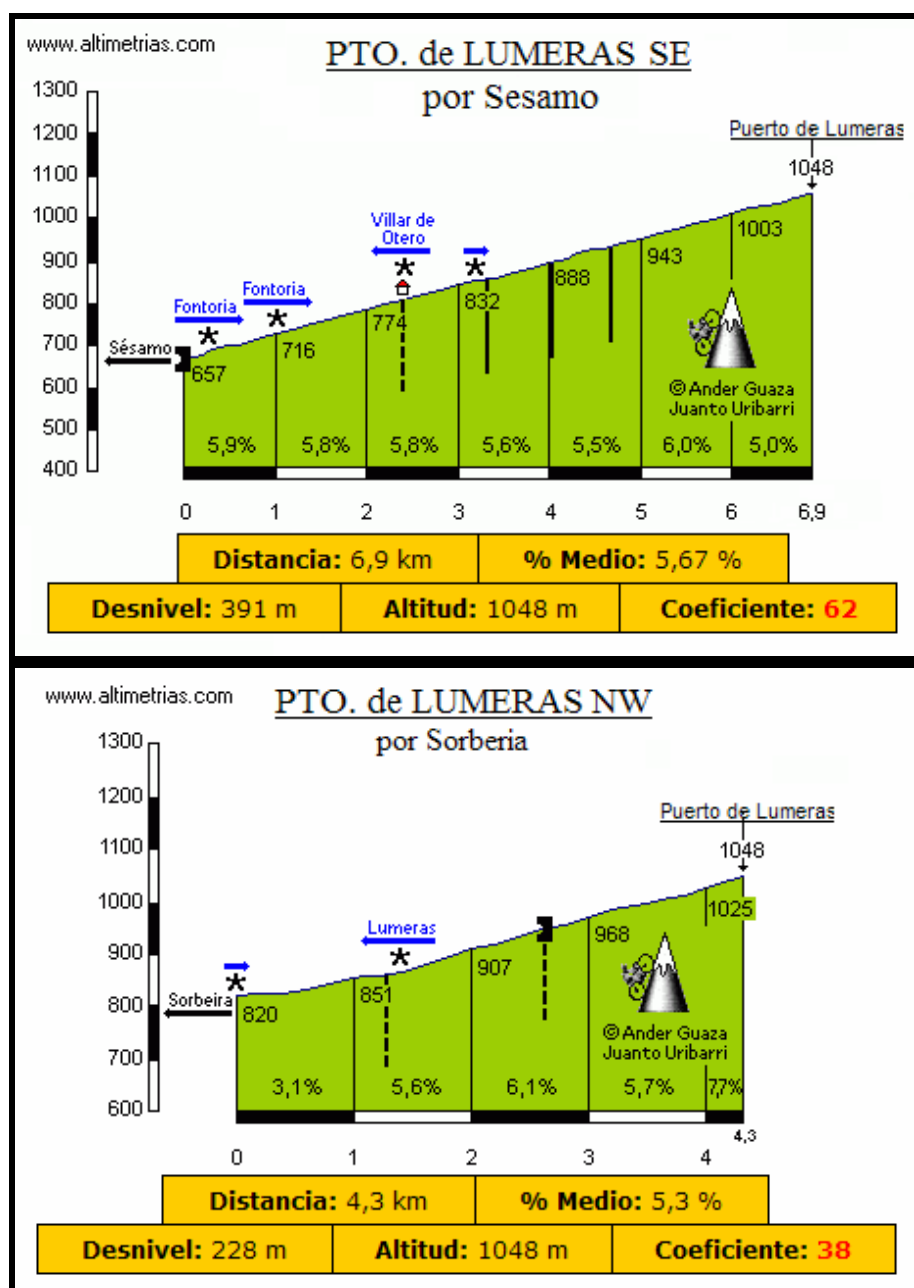
- 1) De entre los conocidos, incluso para los locos de la geografía peninsular, para mi el puerto de paso más duro de la península es Ancares por Pan de Zarco.
 - 2) Se le acercan algunos, como el Pradell catalán. La gran ventaja de Ancares es que tiene cuatro vertientes asfaltadas y todas ellas se pueden considerar como Categoría Especial. En cuanto a finales en alto la verdad que el Angliru es incomparable, que sepamos.
