

ASCENSIONES MÍTICAS

A high-angle, wide shot of a mountain valley. In the foreground, a paved road curves through a green hillside. Below the road, a small cluster of rustic stone buildings with dark roofs sits on a grassy slope. A river flows through the center of the valley, surrounded by dense green forests. The valley opens up towards the background, where steep, rocky mountains rise, some with patches of snow and partially shrouded in mist or low clouds. The sky is filled with dramatic, grey clouds.

ASCENSIONES MÍTICAS

50 puertos de leyenda
que deberías coronar

Daniel Friebe y Pete Goding


LUNWERG
EDICIONES

Sumario

Las mejores escaladas europeas para bicicleta . . .	6
Introducción	9
Koppenberg (Bélgica)	10
Muur van Geraardsbergen (Bélgica)	12
Muro de Huy (Bélgica)	14
Cipressa (Italia)	16
La Redoute (Bélgica)	20
Monte Faron (Francia)	22
Puerto de Urkiola (España)	26
Il Ghisallo (Italia)	30
1.000 m +	34
Croce d'Aune (Italia)	36
Monte Laurent Jalabert (Francia)	40
Muro di Sormano (Italia)	42
Lagos de Covadonga (España)	46
Ballon d'Alsace (Francia)	50

Puerto de la Faucille (Francia/Suiza)	54
Puerto de Peyresourde (Francia)	58
Alto del Angliru (España)	62
Hautacam (Francia)	66
Puerto de Joux Plane (Francia)	70
Puerto de Aubisque (Francia)	74
Monte Zoncolan (Italia)	78
Monte Grappa (Italia)	82
Sierra de la Pandera (España)	86
Alpe d'Huez (Francia)	90
Puerto del Mortirolo (Italia)	96
Mont Ventoux (Francia)	100
Kitzbüheler Horn (Austria)	106
Puerto de la Madeleine (Francia)	110
2.000 m +	114
Puerto de Fedaia (Italia)	116
Puerto de Glandon/Croix de Fer (Francia)	120

Puerto de San Gottardo (Suiza)	124
Puerto de Tourmalet (Francia)	128
Gran Sasso d'Italia (Italia)	134
Blockhaus (Italia)	138
Calar Alto (España)	142
Puerto de la Finestre (Italia)	146
Ordino-Arcalís (Andorra)	150
Puerto de Giau (Italia)	154
Puerto de Pordoi (Italia)	158
Circo de Gavarnie (Francia)	162
Tres Cimas de Lavaredo (Italia)	166
Puerto de Izoard (Francia)	172
Puerto de Grand Saint Bernard (Italia/Suiza) . . .	178
Grossglockner (Austria)	182
Puerto de Gavia (Italia)	186
Puerto de Galibier (Francia)	190
Puerto del Agnello (Italia/Francia)	196
Puerto del Stelvio (Italia)	200

Puerto del Iseran (Francia)	204
Puerto de la Bonette (Francia)	208
3.000 m +	212
Pico del Veleta (España)	214
Índice	220
Agradecimientos	223

PÁGINA 1: Vistas al valle Varaita desde las alturas del puerto del Agnello, la tercera carretera de montaña más alta de Europa.

PÁGINA ANTERIOR: Aunque los lazos históricos de Austria con el ciclismo profesional no son tan intensos como los de Francia o Italia, la Grossglockner Hochalpenstrasse es una de las grandes carreteras del ciclismo.

EN ESTA PÁGINA: El Edelweiss Spitze en Grossglockner no es solo una de las mayores escaladas históricas de Europa, sino que también se cuenta entre sus montañas más prestigiosas.



Las mejores escaladas europeas para bicicleta

Este es el primer libro que ofrece una guía práctica e histórica sobre cincuenta legendarias escaladas para bicicleta de toda Europa. Los volúmenes publicados anteriormente en este mismo campo se centraban en las características de las rutas, en fotografías espectaculares o en las dificultades que presentan las montañas para las grandes carreras ciclistas, pero nunca se habían juntado todos estos ingredientes en las mismas páginas... hasta ahora.

Ascensiones míticas es, por tanto, una biblia para quienes quieran conquistar gigantes como el Tourmalet o el Galibier, y el libro de referencia más completo para los conocedores de la historia y el misterio que encierran estas escaladas. Las ideas de lugar y topografía son inherentes al ciclismo a cualquier nivel, y tanto los textos como las fotografías se han preparado y seleccionado cuidadosamente para reflejar esa conexión simbiótica.

Los conceptos de dificultad y belleza son tan subjetivos que resultan irrelevantes en este contexto. Todas las escaladas son especiales por sus propios motivos, por eso hemos decidido clasificarlas del único modo que la naturaleza quiso hacerlo: según la altura a la que se elevan desde la tierra.



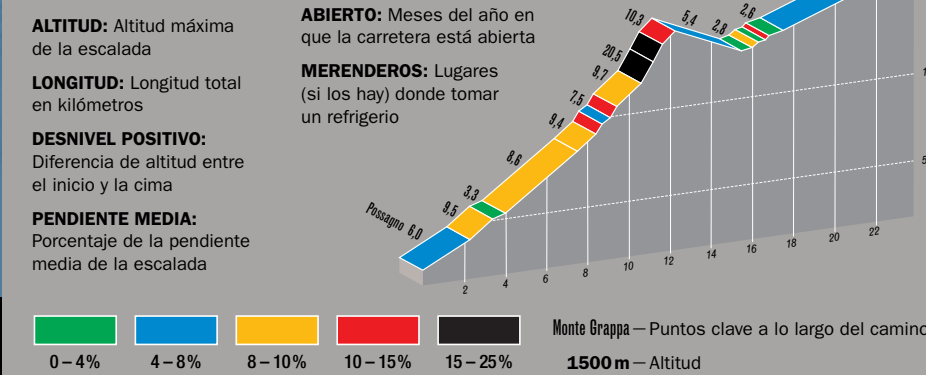
Para comprender los gráficos

Las escaladas (y sus variantes) están resumidas detalladamente en recuadros con sus características técnicas, que ofrecen al lector todos los datos esenciales y un mapa localizador. El perfil de cada escalada está rotulado en colores vivos que van del verde al negro y se corresponden con los diferentes niveles porcentuales de pendiente.

- REGIÓN:** Región en la que se ubica la escalada
- ACCESO:** Breves indicaciones hasta el inicio de la escalada
- ALTITUD:** Altitud máxima de la escalada
- LONGITUD:** Longitud total en kilómetros
- DESNIVEL POSITIVO:** Diferencia de altitud entre el inicio y la cima
- PENDIENTE MEDIA:** Porcentaje de la pendiente media de la escalada

- PENDIENTE MÁXIMA:** Porcentaje de la pendiente máxima y su punto kilométrico
- ABIERTO:** Meses del año en que la carretera está abierta
- MERENDEROS:** Lugares (si los hay) donde tomar un refrigerio

RUTAS ALTERNATIVAS: En algunos casos se ofrecerán rutas alternativas y menos conocidas hasta la cima



- ▶ Dirección de la escalada
- Todos los ascensos y descensos posibles
- SP148 — Route Nationale / auto strada / carretera
- Punto inicial de la escalada
- Final / normalmente punto más alto de la escalada

Introducción

Cuando J. K. Starley y Rover fabricaron la primera bicicleta de dos ruedas moderna tal como la conocemos hoy, pensar que algún día ese aparato llevaría a hombres y mujeres mortales hasta las montañas parecía más ridículo que creer que entre las cumbres de los Alpes y los Pirineos merodeaban dragones, brujas y dioses.

La hazaña de Starley tuvo lugar en 1885. Para la hazaña del Tour de Francia quedaban todavía 18 años. Ya se habían conquistado gigantes alpinos como el Mont Blanc y la Meije, pero las montañas seguían provocando terror. Cuando, en su octava edición, el Tour de Francia se atrevió a cruzar los Pirineos por los puertos del Tourmalet y el Aubisque, se tildó a los organizadores de «asesinos». Al año siguiente llevaron a los mejores y más valientes ciclistas del mundo a los Alpes y se los llamó «bandidos».

Sin embargo, había nacido una relación de amor tan turbulenta y arriesgada como las propias escaladas. Estaba destinada a impulsar el ciclismo hacia una nueva dimensión. Con cada carretera que se esculpía en las rocas, se perdía, quizá, un fragmento del misterio de la montaña, pero en su lugar aparecía uno nuevo. Para los ciclistas, el Galibier y el Mont Ventoux se convertían en lo que fueron el Eiger y el Cervino para los escaladores del siglo XIX. Alcanzar la cumbre suponía desafiar a la naturaleza y a la gravedad, jugar con los límites de la resistencia humana. Era una experiencia visceral, espiritual, que inspiraba hazañas heroicas que a su vez inspiraron poéticos retratos.

