



Colección: Traza - 14

LOS 50 MEJORES PUERTOS DE LOS ALPES EN BICICLETA

ALEMANIA • AUSTRIA • ESLOVENIA
• ITALIA • SUIZA • FRANCIA

RUDOLF GESER

ediciones
Lectio





Primera edición: junio de 2012

Edita: Lectio Ediciones
C. de la Violeta, 6 - 43800 VALLS
Tel. 977 60 25 91 - Fax 977 61 43 57
lectio@lectio.es - www.lectio.es

© Rudolf Geser
© Lectio Ediciones
© Bruckmann Verlag

Título original: *100 Alpenpässe mit dem Rennrad*, Múnich, 2005

Traducción: Miquel Sancho
Asesoramiento: Rafael Vallbona y Rubèn Peris

Diseño y composición: Imatge-9, SL

Impresión: Romanyà-Valls, SA

ISBN: 978-84-15088-53-0

Depósito legal: T-427-2012





Índice



El sueño de los Alpes, <i>por Rafael Vallbona</i>	5
Indicaciones básicas.....	9
PUERTOS ALPINOS EN ALEMANIA.....	15
1. Circuito por los altos de Rossfeld (1.540 m)	17
2. Puerto Riedberg (1.420 m)	21
PUERTOS ALPINOS EN AUSTRIA.....	25
3. Carretera de alta pradera alpina del Malta (1.920 m)	27
4. Carretera altoalpina del Grossglockner (2.505 m)	31
5. Carretera de montaña Kitzbüheler Horn (1.966 m).....	37
6. Carretera del glaciar de Sölden (2.829 m)	41
7. Carretera Hahntennjoch (1.894 m)	44
8. Carretera altoalpina de Silvretta (2.032 m)	48
PUERTOS ALPINOS EN ESLOVENIA	53
9. Puerto Vrsic (1.611 m)	55
PUERTOS ALPINOS EN ITALIA.....	59
10. Passo delle Tre Croci (1.809 m)	61
11. Passo di Falzàrego (2.117 m).....	65
12. Passo di Giau (2.236 m)	69
13. Passo di Valparola (2.192 m)	73
14. Passo di Gardena (2.137 m).....	76
15. Passo di Campolongo (1.875 m).....	80
16. Passo Pordoi (2.239 m).....	83
17. Passo Sella (2.240 m).....	87
18. Passo Fedáia (2.056 m)	91
19. Passo di San Pellegrino (1.918 m).....	94
20. Puerto Rolle (1.980 m).....	97
21. Passo di Monte Giovo, o Jaufenpass (2.094 m)	101
22. Passo delle Palade (1.518 m).....	104
23. Passo di Gavia (2.652 m).....	107
24. Passo del Tonale (1.884 m)	111





25. Passo Campo Carlo Magno (1.682 m).....	114
26. Alto valle de Gressoney (1.825 m)	119
27. Col de Montgenèvre (1.850 m)	122

PUERTOS ALPINOS EN SUIZA..... 125

28. Puertos Livigno, Foscagno y Eira (2.315 m)	127
29. Puerto del Bernina (2.330 m)	130
30. Puerto Oberalp (2.045 m)	135
31. Puerto de San Gotardo (2.108 m).....	138
32. Carretera del collado Saanenmöser (1.279 m).....	143
33. Paso de Simplon (2.005 m)	146
34. Puerto de San Bernardino (2.066 m)	150
35. Carretera del valle Saas hasta Mattmark (2.197 m)	153
36. Carretera de alto valle Anniviers hasta Zinal (1.700 m).....	156
37. Puerto del Gran San Bernardo (2.473 m)	159

PUERTOS ALPINOS EN FRANCIA..... 163

38. Col de l'Iseran (2.770 m).....	165
39. Col du Mont Cenis (2.100 m).....	169
40. Col du Télégraphe (1.600 m)	172
41. Col du Galibier (2.646 m).....	175
42. Col de la Croix-de-Fer (2.067 m)	179
43. Col du Glandon (1.951 m).....	182
44. Col de la Madeleine (2.000 m)	185
45. Col de Lautaret (2.058 m).....	189
46. Ascensión a Alpe-d'Huez (1.860 m)	193
47. Col d'Izoard (2.360 m).....	196
48. Col de Vars (2.109 m)	201
49. Col de Restefond/Bonette (2.802 m).....	205
50. Carretera de montaña del Mont Ventoux (1.909 m)	209





Indicaciones básicas



Las breves indicaciones organizativas y técnicas sobre el trayecto de cada ruta deben servir al usuario de esta guía para facilitar la planificación y ejecución de las excursiones. Éstos son los indicadores que repasaremos en cada una de las ascensiones a los collados de los Alpes.

