

*La travesía ciclista de la cordillera Cantábrica*

*Luis Aurelio González y Daniel Vallina*

# TRAVESÍA CICLISTA

DE LA

# CORDILLERA CANTÁBRICA

(VEGADEO-BUSTIO)



Por

LUIS AURELIO  
GONZÁLEZ PRIETO  
y  
DANIEL VALLINA SORDO



[luisaureliogp.com](http://luisaureliogp.com)



Fotografías: María Dolores Palomares

Maquetación y diseño: David González Palomares

Otros participantes:

Ricardo Muñoz Castro

Julián Braga Arbesú

David González Palomares

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	p. 4
RECORRIDO .....	p. 5
ETAPA 1 (Vegadeo - San Antolín de Ibias).....	p. 6
ETAPA 2 (San Antolín de Ibias - Villablino).....	p. 10
ETAPA 3 (Villablino - La Plaza, Teverga).....	p. 15
ETAPA 4 (La Plaza, Teverga - Villamanín).....	p. 19
ETAPA 5 (Villamanín - Puebla de Lillo).....	p. 22
ETAPA 6 (Puebla de Lillo - Cangas de Onís).....	p. 26
ETAPA 7 (Cangas de Onís - Potes).....	p. 31
ETAPA 8 (Potes - Bustio).....	p. 36

## INTRODUCCIÓN

Al final de la temporada del 2019, habíamos programado para el verano siguiente (2020) que nuestro viaje ciclista sería a los Alpes italianos y sobre todo al macizo de las Dolomitas. En nuestro grupo de amigos de whatsapp organizado al efecto, cada poco aparecían fotos de los ciclistas míticos: como José Manuel Fuente, el Tarangu, en su impresionante ascensión en el Giro del 74 a las Tres Cimas de Lavaredo; Gino Bartali o Falusto Coppi en cualquiera de sus múltiples ascensiones al gran coloso alpino del Stelvio; Pantani ascendiendo su mítica curva en el Mortirolo, y sobre todo la foto de Johan van der Velde, completamente cubierto de nieve, en el paso del Gavia, aquél histórico 5 de junio de 1988. Los meses de Enero y Febrero los pasamos hablando de la infraestructura que necesitábamos para emprender esta aventurera veraniega: furgonetas, hoteles, etc.

En el mes de Marzo, cuando nuestros entrenamientos ciclistas comenzaban a ser más duros, noticias muy inquietantes comenzaban a inundar los medios de comunicación. El norte de Italia estaba completamente afectado por el coronavirus, que había aparecido apenas dos meses antes en China, con lo que se declaraba en muchas de sus regiones el confinamiento. Atónitos, como todo el mundo, íbamos asimilando que nuestros proyectos veraniegos podían estar en peligro. Días después en nuestro país le pasó lo mismo y la pandemia se descontroló, nuestros gobernantes declararon el confinamiento más estricto de toda Europa, no se podía ni salir a hacer deporte.

Nuestros entrenamientos en bici solo se podían realizar en casa con la bicicleta estática o con el rodillo. Así estuvimos hasta el mes de Junio, cuando pudimos salir. Pero entonces empezaron los problemas con las vacaciones de algunos de nosotros que fueron modificadas y un sin fin de problemas, que hicieron, que aunque en el verano se pudiese ir a Italia, no pudiésemos realizar nuestro deseado viaje ciclista.

Todo este cúmulo de circunstancias hizo que tuviésemos que cambiar los proyectos lejanos, por otros más cercanos. Así fue cuando empezamos a diseñar una actividad atractiva para realizar cerca de nuestras casas y que pudiésemos ir acomodándola a las cambiantes circunstancias. Así surgió la posibilidad de llevar a cabo una Travesía en bicicleta de toda la Cordillera Cantábrica, buscando los puertos más interesantes y lugares más espectaculares desde el punto de vista paisajístico.

La travesía por motivos de trabajo no la pudimos hacer toda seguida, pero durante todos los fines de semana del mes de Julio la fuimos realizando y la pudimos culminar con éxito.

Así hemos realizado una pequeña guía de nuestra experiencia ciclista en la Cordillera Cantábrica en el sector asturiano, que puede ser tan gratificante y dura como la Travesía del Pirineo, la de los Alpes (Lago Lemán – Mentón) o la Dolomítica, para que os pueda servir como referente a vuestras actividades ciclistas.

## EL RECORRIDO



Fig. 1 Mapa de la Travesía de la Cordillera Cantábrica completa.

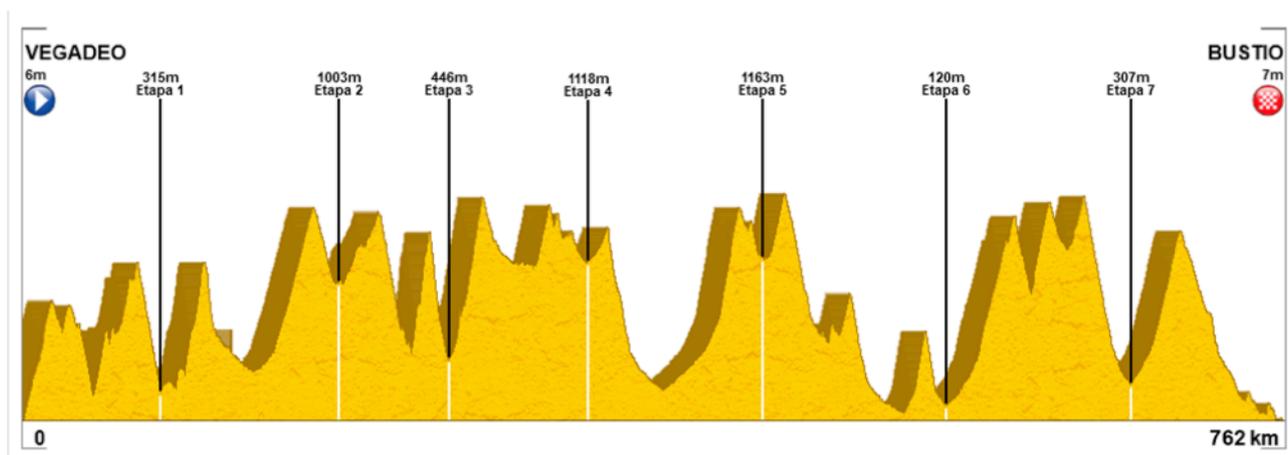


Fig. 2 Perfil altimétrico de la Travesía de la Cordillera Cantábrica completa.

El itinerario realizado consta de 768 km y de 19 puertos de montaña, la mayoría de primera y segunda. Cinco de estos puertos son de más de veinte kilómetros. Para llevarlo a cabo diseñamos ocho etapas, para poder hacerlo cómodamente y disfrutando de los paisajes, así como de la multitud de sus variados elementos patrimoniales y culturales con los que cuenta a su paso. El recorrido ha sido diseñado para disfrutar deportiva y, sobre todo, paisajísticamente. Ahora bien, quienes solo estén interesados por el aspecto deportivo, la puede realizar en menos etapas mucho más largas.

Nuestro itinerario recorre el territorio de cuatro Comunidades Autónomas: Asturias, Galicia, Castilla y León y Cantabria, así como cinco provincias: Asturias, Lugo, León, Cantabria y Palencia. Mientras que los espacios naturales protegidos son muy diversos: Reserva de la Biosfera de Ocos – Eo; Parque Natural de las Fuentes del Narcea; Reserva de la Biosfera del Valle de Laciana; Parque Natural de Somiedo; Parque Natural del Camín Real de la Mesa y de las Ubiñas; Montaña de Riaño y Mampodre; Parque Natural de Redes; Parque Natural de Ponga; Parque Nacional de los Picos de Europa; así como el Espacio Protegido Paisajes de las Cuencas Mineras.

## ETAPA 1 (Vegadeo - San Antolín de Ibias)



Fig. 3 Perfil altimétrico de la etapa 1

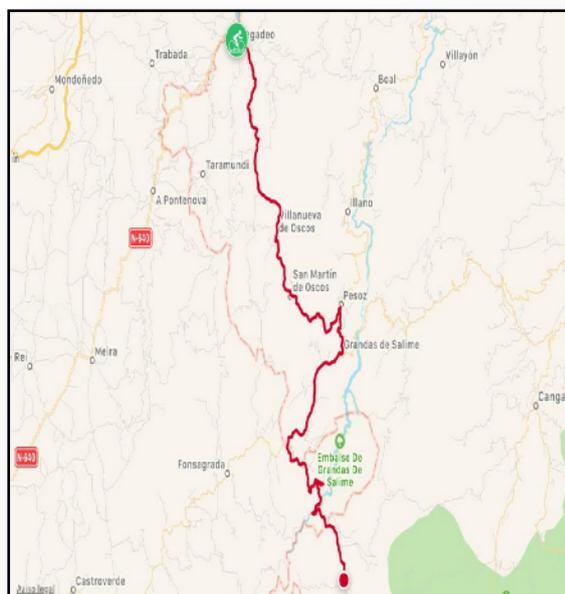


Fig. 4 Mapa de la etapa 1

*Distancia: 95 Km*

*Desnivel de subida: 2.374 m.*

*Desnivel de bajada: 1.972 m*

*Altura Mínima: 9 m*

*Altura Máxima: 1.121 m*

*Tiempo aproximado: 6 a 7 horas*

### Introducción

Etapa bastante larga con dos puertos importantes, pero con dos grandes subidas intermedias y los tres kilómetros finales de ascensión, que sin ser catalogadas como puerto cuenta con una dureza considerable. Discurre por buenas carreteras, menos el descenso por LU-P-3061, una carretera estrecha y con asfalto en muy mal estado. Buenos paisajes durante todo el recorrido e interesantes pueblos con gran contenido etnográfico.

### Recorrido:

Partimos de Vegadeo por la carretera AS – 11, en dirección a Villanueva o Vilanova de Oscos, (Carretera de A Veiga y Pesoz o Pezos por el Alto de A Garganta), la carretera va subiendo en ligera pendiente, nada más abandonar la población de Vegadeo. Pasados los dos primeros kilómetros iniciales la ascensión comienzan a hacerse más dura con porcentajes entre el 5,5 % y 6,5%. Una vez pasada la aldea de Folgueiras, las cuestas

vuelven a suavizarse unos tres kilómetros hasta llegar a la Espina.

A partir de la Espina comienza el tramo más duro de todo el puerto, llegando a pequeñas pendientes del 10 y el 11 por ciento. Una vez superadas éstas, la carretera se vuelve a hacer más amable, los últimos kilómetros con cuestas entorno al 4,5%, para alcanzar la cima del puerto *La Garganta* o *A Garganta* (877 m).