El libro y las fotografías se centran por igual en las emociones que estos caminos y montañas han suscitado y en las escaladas físicas en sí mismas. Subir una cuesta con la bici siempre es duro, de modo que

no hay necesidad de que lo repitamos de continuo aquí. En lugar de eso, nuestro objetivo es reunir las características, las historias, las rarezas y los singulares atractivos de las cincuenta subidas para bicicleta más famosas e irresistibles de Europa, desde los 77 metros que mide el Koppenberg hasta el imponente pico del Veleta en Sierra Nevada (España), con sus 3.384 metros.

Este libro no pretende, por tanto, establecer una clasificación definitiva de las cincuenta escaladas atendiendo a la dificultad, la estética o a cualquier otro criterio. Saltarán a la vista ciertas omisiones, como la del Puy de Dôme en el macizo central francés (por encontrarse actualmente inaccesible), pero también sorprendentes inclusiones, como la del tan poco celebrado circo de Gavarnie y el puerto de la Faucille. Como ocurre con la elección de las montañas, la definición de la excelencia está sujeta a la interpretación personal; las palabras y las fotografías deberían ilustrar ampliamente nuestros motivos.

Muchas de las personalidades que aparecen en el libro son grandes atletas, ciclistas excelentes, pero este deporte y estos lugares discriminan en función de un único criterio: la aprensión ante el dolor. Por decirlo con sencillez, aunque casi ninguno de nosotros jugará nunca un partido de fútbol en Wembley o uno de cricket en el Lords, podríamos recorrer en bicicleta el Galibier o el Ventoux mañana mismo, pero hemos de saber que dolerá.

Eludir el desafío, sin embargo, sería acobardarse ante un puente levadizo que conduce a un reino mágico, a una tierra de maravillas en la que no encontrarás brujas ni dragones, pero en la que las ruedas de una bicicleta te mostrarán el elevado y sinuoso camino hacia la euforia más pura.

Escalada hacia el puerto dell'Agnello, según muchos la ruta más atractiva entre Francia e Italia, y viceversa.

Lagos de Covadonga

España

1.135m



El periodista español Juanfran de la Cruz observó hace unos años que, como en todos los deportes, en el ciclismo hay numerosos mitos y leyendas, pero con la peculiaridad de que algunos son de carne y hueso y otros de asfalto. «La escalada a los Lagos de Covadonga», escribió De la Cruz en el *20 Minutos*, «pertenece al segundo grupo, como el Alpe d’Huez o el Tourmalet en Francia, como el Mortirolo o la Marmolada (puerto Fedaia) en Italia».

Si Víctor Cordero, director por entonces de la Vuelta a España, lo hubiera leído, habría sonreído. A principios de la década de 1980, Enrique Franco, antecesor de Cordero, se propuso crear una réplica española al Alpe d’Huez, la escalada que en unos años, a partir de la década de 1970, se había convertido en el icono del Tour de Francia. A pesar de todo el mercurio, el hierro y el magnesio de la mina de la Buferrera, junto a la cima, Franco intuyó que había encontrado oro. La escalada, que no es larga pero sí muy empinada y tiene dos rampas letales en la Huesera y el mirador de la Reina, puede presumir de algo en lo que el Alpe no es particularmente afortunado: una belleza natural inmaculada. Con dos lagos bajo la cima, el Enol y la Ercina, y unas vistas extraordinarias a los Picos de Europa, el lugar parecía el contrapunto perfecto a las áridas e indistinguibles cumbres del sur y de la sierra de Madrid.

El lago de Enol, uno de los dos de Covadonga.

Sobre las nubes y el Mirador de la Reina, donde la pendiente supera el 10 por ciento.

PÁGINA ANTERIOR: El lago de Enol, uno de los dos de Covadonga (o de los tres, si se cuenta el lago «fantasma» de Bricial, que aparece más o menos una vez cada cinco años).

En la Vuelta de 1983, por lo tanto, hubo dos primicias. La primera visita a los Lagos y las primeras etapas retransmitidas en directo por la televisión pública española. El descubrimiento de Franco gozaría ahora de una difusión óptima. Irónicamente, también se convirtió en la última etapa que la mujer de Cordero, su sucesor, vería en directo y no desde casa por televisión. «En la primera curva a la izquierda, la rueda delantera derecha de nuestro coche se acercó mucho al filo y estuvimos a punto de caer al precipicio», recordaba en 2008 Cordero, director del equipo Zor en aquella edición de 1983. «A mi mujer le afectó mucho, tanto que nunca quiso volver a asistir a ninguna carrera ciclista».

Lagos de Hinault

Si Cordero sintió alivio, quizá Franco también se alegró al ver ganar a un español, Marino Lejarreta, y a un número uno como Bernard Hinault disfrutar de la nueva escalada. Los Lagos se habían empezado a llamar equivocadamente «Lagos de Enol» antes de la carrera, y más tarde los periodistas se tomaron una nueva licencia lingüística, bautizándolos como «Lagos de Hinault». Hinault devolvió el favor comparando la escalada con (lo habéis adivinado) el Alpe d’Huez. El francés describió la ascensión como «una de las más difíciles del mundo». Más tarde, Lejarreta admitió que la imagen que se le había quedado «grabada al público», más que su camino hacia la victoria por delante de Hinault y de otros favoritos como Julián Gorospe o Álvaro Pino, era la de los Lagos.

Sencillamente, como dijo Víctor Cordero: «Aquel día nació una estrella. Es una subida espectacular, fue el primer rasgo de identidad de la Vuelta», añadió. En otra entrevista para el *20 Minutos*, Cordero habló de la «obligación de visitar los Lagos en la Vuelta siempre que sea posible». En 2006, Óscar Pereiro, campeón de aquella edición del Tour, expresó una opinión parecida, lo que avivó un debate a la par divertido e irrele-

vante que ciclistas y aficionados españoles llevan manteniendo desde el inicio del milenio. Si, como sostenía Pereiro, el Angliiru era el K-2 español, ¿quería decir eso que los Lagos, aunque inferiores en altitud, eran el Everest de la península Ibérica? José Carlos Carabias, escritor especializado en ciclismo, había lanzado más o menos la misma pregunta en la Vuelta de 2001. «En un radio de 100 kilómetros, dos colosos compiten por el título de montaña más célebre de la geografía española», escribió. Los aspirantes, decía Carabias, eran, en un rincón del ring, el Angliiru y su «templo del dolor», y en el otro, los «simbólicos» Lagos de Covadonga.

Aunque el Angliiru contaba con la ventaja de sus sorprendentes vistas, los Lagos podían presumir de una pequeña pero memorable colección de momentos estelares. Pedro Delgado, el mejor y más celebrado corredor de la década de 1980, puso aquí los cimientos de su victoria de 1985 en la Vuelta, y luego volvió a imponerse en los Lagos en 1992. El colombiano Lucho Herrera también había triunfado en los Lagos en sendas ocasiones. Dos victorias más de Laurent Jalabert en 1994 y 1996 consolidaron la notable metamorfosis del *sprinter* en escalador.

La edición de 1996 también supuso la consagración de Covadonga, aunque no fue un año feliz para el ciclismo español. En 1985 Induráin había perdido el maillot de líder en los Lagos en favor de Delgado, y ahora, once años y cinco Tours de Francia después, la carrera de Induráin terminaba no exactamente en la escalada a los Lagos, como se ha dicho a menudo, sino enfrente del hotel El Capitán, en Cangas de Onís, donde el Banesto iba a pasar la noche. Aún quedaban 24 kilómetros aquel día y nueve etapas de la Vuelta, pero Induráin estaba harto. Harto de la Vuelta, en la que su equipo le había obligado a participar, harto de luchar en vano contra el ONCE, por entonces intratable, harto de la infección respiratoria que llevaba sufriendo casi una semana, y harto del ciclismo. Punto. El destino quiso que, once años después, el último de los antiguos compa-

Ficha Lagos de Covadonga

Desde Soto de Cangas

REGIÓN: Asturias, España

ACCESO: Dirígete hacia Soto de Cangas, entre Cangas de Onís y Corao, por la AS-114. Luego sigue las indicaciones para La Riera y el santuario de la Virgen de Covadonga

ALTITUD: 1.135m

LONGITUD: 14,2 km (la ascensión real comienza en el km 5 desde Cangas de Onís)