- **Punto de partida:** Junto a la denominación del lugar se informa de la altitud. Para los puertos de carretera, se facilitan indicaciones sobre las rutas más importantes en ambos lados del puerto.
- **Llegada al punto de partida:** Se indica el camino más rápido para llegar al punto de partida, en el supuesto de que el viaje de aproximación se efectúe en coche.
- **Grado de dificultad/máxima pendiente:** La indicación de la máxima pendiente ofrece una primera visión general de las dificultades que nos esperan en esta ruta. A raíz de estos datos, debería ser posible calcular si el estado físico personal nos permite asimilar las dificultades máximas de cada ruta. Más significativo, en todo caso, es el grado de dificultad, porque se incluye todo el trayecto. Se ha hecho una clasificación en tres grados de dificultad: moderado, mediano y alto, que responden a una suma de distintos factores como distancia, desnivel y pendiente máxima. Ahora bien, cabe tener en cuenta que otro método, universalmente válido y objetivo para la fijación de los grados de dificultad, es la propia sensación individual, ya que éstos dependen mucho de la capacidad de rendimiento corporal y del grado de entrenamiento personal de cada uno. En este sentido, es factible que un entrenado ciclista experimente subjetivamente el Passo Stelvio como fácil y, llegado a la cima, todavía tenga fuerzas para enganchar otro puerto, mientras que la mayoría de los ciclistas, en cambio, al llegar a esta cumbre hayan alcanzado el límite de su eficiencia y consideren esta ruta como difícil.

Con una distribución en grados de dificultad solamente se puede intentar clasificar las diferentes rutas desde su nivel de requisitos, por desniveles y duración, pero sin dejar de tener en cuenta la capacidad de rendimiento de cada uno.

Las excursiones de *dificultad moderada* son aquellas en las cuales ni por el grado de pendiente, ni por la distancia ni por el desnivel se exigen grandes requisitos en el estado físico. Prevalcen largos tramos llanos. La ruta también puede ser superada por ciclistas menos entrenados. Las excursiones de dificultad baja en los Alpes son escasas, y tampoco deberían emprenderse sin preparación.



Las excursiones de *dificultad media* son aquellas cuya ejecución implica un determinado estado físico y un entrenamiento regular (podemos hablar de un mínimo anual de 3.000 a 4.000 km en bicicleta). Hay que superar pendientes del 10% y superiores, en tramos más largos. Las excursiones de dificultad media son la regla general en la región de los Alpes y funcionan a la perfección como entrenamiento para las excursiones de dificultad alta.

Las excursiones de *dificultad alta* son aquellas cuya pendiente máxima es superior al 10%. Se conserva durante largos tramos y, solo de vez en cuando, se interrumpe durante trechos más llanos. La distancia de un tramo puede llegar a los 20 km o más. Las excursiones de dificultad alta solo deberían iniciarlas los ciclistas bien entrenados, con más de 4.000 km de entrenamiento anual, además de cierta experiencia en puertos de montaña.