Fig. 5 Alto de la Garganta

En lo alto del puerto hay una rotonda, tomaremos dirección a Villanueva o Vilanova de Oscos por la carretera AS – 13. Iniciamos el descenso, sin demasiada inclinación, por una carretera con muy buen firme, contemplando los fenomenales paisajes de la comarca de los Oscos y llegaremos a Villanueva o Vilanova de Oscos.

Villanueva o Vilanova merece una pequeña parada para contemplar las ruinas del otrora monasterio Cisterciense de San Martín, así como contemplar algunos de sus interesantes hórreos. Puede ser un buen momento para avituallarnos y reponer fuerzas.



Fig. 6 Interior visitable del monasterio de Oscos

Reemprendemos la ruta por la misma carretera por la que veníamos, la AS – 13, remontamos unos cuantos kilómetros, aunque no está considerado puerto no deja de ser comparable a un alto de 3ª categoría en cualquier vuelta ciclista, para luego iniciar el descenso hacia San Martín de Oscos. Sin salirnos de la misma carretera, pasaremos el pueblo de Baldedo, para llevar a cabo una bajada hasta llegar al valle del río Agüeria. Cruzamos un puente sobre este río e inmediatamente comienza la subida con importantes cuestas hasta alcanzar el pueblo de Pesoz. Al paso por el pueblo podremos contemplar ejemplos interesantes arquitectura popular.

En Pesoz, debemos hacer un desvío pronunciado a nuestra derecha para coger la AS – 12, en dirección hacia Grandas de Salime. La carretera continúa ascendiendo y con pendiente nada desdeñable. La calzada realiza dos grandes lazadas a la altura de Cela y continúa en subida hasta llegar a Santa María. La subida



Fig. 7 Pasando por Villanueva de Oscos. Al fondo un hórreo típico de la zona.

desde el puente del río Agüeria hasta Santa María, sin ser calificada de puerto, no deja de ser una ascensión equiparable a un buen puerto de segunda categoría.

Pasado Santa María descendemos hasta alcanzar Grandas de Salime. Si no conocemos Grandas, es interesante realizar una visita a su Museo Etnográfico, fundado por Pepe “*El Ferreriru*” y en el que se pueden ver importantes colecciones de los distintos oficios y formas de vivir de la Asturias tradicional occidental.

En Grandas de Salime cogemos la carretera AS – 28, nada más salir comenzamos a ascender con cuestas del 7%. Pasaremos el pueblo de Padraira y ya no tardaremos a enfrentarnos a la subida definitiva del Puerto del Acebo. Los dos primeros kilómetros la pendiente media se sitúan un poco por encima del 4%. Seguidamente vendrán tres kilómetros

más duros: el primero con una pendiente media entorno al 5,5% y los dos siguientes, los más duros de toda la ascensión, con pendientes medias entre el 7,5% y el 8,2. En este tramo llegaremos a enfrentarnos a cuestas con un 11%. Después de pasar el desvío hacia Bustillo, la pendiente se modera mucho hasta situarse entorno al 3,5 % hasta alcanzar la parte más alta del Puerto de Acebo (1030 m).



Fig. 8 Subida al Puerto del Acebo

Realizaremos un breve descenso por la carretera LU – 701, ya en la provincia de Lugo,



Fig. 9 Bajada del Acebo hacia San Antolín de Ibias.

perteneciente a la Comunidad Autónoma de Galicia, en dirección a Fonsagrada. No obstante, debemos de estar muy atentos porque pronto deberemos desviarnos a nuestra izquierda, por una carretera local la LU – P – 3601, en dirección a San Antolín de Ibias. Otra vez debemos de remontar unos dos kilómetros, para ya iniciar el descenso por una carretera muy estrecha y con el firme en malas condiciones hasta llegar al puente sobre el río Navia, a la altura de la cola del Embalse de Grandes de Salime, Pena de Nogueira. Cruzamos el puente, tiramos a nuestra

izquierda por la carretera LU – 702, en dirección a San Antolín de Ibias.

La carretera circula bordeando la cola del embalse y entraremos de nuevo en la Comunidad Autónoma de Asturias, a la altura del pueblo de Marentes. Ahora ya por la carretera AS – 210 descenderemos levemente hasta la desviación hacia Cangas de Narcea y el Puerto del Pozo las Mujeres Muertas, por las que circularemos en la etapa siguiente. Ahora ya nos quedan apenas dos kilómetros de ascensión moderada hasta llegar al pueblo de San Antolín del Ibias.

## ETAPA 2 (San Antolín de Ibias - Villablino)

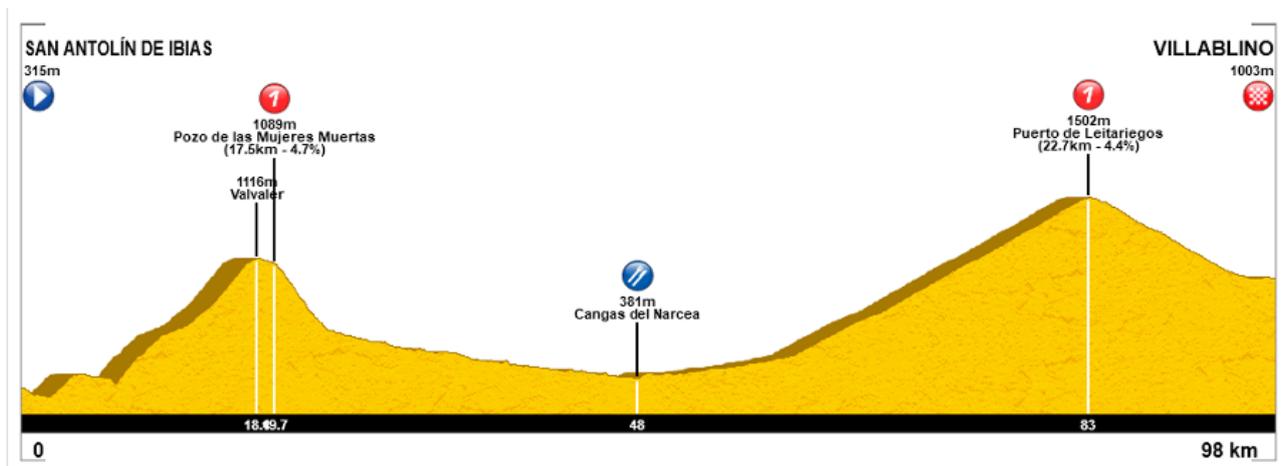


Fig. 10 Perfil altimétrico de la etapa 2.



Fig. 11 Mapa de la etapa 2.

*Distancia:* 98 Km  
*Desnivel de subida:* 2.113 m.  
*Desnivel de bajada:* 1.474 m  
*Altura Mínima:* 260 m  
*Altura Máxima:* 1.503 m  
*Tiempo aproximado:*  
 6 1/2 a 7 1/2 horas

### Introducción

Etapa larga que ronda los 100 km, con dos grandes puertos. Las carreteras están en buen estado, salvo el tramo entre Regla y Cangas de Narcea que el asfalto se encuentra en muy malas condiciones. Aldeas muy interesantes desde el punto de vista etnográfico por su arquitectura tradicional, sobre todo, en el descenso de Pozo de la Mujeres Muertas. La subida del puerto de Leitariegos se hace muy larga, pero nos depara unos sorprendentes paisajes.

### Recorrido

Para ir de de San Antolín de Ibias a Cangas de Narcea se nos presenta dos posibilidades: por el Alto de Valvaler o Pozo de la Mujeres Muertas o por el Puerto de Connio. El primero es más corto, pero con tramos mucho más duros que el segundo. La opción por el Pozo de las Mujeres Muertas es más recomendable para aquellos que les guste las pendientes más duras, así como disfrutar de la arquitectura tradicional.

El puerto de Connio es más aconsejable para aquellos que quieran disfrutar de las maravillosas vistas que nos ofrece la Reserva Integral de Muniellos, por donde discurre.



Fig. 12 Salida en Ibias.

### **Opción 1. Alto de Valvaler o Pozo de la Mujeres Muertas**

La etapa la iniciamos en la plaza que hay delante de la bonita Iglesia parroquial, tomaremos la misma carretera por la que hemos llegado la etapa anterior la AS – 210, desandaremos los dos últimos kilómetros hasta llegar al cruce con la carretera AS - 29, que está a la altura del puente que cruza el río Ibias, que pone dirección a Cangas de Narcea. Cruzaremos el puente e iniciamos una ascensión continuada de unos dos kilómetros, que en algunos tramos llega al 11%.

Seguidamente la pendiente suaviza, para luego iniciar un ligero descenso hasta el puente que cruza río Aviougua. A partir de aquí vuelve a empinarse la carretera para alcanzar la aldea de Seroiro. El kilómetro anterior a llegar a la Seroiro es el de más porcentaje de toda la

subida llegando al 10,2 % pendiente media, con algunos tramos al 12% y al 13%.

Después de pasar Seroiro la ascensión se vuelve a moderar con pendiente media entorno al 7,5%, durante dos kilómetros hasta pasar la desviación de Folgueiras de Aviougua, donde vuelve a moderarse, con una pendiente media un poco por encima del 3%. Lo que hace que podamos admirar tranquilamente el fenomenal paisaje.

Poco a poco va desapareciendo la vegetación según nos adentramos en los cinco últimos kilómetros, donde de nuevo la subida se vuelve más dura. Será después de pasar la desviación para el pueblo de Valvaler, que queda a nuestra izquierda, un poco por debajo de nosotros, cuando nos encontraremos con dos kilómetros de fuerte pendiente media, entre el 9,5 y el 10% y con tramos puntuales al 11, 12 y al 13%. Después de pasar un tramo al 13% la subida se modera y llegamos al denominado Alto de Valvaler (1.132 m), en el límite de los concejos de Ibias y de Cangas de Narcea.



Fig. 13 Subida al Alto de Valvaler.

Ahora iniciamos un cómodo descenso hasta que alcanzamos el cartel indicativo del Pozo de las Mujeres Muertas (1.103 m). A partir de aquí el descenso se hace más vertiginoso, ya que los primeros tres kilómetros las pendientes medias sobrepasan el 10%, con algún que otro tramo entre el 15 y el 17%. Luego vendrá otro kilómetro con una pendiente importante, pero más moderada, al 9%.



Fig. 14 Pozo de las Mujeres Muertas

Luego el descenso se hace constante con medias entre 2,25% hasta el 1,20% hasta alcanzar la Riela o Regla. Esto nos permitirá hacer un descenso disfrutando de las vistas que nos proporcionan las aldeas del Monasterio del Coto, Veigadorriu o Vega de Hórreo, La Viña o Tremau del Coto. En las que hay unas muestras magníficas de la arquitectura tradicional de esta parte del occidente asturiano, con casas de piedra y techos de pizarra, pero donde sobresalen sus característicos hórreos.