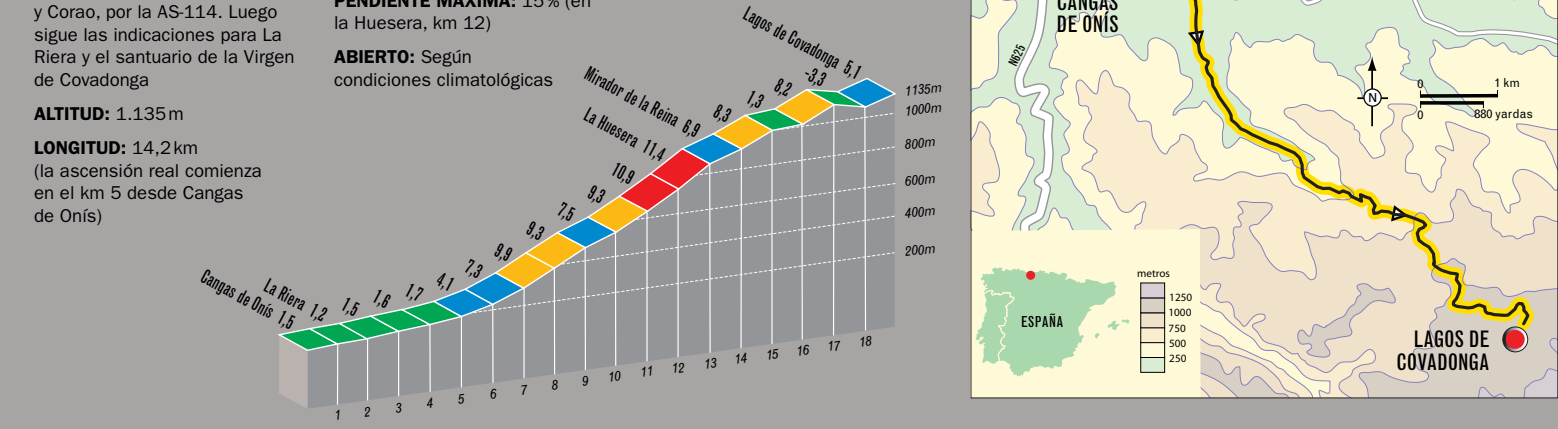
DESNIVEL POSITIVO: 962 m

PENDIENTE MEDIA: 6,87%

PENDIENTE MÁXIMA: 15% (en la Huesera, km 12)

ABIERTO: Según condiciones climatológicas

MERENDEROS: En La Riera, Muñigo y la basílica de Santa María la Real



ñeros de equipo de Induráin aún en activo, José Luis Arrieta, pusiera fin a su carrera en el mismo sitio.

El lago fantasma

El ciclismo español perdió a Induráin, y al mismo tiempo ganó un campo santo de campeones, un santuario imaginario que acompañaba al verdadero, la basílica neorromántica de Santa María la Real, al pie de la escalada, y a la Santa Cueva de Covadonga, escondida entre las rocas más allá de la iglesia. El nombre «Covadonga» viene del latín, *cova dominica*, literalmente la cueva de la señora, en este caso la Virgen de Covadonga, alrededor de la cual siguen floreciendo variados mitos protagonizados por un ermitaño, un enjambre de abejas y algunos granujas del lugar. Sin embargo, algo más relevante ocurrió en Covadonga en el siglo viii. Covadonga fue el escenario de la victoria del rey Pelayo contra los musulmanes y, por tanto, del inicio de la reconquista cristiana de España.

Otra interesante historia tiene lugar en un tercer lago, al menos en un «lago fantasma», el Bricial. La mayoría de los que escalan los Lagos nunca lo verán, no porque el Bricial esté escondido tras el afloramiento rocoso del mismo nombre, 500 metros al sudoeste de la Ercina, y tampoco porque no exista, sino porque aparece con muy poca frecuencia, más o menos cada cinco años, según el director del Parque Nacional de los Picos de Europa, Rodrigo Suárez Robledano. El lago aparece, como por arte de magia, solo tras intensas lluvias o cuando llega el deshielo tras una nevada abundante. Cuando emerge, dice Suárez Robledano, el Bricial es «una visión maravillosa».

Cosas parecidas se habían dicho sobre Induráin durante su reinado en el Tour de Francia, pero su aura de invencibilidad se había evaporado igual que el lago Bricial. Aun así, y sin llegar a poner una rueda en la escalada, Induráin había asegurado para siempre el legado de los Lagos.

Puerto de Tourmalet

Francia

2.115m



« LA IMAGEN DE MERCKX CRUZANDO EN SOLITARIO

LA CIMA DE LA MONTAÑA con 100 kilómetros por delante antes de su victoria en Mourenx es uno de los recuerdos más conmovedores y preciados del Tour»

Con un nombre premonitorio,¹ el puerto de Tourmalet siempre pareció destinado a convertirse en la montaña más visitada e idolatrada de la carrera más famosa del mundo. El Tour ya había escalado hasta alturas vertiginosas (en su tercera edición, en 1905), pero el Ballon d'Alsace, en los Vosgos, era un grano de arena en comparación con lo que iba a llegar en un plazo de cinco años y a unos cientos de metros al sudoeste.

El Tourmalet venía a ser sinónimo de «Tour de Francia», o, por su significado literal, un «desvío inoportuno», una mole gris y antipática en una montaña sobre los valles de Campan y Adour. Henri Desgrange, fundador del Tour, que había veraneado en los Pirineos pero prefería los Alpes, consideraba una absoluta locura escalar el Tourmalet. Alphonse Steines, su colega en el periódico *Auto* y talentoso corredor, partió rumbo a los Pirineos a finales de enero de 1910 para demostrarle a Desgrange que se había equivocado. Un posadero le advirtió al pie de la montaña que si ya era difícil atravesar el puerto en julio, no quería imaginarse en enero, pero él ignoró el consejo y subió hasta quedarse a tres kilómetros de aquel; dejó el vehículo en la nieve y siguió andando. Un equipo de rescate encontró a Steines a las tres de la madrugada del día siguiente, aturdido y triunfante. Desgrange estaba equivocado, el Tourmalet era «perfectamente escalable». Un día después llegaba un telegrama a las oficinas del *Auto* en el que se comunicaba la sorprendente noticia.

Como era previsible, Desgrange estaba nervioso. Ni los esfuerzos de su joven colega ni las circunstancias de la época ayudaban a aplacar sus miedos. Como dijo el autor francés Pierre Carrey en su libro *100 Years of the Tour de France in the Pyrenees*: «Hablamos de una época en la que el hombre acababa de aprender a volar y en la que la idea de llegar a la luna aún formaba parte de la ciencia ficción. Aquel ascenso era un desafío a la naturaleza, una burla a los dioses. Muy a menudo, hombres inteligentes y atrevidos acababan descalabrándose contra el suelo a bordo de sus máquinas voladoras. Y las montañas también mataban: el 8 de julio, siete montañeros morían sepultados bajo un glaciar en el Jungfrau».

Por tanto, los temores de Desgrange tenían fundamento. Sin embargo, dos días antes de la aventura del Tourmalet, los corredores del Tour

habían abordado las primeras escaladas pirenaicas en la historia de la carrera, y solo cuatro de ellos habían abandonado. Desgrange dio gracias al cielo... y siguió rezando.

La fecha pertenece ya a la cultura popular del Tour: 21 de julio de 1910. En algún momento de aquella tarde, el pelotón descendió el puerto de Aspin, giró hacia Sainte Marie de Campan y se preparó para atacar la ascensión de 17 kilómetros al Tourmalet. Según la leyenda, la experiencia aterrizó a todos los corredores, sin excepción. La realidad, aunque decepcione, es bien diferente. Aunque los improperios que Octave Lapize dirigió a Steines y Victor Breyer, colaboradores de Desgrange, están bien documentados (le dijo a Breyer que eran «criminales», y a Steines que Desgrange era un «asesino»), la mayoría de periodistas, espectadores y corredores se mostraron encantados. «En cuanto a su Tourmalet, lo he escalado y debo admitir que ha sido una hazaña de la que estoy orgulloso», se dignó a informar Gustave Garrigou a Desgrange tras terminar tercero en París.

Había nacido una leyenda. Tres años después, el francés Eugène Christophe parecía destinado a la gloria cuando cruzó la cima del Tourmalet pegado al belga Philippe Thys. Sin embargo, en el descenso tropezó en un bache y partió la horquilla delantera de la bicicleta. Caminó diez kilómetros montaña abajo hasta Sainte Marie de Campan, buscó la herrería del pueblo y al encontrarla creyó que estaba salvado. Apareció varias horas después con la bicicleta intacta. Ya había escrito la mitad de una de las historias más épicas de sacrificio del ciclismo. Pero el único consuelo de Christophe sería un lugar en la historia del Tour. Como colofón a las tres horas y media de ventaja con las que Thys cruzó la línea de meta en Luchon, se le penalizó con diez minutos más por pedir a un niño que le ayudara a inflar las ruedas. Christophe estaba condenado a no ganar nunca el Tour: un absurdo sistema de puntos (que sería eliminado al año siguiente) le negó la victoria general en 1912; sus mejores años coincidieron con la primera guerra mundial y en 1919 y 1922 se

PÁGINA ANTERIOR: Sobre La Mongie, una estación de esquí que no ganará concursos de belleza, pero que se ha hecho famosa en el ciclismo internacional.

