



V.ALENCIA- .ALBARRACIN EN BTT



PRESENTACIÓN

Somos un grupo de amigos de Mallorca, aficionados al ciclismo, principalmente de carretera, aunque también nos gusta hacer nuestros pinitos con la BTT por la Isla y una vez al año nos aventuramos en el mundo de los grandes recorridos en BTT por la Península.

Pertenecemos a la **Penya Ciclista “ELS TORTUGUES”** de Palma de Mallorca integrada por 35 socios, aunque evidentemente por múltiples motivos no todos pueden coincidir en este tipo de eventos. En esta ocasión viajamos siete, seis integrantes de “ELS TORTUGUES” (Salvador Bordoy, Nico Ripoll, Domingo Ferreira, Miguel Angel Bosch, Toni Garicano y Jorge Gallegos) y nuestro amigo Xisco Tous integrante de la Penya Ciclista TONI COLON de Bunyola (Mallorca).



De izquierda a derecha y de atrás adelante: Miguel Angel, Jorge, Xisco, Domingo, Toni, Salvador y Nico

INTRODUCCIÓN (Organización del viaje)

Durante meses Toni y Jorge fueron abonando el terreno de cultivo en las expectativas del grupo Els Tortugues hasta convertirlo en una realidad. Ellos ya conocían gran parte de la ruta a realizar gracias a viajes anteriores que habían realizado recorriendo la Ruta del Cid.

Con el terreno abonado, se fijó el primer fin de semana de Junio (de Jueves a Domingo), como las fechas de realización cerradas, se abrió la lista de participantes para pasar 4 días dándole al pedal por tierras de la Comunidad Valenciana y Teruel. Siguiendo, mayoritariamente, el itinerario del antiguo tren minero de Sierra Menera que transportaba el mineral de hierro desde las minas de Ojos Negros (Teruel) hasta el puerto de Sagunto. Con la clausura del ferrocarril, gracias a la Fundación de Ferrocarriles Españoles y su

labor en la creación de Vías Verdes por los trazados de antiguos ferrocarriles en desuso, existe este itinerario que se identifica como Vías Verdes de Ojos Negros I (70 Kms) y Ojos Negros II (85 Kms). En principio la idea era subir desde Valencia a Teruel en 2 días haciendo noche en Segorbe, dormir en Teruel y bajar a Valencia haciendo de nuevo noche en Segorbe. Esto suponía hacer unos 380 Kms (subida + bajada) con 2 etapas intermedias relativamente largas (100-110 Kms) y 2 etapas más cortas (70-80 Kms) coincidentes con los viajes de ida vuelta Palma-Valencia-Palma.

Así las cosas, comienza el trabajo de logística, cómo cruzar el charco, ¿barco o avión?, horarios, transporte de las bicis, custodia de las cajas de embalaje de las bicis en Valencia durante los 4 días de la ruta, etc. Finalmente se concreta el transporte aéreo con Air Europa, lo cual nos obliga a embalar las bicis para embarcarlas tanto a la ida como a la vuelta, salíamos el Jueves 02/06/05 a las 7.10 A.M para Valencia y regresábamos el Domingo 05/06/05 a las 10.45 P.M. Afortunadamente contábamos con el apoyo logístico de Patricia, la hija de Jorge que está estudiando en Valencia, que se encargaría de recoger las cajas de embalaje en el aeropuerto a nuestra llegada, guardarlas y llevarlas de nuevo al aeropuerto para el embalaje de regreso.

Conocida la lista de participantes y cerrados los horarios y billetes de transporte, aumentan las expectativas y ambiciones, la cuestión es: si vamos en avión y el día de ida salimos muy temprano y el de vuelta regresamos bien entrada la noche, disponemos de 4 días completos de pedaleo, la gente que viene es capaz, **¿se podría alargar el viaje hasta Albarracín?**, total son 45 kms más a la ida y otros tanto a la vuelta que, a repartir entre 4 días resultan 22-23 Kms más cada día, **¿Qué son unos 20 Kms más al día para los tortugas?**

En fin, el atrevimiento y las ganas de llegar a un pueblo tan singular como Albarracín, animan el cotarro y comienza el trabajo final:

- .- Se consiguen los mapas 1:50 del Servicio Geográfico del Ejercito para toda la ruta
- .- Se traza la ruta en los mapas, se mide km a km y, con una velocidad media de 15 Km/hora, se calcula un rutómetro para los 4 días en etapas de 110-120 kms (1ª Valencia-Barracas, 2ª Barracas-Teruel-Albarracín, 3ª Albarracín-Teruel-Barracas y 4ª Barracas- Valencia).

El plan resultante era: 2 etapas de ida en subida de puro ciclismo con final turístico en Albarracín, una 3ª etapa de regreso en bajada con parada turística en Teruel y última etapa de bajada con parada turística en Segorbe. Barracas resultaba el punto central de la ruta, allí debíamos dormir dos noches una a la ida (final de la 1ª etapa) y otra a la vuelta (final de la 3ª), todo encajaba y parecía asumible, aunque un poco ambicioso porque resultaban más de 460 kms de BTT en 4 días. Además existía la incógnita de la travesía de la Sierra de la Calderona desconocida para todos.