Una vez en el cruce de Regla enlazaremos con la carretera AS – 15 que viene

de los puertos de Connio y del Túnel de Rañadoiro.



Fig. 15 Conjunto etnográfico en Cangas de Narcea

## Opción 2. Por el puerto de Connio

Saliendo de la Iglesia de San Antolín cogemos la carretera AS – 212, en dirección sur, hacia el Puerto de Connio y Tormaleo. Descenderemos levemente hasta llegar al cruce de Cecos. Aquí abandonamos la carretera AS – 212, para tomar la carretera que sale a nuestra izquierda en dirección al Puerto de Connio, AS - 211. Pasaremos al lado de un área recreativa con mesas y bancos, así como con un hórreo con la tipología característica de la zona. De los 19,5 kilómetros con los que cuenta este puerto, los más duros son los diez primeros, en los que sus pendientes medias van desde 6,1 al 8,3%, con tramos puntuales al 10%. La carretera al no ser muy ancha hay que transitarla con cuidado, ya que podemos encontrarnos con vehículos que acortan en las curvas y pueden producirnos situaciones desagradables e incluso accidentes.

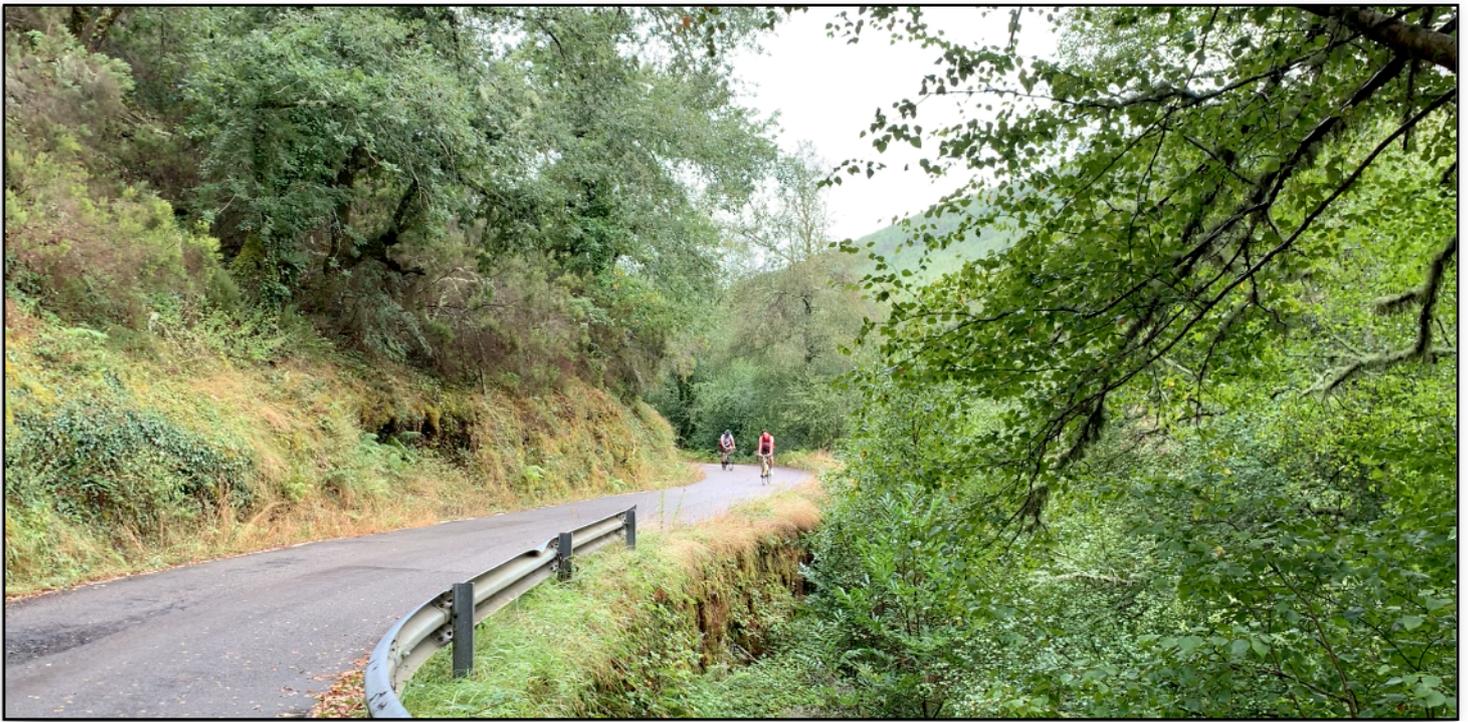


Fig. 15 Subida del Connio desde Ibias

La carretera transita entre un frondoso bosque de robles, castaños, avellanos, etc. La carretera hace realiza dos grandes lazadas a la altura de la aldea de Centenales. Poco después de superar estas curvas de herradura la cuesta se modera de forma sustancial y los últimos 9 kilómetros, discurrirán entre el 1,6 %, casi en la misma cima del puerto y el 4,9% antes de alcanzar el mirador del Sestón, desde donde se puede ver la aldea de Valdebueyes, toda rodeada de bosque.

Una vez en la cima del puerto a 1.315 metros de altitud, iniciamos el descenso dando vista a la masa boscosa de la Reserva Integral de Muniellos, ya en el concejo de Cangas de Narcea. Los primeros seis kilómetros de descensos son los más empinados, con medias en estos kilómetros entre el 5,3% y los 7,4%. Como a unos 4 Km de la cima de puerto hay

habilitado un pequeño mirador, desde el que se puede contemplar un espectacular panorama de la Reserva Integral de Muniellos. El pequeño mirador cuenta con paneles explicativos.

La segunda parte del descenso es menos acentuada hasta que llegamos a Ventanuela, en la Vega de Rengos. Aquí enlazamos con la carretera AS – 15 que viene del concejo de Degaña, tras pasar el túnel de Rañadoiro. Tomamos a nuestra izquierda por la AS – 15, en dirección a Cangas de Narcea, y después de unos 11 km de suave descenso enlazaremos en Riela o Regla con la AS-29, la carretera que desciende del Pozo de la Mujeres Muertas.

Una vez en Regla o Riela seguimos por la AS – 29, en leve descenso, por una carretera con un asfalto en pésimas condiciones hasta que llegamos a Cangas de Narcea. En las calles de Cangas iniciamos un ascenso hasta que

enlazamos con la carretera AS-213, en dirección al Puerto de Leitariegos y Villablino. Para tomar esta carretera deberemos hacer una pronunciada curva a nuestra derecha en el centro de la población, donde convergen las carreteras.

Saldremos de Cangas de Narcea, en dirección sur, dejaremos el hospital comarcal a nuestra izquierda y el mercado ganado a nuestra derecha, por debajo de la carretera, y llegaremos al pueblo de Limés. A partir de aquí la carretera discurre en un ascenso poco pronunciado con porcentajes entre el 1 y el 2% hasta que alcanzamos el pueblo de Bimeda. A partir de aquí podemos decir que comienza propiamente la subida al puerto con inclinaciones medias de hasta el 5% y con alguna que otra cuesta que alcanza el 7%. El puerto se va haciendo largo, según vamos ascendiendo. Pasaremos el bar de la Chabola, donde se puede tomar un refrigerio, luego después de unas pronunciadas curvas llegaremos al mirador de las Brañas de Arriba, desde donde se puede contemplar un espléndido paisaje, es uno de los miradores desde los que se a veces se pueden avistar los osos cantábricos, existen paneles explicativos.



Fig. 17 El Puerto del Leitariegos

Después de hacer una necesaria parada para contemplar el paisaje, continuamos y ya no tardaremos en alcanzar el poblado del puerto de Leitariegos (1.525 m). Iniciaremos el descenso, dejando a nuestra derecha las instalaciones de la Estación Invernal de Leitariegos. La carretera va descendiendo realizando una que otra lazada para llegar al otrora pueblo minero de Coballes de Abajo. De la que bajamos todavía podemos contemplar el castillete minero del Pozo María, perteneciente a la Minero Siderúrgica de Ponferrada.

En Coballes de Abajo enlazaremos con la carretera CL- 626, que tomamos en dirección a Villablino, que solamente dista cinco kilómetros, donde daremos por terminada esta etapa.



Fig. 16 Subida al puerto de Leitariegos

## ETAPA 3 (Villablino - La Plaza, Teverga)

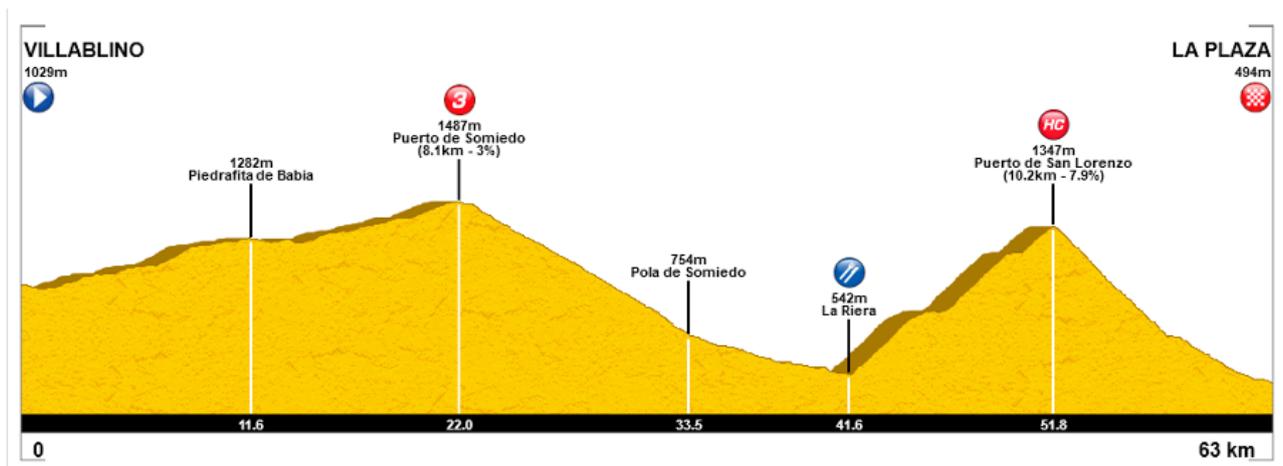


Fig. 17 Perfil altimétrico de la etapa 3.