PÁGINA SIGUIENTE: En las alturas de la vertiente de Luz-Saint-Sauveur, en el Tourmalet, la más salvaje de las dos rutas hasta la cima.

1. *Tourmalet* significa «camino de mal retorno» (N. del t.)





le volvieron a romper las horquillas. Christophe se convirtió en la figura más legendaria y desafortunada del Tour.

Escenario de lo ridículo

El Tourmalet, mientras tanto, se convertía en el teatro natural más extraordinario del Tour, un escenario de heroísmo, tragedia y comedia. En 1927, el belga Gustaaf van Slembrouck avanzaba hacia la cima dando bandazos con un cigarrillo en la boca... y al día siguiente ganó la etapa en Perpiñán. En 1969, con la victoria general ya asegurada, el gran Eddy Merckx prometió no atacar en el Tourmalet a menos que se encontrara «en una buena situación». Sea como fuere, terminó atacando, y la imagen de Merckx cruzando en solitario la cima de la montaña con 100 kilómetros por delante antes de su victoria en Moux es uno de los recuerdos más conmovedores y preciados del Tour. Tras albergar lo sublime, un año después el Tourmalet se convirtió en escenario de lo ridículo, con Merckx otra vez en el papel protagonista. La que iba a convertirse en la estación de invierno más importante de Francia, esa monstruosidad conocida como La Mongie, en la vertiente este del puerto, acogió por primera vez un final de etapa en el que se impondría un líder furioso. ¿La causa de la ira de Merckx? Los melocotones duros de las bolsas del almuerzo (*musettes*) que se repartieron a los corredores al inicio de la etapa, en Saint Gaudens. «Llegaré el día en que el campeón pida unos *moules marinières* en Sainte Marie de Campan, o quizá unas langostas al termidor», se quejaba un sorprendido Antoine Blondin en su columna del día siguiente en *L'Équipe*.

La montaña favorita del Tour

En 2010, el Tour celebró el centenario de su primera visita a los Pirineos y al Tourmalet con ascensiones por las dos vertientes, desde Luz-Saint-Sauveur y Sainte Marie de Campan, al este y al oeste respectivamente. Con una pendiente idéntica (7,4 por ciento), ambas escaladas tienen personalidades y grados de exigencia distintos. La ruta desde Luz es dos kilómetros más prolongada y su desnivel positivo es 136 metros mayor. La vertiente oeste es sensiblemente más pintoresca, con esos muros de ladrillo espantosos en La Mongie y en las colinas orientales, y está más descubierto. Desde Luz, la pendiente en los últimos ocho kilómetros nunca baja del 7,5 por ciento, y culmina por encima del 10 por ciento en el kilómetro final. La ascensión desde Sainte Marie de

Primavera de 2011, aún hay nieve en la vertiente de Luz-Saint-Sauveur, en el Tourmalet. Unos meses antes, la edición 2010 del Tour de Francia escaló el puerto por ambas caras.

Campan, por otro lado, empieza suavemente entre exuberantes prados, con la montaña fuera del campo de visión, para volver a empinarse en dirección a La Mongie, donde las rampas alcanzan su grado máximo de pendiente.

No existe una carretera asfaltada más alta en los Pirineos, y tampoco ninguna con un halo o una historia comparables. Puede que solo el Alpe d'Huez esté asociado tan esencialmente al ciclismo y al Tour de Francia. Dos estatuas en la cima del Tourmalet conmemoran esta relación centenaria: un monumento a Jacques Goddet, director del Tour entre 1936 y 1987, y otro a Octave Lapize, el que dijo aquello de «asesinos» y tuvo el honor de ser el primer corredor en coronar la cumbre en 1910 tras recorrer gran parte del trayecto andando.

Hasta 2011, el Tourmalet ha aparecido en el recorrido del Tour 75 veces, más que ninguna otra montaña. Su estatus como icono de esta carrera parece asegurado, y se consolidará si los rumores sobre un final de etapa en el Pic du Midi, 250 metros por encima del puerto, se hacen realidad. Ya existe una carretera angustiosa por su estrechez, desde el puerto y el Observatoire des Laquets hasta el Pic, que ha despertado la curiosidad de la Amaury Sport Organization, organizadora del Tour. Parece evidente que la falta de espacio para vehículos, equipos de televisión y zonas de recepción obligará a descartar la idea. Pero ¿acaso no tenía Desgrange similares reservas acerca del Tourmalet en 1910 y acabó por deshacerse de ellas?

El Tourmalet es, ciertamente, un homenaje de la naturaleza a las máximas del Tour de Francia: nada es imposible y no hay montaña demasiado alta. Hoy día, los mejores corredores del mundo se acercan al Tourmalet con más respeto que temor, pero sigue siendo un icono que trasciende cualquier medida de sus dimensiones o dificultad. Ese nombre (Tourmalet, o «desvío inoportuno») adorna bicicletas, ropa y, sobre todo, sueños. Trasciende. Inspira. Intimida.

Según Octave Lapize, Desgrange y Steines eran «asesinos», pero quedarán para la posteridad como pioneros. Antes de ellos, el Tourmalet era solo una montaña. Hoy es un monumento.

Ficha Puerto de Tourmalet

Desde Sainte Marie de Campan

REGIÓN: Altos Pirineos, Pirineos Centrales, Francia

ACCESO: Sigue la D935 desde Bagnères de Bigorre hasta Sainte Marie de Campan y gira a la derecha en la plaza principal del pueblo, junto a la iglesia. Continúa por la D918 hasta la cima

ALTITUD: 2.115m

LONGITUD: 17,2km

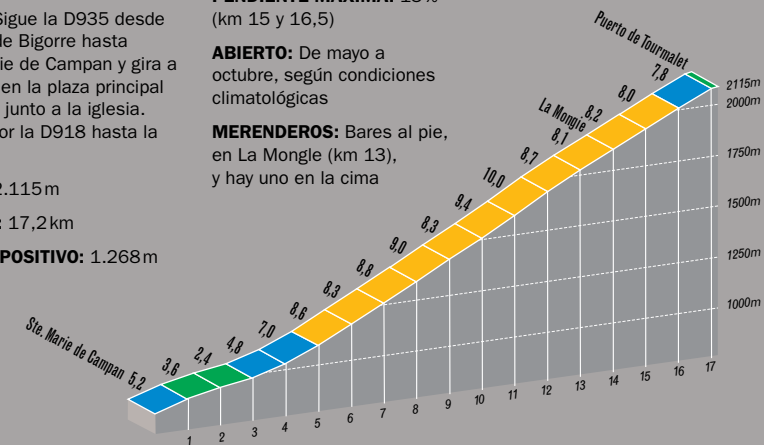
DESNIVEL POSITIVO: 1.268m

PENDIENTE MEDIA: 7,4%

PENDIENTE MÁXIMA: 13% (km 15 y 16,5)

ABIERTO: De mayo a octubre, según condiciones climatológicas

MERENDEROS: Bares al pie, en La Mongie (km 13), y hay uno en la cima



Desde Luz-Saint-Sauveur

REGIÓN: Altos Pirineos, Pirineos Centrales, Francia

ACCESO: Desde Lourdes, sigue la D921 por Argelès-Gazost y Pierrefitte-Nestalas. Luego continúa por la D918 desde Luz-Saint-Sauveur

