

TRAS PRESENTAR LOS GRANDES COLOSOS DESCONOCIDOS, ESTA SEMANA SE ANALIZAN

Una visión diferente para la

DURANTE la disputa de la Vuelta hubo muchas críticas hacia el recorrido. Ciclistas y periodistas coincidían en que no había terreno para lanzar ataques y lo cierto es que una única crono larga y llana en la primera semana hizo perder a los escaladores una minutada imposible de recuperar. Se trataba de una crono de 52 kilómetros por autovía, pero en total la Vuelta'07 tenía tan sólo 72 kilómetros contra el crono, es decir, la segunda cifra más baja de kilómetros contrarreloj desde la Vuelta de 1991.

La crono de Zaragoza sería fea y aburrida, pero lo que de verdad faltaron fueron puertos para compensar esa crono, especialmente puertos en el último tercio de cada etapa. Nosotros no hablaremos de si la afición se escandaliza por el dopaje o echa en falta a Contador y Valverde. Nuestra pasión son los recorridos y por eso un grupo de aficionados al ciclismo y a la altimetría hemos querido presentar en público un nuevo diseño de la Vuelta'07 con las mismas salidas y llegadas, pero modificando los recorridos intermedios. ¿Caban más puertos? ¿Era posible endurecer la cita sin aumentar el kilometraje? ¿Pudo ser la prueba más espectacular?

LA RESPUESTA

La respuesta es afirmativa, pero con matices. La mayor parte de los cambios que proponemos son ajustes que mejoran claramente el resultado pero que no suponen alteraciones sustanciales, al menos en apariencia. Hay sin embargo dos etapas que modificamos en profundidad.

1. Las etapas de montaña

Una es la de Granada, en la que incluimos un segundo puerto de 1ª justo después de la bajada de Monachil y sin llano entre ambos. Es un puerto inédito ya que nos referimos a la antigua carretera de Sierra Nevada que nace en Gúejar Sierra y sube hasta el cruce del Dornajo.

Es en realidad la primera mitad de la subida a las Sabinas-Pradollano, con una primera parte tendida seguida de una bajadita, pero con una segunda mitad muy exigente, que incluyen un par de kilómetros seguidos por encima del 10%. Desde su cima se bajaría por la carretera nueva, la habitual hasta Granada y el descenso solo sería 4 kilómetros más largo que el de la etapa original. Además ponemos la meta tras el repecho de subida hasta la Alhambra. Eso sí, la etapa tendría 18 kilómetros más.

El otro gran cambio se daría en la etapa de Avila. Incluiríamos de salida un puerto de 1ª inédito, el Piélagos, largo y más bien tendido, y luego tras la bajada de Mijares aparecerían una sucesión de puertos de 2ª y 3ª también inéditos y con pendientes más que considerables. Se trata de Aguilonos, San Juan de La Nava, San Bartolomé de Pinares y, sobre todo, El Mediano,



Denis Menchov celebra su victoria en la 10ª etapa de la Vuelta a España.

con sus 4 kilómetros al 9% de media y con su cima a 20 kilómetros de meta. La etapa tendría unos 30 kilómetros más que la original, rondando los 185 en total, cifra aceptable. Por supuesto, mantenemos el final por las calles empedradas junto a la muralla.

2. Los finales en alto

No tan espectaculares pero igual de necesarios nos parecen los cambios de las etapas con final en alto. Las tres primeras tenían el mismo problema: más de 35 kilómetros entre el final de la última bajada y el inicio de la última subida. Hemos acercado los puertos de paso a la meta para reducir el llano entre ellos.

En la etapa de Los Lagos sustituimos Faya de los Lobos y la Llama por tres puertos inéditos: Tornería, Carriles y Torno, más bien cortos pero seguidos y con bastante dureza, además de encontrarse lo más cerca posible del inicio de la subida final. La etapa se reduce en algo más de 20 kilómetros.