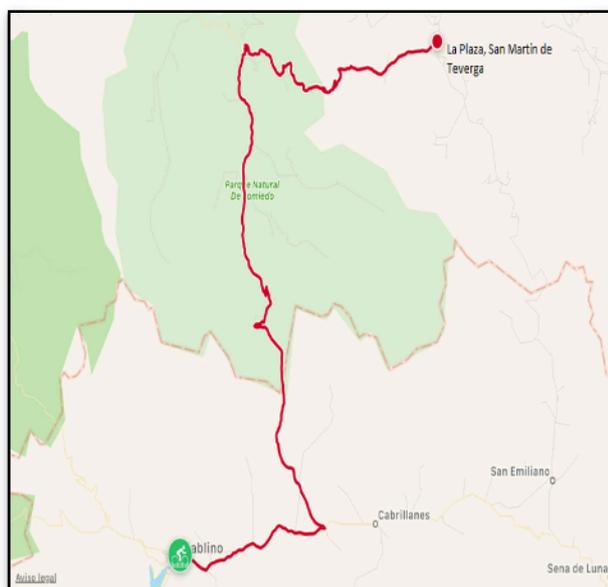


Fig. 18 Mapa de la etapa 3.

*Distancia: 63 Km*

*Desnivel de subida: 1.339 m.*

*Desnivel de bajada: 1.885 m*

*Altura Mínima: 494 m*

*Altura Máxima: 1.487 m*

*Tiempo aproximado: 5 horas*

### Introducción

Se trata de la etapa más corta de todo el recorrido, pero puede ser una de las maduras, por las fuertes pendientes del puerto de San Lorenzo. Las carreteras se encuentran todas en buen estado y los paisajes son espléndidos todo el recorrido.

### Recorrido

Salimos de Villablino por la carretera CL – 626, en dirección a León, es decir hacia el este. Al poco de salir de Villablino nos encontramos con el pueblo de Rioscuro. La carretera comienza a ascender levemente y no tardaremos en alcanzar la población minera de Villaseca de Laciana, donde podremos observar una gran cantidad de barriadas para los obreros mineros, construidas por la Minería

Siderúrgica de Ponferrada. Al poco de salir de Villaseca comenzaremos a remontar unas importantes cuestas, con pendientes del 7%, para remontar el embalse. Una vez remontado, por terreno más llano llegaremos a la población de Piedrahita de Babia.



Fig. 19 Desvío hacia el puerto de Somiedo

Aquí abandonamos la carretera por la que hemos transitado desde Villablino, para coger una carretera que sale a nuestra izquierda, se trata de la LE-495, dirección Puerto de Somiedo y Pola de Somiedo.

La carretera desciende, luego remontará un poco, para volver a bajar levemente hasta el pueblo de Vegas de Viejos. Aquí podemos decir que comienza la ascensión hacia el puerto de Somiedo, por la vertiente sur o leonesa. En los casi ocho kilómetros que nos restan para ascender al Puerto nos encontraremos con pendientes medias desde el 2% al 4,6%. Se trata de una subida muy cómoda, que nos calentará las piernas para la gran subida que nos espera en el final de la etapa.



Fig. 20 Puerto de Somiedo

Iniciamos el espectacular descenso del Puerto de Somiedo por la vertiente norte o asturiana, por la carretera AS - 227. La carretera describirá unas cuantas lazadas que nos harán disfrutar de esta bajada, cuya pendiente media máxima en el primer kilómetro es de un 7% y la que cuenta con algunos pequeños tramos en los que se alcanza el 11%. En la parte baja pasaremos por el pueblo somedano de Caunedo, antes de llegar a Pola de Somiedo. Durante la bajada algunos carteles nos indican que Somiedo es tierra de osos cantábricos y que en algún momento los podremos encontrar cruzando la carretera, por lo que hay que transitar con la debida precaución.

Pasaremos la capital del concejo, Pola de Somiedo y continuamos bajando. No tardaremos en pasar junto a la central hidroeléctrica de La Malva, se trata de la primera gran central hidroeléctrica que se construyó en Asturias, por la Hidroeléctrica del Cantábrico.



Fig. 21 Vistas desde la subida del puerto de San Lorenzo

Seguimos bajando y dejamos a nuestra derecha la carrera que sube hacia La Farrapona y los Lagos de Sapiencia. Seguiremos descendiendo, con alguna que otra remontada hasta llegar al pueblo de La Riera. Al final del pueblo, abandonamos la carretera AS - 227, para coger la carretera AS - 265, que se dirige a La Plaza, por el Puerto de San Lorenzo. Este puerto es el más duro en cuanto a los porcentajes de pendiente que tiene de toda nuestra travesía ciclista Cantábrica.



Fig. 21 Puerto de San Lorenzo

Pasamos un puente sobre el río Somiedo y seguidamente iniciamos las potentes rampas del puerto. Las primeras llegan a alcanzar el 16%. Las pendientes

medias de los kilómetros son entre el 9% y el 12%. El kilómetro más duro es como a un kilómetro antes de llegar al pueblo de las Morteras, en el que tendremos que gestionar rampas del 14, 15 y hasta del 17%. Una vez superada este muro, tendremos un kilómetro con mucha menos cuesta, entorno al 5,5%, que nos dará un alivio. Una vez llegado a Las Morteras, tendremos un kilómetro sin apenas cuesta. Aquí deberemos hacer acopio de fuerzas para emprender el ataque a los tres siguientes kilómetros, con dos kilómetros con una pendiente media por encima del 11% y el siguiente de casi el 10%, donde serán frecuentes tramos al 14, 15 y 16%. Luego la subida nos dará otro descanso, para iniciar el kilómetro y medio final con una ascensión sostenidas por encima del 10% hasta la cima del puerto.

Las vistas de los montes y valle de Somiedo, así como los del concejo de Teverga merecen un tiempo para contemplarlas, a la vez que descansamos de la dura subida a la que nos hemos enfrentado.

Iniciamos el descenso por la vertiente este, en la que también la pendiente es considerable con muchos kilómetros con fuerte desnivel. En poco tiempo llegamos a la Plaza, capital del concejo de Teverga.

En Teverga deberemos visitar la Colegiata de San Pedro. Se trata de un templo románico construido en el siglo XI. Esta colegiata es famosa por las momias que hay en su interior del abad Pedro Analso de Miranda y de su padre el marqués de Valdecarzana.



Fig. 22 Colegiata de Teverga

## ETAPA 4 (La Plaza, Teverga - Villamanín)

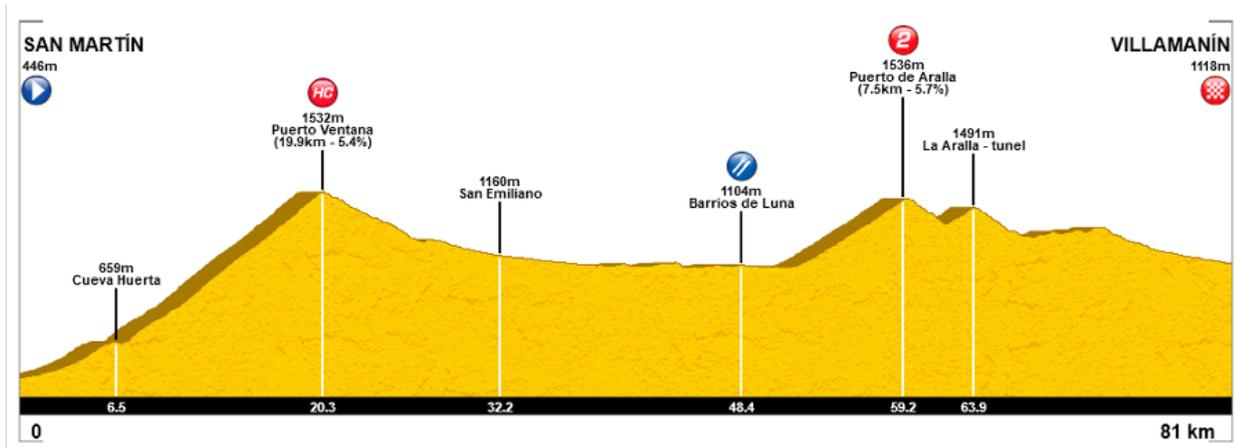


Fig. 23 Perfil altimétrico de la etapa 4.

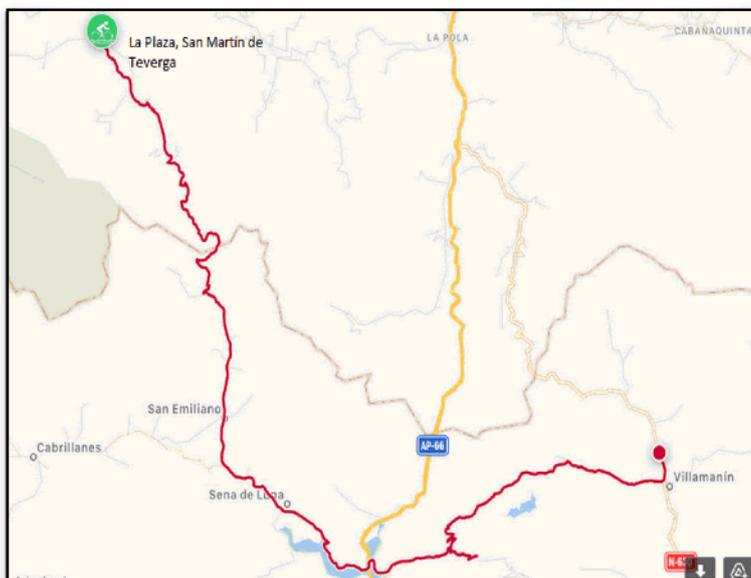


Fig. 24 Mapa de la etapa 4.

*Distancia:* 81 Km

*Desnivel de subida:* 1.862 m.

*Desnivel de bajada:* 1.191 m

*Altura Mínima:* 446 m

*Altura Máxima:* 1.533 m

*Tiempo aproximado:* 6 horas y ½

### Introducción

Etapa no muy larga que cuenta dos puertos, el bastante largo de Ventana y el más corto, pero con pendientes importantes del Alto de Aralla. Las carreteras están en buen estado, salvo la que va desde el túnel de Aralla a Villamanín, que cuenta con un asfalto en pésimas condiciones. Paisajes magníficos durante todo el recorrido, sobre todo en la bajada del puerto de Ventana, con las magníficas vistas del Macizo de Ubiña.

### Recorrido

Salimos de La Plaza en dirección a San Martín de Teverga, en el cruce con rotonda que hay en el centro de pueblo tomamos a nuestra derecha, por la carretera AS-228, en dirección al Puerto Ventana. Nada más salir de la población la carretera comienza a ascender. Pasaremos los pueblos de Riello y San Salvador, así como el Parque de la Prehistoria de Teverga. Según se suceden los kilómetros van aumentando las pendientes. Llegaremos al



Fig. 25 Ascendiendo al puerto de Ventana junto al Parque de la Prehistoria de Teverga

área recreativa de Cueva Huerta. Cueva Huerta o la Cueva de Fresnedo, como también se la conoce, es una de las más grandes de Asturias. En la actualidad se encuentra cerrada, pero en los años ochenta y noventa del siglo pasado era muy frecuentada por los amantes de la espeleología.