ALTITUD: 2.115m

LONGITUD: 18,8km

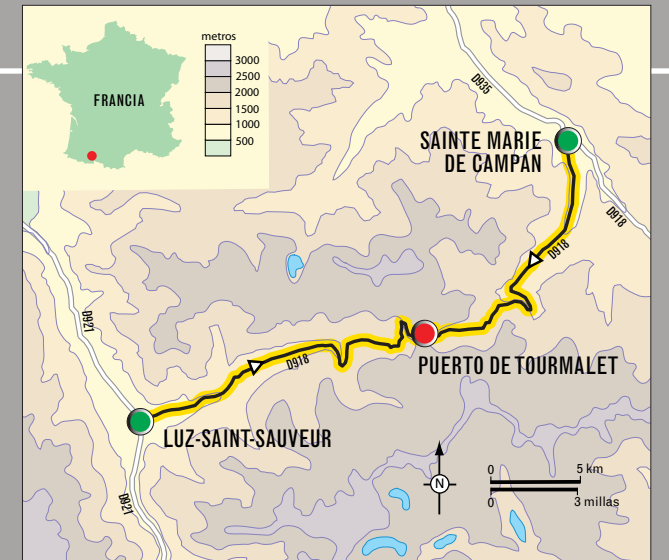
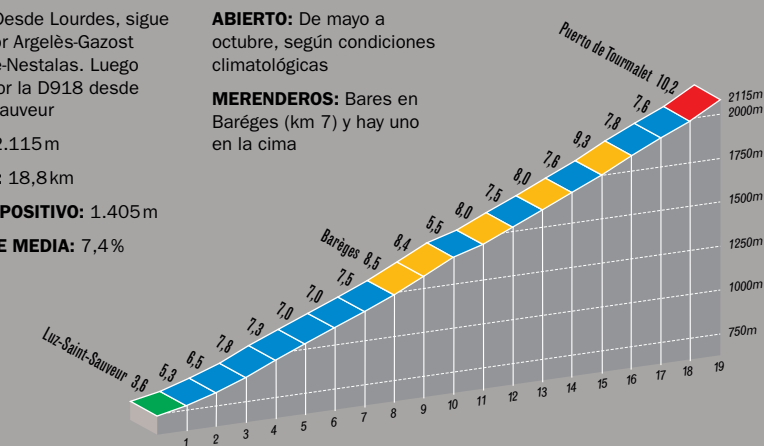
DESNIVEL POSITIVO: 1.405m

PENDIENTE MEDIA: 7,4%

PENDIENTE MÁXIMA: 13% (km 4 y 8)

ABIERTO: De mayo a octubre, según condiciones climatológicas

MERENDEROS: Bares en Barèges (km 7) y hay uno en la cima



ARRIBA: En las alturas del Tourmalet. Vista sobre el valle en dirección a Luz-Saint-Sauveur, en la D918, tras pasar el Pont de la Gaubie.

Puerto del Stelvio

2.758m

Italia

Aunque Fausto Coppi, apodado *il campionissimo*, pensaba que «iba a morir» escalando el puerto del Stelvio en el Giro de 1953, la realidad es que hay sitios peores en los que morir. Despojado de su título de puerto de montaña más alto de Europa por el puerto de Iseran en 1937, podría afirmarse que el Stelvio siguió y sigue, siendo uno de los espacios de diversión más puros, excitantes y cautivadores a los que puede acceder un ciclista. A decir verdad, las ascensiones desde el este (desde Prato dello Stelvio) o el oeste (desde Bormio) no ofrecen mucho en cuanto a diversión. Marco Pinotti, corredor italiano que escaló el Stelvio en el Giro de 2005, lo describió como «una experiencia ascética», un acto de abnegación y cuasi devoción religiosa.

De algún modo, el adjetivo *ascético*, con sus cualidades de humildad y abnegación, no es el más apropiado, porque el Stelvio es también muy placentero. Hay algo espiritual en las ascensiones a su cima, y en cada visita el Giro ha de enfrentarse a la nieve, que puede aguantar todo el invierno. «Los dioses viven en las montañas», escribió Claudio Gregori, de *La Gazzetta dello Sport*, en 2005. «Los indios los ubican en el mítico Muru. Los griegos en el Olimpo. Los sherpas en el Himalaya. Los japoneses en el Fuji. El Stelvio es la montaña sagrada del Giro de Italia.»

Mucho antes del ciclismo y del Giro, el Stelvio ya era uno de los lugares de referencia de Italia. Aunque la Italia que conocemos hoy en

día no era entonces una entidad consolidada, el Tratado de Viena de 1815 otorgó el control de Lombardía al Imperio austríaco, que empezó de inmediato a urdir un plan para conectar la región con la vecina Tírol. La solución iba a ser una carretera que fuera desde Valtellina, en Lombardía, hasta el Val Ventoso, y sería construida por un renombrado arquitecto de Brescia, Carlo Donegani. Donegani dedicó un año a planificar esa obra maestra de 49 kilómetros, e hicieron falta 2.500 hombres de envergadura para completarla. El Stelvio se abrió oficialmente en 1825 y el emperador Fernando acudió como invitado de honor, aunque los aplausos fueron para Donegani. Doce años después, el emperador le concedería dos títulos nobiliarios: el de caballero del Imperio Austríaco y el algo arbitrario de duque de Stelvio. Donegani murió en 1845 por problemas de corazón, al parecer agravados por su agotador trabajo en los Alpes.

El valor de su legado es muy alto, y no solo literalmente. Más de un siglo después, un experto en puertos de montaña, Hugh Merrick, empapaba en superlativos sus reflexiones acerca del Stelvio: «La mayoría de los grandes puertos tienen atractivos variados e individuales en cuanto a ingeniería o belleza. Para mí, el Stelvio tiene todo lo que tienen los demás, y más que todos los demás juntos».

DERECHA: La reputación de algunos corredores, como los edificios, ha quedado arruinada tras la interminable escalada desde Bormio.

IZQUIERDA: Vistas a la cima desde la vertiente de Bormio, que es la ruta menos famosa al Stelvio, pero en modo alguno menos exigente o interesante.



Mucha gente viene, ve y asiente. Durante casi dos siglos, el Stelvio ha inspirado no solo a ciclistas, montañeros y esquiadores (el recorrido de la Copa del Mundo es de los más exigentes que existen), sino también a escritores, artistas y poetas. Tras visitar el Stelvio a finales del siglo xix, el reputado traductor literario F. A. Malleon sugirió que Charles Dickens quizá se refería al pueblo de Trafoi («un lugar perfecto», según Malleon) en un famoso pasaje de *David Copperfield*: «Había algo maravilloso y sublime para mí en aquellas alturas prodigiosas, en aquellos precipicios horribles, en aquellos torrentes que rugían, en los restos de nieve y hielo», escribió Dickens.

Una serpiente de asfalto

Trafoi se ubica en la parte alta de la vertiente este (algunos la llamarían «vertiente norte») del puerto, la más famosa y fotogénica de las dos. Desde Prato dello Stelvio, en la base, la carretera avanza en una espiral de 48 curvas, 27 más que el Alpe d’Huez, y mantiene una pendiente más o menos constante de entre el 7 y el 9 por ciento, tras una subida más suave hasta Gomagoi. Desde aquí, las dos obras de arte, la de Donegani y la de la naturaleza, avanzan de la mano hasta la cima, a 20 kilómetros. Merrick citaba dos tramos del Gottardo, Iseran y Susten, como buenos ejemplos de «carreteras sinuosas por laderas empinadas», y concluía: «En ninguna de estas variadas victorias sobre la verticalidad hay algo tan sensacional, desde el punto de vista de la ingeniería, como la desesperada derrota de la cara norte del Stelvio ante la carretera. Está instalada al otro lado del abismo, pegada a ese tremendo levantamiento de montaña y glaciar que rodea su heroico trazado; el efecto es abrumador».

Es también en esta vertiente del Stelvio donde se han escrito algunas de las páginas más célebres del Giro de Italia. En 1953, el Giro atacó el puerto por primera vez, enfrentando a su mejor deportista, Fausto Coppi, a la montaña más extraordinaria de su tierra. Con el jersey rosa de líder de carrera, Hugo Koblet se pegó al *championissimo* cuando este atacó a 11 kilómetros de la cima. El excelente descenso del suizo no fue suficiente para evitar que Coppi ganara la etapa y, finalmente, el Giro. El Stelvio fue también testigo de la exhibición de virtuosismo de Charly Gaul, «El Ángel de las Montañas» en 1961, cuando se impuso en Bormio. Sin embargo, aquello no bastó para que Gaul alcanzara a Arnaldo Pambianco y consiguiera la victoria general en Milán al día siguiente. En las ediciones de 1956 y 1972, el Giro atacó el Stelvio desde Bormio,

al oeste, ascensión que *La Gazzetta dello Sport* describió como «una serpiente de asfalto, cinco túneles, 21,5 kilómetros y 1.541 metros de escalada». Aurelio del Río y José Manuel Fuente fueron primero y segundo en la cumbre respectivamente, encantadores de serpientes por un día.