- **Distancia:** Las indicaciones de kilometraje del recorrido están tomadas por el propio autor con su cuentakilómetros, por lo que pueden producirse ligeras diferencias respecto de otras mediciones como, por ejemplo, las indicaciones oficiales de mapas.
- **Desnivel:** Se ha calculado a través de las indicaciones oficiales de mapas y guías. Por lo tanto, no han podido ser respetadas pequeñas subidas y bajadas, sin desniveles significativos entre dos puntos de cálculo. En este sentido, es posible que, si utilizamos altímetros, apreciemos insignificantes discrepancias.
- **Tiempo:** Tal como sucede en la indicación de los grados de dificultad, no es posible dar un valor de tiempo universalmente válido. Depende demasiado del estado físico de cada uno. En las indicaciones ofrecidas solamente se trata de valoraciones orientativas, a raíz de los tiempos medidos durante las rutas realizadas por el autor y observados en otros ciclistas. Nos obstante, los ciclistas bien entrenados serán capaces de llegar antes del límite de la primera cifra indicativa. Quien, en cambio, no pase todo su tiempo libre montado sobre la bicicleta y tenga otros pasatiempos, tiene que orientarse en un valor temporal situado entre las dos cifras indicadas. Y quien solamente mueva su bicicleta de vez en cuando puede tener problemas para llegar en el segundo tiempo indicado —igual que quien viaje en bicicleta de turismo con mucho equipaje. Por principio, cualquier ciclista ambicioso debería ser capaz de finalizar la ruta en el tiempo establecido, aunque hay que avisar que no están incluidos los tiempos de parada.
- **Transmisión recomendada:** También la transmisión recomendada tiene que ser un punto de referencia para el usuario de la guía. La transmisión necesaria depende básicamente de la capacidad física, pero también del estilo de conducción y de las preferencias de cada uno, y por lo tanto no es posible dar indicaciones válidas





En el puerto Bergüner Klamm, una estrecha apertura rocosa en el lado occidental del puerto Albula

para todo el mundo. Así, por ejemplo, dos ciclistas de igual forma física, según su estilo de conducción, con diferente frecuencia de pedaleo, pueden estar en ruta con la misma velocidad. Particularmente recomiendo para itinerarios de puertos llevar como piñón más grande un 28 en combinación con un plato de 39. No hace falta usar el 28, pero si flaquean las fuerzas en una larga subida es recomendable cambiar de velocidad otra vez. Solamente a los ciclistas muy bien entrenados les basta un piñón del 26. Como piñón más grande, según me consta, se ofrece un 29 de Campa-



gnolo en el nuevo grupo de diez velocidades, aunque, según mi experiencia personal, la diferencia de un diente no es demasiado perceptible. En este caso parecería más sensato recurrir al triple plato, con un 30 como plato más pequeño. Como la combinación de plato del 30 y piñón del 26 se corresponde en la combinación doble solamente a un 39/29, aquí se debería utilizar como piñón más grande también uno del 28, que equivaldría a una combinación doble de 39/31, que alivia perceptiblemente.

- **Itinerario:** Indica las distintas poblaciones (y determinados puntos de interés) que encontramos a lo largo del recorrido del puerto y su distancia en kilómetros desde la salida.



Pedaleando con esfuerzo en la vertiente sur del puerto de Campolongo



- Estado de la carretera:** En este apartado se alerta, básicamente, de los daños ocasionados en el pavimento, así como de determinados peligros que puedan afectar a nuestro recorrido por la carretera. Con el fin de evitar contrariedades, nuestra conducción debe ser defensiva y con más precaución que la habitual en los descensos, y en los puntos con poca visibilidad tenemos que avanzar de manera que podamos pararnos al cabo de pocos metros.

En los puertos hay que contar siempre que detrás de cada curva puede haber obstáculos en la vía, como socavones, pequeñas piedras, rocas o ganado. Hay que tener la máxima precaución con las vallas para ganado (sucesión de tubos metálicos a nivel de la carretera que cruzan la vía horizontalmente y que impiden el paso del ganado), que pueden ser resbaladizos; por lo tanto, no hay que frenar ni conducir inclinado.