Después de pasar Cueva Huerta, la ascensión se toma un pequeño respiro de un kilómetro, en el que tenemos un pequeño descenso. Una vez pasado un corto túnel, empieza propiamente los kilómetros más duros de toda la subida. Las pendientes medias de

estos doce kilómetros oscilarán entre el 6 y el 8%. La subida es muy constante, alcanzando solamente en una ocasión y un pequeño tramo en el que la dureza pasa de los dos dígitos, es decir al 10%.

Una vez en la cima del puerto iniciamos el descenso por la carretera LE – 481. No bajaremos más de un kilómetro cuando debemos de hacer una parada en un mirador que hay a nuestra izquierda, con un amplio aparcamiento. Desde allí podemos contemplar estupendas vistas del macizo de las Ubiñas, así como de la parte alta de valle de la Babia.

Después de esta obligada parada, seguimos descendiendo pasaremos Torrebarrio, desde donde podemos contemplar de nuevo unas buenas vistas de las dos Ubiñas, la Grande y la Pequeña. Seguimos descendiendo y pasaremos San Emiliano de Babia. Cruzamos el pueblo y si salimos de la carretera



Fig. 26 Cima del puerto de Ventana

continuamos en dirección a León. No tardaremos en llegar al empalme con la carretera CL – 626. Aquí tomamos a nuestra izquierda, es decir dirección León. La carretera con buen asfaltado va haciendo un continuo sube y baja, pasaremos los pueblos de Sena de Luna y Pobladura. A partir de aquí, vamos bordeando el pantano de los Barrios de Luna. Pasaremos por debajo de la Autopista A – 66, que une León con Asturias, y contemplaremos su puente colgante, a lo Golden Gate. Pasaremos el desvío a Caldas de Luna y no tardaremos en llegar al cruce que va hacia

los soldados republicanos dedicaron al mencionando capitán, poniendo su nombre en el cemento de las fortificaciones, fusilado durante los primeros días de la guerra civil por lo sublevados. El capitán Lozano fue el abuelo del expresidente del gobierno José Luis Rodríguez Zapatero.



Fig. 27 Bordeando el pantano de Barrios de Luna

Aralla, Alto de Aralla y Geras de Gordón.

Abandonamos definitivamente la CL – 626, para circular por la carretera LE – 473. Aquí comienza la subida hacia el Alto de Aralla. Serán unos siete kilómetros y medio con una pendiente media de 5%, que se mantiene constante durante toda la subida, salvo el último medio kilómetro que llega al 7%. Una vez en el Alto de Aralla podemos visitar los restos de la trinchera republicana del capitán Lozano. Se trata de una trinchera que



Fig. 28 Alto de Aralla

Descendemos por la misma vertiente por la que hemos ascendido, para desviarnos como a unos tres kilómetros del alto a nuestra derecha según bajamos, por la carretera LE – 3503, en dirección a Cubillas de Arbás, Túnel de Aralla y Villamanín. Una vez nos hemos desviado comenzamos a subir de nuevo unos dos kilómetros hasta el Túnel de Aralla. Pasaremos el túnel para descender hacia las comarcas de Arbás y la Tercia. El descenso es bastante cómodo, pero el asfalto no presenta muy buen estado. Pasaremos los pueblos Cubilla y Casares de Arbás. La carretera va haciendo subida y bajadas y nos adentramos en la comarca de la Tercia. Pasaremos por Pobladura, San Martín de la Tercia y Rodiezmos antes de llegar a nuestro fin de etapa en Villamanín.

## ETAPA 5 (Villamanín - Puebla de Lillo)

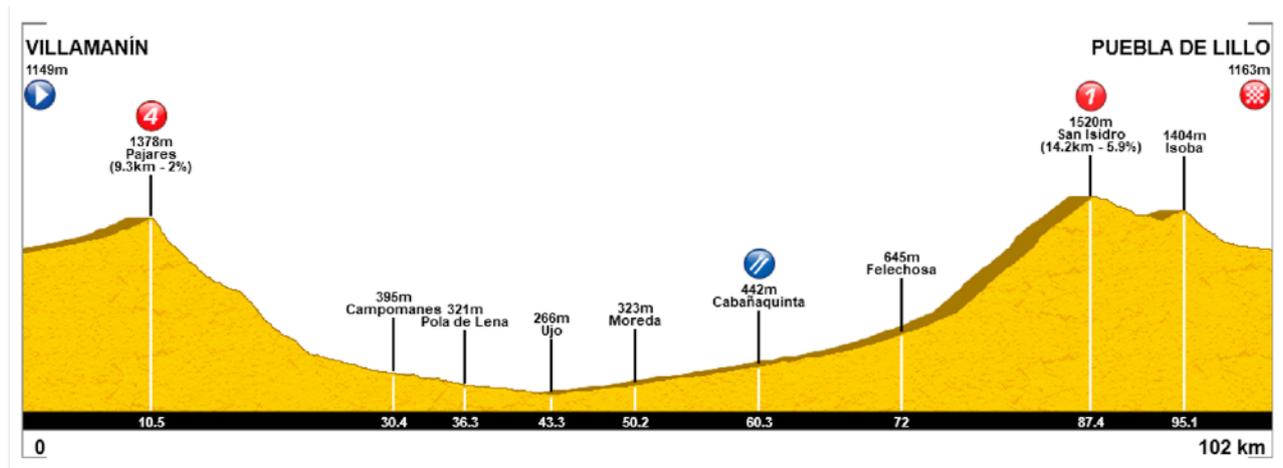


Fig. 29 Perfil altimétrico de la etapa 5.

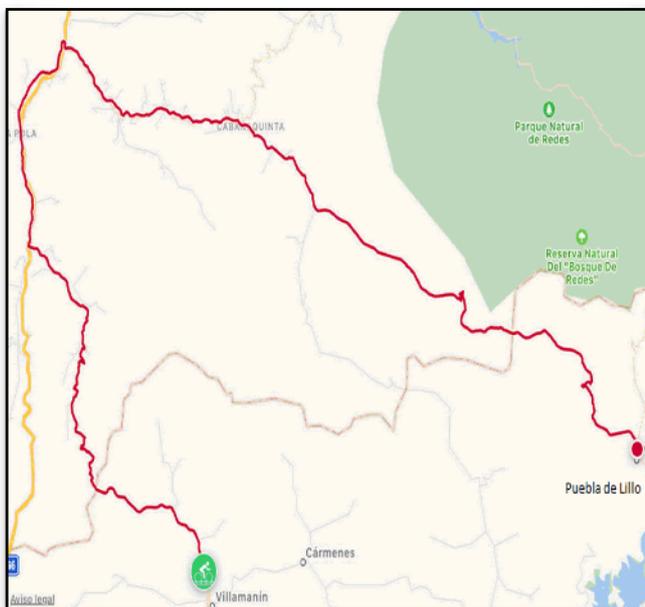


Fig. 30 Mapa de la etapa 5.

*Distancia: 102 Km*

*Desnivel de subida: 1.538 m.*

*Desnivel de bajada: 1.551 m*

*Altura Mínima: 263 m*

*Altura Máxima: 1.501 m*

*Tiempo aproximado: 7 horas ½*

### Introducción

Etapa larga, que supera la centena de kilómetros y que cuenta con la suave ascensión meridional al puerto de Pajares y el gran coloso que es el Puerto de San Isidro. El descenso de Pajares se hace un poco agobiante por el denso tráfico. Las carreteras se encuentran en bastante buen estado. Interesante desde el punto de vista del patrimonio industrial, el paso por la parte baja del concejo de Aller. Paisajes preciosos en las zonas de Pajares y San Isidro.

### Recorrido

En Villamanín tomamos por la carretera nacional N – 630, entre León y Gijón, en dirección norte, es decir hacia Oviedo, Gijón y Puerto de Pajares. Se trata de la carretera con más circulación de todas las que transitaremos en esta travesía.

La carretera va ascendiendo muy suavemente con pendientes cercanas al 1%. Una vez pasada la población de Villanueva de la Tercia, la ascensión se hace un poco más



Fig. 31 Puerto de Pajares

sostenida entre el 1,5 y el 2%, hasta llegar a Busdongo. El paso por esta localidad nos recuerda su gran pasado ferroviario. Esta era la estación donde terminaba la famosa rampa de Pajares, que comenzaba en Puente de los Fierros. Durante muchos años era el lugar donde se cambiaban las locomotoras de vapor por las eléctricas que se utilizaban para transitar por la rampa de Pajares.

A partir de aquí la pendiente de esta vertiente sur del puerto de Pajares se hace un poco más dura, pero sus pendientes no pasarán del 4,5 %. Pasamos por Arbás del Puerto, donde merece la pena pararse para contemplar la Colegiata de Arbás del Puerto de estilo románico tardío, en el que se puede apreciar la influencia del incipiente gótico, y fundada por el conde leonés Fruela Díaz y su esposa Estefanía que hacia el año 1116 quisieron fundar un albergue o, como se decía en la época, hospital de peregrinos, para aquellos

que se desviaban del Camino Francés, para ir a venerar las reliquias de la Catedral de Oviedo.

Retomamos nuestro itinerario y ascendemos los dos últimos kilómetros que nos faltan para alcanzar el Puerto de Pajares (1.378 m). A nuestra izquierda el conocido como Parador de Pajares. Se trata de un edificio en piedra con una torre muy característica construido por la red de Paradores Nacionales e inaugurado por Franco, en 1953.

Iniciamos el descenso del puerto, que en las primeras rampas llegan alcanzar el 17%. La bajada, pese a la carretera esté en buen estado, suele tener un cierto grado de complicación, por la falta de respeto que los conductores de vehículos tienen hacia los ciclistas, realizando adelantamientos imprudentes, acercándose peligrosamente, increpando continuamente con las bocinas. Se trata de conductores que quieren ahorrarse el dinero del peaje de la autopista y, por supuesto, sin ningún tipo de educación, no quieren perder

tiempo en la bajada y todo les molesta. También debemos de tener muy en cuenta los constantes camiones que frecuenta esta carretera.

Cruzaremos el pueblo de Pajares y continuaremos bajando, en algunos tramos la pendiente sobrepasa los dos dígitos. Pasamos el pueblo de Flor de Acebos y poco después Puente de los Fierros. A partir de aquí, podemos decir que concluye la bajada del puerto y aunque seguimos descendiendo hasta Campomanes, éste es muy moderado.



Fig. 32 Descenso hacia Ujo.

Una vez llegados a Campomanes, tendremos que tomar a nuestra izquierda por la calle Peña Ubina, por la que transita la carretera LN – 8, después de unos 100 metros debemos de girar a nuestra derecha por la calle Felipe Canseco, donde se coge la AS – 242, la antigua carretera nacional. Por esta ruta pasaremos Vega del Rey y Vega del Ciego para llegar a Pola de Lena. Debemos de cruzar

toda la población y salir hacia el norte hasta llegar a Ujo.