Esas colinas occidentales con frecuencia han sido decisivas, aunque normalmente en los descensos. En 1980, el legendario *directeur sportif* Cyrille Guimard reunió a sus hombres en la mañana de la vigésima etapa y les dijo que el Stelvio era la última oportunidad para que Bernard Hinault se hiciera con el jersey rosa. En la curva 34, el «Tejón», como se conocía a Hinault, aprovechó su oportunidad y dejó muy tocado a Walter Panizza. Pero fue el descenso hacia Bormio, y más concretamente el trabajo de su compañero de equipo Jean-René Bernaudeau, que le fue abriendo el camino, lo que permitió que Hinault ganara el Giro. «Bajé con Jean-René Bernaudeau por los túneles, pero no frenó ni una vez, ¡el loco!», decía Hinault, tras haber cedido amablemente a Bernaudeau la primera posición en Sondrio y haber arrollado él mismo a Panizza para consolidar su victoria en la general.

Semanas antes, el hermano de Bernaudeau se había ahogado en un accidente de piragüismo. Por esto, en parte, el Stelvio tenía un significado especial para él. Tanto es así que, una vez retirado, el francés abriría un restaurante en la Châtaigneraie, al oeste de Francia, y lo llamaría Le Stelvio.

Cuatro años después la historia parecía repetirse, con otro francés, el difunto Laurent Fignon, dispuesto a acabar con su rival italiano Francesco Moser en las colinas del Stelvio. Para disgusto de Fignon, Vincenzo Torriani, director de carrera, eliminó el Stelvio de la etapa 18, por haber nieve en la cima (nieve que, curiosamente, era invisible en las imágenes de televisión filmadas por el helicóptero). Fignon, de lejos el mejor escalador, se quedó abatido. Como era de prever, perdió el jersey rosa en beneficio de Moser en la contrarreloj con final en Verona del último día del Giro.

La inclusión del Stelvio en el recorrido del Giro está, por tanto, llena de riesgos. En 1988, la nieve obligó otra vez a cancelar la etapa, en este caso con razón. Catorce años pasaron entre la escapada de Hinault hacia la victoria en 1980 y la siguiente visita de la Corsa Rosa, en 1994. Aquel día, Francesco Vona fue primero en la cumbre y ganó el Cima Coppi, premio concedido al primer hombre que alcanza la cumbre más alta del Giro. Vona y (por una vez) el Stelvio se verían eclipsados sin embargo por los heroicos ataques del joven Marco Pantani en el Mortirolo, que le valieron la victoria de etapa.

«La serpiente de asfalto», como dijo *La Gazzetta dello Sport* al referirse a la escalada de Bormio, en el puerto del Stelvio.

Un horrible descenso

Uno de los supervivientes olvidados de aquel día fue el excorredor del Motorola Brian Smith. Smith declaró en la revista *Rouleur* en 2007 que recordaba bien la escalada desde Prato allo Stelvio, y mejor aún la caída en picado hacia Bormio.

«Te lloran los ojos, estás muerto de frío... A mí me recomendaron cerrar un ojo», recordaba Smith. «Los túneles no tienen iluminación, y son tan largos que no ves el final cuando estás dentro: es un negro absoluto, desconcierta.»

«Así que entras por el centro de la carretera, intentas seguir en línea recta y esperas no chocar contra un lateral. Pero si cierras un ojo antes

Las famosas curvas de Trafoi hacia la cima del Stelvio, en la vertiente de Ponte di Stelvio.



de entrar al túnel y lo abres una vez dentro, al menos la mitad de tu vista se habrá acostumbrado a la oscuridad».

«Fue el descenso más horrible que he hecho nunca», afirmaba Smith. «Y yo no solía asustarme en los descensos. Bajar del Stelvio aquel día con las manos heladas, cerrar un ojo para entrar a los túneles y esperar que todo fuera bien una vez dentro, son cosas que no olvidaré nunca. Estaba muerto de miedo.»

Ivan Basso también habrá tenido que calmar recuerdos dolorosos del Stelvio. Cuando en 2005 el pelotón dejó atrás los Dolomitas y puso rumbo a los Alpes, Basso se perfilaba como favorito para vencer en la general, pero un letal cóctel de problemas estomacales sumado a los vaivenes

intestinales que le produjo el Stelvio lo llevaron a perder cuarenta y dos minutos y sus opciones de gloria. Aunque la gloria espera a todo el que alcance la cima y pueda disfrutar de estas impresionantes vistas. Sobre todo porque, de las muchas maravillas que conforman tal espectáculo visual, lo que embriaga los sentidos no es la cúpula nevada del Ortles (que vista desde el Stelvio era lo más bonito de los Alpes, según el escalador británico Edward Whymper), ni los lejanos Alpes de Zillertal, ni el exuberante valle del Adigio, sino la creación de Donegani desplegándose sobre el valle.

Si los dioses vivieran en las montañas, entrarían a ellas por carreteras así. Después de doscientos años, el Stelvio sigue siendo, orgulloso y genuino, el puerto de montaña más perfecto de Italia.

Ficha Puerto del Stelvio

Desde Bormio

REGIÓN: Lombardía, Italia

ACCESO: Sigue la SS38 desde Tirano hacia Bormio y toma la salida a la izquierda por Via Stelvio

ALTITUD: 2.758 m

LONGITUD: 21,9 km

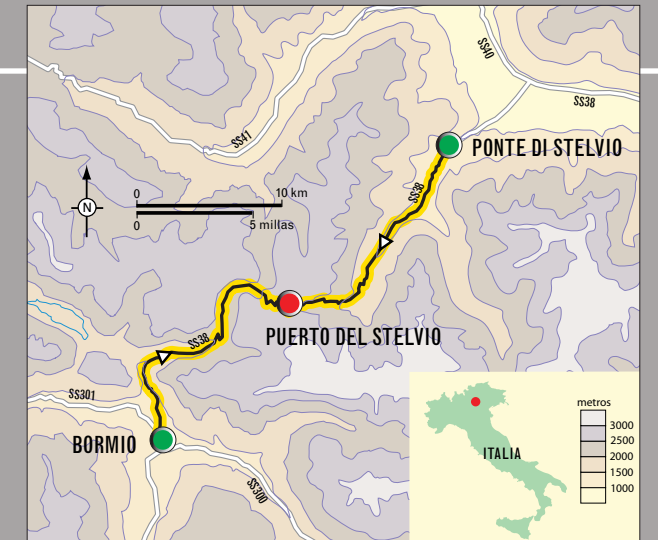
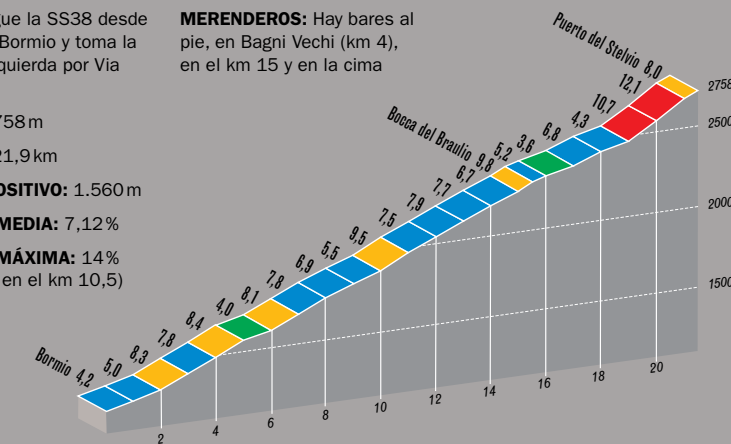
DESNIVEL POSITIVO: 1.560 m

PENDIENTE MEDIA: 7,12 %

PENDIENTE MÁXIMA: 14 %
(breve tramo en el km 10,5)

ABIERTO: De mayo a octubre

MERENDEROS: Hay bares al pie, en Bagni Vechi (km 4), en el km 15 y en la cima



Desde Ponte di Stelvio

REGIÓN: Trentino-Alto Adigio, Italia

ACCESO: Sigue la SS38 desde Bolzano hacia Prato allo Stelvio

ALTITUD: 2.758 m

LONGITUD: 24,3 km

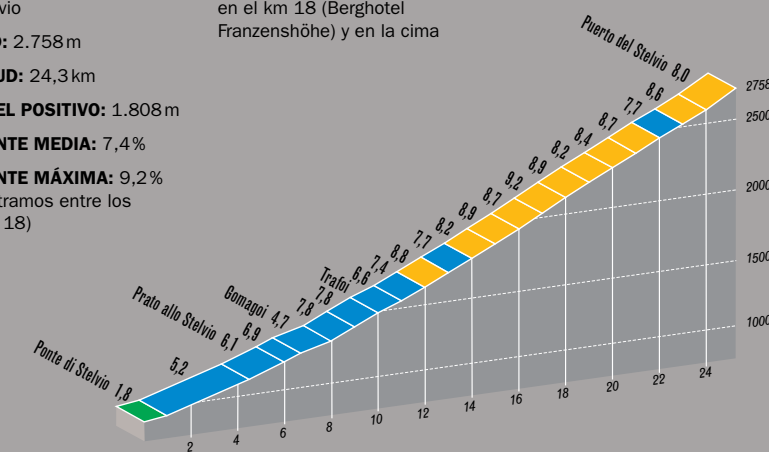
DESNIVEL POSITIVO: 1.808 m

PENDIENTE MEDIA: 7,4 %

PENDIENTE MÁXIMA: 9,2 %
(breves tramos entre los km 17 y 18)

ABIERTO: De mayo a octubre

MERENDEROS: Hay varios bares al pie, en Gomagoi (km 7), Trafoi (km 8), en el km 18 (Berghotel Franzenshöhe) y en la cima



El hotel Piccolo Tibet (Pequeño Tibet) en el Stelvio, un punto de referencia un tanto incongruente, aunque muy práctico.