- 3) Por supuesto
- 4) Me encantaría como puerto de paso con final en Ponferrada y con puertos antes, no llegar por llano desde Lugo y hala, Morela y Ancares, lo cual sería lo habitual dado el estilo del organizador de la Vuelta. Pero ojo, tiene sitio de sobra para albergar un final en alto, pero no pienso que sea lo óptimo, finales en alto buenos hay muchos, puertos de paso como este pocos (aunque más de una veintena en la península, totalmente ignorados por Unipublic).

ANEXO 2.- OTROS PUERTOS DEL INFORME ANCARES, PERFILES

- PUERTOS LEONESES**

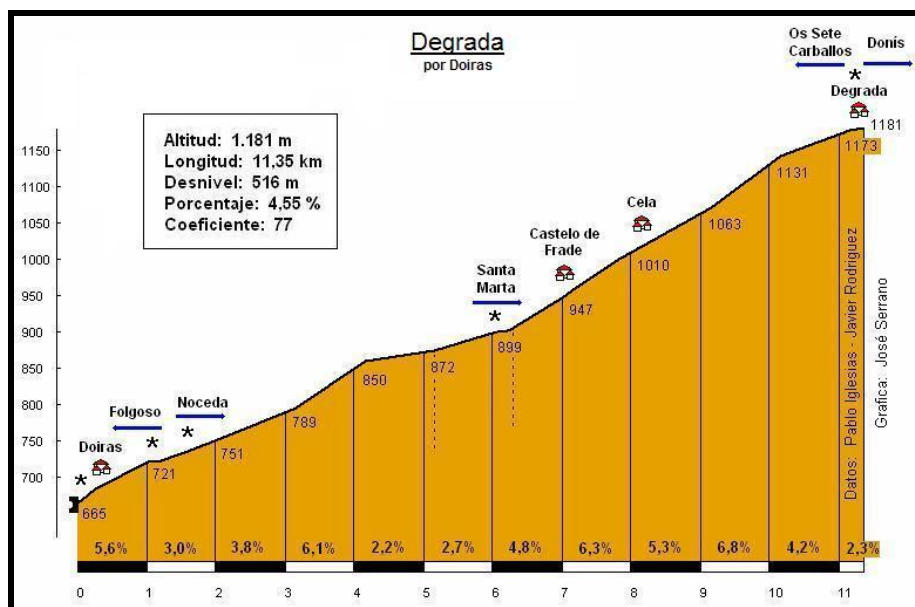
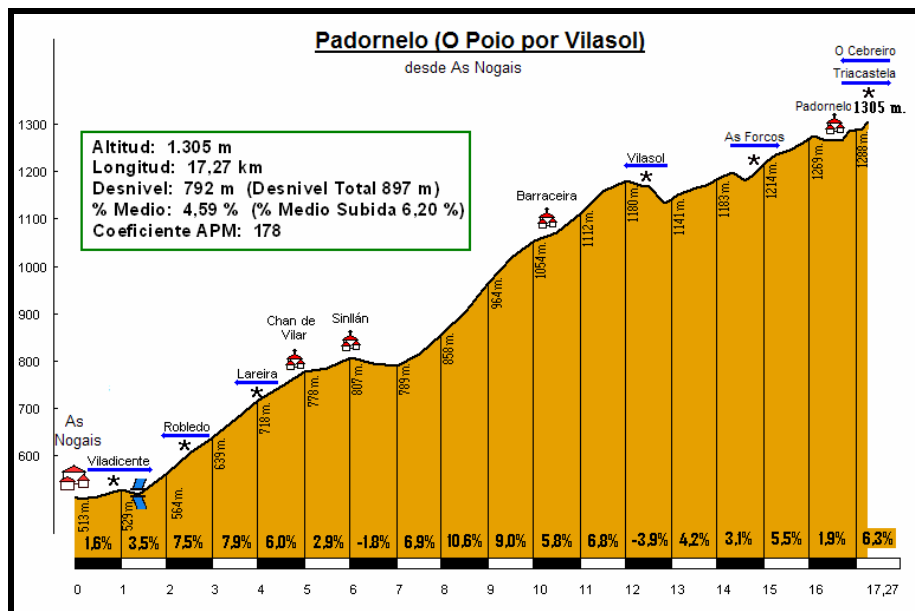


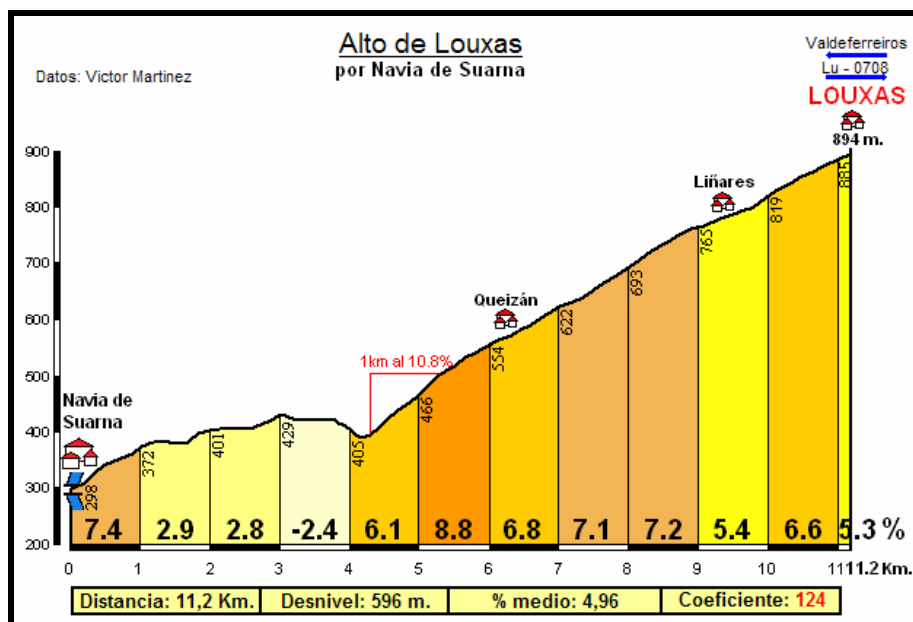
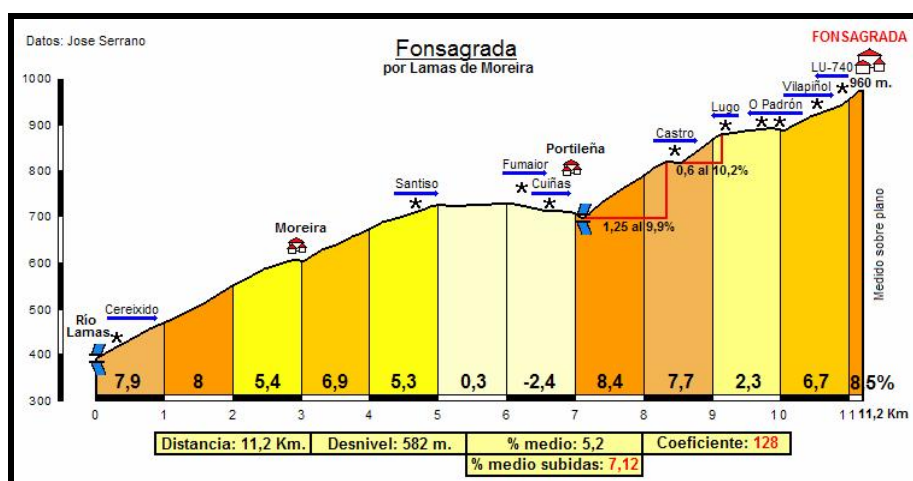