Aquí pasaremos un puente sobre el río Caudal y luego sobre la autopista. Seguidamente debemos de tomar a nuestra izquierda en dirección a Figaredo. Pasaremos los famosos cuarteles para los obreros mineros de esta localidad. Seguidamente llegamos a un cruce, aquí tenemos que coger a la derecha por la antigua carretera que se dirigía hacia Caborana y Moreda, para evitar la nueva vía rápida que también se dirige hacia el Alto Aller. Pasaremos San Cruz, luego dejaremos a nuestra derecha el pueblo minero de Bustiello.



Fig. 33 Vista del poblado minero de Bustiello.

Se trata de una colonia obrera construida a finales del siglo XIX por el Marqués de Comillas, propietario de la empresa Hullera Española, siguiendo los cánones del paternalismo industrial imperante en aquella. Puede ser un buen momento para hacer un descanso y contemplar el complejo arquitectónico.

Continuamos por la antigua carretera y pasaremos la localidad de Cabarona, el castillete del pozo San Jorge y la torre de extracción del pozo Santiago. No tardaremos en cruzar



Fig. 34 Vista de la subida de San Isidro

Moreda. Seguiremos siempre por la vieja carretera de Aller que va pasando por los distintos pueblos hasta llegar a Cabañaquinta, la capital del concejo. Cruzamos la población y la carretera por la que transitamos se une a la vía rápida. A partir de aquí la carretera va ascendiendo, pasaremos Collanzo, luego el Pino y más tarde Felechosa.

En Felechosa comienza la subida hasta el coloso que debemos de superar en esta etapa el Puerto de San Isidro. Los primeros kilómetros hasta llegar a Cuevas, donde se encuentra la planta embotelladora de agua, la subida no es muy dura, pero a partir de aquí se hace cada vez más píndia. La carretera realizará dos características lazadas y luego pasaremos un túnel paraavanlanchas, dando paso a las rampas más duras de hasta un 11%, para llegar a la casa donde estaba situado el antiguo Fielato. Lugar donde se pagaban los impuestos de las mercancías, cuando se pasaban de un concejo o provincia a otra. Justo al lado de El Fielato hay una fuente que mana un agua abundante y muy fresca, que nos

puede servir para refrescarnos y hacer una paradita antes de encarar la última parte de este puerto.

Una vez nos hemos repuesto continuamos por una recta con pendientes entre el 6 y

el 7%, pasaremos el desvío hacia la Estación de Fuentes de Invierno y seguidamente el pueblo de la Raya y la cima del Puerto de San Isidro (1.682 m). Iniciamos el descenso y nos encontramos con la desviación hacia Cebolledo, donde se encuentra la Estación de esquí de San Isidro. Pasamos junto al Hotel Toneo y seguimos bajando hasta llegar a la población de Isoba, junto al lago del mismo nombre. Aquí la carretera vuelve a ascender durante casi un kilómetro con cuestas importantes hasta que damos una curva a nuestra derecha, donde comienza a descender de manera definitiva hasta llegar a la Puebla de Lillo.



Fig. 35 Alto de San Isidro.

## ETAPA 6 (Puebla de Lillo - Cangas de Onís)

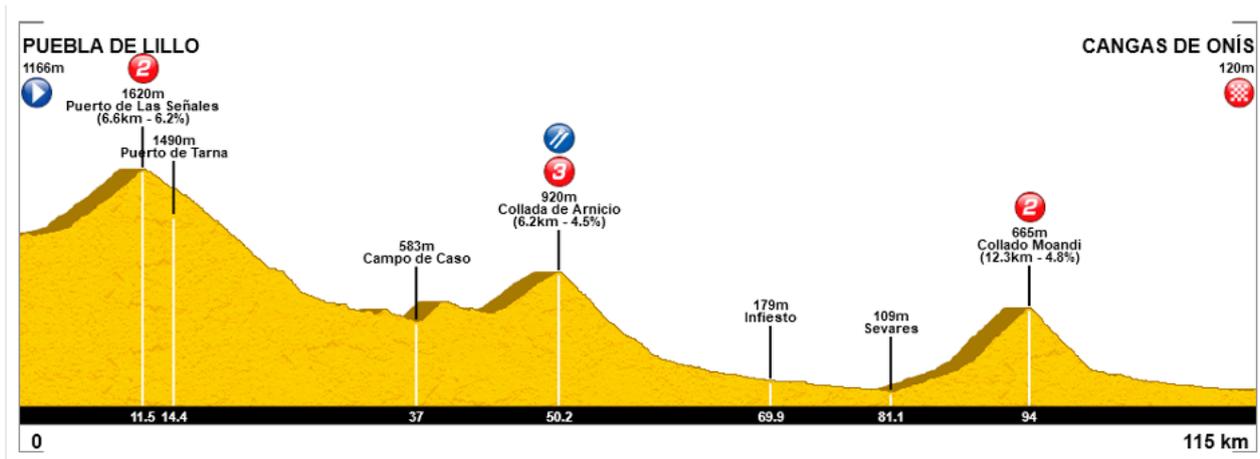


Fig. 36 Perfil altimétrico de la etapa 6.

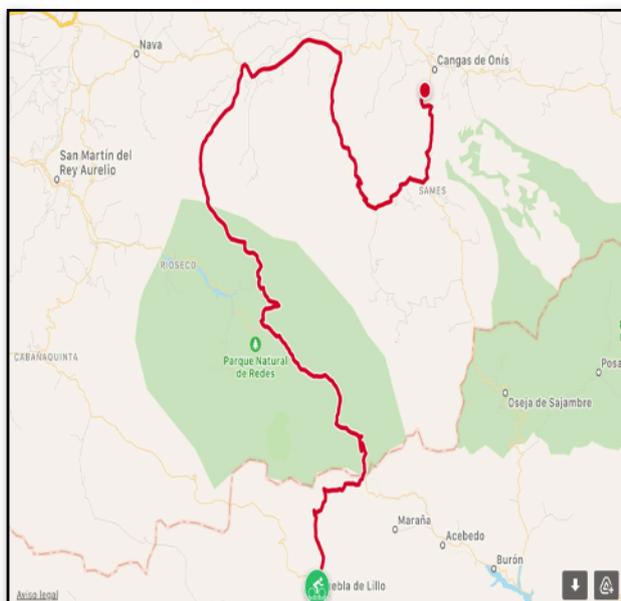


Fig. 37 Mapa de la etapa 6.

*Distancia: 115 Km*

*Desnivel de subida: 1.646 m*

*Desnivel de bajada: 2.694 m*

*Altura Mínima: 74 m*

*Altura Máxima: 1.620 m*

*Tiempo aproximado: 7 horas*

### Introducción

Etapa muy larga que pasa tres puertos y descende el largo puerto de Tarna. Las carreteras, salvo en tramos muy puntuales, está en muy mal estado, sobre todo la carretera entre Campo de Caso e Infiesto. Muy interesantes las vistas que nos depara el Pinar de Lillo, en la subida del puerto de las Señales, así como en todo el recorrido.

### Recorrido

En Puebla de Lillo tomamos la carretera LE – 333, en dirección norte, es decir hacia Cofinal y Alto de las Señales. La carretera comienza a ascender, para luego bajar un poco y volver a tomar el ascenso, pasaremos por el pueblo de Cofiñal, desde donde ya podemos decir que comienza la verdadera subida de este puerto



Fig. 38 Pinar de Lillo en la subida hacia el puerto de las Señales.

Los primeros kilómetros del puerto las pendientes medias varían entre el 1,5 % hasta el 3%, hasta el kilómetro 5, a partir de aquí el desnivel se hace más importante con pendientes medias entre el 5,5% hasta el último kilómetro y medio, antes de alcanzar la cima del puerto, que asciende a un 6,6%. Solamente cuenta con dos tramos puntuales superiores al 10%, uno del 12% en el kilómetro 5 y otro en Kilómetro 10 que alcanza el 10%. El asfalto se encuentra bastante descarnado por lo que agarra bastante en la subida.

En la subida dejaremos a nuestra derecha la masa boscosa conocida el Pinar de Lillo, se trata de la última masa de autóctona de la Cordillera Cantábrica de *Pinus sylvestris*, que aún perdura en la toda la Cordillera, por lo que se trata de una verdadera joya ecológica.

Una vez superada la cima del Alto de las Señales (1.825 m) iniciamos el descenso con pendientes de descenso muy parecidas a las de la subida, pero teniendo en cuenta que el

firme no es muy adecuado para bajar a gran velocidad. Rápidamente llegamos al Puerto de Tarna (1.490 m).

Aquí enlazamos con la carretera AS – 117, es decir la que sale por nuestra izquierda, por la que continuamos el descenso en dirección a Campo de Caso, por la parte alta del valle del Nalón, es decir por el Parque Natural de Redes.



Fig. 39 Puerto de Tarna

La carretera tampoco cuenta con buen asfalto, pasaremos un túnel y un poco más abajo localizamos por debajo de la carretera el

pueblo de Tarna. El caserío del pueblo de Tarna es todo muy homogéneo, ya que este pueblo fue totalmente destruido durante la guerra, por lo que tuvo que ser completamente reconstruido por la Dirección General de Regiones Debastadas.



Fig. 40 Descenso hacia Campo Caso

Seguimos descendiendo llegando a los tramos con mayor desnivel cerca del desvío hacia el pueblo de Pendones. Pasaremos los pueblos de La Foz, Bezanes y Soto de Caso. A la salida de este último pueblo la carretera asciende ligeramente, para iniciar un cómodo descenso hasta Campo Caso.

Una vez en Campo de Caso abandonamos las carreteras AS – 117, por la que hemos discurrido en todo el descenso del puerto de Tarna, para coger la AS – 254. Para eso podemos optar por dos opciones: la primera entrar para conocer el pueblo de Caso, pasar la plaza del ayuntamiento, ascender una fuerte pendiente, para encontrarnos con la carretera AS – 254, entonces debemos de torcer a nuestra derecha en dirección norte; segunda

opción seguir bajando por la AS – 117, hasta encontrar otra entrada hacia Campo de Caso y en la que pone también dirección a Infiestu.



Fig. 41 Subida hacia Arniciu

Los dos primeros kilómetros serán los de más fuerte desnivel de la ascensión hacia el Collado de Arniciu. Luego desciende un poco para pasar por el pueblo de Orlé. Seguidamente la carretera continuará en ligero descenso para remontar los últimos cinco kilómetros, con pendientes medias entre el 4 y el 6%, para llegar a la zona más alta de Collado de Arniciu (910 m).