En Cerler también sustituimos Monrepós, Sarrablo y Foradada, por otros tantos, también muy seguidos y mucho más cerca de Benasque, en donde empieza la última subida. Dos de ellos serían ya conocidos, Bonansa y Espina, pero el otro, Ramastué, es inédito en la Vuelta. La etapa se alarga 30 kilómetros.

La etapa de Arcalís no ha supuesto que cambiemos ningún puerto, pero hemos añadido dos. Bretui, un puerto de no mucha enjundia, iría justo antes de Cantó, pero el cambio más importante sería la aparición de

La Comella al llegar a Andorra, puerto corto pero con buenas pendientes, a modo de filtro para compensar el llano entre Cantó y Arcalís. La etapa incluso pierde dos kilómetros sobre la original.

Para la etapa de Abantos hemos preferido insertar un circuito semiurbano de 27 kilómetros por las calles y alrededores de San Lorenzo entre las dos subidas a la cima de Abantos, lo cual, además de aumentar el kilometraje, incrementa también la dureza. De paso le damos protagonismo a una de esas subidas por el casco urbano de una localidad, con lo que supone de incrementar el público en las cunetas.

3. El resto de etapas

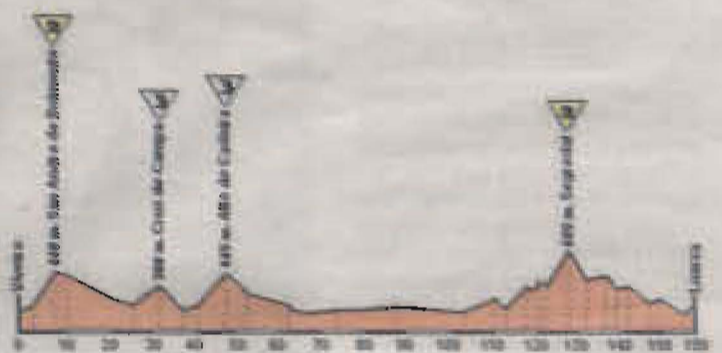
Otra etapa en la que incrementamos la dureza notablemente es la de Villacarrillo. Si bien era una etapa rompepiernas, incorporamos otra posibilidad. Esta supone aproximarse a Villacarrillo atravesando poblaciones como Huéscar, Castril, Quesada o Cazorra. El camino sigue siendo pestoso e incluye más puertos en el último tercio de etapa. Tras pasar por ellos, todavía tendríamos un largo tramo de repechos y falso llanos hasta Cazorra, una bajada antes de llegar a Mogón y una subida tendida final. El final de etapa es la subida a Villacarrillo desde Mogón, unos 8 kilómetros al 4,25%, que no es demasiado duro pero que en una etapa larga y tan quebrada puede resultar más que interesante.

Hay que resaltar que cabría otra posibilidad, manteniendo el recorrido original hasta El Tranco y a partir de ahí desviarse para afrontar la as-

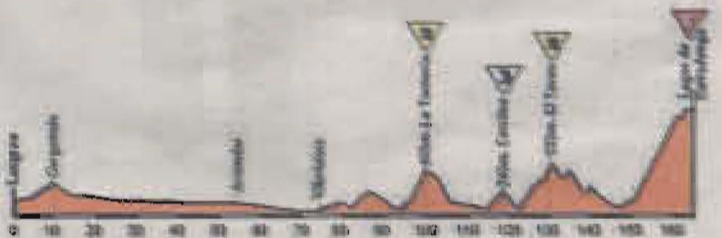
1ª (01/09) Vigo - Vigo, 12 Kms.



3ª (03/09) Viveiro - Luarca, 164 Kms.



4ª (04/09) Langreo - Lagos de Covadonga, 168 Kms.



5ª (05/09) Cangas de Onís - Reinosa, 170 Kms.



6ª (06/09) Reinosa - Logroño, 213 Kms.