Todo iba sobre ruedas, hasta que, al realizar las reservas para dormir, nos encontramos con la desagradable sorpresa de que la primera noche no hay habitaciones libres en el hostel de Barracas, comenzamos a sufrir las consecuencias de la obra de la autovía Teruel-Valencia, los trabajadores copan las plazas hoteleras de la ruta. Barracas era el punto central de la ruta y está en medio de la nada, a 25 kms del pueblo más cercano con plazas de hospedaje. Esto nos obliga a acortar la 1ª etapa de subida, incluso retirándonos del trazado inicial, para dormir en un albergue juvenil de montaña (Mas de Noguera) a 8 kms de Caudiel y alargar la 2 etapa de subida que finalizaba en Albarracín.

CARTOGRAFIA

Mapas 1:50 del Servicio Geográfico del Ejercito: 696 Burjasot (29-27); 668 Sagunto (29-26); 639 Jerica (28-25); 614 Manzanera (28-24); 590 La Puebla de Valverde (27-23); 567 Teruel (27-22) y 566 Cella (26-22).

Se dan las numeraciones de los mapas del IGN (566 para Cella) y del SGN (26-22 para Cella)
Volumen II de la Guía de Vías Verdes (Editorial Anaya)

Resaltar que realmente durante el viaje sólo serían imprescindibles los mapas 668 Sagunto y 566 Cella

SUMARIO DE LA RUTA

Durante 4 días vamos a pedalear por tierras de la huerta Valenciana, el Camp del Turia, el Parque Natural de la sierra Calderona, la Sierra de la Espina, el Alto Palancia, la meseta de Barracas, los pies de las sierras del Javalambre, Gúdar y Espadan, el Parque Natural de la sierra de Albarracín y los llanos de la meseta de Teruel

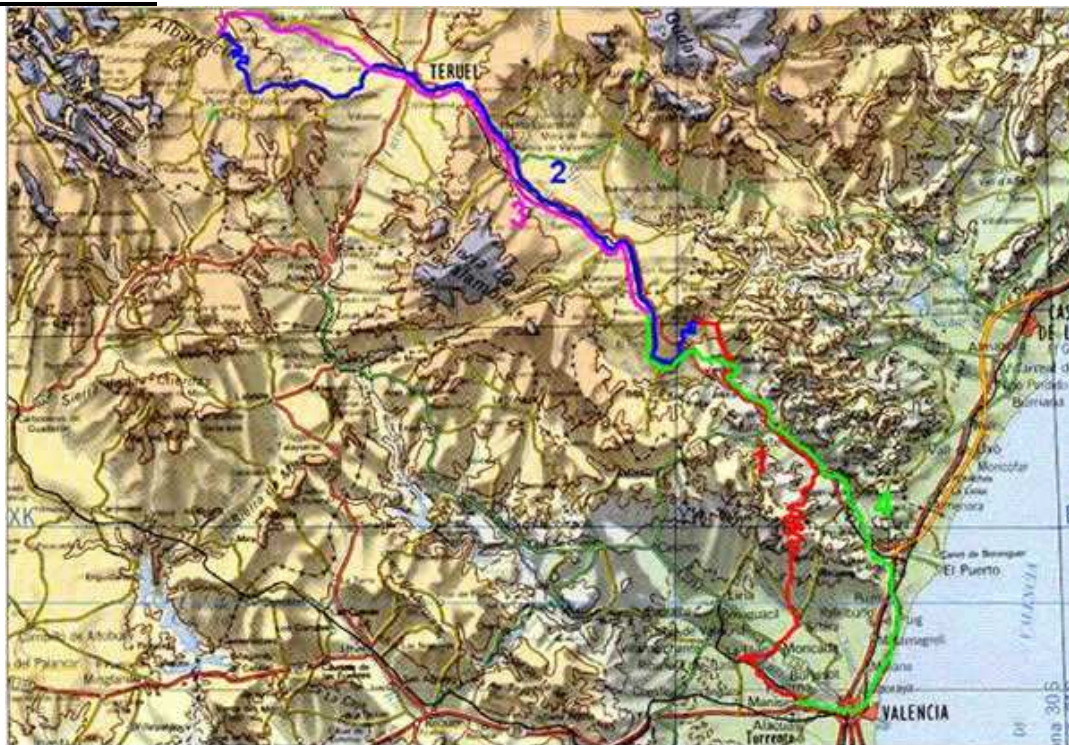
La **1ª etapa** es realmente una mezcla de todo, en principio tenemos que salir de Manises con destino Bétera por zona de polígonos industriales, urbanizaciones y huerta de los exteriores de Valencia. Después, atravesando la sierra Calderona, nos encontramos por pistas de considerables desniveles hasta toparnos con la Via Verde (en Sot de Ferrer), por ésta nos adentramos en la zona del Alto Palancia hasta Cuadiel y subida final al albergue en la Sierra de la Espina. Una bonita etapa de dificultad alta

La **2ª etapa** transcurre por el trazado la Vía Verde desde Barracas a Teruel, se acaba el buen firme de la pista y la iluminación de los túneles características de la Vía por tierras de la Comunidad Valenciana, y nos adentrarnos en la realidad de Teruel, además del cambio de firme y de la iluminación de los túneles, la pista está en obras y en algunos tramos está invadida y modificada por las obras de la autovía, pero no importa, esto también forma parte de la aventura. Después de Teruel acometemos el acercamiento y travesía de la sierra de Albarracín. Etapa dura por su kilometraje y porque alcanzamos las cotas más altas de toda la ruta.

La **3ª etapa**, en sus primeros 45 Kms desde Albarracín a Teruel, es una gozada, viajamos por la rivera izquierda del Río Guadalaviar, entre alamedas y con la presencia y sonidos del río, también por extraordinarias pistas de una meseta elevada que encajona al río con la sierra de Albarracín. Desde Teruel a Barracas vamos por el trazado de Vía Verde por lo que gran parte del recorrido es repetición del día anterior pero en sentido contrario. El resultado es una bonita etapa de dificultad media.