Después de contemplar la magnífica vista que nos depara este collado de los Montes de Caso, al sur, dentro del Parque Natural de Redes, y los montes de Infiestu, al norte. Iniciamos el descenso por una carretera con un asfalto completamente descarnado, lo que hace que todo el descenso lo debamos de realizar con mucha precaución. Esta circunstancia hace que no podamos en ningún momento relajarnos



Fig. 42 Collada de Arnicu

en la bajada. Pasaremos el pueblo de la Marea, a partir del cual la pendiente se modera, pero la carretera continúa con su asfaltado pésimo. Pasaremos junto al santuario de la Virgen de la Cueva, que nos da entrada en la villa de Infiesto.

Una vez en Infiesto, seguimos por la calle principal del pueblo en dirección este, remontaremos un puente para salvar el ferrocarril y llegaremos a una rotonda, nosotros seguiremos de frente para incorporarnos un poco más adelante a la carretera nacional N – 634.

Ahora transitaremos por esta carretera y pasaremos el polígono industrial de recta de Lleu y cruzaremos a lo largo el pueblo de Villamayor. Siguiendo por la misma carretera llegamos a Sevares, cruzamos toda la localidad y a la salida nos encontramos con un desvío a nuestra derecha, en Villar de Huergo. Se trata de la carretera AS – 339, en dirección a Sellaño, Parque Natural de Ponga y Collado de Mohandi.

Los primeros cinco kilómetros de la subida es moderada, con pendientes medias entre el 2 y 3%. A partir del kilómetro 6 de ascensión las cuestas se endurecen considerablemente, con pendientes medias entre el 5 y el 7,5% y cuestas puntuales al 10, 11 y 13%.



Fig. 43 Collada de Mohandi

Una vez en el Alto de Mohandi (665 m), entramos en el concejo de Ponga y, por lo tanto, en el Parque Natural de Ponga. Iniciamos la bajada con pendientes de porcentajes entre el 8 y el 9%, con un firme pasable que nos permite un descenso más relajado que el del Collado de Arnicu. Cruzaremos el pueblo de Cazo, a la salida de este pueblo encontraremos la zona con más pendiente, pasaremos un pequeño túnel y sin más problemas llegaremos al pueblo de Sellaño.

En Sellaño enlazamos con la carretera AS – 261, que se dirige hacia San Juan de Beleño, nosotros cogemos a nuestra izquierda,

es decir dirección a la Vega de Sevarga y al cruce de Santillán.

La AS – 261 desciende hacia la Vega de Sevarga y la aldea de Parcia, a la altura de esta aldea en una recta la carretera asciende y luego desciende para llegar al cruce, a la altura de Santillán. La travesía continuaría por la carretera nacional N – 625, en dirección al puerto del Pontón y a Riaño, es decir a nuestra

derecha. Pero nosotros hemos optado por terminar la etapa en Cangas de Onís, donde hay una buena oferta hostelera y donde está nuestra casa.

La N – 625, en dirección norte hacia Cangas de Onís desciende levemente, pasaremos la Vega de Pervis, Corigos, Tornín y Caño, para seguidamente alcanzar Cangas de Onís.

## ETAPA 7 (Cangas de Onís - Potes)

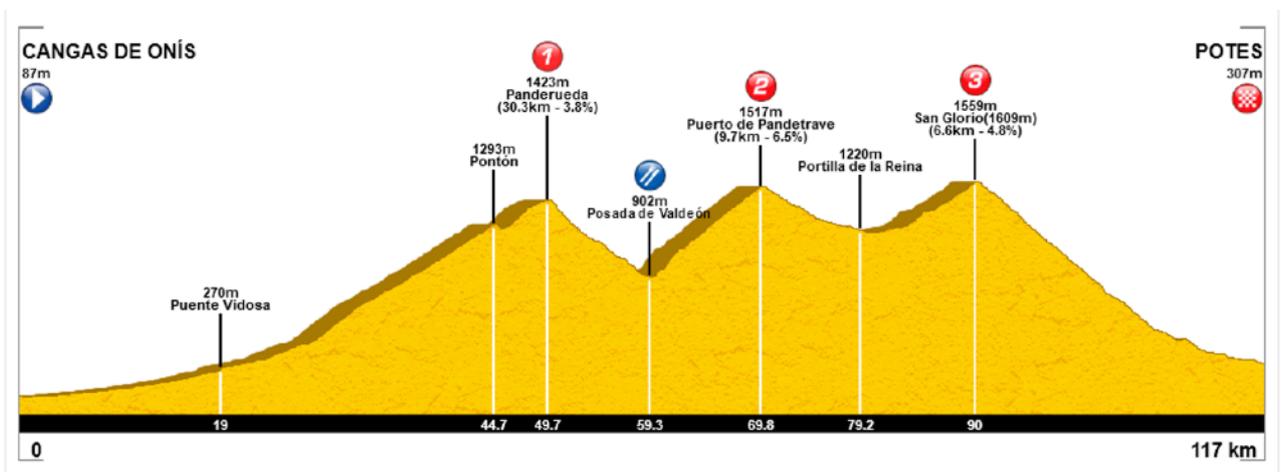


Fig. 44 Perfil altimétrico de la etapa 7.

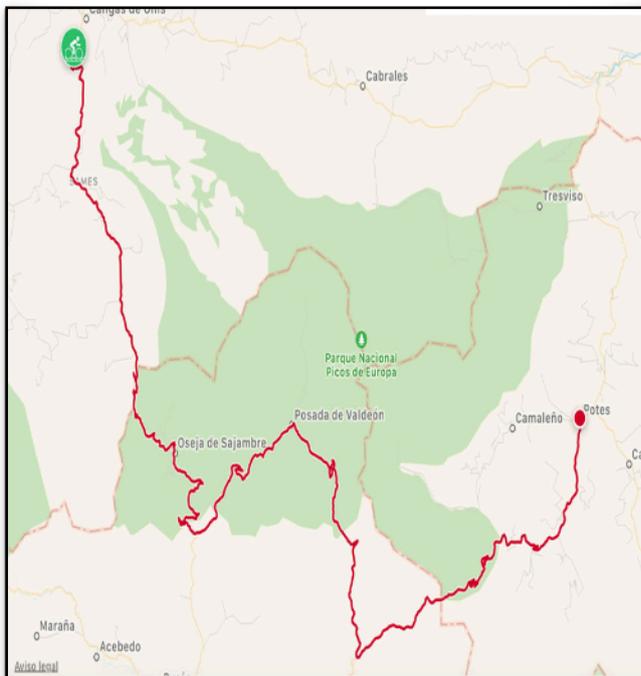


Fig. 45 Mapa de la etapa 7.

*Distancia:* 117 Km

*Desnivel de subida:* 2.343 m.

*Desnivel de bajada:* 2.153 m

*Altura Mínima:* 74 m

*Altura Máxima:* 1609 m

*Tiempo aproximado:* 8 horas

### Introducción

Se trata de la etapa más larga y dura de todo el recorrido y cuenta con cuatro puertos. El puerto del Pontón es muy largo, pero los dos primeros kilómetros del de Pandetrave tiene pendientes considerables. El paisaje es estupendo durante todo el recorrido de los Picos de Europa. El estado de las carreteras es aceptable, salvo el descenso de Pandetrave a

Portilla de la Reina, donde el asfalto no se encuentra en muy buen estado. Interesante la arquitectura de buen número de pueblos.

### Recorrido

Salimos de Cangas de Onís por la misma carretera que hemos llegado en la etapa anterior, es decir la carretera nacional N – 625. Los primeros 10 kilómetros son los mismos

que hemos realizado la etapa anterior hasta llegar al desvío hacia San Juan de Beleño y Sellaño.

Seguimos por la N- 625, pasaremos los pueblos de Santillán y Precendi, donde se encuentra el ayuntamiento del concejo de Amieva, seguidamente Camporriondi, Cien y Ceneya. A partir de aquí la carretera se adentra en el desfiladero de los Beyos, donde circulamos entre vertiginosas paredes y el río Sella. De vez encunado en las escarpadas laderas divisamos alguna que otra casa, como el pueblo de San Ignacio del Beyu.



Fig. 46. Avanzando por Camporriondi

Un poco antes de acceder a puente de Vidosa, hay un pequeño repecho con cuestas que llegan al 6%. En Puente Vidosa hay una importante hostelería y un parque de actividades con vías ferratas y puentes tibetanos. Una vez pasado el puente dejamos a nuestra derecha la carretera que se dirige al pueblo de Viego y al Collado de Llomena, una interesante ascensión por los que no lo conocen.

Seguimos remontado la carretera entre impresionantes farallones, que ahora circula por la margen izquierda del río Sella. No tardaremos en cruzar otro puente que nos sitúa en la margen derecha para llegar a Puente la Huera. Antes de pasar el puente a nuestra izquierda e incrustada en las grandes paredes que flanquean el paraje, podemos ver un enorme panel que mandó esculpir Pedro Pidal, el Marqués de Villaviciosa, con una inscripción sacada de *Bulletin Pyrénéen*, en la que el montañero francés Paul Labrousche, describe la importante obra que supuso para los ingenieros castellanos hacer esa carretera durante el siglo XIX.



Fig. 47 Subiendo el desfiladero junto a la placa de Paul Labrousche

Nada más pasar el puente hay también un pequeño bar - restaurante, así como la carretera que se dirige a Viboli y Casielles. La subida a este pueblo con unas veinticuatro curvas de herradura es muy parecida a los famosos Lacets de Monvernier de la Maurienne, en Savoya, si bien sus cuestas son

muy superiores llegando en algunas ocasiones al 20%.

Seguimos por la N – 625 y no tardaremos en llegar al Puente y el Túnel del Regaldín, donde dejamos Asturias para entrar en la Comunidad Autónoma de Castilla y León una vez más.

No tardaremos en llegar a las ruinas de la otrora venta de Covarcil, a partir de aquí comienzan propiamente la subida al puerto del Pontón, con desniveles medios entre el 4,5% y el 6,5. Siendo a la altura del pueblo de Ribota donde la carretera alcanza las máximas cuestas.

Cruzaremos el pueblo de Oseja de Sajambre y un poco más arriba pasamos un pequeño túnel. La subida siempre con rampas moderadas se puede ir haciendo a buen ritmo, a la vez que se puede disfrutar del paisaje que nos brinda los bosques sajambrios. Pasaremos la curva de La Petenera y poco tiempo después la fuente del Infierno, lugar donde nace el río Sella, ya no nos queda nada para llegar al puerto del Pontón (1293 m).

Ahora iniciamos un pequeño descenso de menos de un kilómetro hasta un cruce, donde deberemos abandonar la carretera Nacional N – 625 por nuestra izquierda, por la carretera LE – 2711, en dirección al Posada de Valdeón. Entonces comenzaremos a subir los cinco kilómetros que nos separa del Puerto de Panderrueda, con pendientes medias de hasta 7,1 por kilómetro.