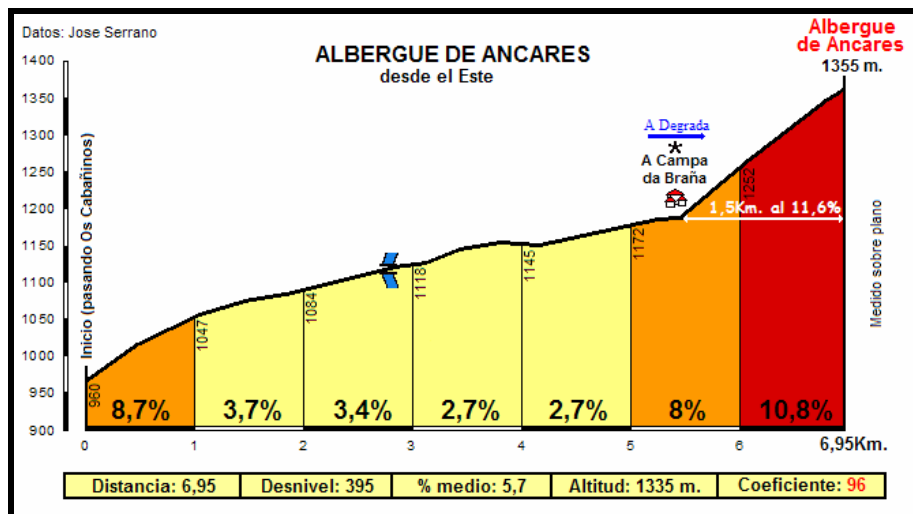


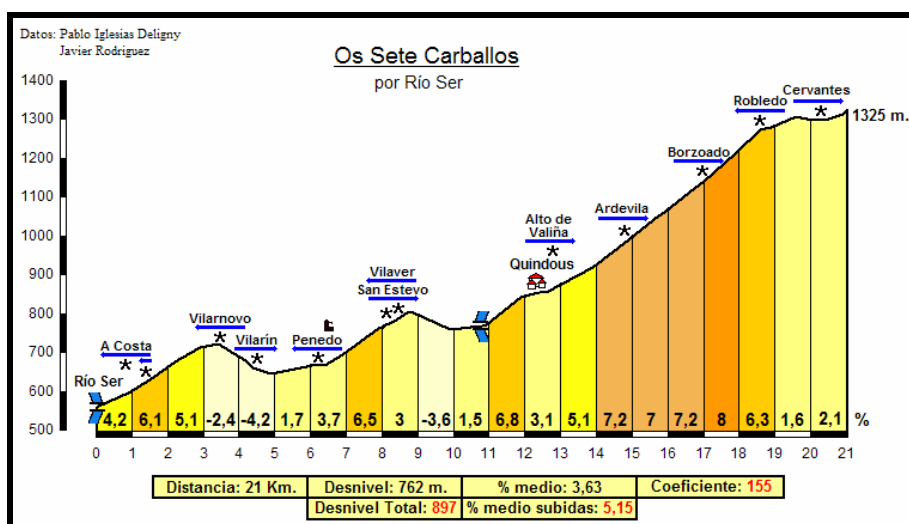
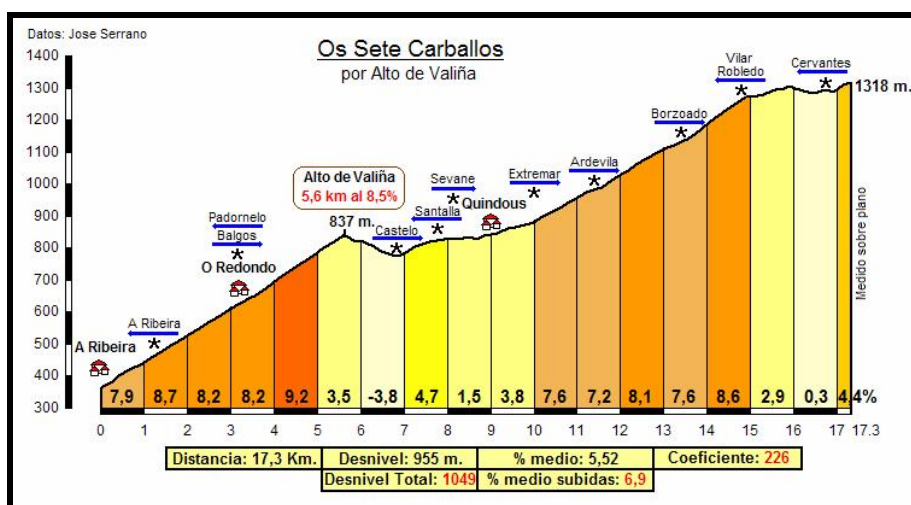
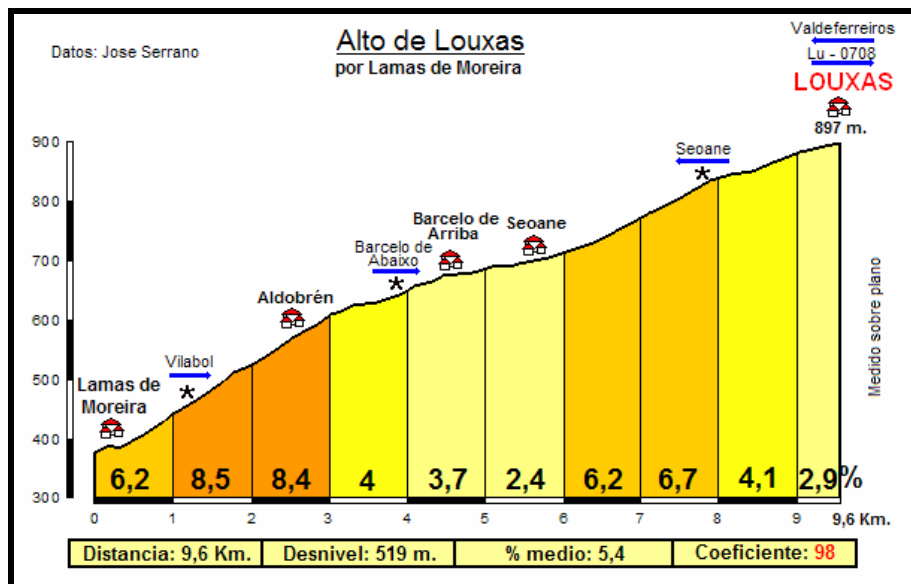


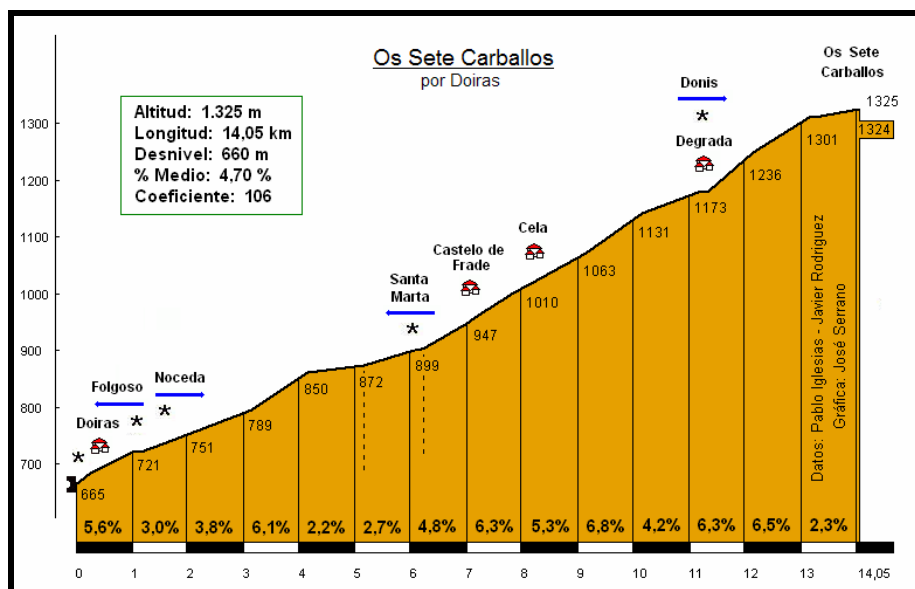