La **4ª etapa** es la más cómoda por su trazado de bajada y llano, pero también la más fea porque se acaba el viaje y porque tenemos que atravesar el núcleo urbano de Valencia y pedalear por la carretera de salida al aeropuerto por asfalto y con tráfico intenso.

MAPA DE LA RUTA



ADVERTENCIA: Después de realizar el viaje nos sentimos orgullosos y satisfechos de haberlo hecho, ahora bien, hay que reconocer que el kilometraje es muy largo para sólo 4 días. Lo recomendable es hacerlo en 5 etapas, que serían: 1ª.- Valencia-Sierra Calderona-Segorbe; 2ª.- Segorbe-Teruel; 3ª.-Teruel-Albarracín- Teruel, dejando las alforjas en le hotel de Teruel, esta etapa es una preciosidad; 4ª.-Teruel-Segorbe; 5ª.- Seg-Valencia. La clasificación de la dureza de las etapas es subjetiva y por tanto depende de la preparación física de cada uno. Reseñar que no existe ningún interés lucrativo y tampoco nos hacemos responsables de cualquier error del contenido y sus posibles consecuencias.

1 DATOS DE INTERES

La primera etapa transcurre por parte de la huerta valenciana, travesía de la Sierra Calderona hasta encontrarnos con la Vía Verde, a la altura de Sot de Ferrer, por la que se continúa hasta Caudiel recorriendo la zona del Alto Palancia



La Calderona desde la huerta al atardecer.

la ciudad de Valencia abarca los siguientes municipios que tienen todo o parte de su término municipal dentro de la Sierra Calderona: Albalat dels Tarongers, Alcublas, Algimia de Alfara, Estivella, Gátova, Gilet, Liria, Marines, Náquera, Olocau, El Puig, Puzol, Sagunto, Albalat de Segart, Serra, Torres-Torres, Altura y Segorbe.

Su máxima altura es el Gorgo (907 m) accesible desde Gátova y Olocau. La cumbre del Garbí (601 m), al que se llega desde las localidades de Serra, Náquera o Segart, constituye un magnífico mirador sobre las comarcas vecinas. En sus tranquilos valles buscaron el sosiego comunidades religiosas que fundaron históricos monasterios: Cartujas de Portaceli (Serra) y Vall de Crist (Altura) y el convento franciscano de Sant Esperit (Gilet). El Sendero de Gran Recorrido GR-10 y una red de Senderos de Pequeño Recorrido invitan al excursionismo por estos amables paisajes.



Embalse de Regajo (Rio Palancia)

La Sierra Calderona, situada entre las provincias de Castellón y Valencia, queda constituida por una alineación montañosa de orientación NW-SE que separa las cuencas de los ríos Palancia y Turia, extendiéndose por las comarcas del Alto Palancia, Camp de Morvedre, Camp de Turia y L'Horta Nord. Forma parte de las últimas estribaciones del Sistema Ibérico, y constituye, con sus casi 60.000 Has. (600 Km²), la barrera natural al desbordamiento de la huerta valenciana por el norte, a la vez que uno de los enclaves naturales más valiosos de la Comunidad Valenciana, cuyas características físico-naturales le otorgan un interés ecológico excepcional, a la vez que paisajístico.

Con una distancia de apenas 20 Km con

El Alto Palancia es una comarca de transición entre el litoral del País Valenciano y las altas cotas de la montaña turolense. Sus tierras acogen treinta municipios, de los que 13 integran la MANCOMUNIDAD del ALTO PALANCIA. Se reparten en una superficie de más de 1.000 Kilómetros cuadrados y una población que supera ligeramente los 22.500 habitantes. Su marco físico coincide básicamente con la cuenca hidrográfica del Palancia.

Ascendiendo por las riberas del río Palancia, eje vertebrador de la comarca, pasamos de los cultivos de naranjos, olivos y algarrobos de la parte baja, (Segorbe, Sot de Ferrer y Soneja) a las llanuras de cereal en el llano de Barracas y El Toro.