Una vez en el puerto de Paderrueda (1.450 m) se hace obligada una parada en este gran mirador de los Picos de Europa. Frente a nosotros las importantes cumbres del Macizo Central o de los Urrieles y a nuestra izquierda las del Macizo Occidental o del Cornión, con la Peña Santa destacando entre todas sus cumbres.

Una vez deleitados con las magnificas vistas que nos depara esta singular atalaya, comenzamos el descenso. Como a mitad de bajada hay un mirador, en el que podemos parar para contemplar todos los pueblos del valle de Valdeón. Seguimos descendiendo y dejaremos a nuestra izquierda los pueblos de Caldevilla y Soto, para luego circular por medio de Posada de Valdeón.

Llegaremos a una especie de plaza, donde hay un cruce, nosotros seguimos de frente en dirección a Caín. A la salida del pueblo debemos de estar atentos, ya que tenemos que abandonar esta carretera por nuestra derecha para tomar por la LE – 2703, en dirección a Santa María de Valdeón y al



Fig. 48 Puerto del Pontón



Fig. 49 Puerto de Pandetrave y parte de las vistas de Picos de Europa.

puerto de Pandetrave.

La pendiente comienza a endurecerse hasta llegar cerca de Santa Marina donde se convierte en casi un muro con un kilómetro al 11% de pendiente media y con cuestas que llegan hasta el 15%. Después de pasar el pueblo de Santa Marina de Valdeón las pendientes se moderan con kilómetros de pendiente media entre el 5,5% y el 6,6%. La primera parte la carretera está sin vegetación, pero según vamos subiendo el bosque va flanqueando la carretera, pudiendo proporcionar una placentera sombra en los días que hace mucho sol. Una vez en la cima del puerto de Pandetrave (1562 m), merece una pequeña parada para contemplar las cumbres de Cifuentes del Macizo Central de los Picos de Europa.

El descenso del puerto de Pandetrave lo realizamos por una carretera en no muy buen estado de conservación del firme, por eso debemos de ir atentos, pero el desnivel no es

muy apreciable por lo que la bajada se puede realizar con cierta confianza. En poco tiempo llegaremos al pueblo de Portilla de la Reina, donde la carretera desemboca en la Nacional N – 621. Cogemos a nuestra izquierda en dirección a Potes, Santander, Puerto de San Glorio.



Fig. 50 Ascenso hacia Llánaves de la Reina

Una vez en la carretera nacional comenzamos a ascender, los primeros kilómetros de forma moderada, con pendientes medias entre 1,5% y el 2%, luego ya las cuestas se van haciendo más duras. Los desniveles medios de los kilómetros oscilarán

entre los 4,7 y los 6,5, salvo al paso por Llánaves de la Reina que desciende a un 2,8. Alguna cuesta puntualmente puede alcanzar el 10 y el 11%.



Fig. 51 Últimos kilómetros del puerto de San Glorio

Los últimos kilómetros antes de llegar al Puerto de San Glorio (1.609 m) se pueden hacer duros por la fatiga acumulada. La vista desde el puerto es muy interesante, pero ésta mejorará de forma considerable si subimos tres kilómetros hasta llegar al Mirador de Llesba. Desde este mirador podemos contemplar una magnífica vista de la parte alta del Valle de Liébana y del Macizo Oriental de los Picos de Europa o Macizo de Ándara.

En el puerto de San Glorio volvemos a cambiar de Comunidad Autónoma para entrar

en Cantabria. Esta es la única etapa de la Travesía en la que tocamos tres de las cuatro Comunidades Autónomas por las que transita. La carretera en la vertiente cántabra cuenta con mejor piso, por lo que podemos hacer un fenomenal descenso contemplando el excepcional paisaje. Debemos de estar atentos para hacer una pequeña parada en el Mirador del Rebeco, desde donde podemos apreciar una magnífica vista del valle de Vega de Liébana.



Fig. 52 Descenso a Potes desde el Mirador del Rebeco

El descenso no hace pasar por los pueblos Bores, Vega de Liébana y Valmeo para llegar a la villa de Potes.

Potes merece la pena una visita a la zona antigua, con una magnífica muestras de arquitectura cántabra, así como al Torreón del Infantazgo.



Fig. 53 Potes

## ETAPA 8 (Potes - Bustio)

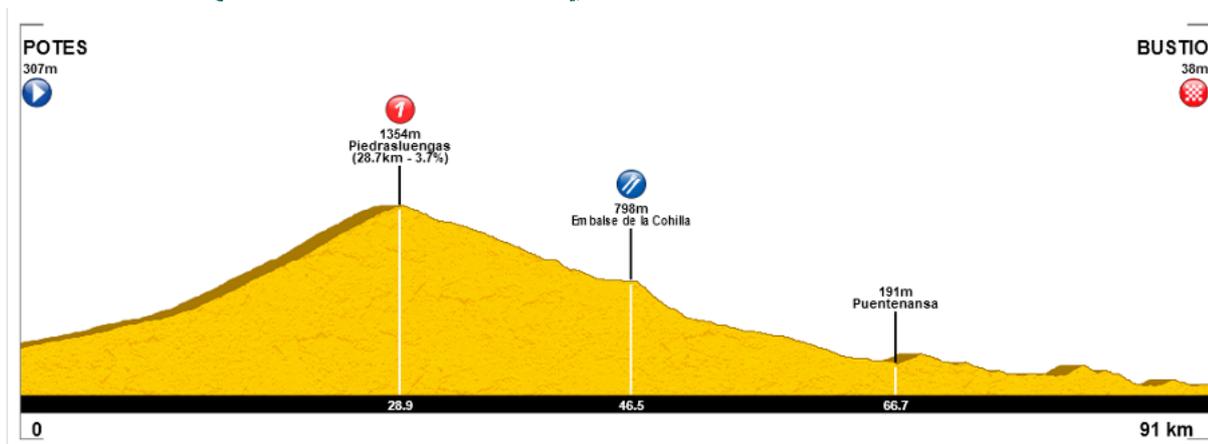


Fig. 54 Perfil altimétrico de la etapa 8.

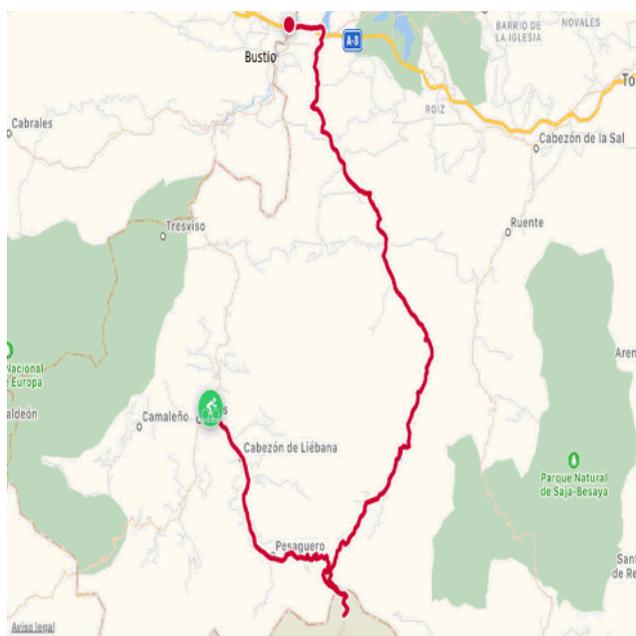


Fig. 55 Mapa de la etapa 8.

*Distancia: 91 Km*

*Desnivel de subida: 1.303 m.*

*Desnivel de bajada: 1.348 m*

*Altura Mínima: 32 m*

*Altura Máxima: 1.348 m*

*Tiempo aproximado: 6 horas*

### Introducción

Etapa bastante larga que cuenta con el largísimo puerto de Piedras Luengas de casi 30 Km. Además en la parte final tiene un recorrido con continuos sube y baja, en los que hay algún que otro repecho importante. Las carreteras se encuentran en bastante buen estado. Los paisajes son muy buenos durante todo el recorrido, pero mejores en los miradores frecuentes que hay en buena parte de la etapa.

### Recorrido

En Potes tomamos la carretera nacional N – 621, en dirección a Ojedo. Una vez en el cruce con rotonda tomamos a nuestra derecha, es decir por la carretera CA – 184, en dirección a Puerto de Piedrasluenga y Palencia.

La carretera comienza a ascender de forma moderada con pendientes entre el 1,4% y el 3, 5%, pasaremos por los bonitos pueblos de Framá, Vieda, Cabezón de Liébana y Pesaguero. Después de esta población la

carretera se empina considerablemente pasando a pendientes medias entre el 4 y el 6,5%. Pasaremos por el pueblo de Valdeprado y la Venta de Pepín, que tiene fama de servir buena comida casera. La subida al Puerto de Piedrasluengas con sus 29 kilómetros de ascensión constante es la más larga de toda la travesía. La parte final del puerto la carretera está flanqueada por frondosos bosques.

Una vez en la cima del Puerto de Piedrasluengas (1.354 m) echamos un vistazo desde su magnífico mirador, desde el contemplaremos espléndidas vistas del Valle de Liébana y de los Picos de Europa.



Fig. 56 Puerto de Piedrasluengas

Descendemos unos 3 kilómetros por la misma vertiente por la que hemos ascendido, hasta llegar al cruce que se dirige hacia Puente Nansa. La carretera que tenemos que coger a nuestra derecha según bajamos es la CA – 281. Pasaremos junto a unos cuantos miradores, desde los que tendremos buenas vistas de Picos y del Valle de Liébana, para luego comenzar a

descender de forma más pronunciada. Pasaremos el pueblo de Pejanda, luego llegaremos al embalse de Cohilla.

El tramo de bajada del embalse es el que cuenta con mayores pendientes y la carretera realiza alguna que otra lazada que hace más entretenido el descenso. Pronto pasaremos el pueblo de Lastra, desde donde la pendiente se va moderando considerablemente, pasando por Santotís, Rozadío y Cosío, antes de alcanzar Puente Nansa.

Una vez sobrepasado Puente Nansa la carretera hace continuos subes y baja, con algún que otro importante repecho hasta llegar a Pesues. En el cruce de Pesues, tomamos a nuestra izquierda por la carretera nacional N – 621. La carretera asciende un poco pasa junto al ayuntamiento de Val de San Vicente y seguidamente desciende por el polígono industrial de Unquera.



Fig. 57 Cruzando la ría de Tina Menor

Llegaremos a una rotonda y nos dirigimos hacia Unquera. Una vez en Unquera pasaremos el puente sobre el río Deva para

terminar la etapa y esta magnífica travesía en el primer pueblo de Asturias.



Fig. 58 Bustio. Final de la Travesía