También hay que ser extremadamente prudentes al paso por túneles y galerías que, en muchos casos, carecen de iluminación; como ya advertiremos, es útil llevar una dotación de luz en la bicicleta. En los túneles puede haber socavones o humedades y, sobre todo en primavera, restos de nieve y hielo que aumentan el peligro. Debemos conducir más lentamente a la entrada y salida de los túneles para que el ojo se acostumbre a los cambios de luz.
- Apertura del puerto:** Se indican los periodos oficiales de apertura de los puertos. Hay que tener en cuenta, no obstante, que, debido a la meteorología o por la necesidad de efectuar obras de mantenimiento, se pueden producir cortos cierres de tramos a lo largo de la temporada prevista de apertura. De igual modo, pueden cambiarse las temporadas de apertura por razones parecidas. Si en algunos puertos alpinos se indican restricciones en el horario de apertura —en su mayoría en la franja nocturna— éstas continúan vigentes, según la información de las entidades oficiales pertinentes, también después de la entrada en vigor de los acuerdos de Schengen, que prevén la abolición de los controles fronterizos para los estados miembros.
- Atracciones turísticas:** Para los interesados en la cultura, se indican los monumentos que se pueden visitar tanto en las poblaciones de paso como a lo largo de la ruta.
- Mapa:** Llevar un mapa de una escala más grande es interesante básicamente para los que quieran informarse en detalle sobre la región. El mapa indicado en esta guía es el Euro Cart, mapa regional de la editorial RV, a escala 1:300.000. Dicha escala tiene la ventaja de que con un único mapa se puede cubrir una amplia zona, a veces un país entero. El precio de un mapa ronda los 7,50 €. También puede ser suficiente un mapa de escala más pequeña, como el Euro-Länderkarte Alpen, también de la editorial RV y a escala 1:800.000, que cubre todas las rutas descritas.



Si estamos bien entrenados podemos participar en esta carrera de aficionados que se celebra en el Mont Ventoux

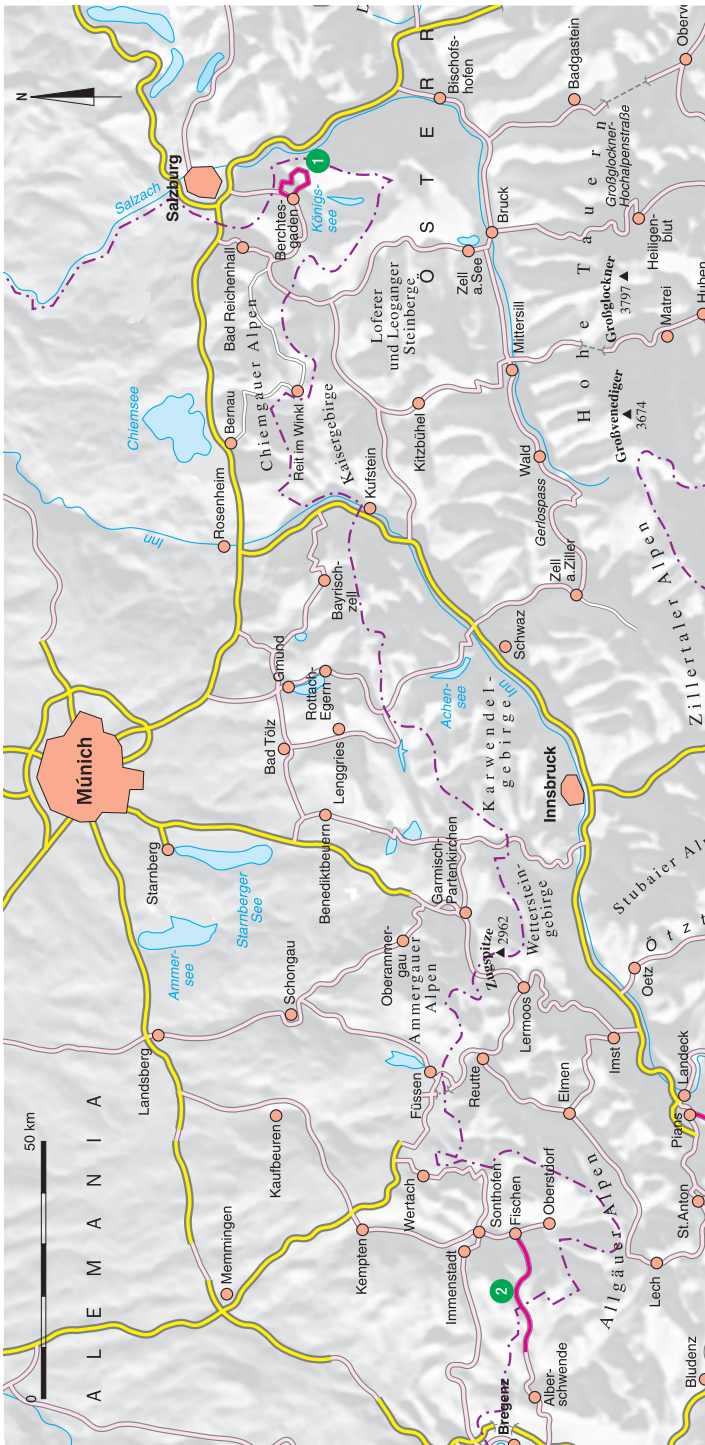
- **Avisos especiales:** Aquí se indica si es aconsejable o necesario llevar una dotación de iluminación en la bicicleta en el paso por los distintos túneles o galerías de las carreteras alpinas. De hecho, siempre es recomendable dotar la bicicleta de una iluminación trasera o de faros, accionados por pilas o baterías. En primer lugar, por nuestra propia seguridad, pero también en el caso hipotético de un accidente en el interior de un túnel o en el exterior pero con luz tenue, ya que, sin ser culpables, se nos podría imputar imprudencia o imprudencia grave, en cuyo caso deberíamos hacernos cargo de las consecuencias, ya sea parcialmente o en su totalidad.