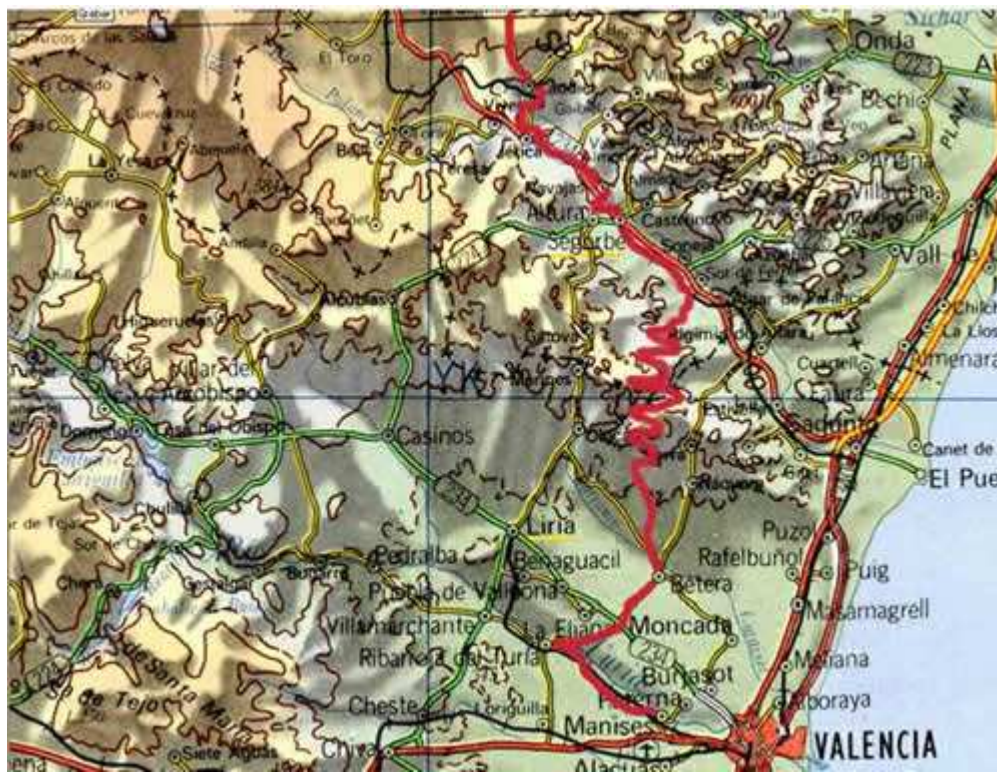
A ambos lados del río se extienden, en su misma dirección, la Sierra de Espadán y la sierra Calderona, ambas con una peculiar orografía, constituida por rojos rodenos sembrados de alcornoques, configuran las atalayas desde las que especies de flora y fauna peculiares otean el horizonte. Esta riqueza natural, el sabor añejo de sus gentes y la impronta morisca que caracteriza sus pueblos ha sido determinante para que la primera de ellas, la Sierra de Espadán, sea declarada recientemente Parque Natural.

- **Cartografía:** Planos del Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.) Escala 1:50.000: (696) 29-27 Burjasot; (668) 29-26 Sagunto y (639) 28-25 Jerica.
- **Distancia:** 102 Kms; Velocidad Media: 14,1 Km/h
- **Duración Etapa:** Comienzo a las 10,30 en Manises y llegada al albergue a las 21 horas
- **Agua:** Varias fuentes, todas secas, hay que llevar al menos dos bidones para la travesía de la sierra
- **Comida:** Bocadillo al comienzo y almuerzo a las 15.30 h. en restaurante de carretera en la conexión con la Vía Verde en Sort de Ferrer
- **Dificultad de la etapa:** Alta
- **Ciclabilidad:** 100%
- **Trazado:** 70 % Pistas en buen estado y 30 % asfalto
- **Hospedaje:** Albergue Mas de Noguera 964 144 074.

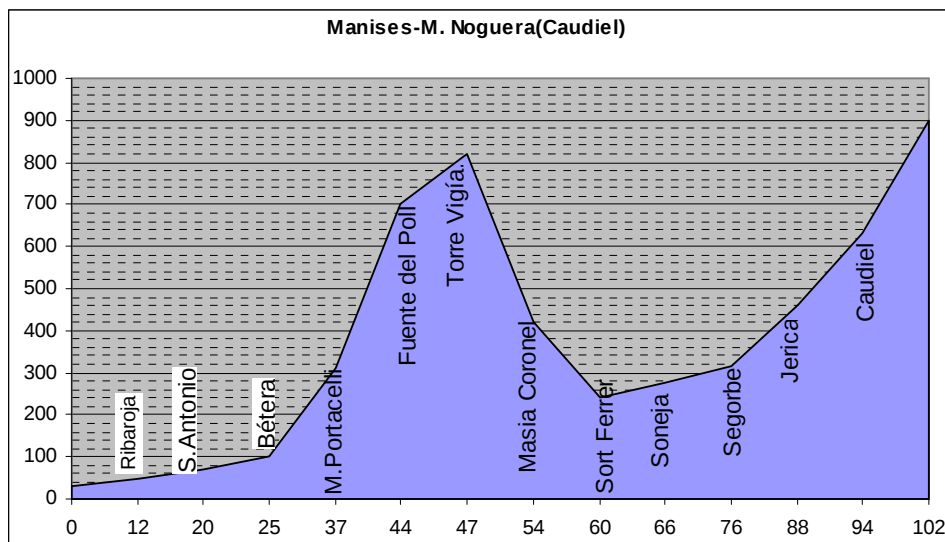
2 RECORRIDO DE LA ETAPA

Aeropuerto de Manises – **Ribarroja de Túria** – **S. Antonio de Benagever** – **Bétera** – Campamento Militar – Monasterio de Portaceli – Barranco de la Font Marche- Barranco del Berro - Fuente del Poll – Se corona la sierra cerca de Casa de Tristán – Masía del Coronel – Barranco del Juncal – Via Verde (Sot de Ferrer) – **Soneja** – **Segorbe** – **Altura** – **Navajas** – **Jerica** – **Caudiel** – Albergue (Mas de Noguera).

3 MAPA DE LA 1ª ETAPA



4 PERFIL APROXIMADO



5 ITINERARIO



Aeropuerto de Manises (comienza la ruta)

indicadores de Náquera y Serra, bordeamos Bétera hasta encontrarnos con la carretera que va a Olocau, la tomamos a la izquierda y seguimos por un carril bicis, paralelo a la carretera, hasta llegar a las instalaciones del Campamento Militar, dónde tomamos una carretera que sale a la derecha pegada a las instalaciones del campamento y que en unos 8 kms de ligero ascenso nos llevan al Monasterio de Portaceli.