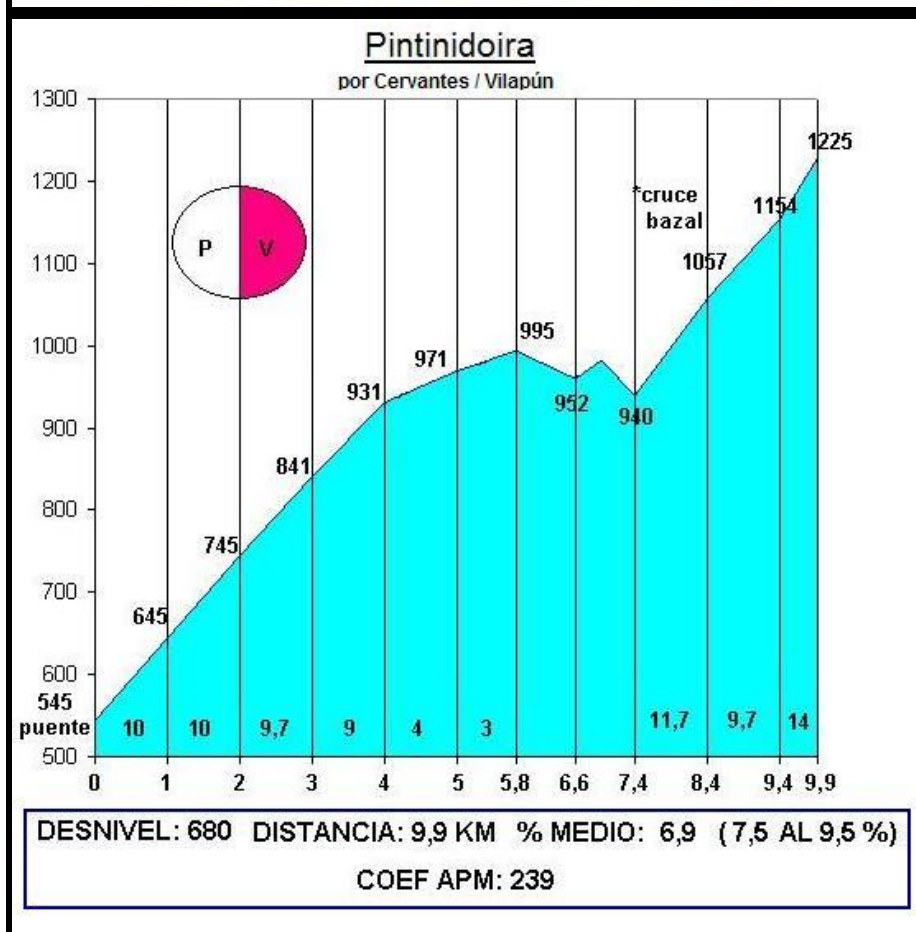
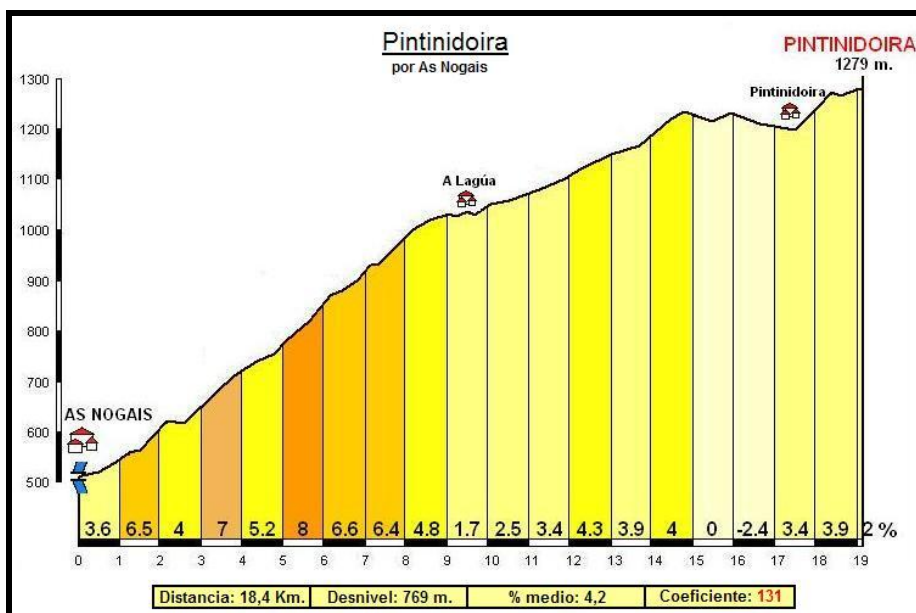
- **PUERTOS LUCENSES**



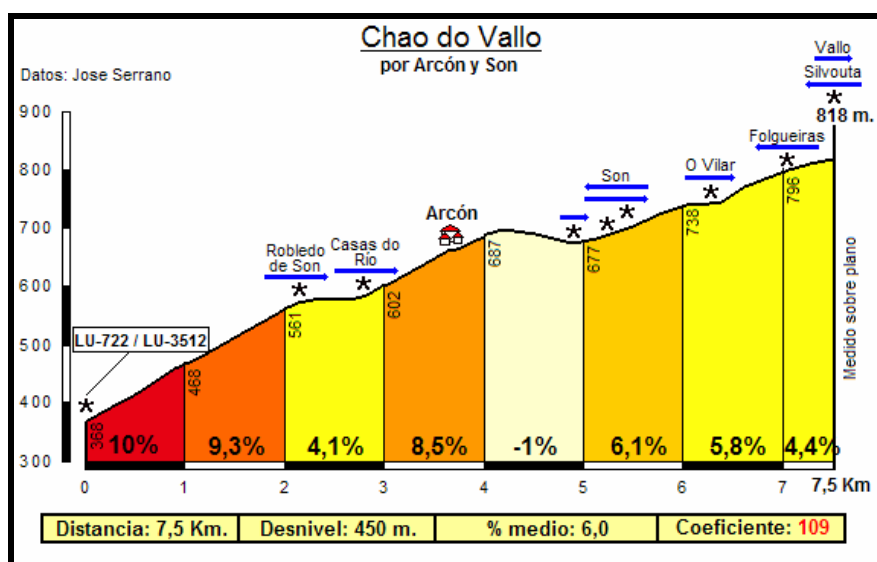
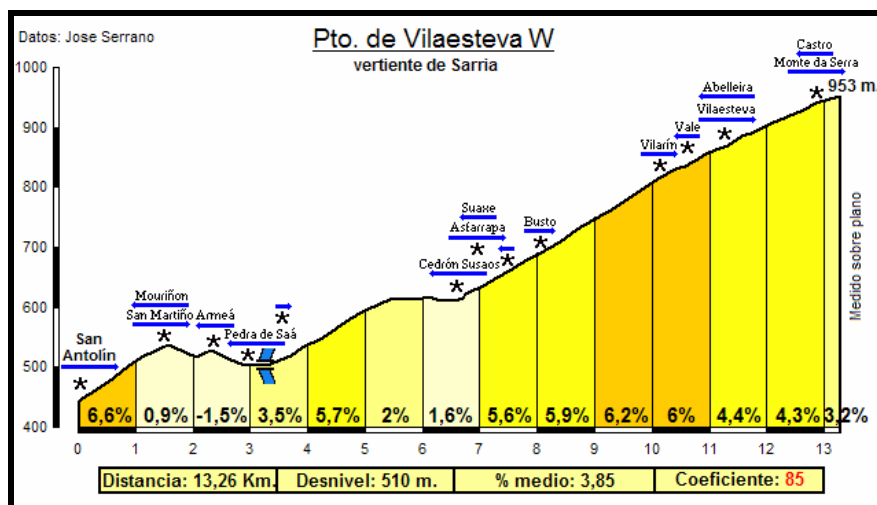