Alpe d'Huez

1.803m Francia

En lo que al Tour de Francia se refiere, su primera cita con el Alpe d'Huez en 1952 no fue un flechazo ni inmediato ni, literalmente, demasiado sonado. Las fotos y las grabaciones de vídeo de aquel día muestran solo a un puñado de aficionados, una suave insinuación de entusiasmo. Fausto Coppi se impuso en solitario en un Alpe que no podía haber imaginado un bautista más glamuroso; sin embargo, *L'Equipe*, portavoz no oficial del Tour, no mostró ningún entusiasmo. El corresponsal jefe de ciclismo, Claude Tillet, se quejaba de que lo que debía haber sido una etapa épica de 266 kilómetros, a la usanza de la montaña, había quedado reducida a una cronoescalada de 13,8 kilómetros. Jacques Goddet, director del Tour, admitió que Coppi había estado «demasiado fuerte» y el pelotón en general demasiado intimidado para librar una guerra antes de llegar al Le Bourg d'Oisans y al pie del Alpe. La rotunda evaluación de Goddet parecía la sentencia de muerte del Alpe: «[La etapa] no ha dado ningún motivo para seguir demandando finales en la cumbre».

Con cinco o seis finales en la cumbre en los recorridos actuales de las grandes vueltas, es fácil infravalorar lo radical que era a principios de la década de 1950 finalizar una etapa en la cima de una montaña. Los finales en alto eran considerados, en resumen, ocurrencias desafortunadas pensadas para la televisión que iban a acabar con las escapadas homéricas de toda la vida, en las que los mejores escaladores atacaban en el primer puerto de la etapa y se pasaban el resto del día intentando conservar o ampliar su ventaja. La nueva moda modificaba, si no invertía, un paradigma: ahora los grandes especialistas podían dosificarse a lo largo de toda la etapa y confiar en el último obstáculo para eliminar a los débiles. Esto fue lo que ocurrió en el Alpe en 1952, y lo que ha sucedido posteriormente con los finales en la cumbre. Pero ha ido a más, los corredores han estado tan predispuestos a esperar al desenlace en pendiente que se han olvidado de que hay otras maneras de competir en la montaña.

Todo esto no parecía importar a los que al otro lado de la frontera corrían el Giro de Italia. Allí decidieron olvidarse de escenarios más difíciles y dramáticos para ganarse a la crítica. No obstante, sus homólogos en París, y en especial Jacques Goddet, no olvidarían la decepción de esa visita rápida al Alpe en 1952. Y la cosa prometía. Un pintor local que

Vista sobre el valle de Oisans. La que probablemente sea la carretera de montaña más famosa avanza hacia la cámara, y hacia la cima.



« **LOS AMERICANOS TENÍAN WOODSTOCK,**
los británicos, Glastonbury, y los holandeses...
el Alpe d’Huez»

conocía a Jean Barbaglia, jefe *commissaire* del Tour, se había reunido con el dueño de un hotel en el Alpe, Georges Rajon, y había conseguido reunir las 2.000 libras esterlinas necesarias para acoger la carrera. Hasta entonces, el Alpe solo era conocido por un deporte: el esquí alpino, y contaba con unos telesillas inaugurados en 1935. Antes, durante siglos, la montaña fue hogar de gamuzas, marmotas y de algunos agricultores, aunque su rasgo más característico fue su mina de plata. Hoy día, la efímera población que lo habita el día del Tour de Francia se estima en, más o menos, medio millón de personas.

Goddet y el Tour no se arriesgaron a volver al Alpe hasta 1976. En los veinte años transcurridos desde su primera y última aparición, los finales en la cumbre habían pasado de moda efímera a modelo que había que seguir, hasta el punto de que incluso Goddet y su nuevo ayudante, Félix Lévitan, habían acabado por abrazar la idea. En el Tour de 1975 hubo nada menos que cinco etapas que terminaban en estaciones de esquí, tres de ellas consecutivas, además de una cronoescalada. Era el momento de volver a intentarlo en el Alpe, aunque nadie habría previsto unos resultados tan favorables. Aquella visita de 1976 fue también un doble indulto: con un final programado originalmente en Grenoble, la novena etapa se redirigió hacia el Alpe cuando las autoridades regionales de Isère se arrepintieron de alojar el Tour en su capital. Lévitan llamó de inmediato a Rajan, su viejo amigo. El Alpe no solo se iba a convertir enseguida en el plan B de Lévitan, contaba Rajan, sino que además le daba la oportunidad de presumir de su última innovación, la numeración de las curvas que había copiado del puerto de Vrsic, en Eslovenia, donde había pasado unas vacaciones en 1964.

Un mar de aficionados

La otra gran bendición del Alpe en los años que siguieron a su reincorporación fue el extraordinario efecto que tuvo sobre un grupo de ciclistas: los holandeses. Ocho de las siguientes trece etapas en el Alpe, que se convirtió prácticamente en una constante de la carrera, las ganaron corredores de los Países Bajos. Esta época le valió a la escalada el sobrenombre de la «montaña de los holandeses», y le confirió parte de su singular atmósfera. Los americanos tenían Woodstock, los británicos Glastonbury, y los holandeses... el Alpe d’Huez. Los viajes en coche al Alpe se convirtieron en un rito de paso para adolescentes y veinteañeros holandeses. Como ahora, una semana antes de la llegada del Tour, colonizaban el espacio entre las curvas seis y siete (las contaban desde

la cima hacia abajo), lo que dio lugar a que se conociera como «la curva de los holandeses» y, durante unas cuantas noches cada verano, como la capital festiva de Europa. De *día pintaban la carretera con los nombres de sus ídolos: Hennie Kuiper, ganador en 1977 y 1978; Joop Zoetemelk, que también hizo doblete en el Alpe d’Huez,* o Michael Boogerd, eterna dama de honor. Por la noche, esa misma franja de asfalto se convertía en una pista de baile, en la que melodías como *Boogie is de Best* (su oda a Boogerd) y otros «clásicos» dudosos resonaban por el valle de Oisans.

La muchedumbre pasaba a ser parte del lugar, y el día de la carrera la carretera apenas se veía. Como recordaba el periodista de *L’Equipe* Philippe Brunel, la victoriosa ascensión de Marco Pantani en 1995 fue algo insólito, tanto por su récord como por el hecho de que Pantani no veía la carretera, «a menos que estemos hablando de la delgada línea de asfalto caliente que hay bajo sus ruedas, cubierta de grafitos entre dos ensordecedores muros de aficionados». Pantani afirmó entonces que estaba «escalando a ciegas, en medio de ese mar de personas que iba abriéndose a mi paso».

Los aficionados del Alpe funcionaban como una gran aspiradora humana que absorbía a los corredores hacia la cima. El corredor francés Jacky Durand vivió cerca del Alpe durante años, y no tardó en darse cuenta de la diferencia entre escalarlo en un entrenamiento y en una carrera. El Alpe recibió invariablemente la calificación de *hors catégorie* o «categoría especial» dentro de la competición de «rey de la montaña», pero Durand pensaba que era la única escalada «fácil» dentro de ese nivel. Una de las razones fundamentales eran los aficionados, además de las famosas 21 curvas, cada una de las cuales está ahora dedicada a uno o varios de los corredores que han ganado en el Alpe. «Las curvas son prácticamente llanas, si quieres darte un respiro las tomas por fuera», explicaba Durand en la revista *Proccycling*. La única dificultad real del Alpe, según creía, era la brusquedad de sus primeros dos kilómetros, que eran de lejos los más empinados. Con una pendiente media de entre el 10,4 y el 10,6 por ciento, este arduo trecho inicial hacía que Durand quisiera «golpearme la cabeza contra las paredes de roca que hay junto a la carretera».