Monasterio Portaceli

Tras desempaquetar y montar las bicis, damos cuenta de unos bocatas de deliciosa sobrasada mallorquina y, en torno a las 10.30 horas, salimos del aeropuerto en dirección Manises pueblo. Al entrar en el pueblo volteamos en la primera rotonda y a partir de aquí seguimos los indicadores para Ribarroja, nos esperan 12 Kms con un poco de todo, polígonos industriales, campo y algún tobogán, todo ello por asfalto y observando a nuestra derecha la silueta amenazante de la sierra Calderona.

En la entrada de Ribarroja, se gira a la derecha siguiendo los indicadores de S. Antonio de Benagever y Bétera, atravesamos zonas de urbanizaciones, vega y huerta valenciana, siempre por asfalto pero ahora con la sierra en nuestro horizonte.

Al entrar en Bétera se gira a la izquierda siguiendo los

Al llegar a Portaceli por fin se acaba el asfalto y comienzan las pistas de tierra, nos adentramos en la subida de la sierra donde nos encontraremos con rampas del 8, 10 y 12 % aunque la pendiente media de los casi 10 kms de subida está en torno al 5 %.

Dejamos el Monasterio y tras unos mts de toma de contacto con la tierra comienzan las cuestas. En los primeros kms se encuentran las rampas más duras, a unos 3,5 ignoramos el desvío que sale por la izquierda en dirección a la Font del Marche, 500 mts después ignoramos la pista de la izquierda (que a su vez se abre en dos) y continuamos subiendo durante 1,5 kms hasta



Sierra Calderona (parada de orientación)



Esto no es un sprint en la Calderona



Los tortugas por una trinchera de la Vía Verde

encontrarnos de frente con una pista en la Fuente del Poll, por la derecha nos llevaría a Serra, así que cogemos a la izquierda en dirección a Casa de Tristán, unos 3 kms después nos llega por la derecha (en chaflán casi paralelo a la pista) un camino más estrecho que nuestra pista; tenemos que coger este camino a la derecha. Este cruce es importante y al mismo tiempo es fácil pasar de largo, íbamos buscando la torre de vigía y ésta no se ve desde la pista (si por error se continúa por la pista principal se encuentra una casa a la izquierda).

Tras la reorientación, cogimos el camino de la derecha, unos 300 mts de subida y llegamos a la cota más alta de nuestra travesía, ignoramos el camino que por la derecha termina en la torre de vigía. Bajamos 300 mts y cogemos por la derecha; a partir de aquí se inicia una vertiginosa bajada de la sierra y en unos 6,5 kms llegamos a la Masía del Coronel. Dejamos la puerta de entrada a la Masía a nuestras espaldas y continuamos bajando más suavemente y en unos 3 kms giramos a la izquierda para cruzar la Rambla de Somat, tras la cual, rodamos unos 2,5 kms de falso llano y descenso para encontrarnos de frente con la Vía Verde a su paso por Sot de Ferrer.

Después de repostar energías para el body y superar algún calambre en el restaurante de carretera, regresamos al punto de encuentro con la Vía Verde y comenzamos nuestro recorrido por la misma en un continuo y tendido ascenso en dirección Soneja, Segorbe, Altura, Navajas, Jerica y Caudiel. El recorrido de la Vía Verde no es necesario describirlo pues sólo hay que seguir la pista y disfrutar del maravilloso entorno que atraviesa, recorriendo las trincheras, túneles y viaductos, por donde el antiguo tren minero de Sierra Menera bajaba el mineral de hierro desde las minas de Ojos Negros (Teruel) hasta el puerto de Sagunto desde principios del siglo (XX) hasta los años setenta. Las distancias entre pueblos y desniveles se pueden observar en el apartado 4 Perfil Aproximado.

Estamos todavía en el territorio de la Comunidad Valencia y se nota el poder económico, la pista está en excelente estado y los túneles con iluminación eléctrica controlada por células fotoeléctricas, se enciende al detectar la entrada de alguien en el túnel y se apagan cuando sale el último.

Cuando llegamos a Caudiel, tras una parada de avituallamiento, nos desviamos de la Vía Verde. Tomamos la carretera de Montán, subimos 5,5 kms (que nos dan la puntilla) y giramos por desvío a la izquierda que en 2.5 kms nos lleva directos al albergue, ignorando el desvío a la izquierda que baja a Mas del Bravo.



Numerosos caminos rurales saltan sobre la Vía por puentes con nombres singulares



Cata de cerezas



Albergue Mas de Noguera (Caudiel)

Llegamos a las 9 de la noche, justo a la hora de la cena. Somos la atracción de la chiquillería y residentes del albergue, parecemos un equipo de verdad.

Tras dar cuenta de unas cuantiosas y saludables viandas (pero sin cerveza ni vino), fregamos los platos, ducha y a la cama, estamos en la montaña, en un albergue juvenil y hay que seguir el ejemplo de los pequeños. Además la etapa ha sido exigente y no están los cuerpos para muchos trotes, al día siguiente hay que madrugar porque la etapa será larga, nos esperan más de 135 kms desde el albergue hasta Albarracín y tenemos la incertidumbre propia de que una etapa tan larga, en BTT y con alforjas, se nos puede atragantar.

1 DATOS DE INTERES



Antigua siderurgia de Sagunto



El minero por el Viaducto de Albentosa



El minero saliendo de un túnel



Puerto del Escandon

Historia de la Vía Verde

El 65 % de la etapa transcurre por el trazado de la Vía Verde y por tanto merece la pena un poco de historia al respecto. La existencia de la Vía Verde de Ojos Negros, es la historia de un despropósito que hoy pone a disposición de los aficionados de la BTT más de 200 kms de pista, sin tráfico, sin agobios, sin fuertes pendientes, en fin toda una gozada para disfrutarla, especialmente para los aficionados de todas las localidades cercanas a su trazado.