A este grupo parece gustarle la Ruta por los Alpes bavareces

PUERTOS ALPINOS EN ALEMANIA







1. Circuito por los altos de Rossfeld (1.540 m)

FICHA TÉCNICA

- **Punto de partida:** Berchtesgaden, 573 m.
- **Llegada al punto de partida:** Autopista Múnich-Salzburg A8, salida por el nudo Salzburg Süd o Hallein, Marktschellenberg, Unterau y Berchtesgaden.
- **Grado de dificultad/máxima pendiente:** Excursión de dificultad media, con una pendiente máxima del 14% (durante aproximadamente 2 km, entre Unterau y Oberau). Alternativa: acceso desde Berchtesgaden al monte Obersalzberg, excursión de alta dificultad, con una pendiente máxima del 24% durante 2,5 km.
- **Distancia:** 34,5 km.
- **Desnivel:** 1.175 m.
- **Tiempo:** Entre 3 y 5 horas.
- **Transmisión recomendada:** 39/28.
- **Itinerario:** Berchtesgaden (km 0,0), Unterau (km 3,5), Oberau (km 5,5), peaje Mautstelle Nord/Pechhäusl (km 10,5), Roßfeldalm (km 13,0), Roßfeld-Skihütte (km 13,5), parking Parkplatz Hennköpfl/Roßfeld (km 14,5), Ahornbüchsenkopf (km 16,0), peaje Mautstelle Süd/Ofnerboden (km 22,0), hotel Walker (km 23,5), Scharitzkehlalm (km 27,5), Hinterbrand (km 30,5), Vorderbrand (km 31,0) y Berchtesgaden (km 34,5).

- **Estado de la carretera:** Amplias carreteras en buen estado.
- **Apertura del puerto:** Prácticamente todo el año.
- **Atracciones turísticas:** Berchtesgaden: castillo con museo, museo histórico regional y salinas. También es recomendable una escapada al lago König.
- **Mapa:** Euro Cart, mapa regional 1:300.000. Editorial RV, hoja 12, Baviera.

DESCRIPCIÓN

Totalmente en el sureste de la alta Baviera, en la misma frontera con el estado de Salzburgo, se encuentra el Berchtersgadener Land, uno de los más bellos paisajes de Baviera, y posiblemente de toda Alemania. El monte Watzman y el lago König son las atracciones más conocidas de esta región, pero a nosotros nos interesa una cosa totalmente diferente: el circuito por los altos de Rossfeld.