Bromas aparte, parece increíble que la efusividad (o la ebriedad) de los aficionados no se haya ido de las manos más a menudo y haya causado *más accidentes*. Más de un corredor ha confesado sentir miedo, además de excitación, en la subida al Alpe. Antes de la etapa 18, el Tour de 1986 había estado dominado por una historia: la rivalidad entre el

Una de las veintiuna curvas de superficie suave por las que se conoce el Alpe, y que hacen la escalada menos ardua de lo que sugiere ese 8,19 por ciento de pendiente.



Ficha Alpe d’Huez

Desde Le Bourg d’Oisans

REGIÓN: Isère; norte de los Alpes, Francia

ACCESO: Desde Grenoble (a 52 km en coche del pie de la escalada), avanza por la A480 en dirección Sisteron, luego toma la salida número 8, sigue la D1085 hacia Vizille y la D1091 hacia Le Bourg d’Oisans

ALTITUD: 1.803 m

LONGITUD: 13,1 km

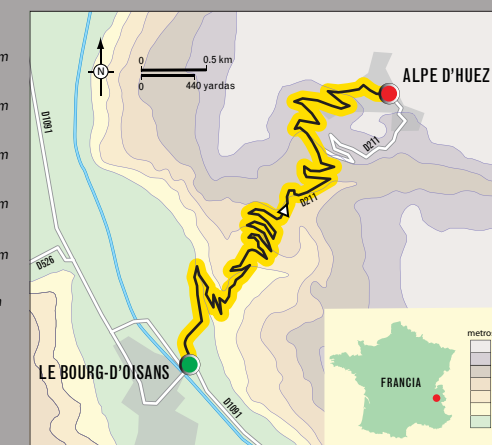
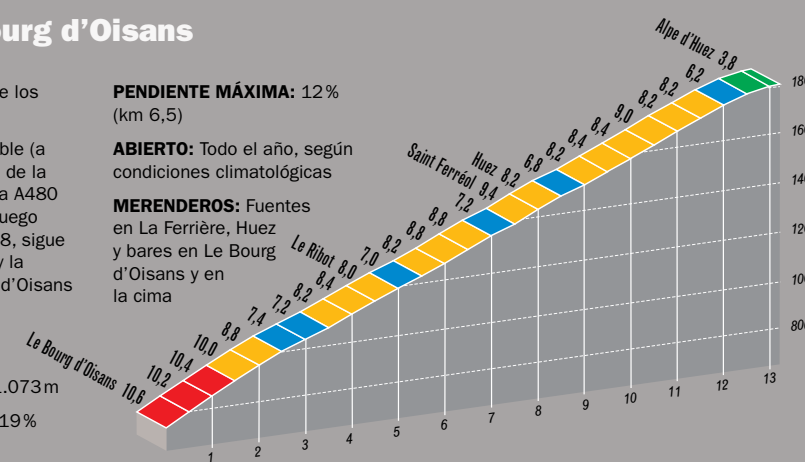
DESNIVEL POSITIVO: 1.073 m

PENDIENTE MEDIA: 8,19 %

PENDIENTE MÁXIMA: 12 % (km 6,5)

ABIERTO: Todo el año, según condiciones climatológicas

MERENDEROS: Fuentes en La Ferrière, Huez y bares en Le Bourg d’Oisans y en la cima





IZQUIERDA: Las calles de Bourg d'Oisans, ahora un imán para los ciclistas gracias a la escalada del Alpe.

DERECHA: Una faceta del Alpe que no se percibe en las retransmisiones del Tour de Francia: sus vistas, en este caso hacia el macizo des Écrins. En primer plano, una señal indica que quedan tres curvas hasta la cima, y que esta está dedicada al escalador italiano Marco Pantani.

joven estadounidense Greg LeMond y su compañero de equipo, el cinco veces campeón del Tour Bernard Hinault. En la etapa 18 la pareja coronó en solitario el puerto de la Croix de Fer y llegó a Le Bourg d'Oisans con LeMond vistiendo el maillot amarillo y el director de La Vie Claire, Bernard Tapie, urgiéndolo a que regalara a Hinault la victoria de etapa. Pero aunque ambos cruzaron la meta cogidos de la mano, LeMond reveló otra razón por la cual no había insistido en subrayar su supremacía: «Estaba preocupado, pensando en el puñetazo que se llevó Eddy Merckx de un aficionado [en el Puy de Dôme en 1975] y en que podría haber alguien así cerca. La tensión era grande, porque estaba compitiendo contra el deportista más popular de Francia. Me estaba volviendo loco».

Una escalada *hollywoodiense*

Dos años antes, durante el día de descanso en el Alpe, Hinault y Tapie mandaron a una despampanante chica morena enfundada de la cabeza a los pies en un mono de cuero negro a que recogiera a LeMond en una moto y lo llevara a su hotel. Allí le prometieron que le convertirían en el primer ciclista profesional millonario si fichaba por su nuevo equipo, La Vie Claire. Tras la victoria de LeMond en el Tour de 1986, consolidada en el Alpe, parecía que Hinault lamentara la decisión: «Podría haberlo vapuleado en el Alpe», escribió «el Tejón» en su autobiografía, una fanfarronada solo comparable a su capacidad de autoengaño.

Hubo un día, tristemente célebre, en el que la muchedumbre por la que se conoce al Alpe casi provocó una catástrofe. En el Tour de 1999, a 900 metros de la línea de meta, el italiano Giuseppe Guerini avanzaba hacia una victoria segura cuando un joven aficionado alemán saltó a la carretera para hacer una foto. Chocaron, Guerini cayó al suelo, y, con él, su sueño. O eso parecía: un empujón de su avergonzado asaltante le permitió recuperarse justo a tiempo para mantener el liderato y dar a los italianos la séptima victoria en ocho visitas al Alpe durante la década de 1990.

Las actuaciones más notables de la siguiente década en el Alpe fueron las de Armstrong en 2001 y 2004, aunque el estadounidense tuvo que

soportar burlas, abucheos y cosas peores en su camino hacia la victoria en la primera cronoescalada que tuvo lugar en el Alpe, la de 2004. Lo peor vendría dos años después, cuando, tras doce meses de retiro (que al final se convertirían en un periodo sabático), Armstrong se dejó caer por el Alpe y fue recibido con el siguiente titular en el periódico *France Soir*: «Bienvenu en France, trou-du-cul», o, traducido, «Bienvenido a Francia, gilipollas».

Era una referencia, principalmente, a las desafortunadas declaraciones que Armstrong había hecho sobre los franceses en una entrega de premios aquel mismo año, aunque el agravio también revelaba un rencor hacia el estadounidense forjado en parte, y paradójicamente, en el Alpe. Aunque sus marcas quedaron respectivamente veinticinco y un segundos por debajo del récord de Pantani de 1997, algunos fisiólogos citaron las actuaciones de Armstrong en 2001 y 2004 para probar que estaba tomando sustancias dopantes. Hinault y LeMond, señalaban, habían tardado diez minutos más en completar los 13,8 kilómetros en 1986, antes de la llegada del nuevo veneno *du choix*, la EPO. La primera marca por debajo de cuarenta minutos, la de Gianni Bugno en 1991, coincidió, efectivamente, con lo que muchos consideraron la generalización de la nueva droga milagro.

Aunque por el momento no hay corredor, sospecha o escándalo que haga sombra al Alpe. La prueba es que alrededor de trescientos ciclistas aficionados escalan el Alpe en un día normal, comprando y sellando una tarjeta al pie de la escalada y luego en la cima, para comparar sus tiempos con los de Coppi (cuarenta y cinco minutos, veintidós segundos), Pantani y Armstrong. Los más *masocas* vuelven cada julio para participar en uno de los eventos ciclodeportivos más exigentes del mundo, la Marmotte, que trepa hasta el Alpe por los puertos de la Croix de Fer, Télégraphe y Galibier.

Los puritanos seguirán tachándola de advenediza entre las escaladas clásicas, de vulgar y artificial, como la estación de esquí epónima, que sin embargo presume de la pista más larga del mundo (la Sarenne, pista negra de 16 kilómetros). Pero las miles de personas que esperan a la orilla de la carretera, sumadas a varios millones más por televisión, no pueden estar equivocadas. Jacques Augendre, el historiador oficial del Tour, lo resumió así: «El Tourmalet, el Galibier y el Izoard eran las escaladas más míticas, pero esos tres puertos se han visto superados en notoriedad por el Alpe d'Huez. Se ha convertido en la cima de la era moderna. Ninguna otra goza de tanta popularidad. Con sus 21 curvas, sus empinadas rampas y su multitudinario público, se ha transformado en una escalada *hollywoodiense*».