En 1900, con el fin de explotar los yacimientos de hierro de la cuenca de Ojos Negros, en el límite de Teruel y Guadalajara, se fundó la "Compañía Minera de Sierra Menera". Como en aquella época aun no existía la Siderurgia de Sagunto, el destino del mineral debía ser la exportación a Gran Bretaña, fundamentalmente. Pero se planteó un problema con el transporte del mineral desde el yacimiento hasta la costa que incrementaba el costo final del mineral.

La mina estaba tan sólo a 15 kms del trazado de un ferrocarril de vía ancha, explotado por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, que hacía el recorrido desde Calatayud a Teruel, Sagunto y Valencia. Lo racional y lógico era tender un ramal desde la mina a dicho ferrocarril, pero la compañía minera y ferroviaria no pudieron ponerse de acuerdo respecto a las tarifas de transporte. El caso es que la Compañía de "Sierra Menera" decidió tender un ferrocarril, prácticamente paralelo al de el "Central de Aragón", a la vez que se construía un puerto propio en Sagunto para la exportación del mineral. El "Central de Aragón", viendo perdido un tráfico tan tentador, intentó por todos los procedimientos legales a su alcance el vetar primero la autorización de su concesión, y después, impedir la construcción de su "hermano menor": constantes litigios, recursos, no autorización de obras que afectaban a su trazado, etc. El tesón de los promotores del ferrocarril de vía métrica pudo con el de los titulares del de vía ancha, y el ferrocarril minero al fin se inauguró en 1907, tras años de dura lucha.

Las obras de construcción del trazado viario se iniciaron en 1903 y tras numerosas vicisitudes concluyen el 22 de junio de 1907, el primer cargamento de mineral circuló por la vía el 17 de julio de 1907. La construcción del ferrocarril fue la obra de ingeniería civil más importante del país en aquel momento, obra del ingeniero D. Antonio Aburto, bajo la dirección de D. Luis Cendaya, contó con un presupuesto de 25 millones de pesetas, 21 millones de pesetas para la construcción del ferrocarril y 4 millones de pesetas para el embarcadero. En su construcción no se escatimó ningún tipo de medio y se contempló hasta el mínimo detalle, sirva como ejemplo que en todas estaciones figura su nombre en relieve.



El minero en los llanos de Barracas



Instalaciones portuarias Sagunto

La línea de un metro de anchura, tuvo una distancia total de 204 Km, 117 discurren por la provincia de Teruel, 62 por la provincia de Castellón y 25 por la provincia de Valencia, contó con 19 estaciones distanciadas entre 9 a 14 Km y brigadas de mantenimiento cada 10 Kms.

Concebido únicamente para el transporte de mineral, su vida estuvo siempre condicionada por el nivel de actividad de su cuenca minera. El aumento de la producción fue constante, especialmente desde la puesta en marcha de la planta siderúrgica de Sagunto. En los años 60 la empresa minera se vio obligada a incrementar la producción para mantener los ingresos, ya que los precios del mineral se mantenían pero los costes de explotación subían. La necesidad de transporte creció y la empresa minera comprobó que su ferrocarril estaba siendo un cuello de botella que limitaba sus posibilidades. Por ello comenzaron los contactos con RENFE para traspasarle el transporte de hierro. Las negociaciones progresan y en 1972 se terminaron las obras de construcción del ramal de vía ancha que enlazaba las instalaciones de carga de Montiel (Ojos Negros) con la vía RENFE a la altura de la población de Santa Eulalia, provocando la clausura el ferrocarril minero. Algunos tramos en los dos extremos de la vía fueron aprovechados por RENFE para el tráfico de sus trenes de vía ancha. Poco después se levantaron las vías y su material móvil aún válido fue reutilizado por otros ferrocarriles de vía estrecha nacionales.

Albarracín. Al llegar a Teruel abandonamos la Vía Verde, bordeamos la ciudad por la carretera de Zaragoza y comenzamos nuestro acercamiento a la sierra y al pueblo de Albarracín.



Sierra de Albarracín

Para los geólogos una ración de Montes Universales es como ponerle tiza a un tonto. Sin aviesas intenciones se puede decir que aflora desde el paleozoico hasta el terciario, pasando por el mesozoico, el jurásico y el cretácico. Los macizos antiguos como el Tremedal, la Carbonera o el Collado de la Plata, alternan con los relieves de rodano cuya erosión da lugar a encantamientos de piedra. A las parameras calcáreas se suman, las muelas, resignados montes desmochados, y los valles meridionales.



Albarracín es la entrada y cabeza de la Serranía de su mismo nombre, incluida en la Reserva Nacional de Caza de los Montes Universales, zona montañosa casi inaccesible donde nacen los ríos Tajo, Júcar y su afluente el Cabriel, el Gallo que va a Molina de Aragón, el Guadalaviar que se transforma en el Turia, el Jiloca,... formando todos ellos una de las más extensas redes hidrológicas de España.

Territorio de perfil agreste y clima lluvioso que favorece a su riqueza forestal, a sus verdes praderas y a la proliferación, en otoño y primavera, de gran variedad de setas, convirtiéndose en estas temporadas en un auténtico paraíso para los micólogos.