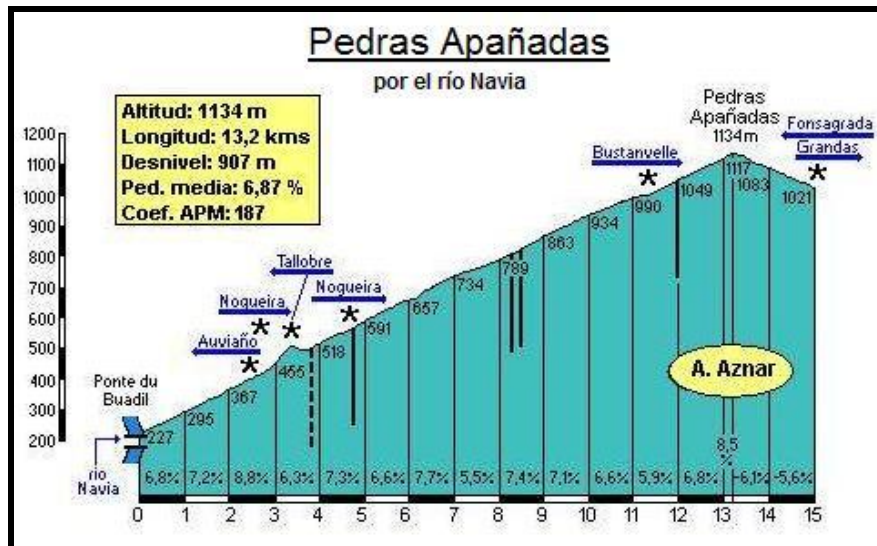


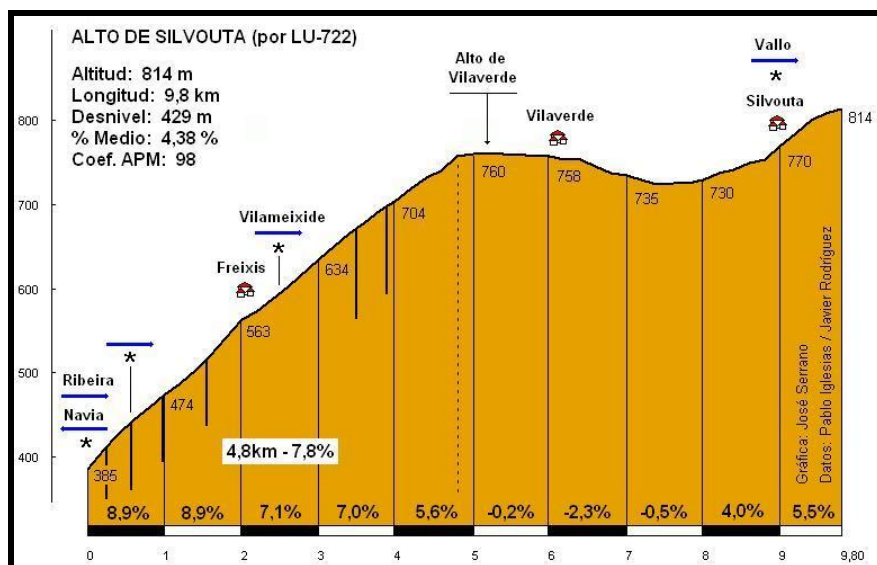


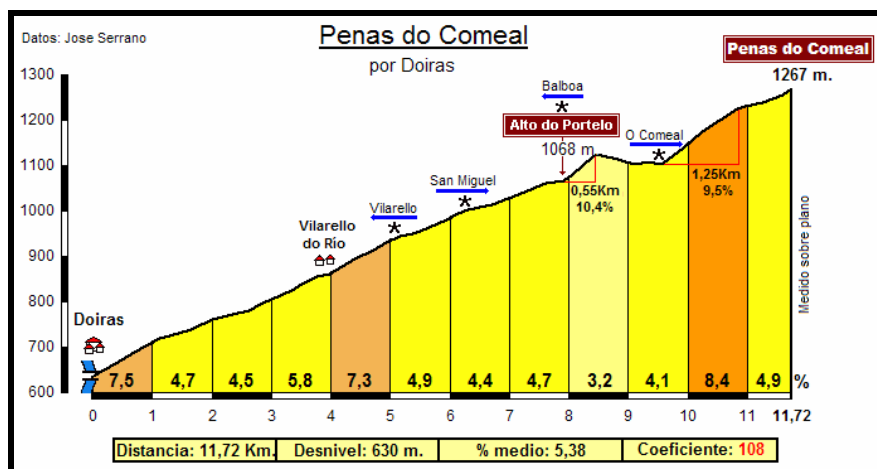












- PUERTOS ASTURIANOS**