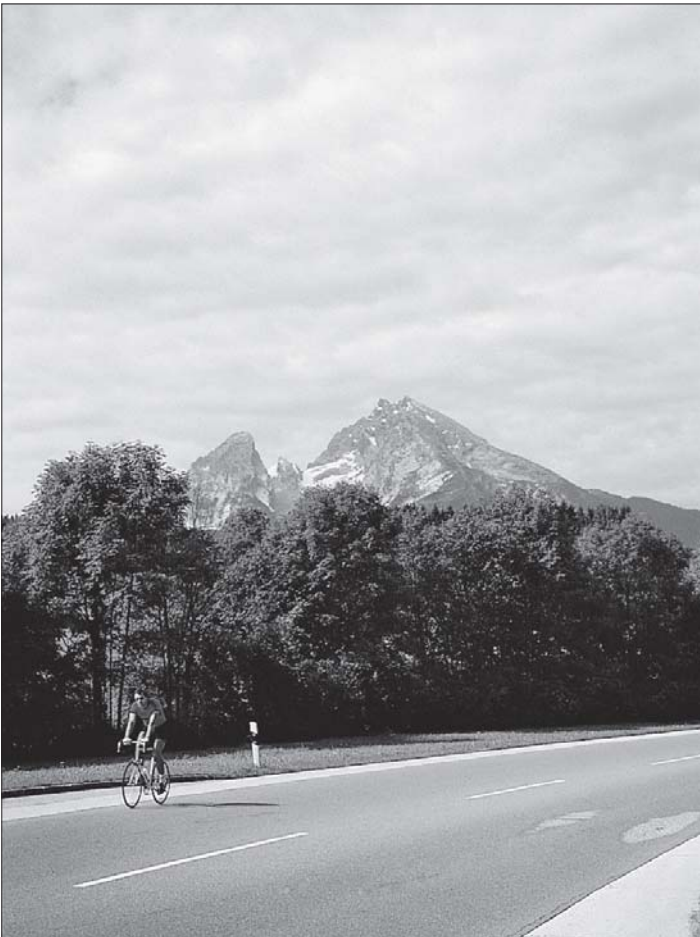
Empotrado en los Alpes de Berchtesgaden y con una altura de 1.540 m, no solo es altamente atractiva por su paisaje, sino que es la carretera de montaña más alta del conjunto de Alemania. Con un desnivel de aproximadamente 1.000 m y una pendiente del 14%, también tiene su atractivo desde el punto de vista deportivo y es una ruta altamente recomendable para todos los ciclistas.





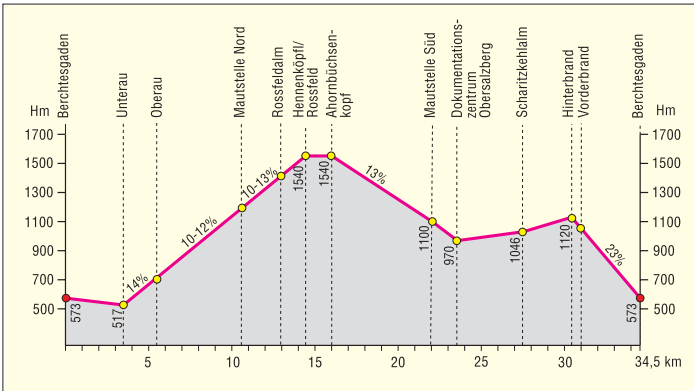
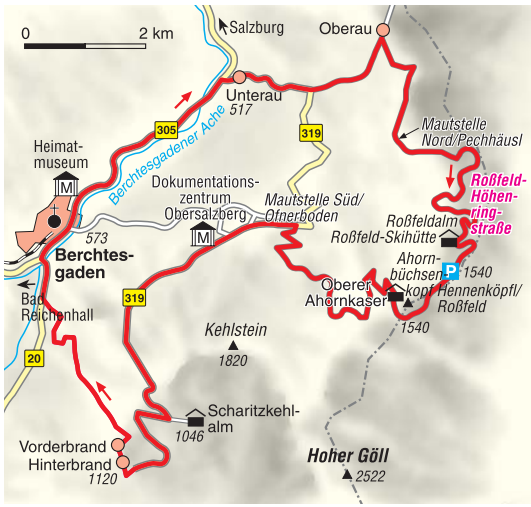
Antes de subirnos a la bicicleta en Berchtesgaden, como se describe a continuación, y empezar el calentamiento en la llana carretera nacional 305, en dirección Marktschellenberg, vale la pena indicar que existe otra posibilidad a la hora de plantearse la realización de esta ruta. El punto de partida también es el mercado de Berchtesgaden, desde donde seguiremos, dentro de la población, las indicaciones en dirección a Marktschellenberg. Justo antes de