Alcazaba



Vistas nevadas de Albarracín



Situado al sureste de la Sierra de Albarracín se esconde uno de los conjuntos paisajísticos y culturales más sorprendentes de Aragón: el Rodeno de Albarracín. Este singular paraje, formado por pinares sobre piedras rodenas rojas fue ocupado por el hombre prehistórico, conservándose importantes muestras del arte rupestre levantino. Desde 1995 este espacio se encuentra protegido.

Otra de las características geológicas más destacables de la Sierra de Albarracín son los macizos rocosos llamados «muelas», que sobresalen del paisaje con sus paredes verticales y perfiles aplanados en la zona superior. Los parajes más abruptos se encuentran en las sierras de Jabaloyas y del Tremedal, donde, en esta última, se encuentra la impresionante Muela de San Juan.

La mayor parte de esta serranía está cubierta de bosques de pinos, sabinas, arces y robles, intercalados de verdes prados y árboles de ribera junto a los ríos. Uno de los mayores sabinars de Europa está en Saldón y entre las profundas gargantas excavadas por los ríos abundan los densos pinares.

La Ciudad de Albarracín es Monumento Nacional desde junio de 1961. En diciembre de 1996 recibió la medalla de oro al merito en las bellas artes. Actualmente se encuentra propuesta por la UNESCO para ser declarada Patrimonio de la Humanidad.

Emplazada en una colina de los Montes Universales, es ciudad medieval que se asienta en el istmo y la península que forma el río Guadalaviar. Está rodeada en sus cuatro quintas partes por un profundo tajo que hace de foso defensivo, complementado por el imponente cinto de murallas que culminan en el castillo del Andador. Cuenta con abundantes monumentos, como la Iglesia de Santa Maria, la Catedral, el Palacio Episcopal, algunas mansiones señoriales, entre las que destaca la de los Monterde, y una peculiar arquitectura popular donde destacan la casa de la Julianeta, la casa de la calle Azagra, la plaza de la Comunidad y la pequeña y evocadora Plaza Mayor.

Pero el encanto de Albarracín está sobre todo en el trazado de sus calles adaptadas a la difícil topografía del terreno, con escalinatas y pasadizos y en el conjunto de su caserío de muros irregulares, de color rojizo, con entramado de madera, en difícil equilibrio, con aleros que se tocan. Cada rincón, cada casa, es objeto de admiración por sus puertas y llamadores, sus diminutas ventanas con visillos de encaje, sus balcones corridos en rica forja y de madera tallada, ... El monumento principal de Albarracín es la ciudad misma, con todo su sabor popular y aristocrático, reflejo de su historia y del buen hacer de sus gentes.

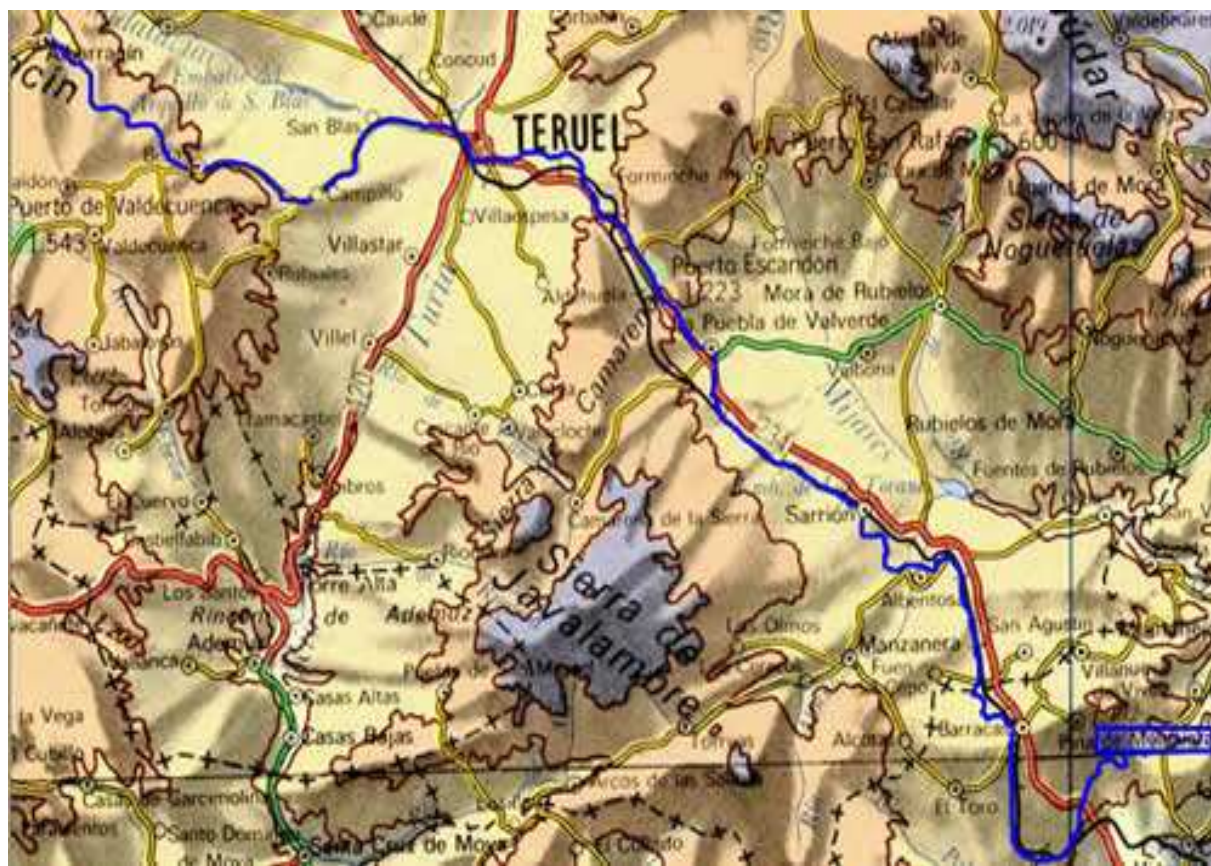
Albarracín enamora y merece la pena visitarla, es una ciudad que resume historia. Desde la más lejana prehistoria estuvo poblada Albarracín y sus tierras, como prueban las pinturas rupestres del Rodeno. Sobre castros celtas surgió la población romana, que al cristianizarse se llamó Santa María de Oriente. Con la invasión musulmana llegó aquí un grupo berberisco de la tribu de los Ibn-Racin, que le dio su nombre de villa.