la salida del pueblo, deberemos coger la bifurcación del lado derecho y seguir los carteles que indican Obersalzberg. Pero es importante andarse con cuidado, porque justo después de cruzar el puente de la Berchtesgadener Ache sube la carretera hasta el 24% de pendiente y seguirá así durante los próximos 2,5 km hasta el parking del Obersalzberg. Una vez hayamos llegado, podremos o bien girar a la izquierda y llegar a través de un trazado poco difícil a Oberau



El Watzmann se alza poderoso sobre el fondo del valle de la Berchtesgadener Ache





y seguir con la ruta tal como está descrita, o bien subir en línea recta y llegar así, por el acceso del lado occidental, al Rossfeld.

¿Pero es realmente recomendable la alternativa al Obersalzberg? Solamente para aquellos que quieran sondear sus límites montados sobre una bicicleta, ya que no resulta muy divertido maltratarse subiendo, aunque con el piñón más grande, con los muslos doloridos y los pulmones quemantes, mediante un pedaleo poco regular y tirando a la vez del manillar.

Nadie debe tener miedo de que el trazado normal no sea lo bastante exigente, porque desde Unterau (km 3,5) hasta Oberau (km 5,5) se mantiene una cuesta apreciable del 14%. Dentro de la población podemos tomar un poco de aliento con la disminución de la subida, pero ya al final del pueblo la cuesta sube otra vez hasta el 12%.

También aumentan las vistas en este punto: al oeste se puede distinguir la sierra del Lattengebirge y la Reiteralm, mientras que hacia el norte se expande el macizo



legendario del Unterberg. Según la leyenda, ahí duerme, sobre su trono, en un palacio de mármol, el emperador Carlomagno y sus huestes, esperando a que su barba crezca y rodee tres veces la mesa que se halla situada delante de él, momento en que se despertará y, en la batalla más grande que jamás haya existido, aniquilará a todos sus enemigos. Por el momento, dicha barba rodea por dos veces la citada mesa.

Pero, conscientes de que no presenciaremos este instante, seguimos, sin premura de tiempo, con una cuesta que disminuye hasta registros de entre el 8 y el 10% antes de llegar al peaje Norte y al Pechhäusle (km 10,5). Quien espere una nueva disminución de la pendiente se decepcionará en este tramo, ya que, al contrario, ésta aumenta hasta alcanzar otra vez entre el 10 y el 13%. Si prestamos la debida atención, en el km 12,5 encontraremos un cartel con la indicación de la altitud, 1.400 m, así que aún nos queda por remontar un total de 140 m de desnivel, pasando por el refugio de montaña de Rossfeld (km 13,5) hasta el

parking de Rossfeld (km 14,5), el punto más alto de la subida. Hasta ahí se serpentea a través de un trazado en cuya parte alta llega otra vez a una pendiente del 13%.

Bajo las poderosas paredes de roca del Hohen Göll pedalearemos ahora durante un kilómetro en llano hacia el Eckersattel y, a partir de ahí, iremos descendiendo con una pendiente del 13% y mediante curvas. En el cruce de carreteras que se encuentra detrás del peaje Sur/Ofnerboden (km 22,0), se puede seguir recto sin pasar por Obersalzberg con una pendiente del 24% por la carretera B425, por la cual iremos frenando hasta llegar a Berchtesgaden (km 25,0). La segunda posibilidad es seguir por la derecha la carretera B319 y volver, a través de Obergau y Untergau, a Berchtesgaden (km 30,0). La tercera y última posibilidad consiste en seguir por la izquierda la carretera B319 y, a través de Hinterbrand (km 30,5) y la posada de Vorderbrand (km 31,0), volver al punto de salida (km 34,5) sobre el descendiente trazado, con una pendiente aproximada del 23% en la parte final.