- **Cartografía:** Planos del Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.) Escala 1:50.000: (614) 28-24 Manzanera; (590) 27-23 La Puebla de Valverde; (567) 27-22 Teruel y (566) 26-22 Cella.
- **Distancia:** 136 Kms; Velocidad Media: 17,1 Km./h.
- **Duración Etapa:** Comienzo a las 8,30 en Mas de Noguera y llegada a Albarracín las 20.30 horas
- **Agua:** En los pueblos del recorrido.
- **Comida:** Bocadillos en Carrión a las 12.
- **Dificultad de la etapa:** Alta. Excesivamente larga
- **Ciclabilidad:** 100%
- **Trazado:** 65 % Pista de la Vía Verde 35 % asfalto
- **Hospedaje:** Hostel el Gallo (recomendable) 978710032

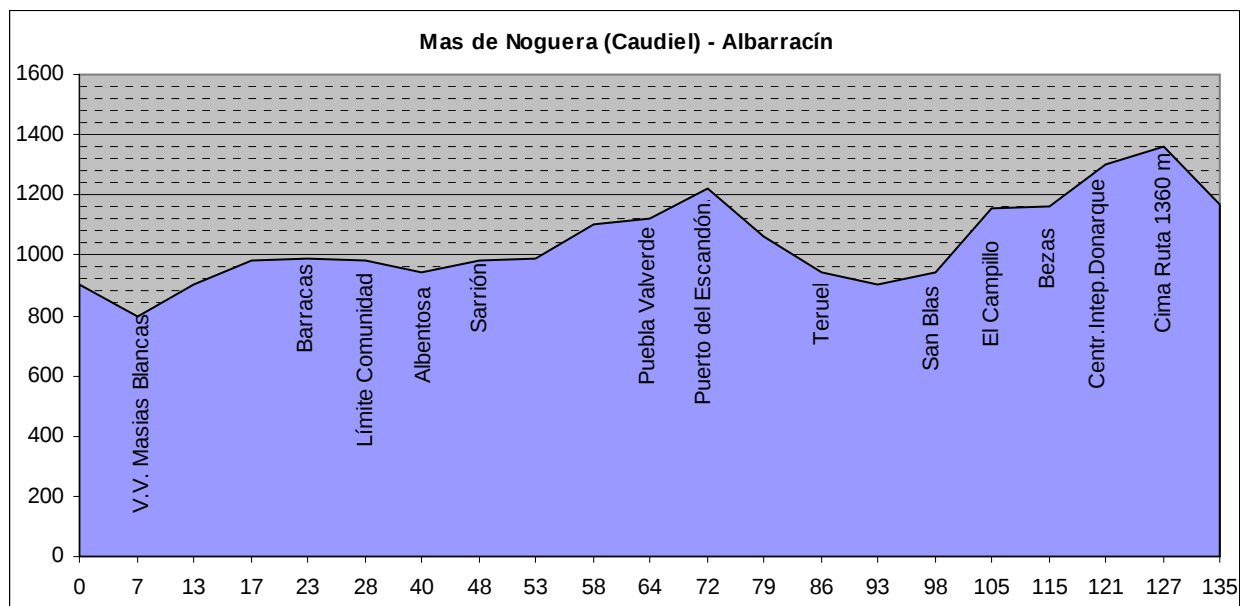
2 RECORRIDO DE LA ETAPA

Mas de Noguera (Cudiel) – Via Verde a la altura de Masias Blancas – **Barracas** – **Albentosa** – **Sarrión** – El Fraile – **La Puebla de Valverde** – Puerto Escandón – Fuente Cerrada – **Teruel** – **San Blas** – **Campillo** – **Bezas** - Centro de Interpretación de la Naturaleza Dornaque (Rodeno) – **Albarracín**.

3 MAPA DE LA 2ª ETAPA



4 PERFIL APROXIMADO



5 ITINERARIO



Pista de conexión Mas de Noguera-Vía Verde



Sierra del Espadan



Viaducto Albentosa, al fondo, confundido con la Montaña, está el viaducto del tren de RENFE

Nos levantamos temprano porque teníamos muchos kms por delante, la noche anterior concertamos con los responsables del albergue la posibilidad de desayunar a las 7,30. Desayunamos opíparamente y a las 8 h. terminábamos de preparar las bicis y comenzamos la etapa con subida de unos 300 m para salir de la vaguada donde está enclavado el albergue.

Justo al coronar esta subida nos encontramos con la pista de tierra a la derecha por donde bajaremos de la sierra para retomar la Vía Verde, pero antes de comenzar nuestro recorrido por la pista tenemos una avería con las zapatas de un freno trasero.

Resuelto el problema comienza el itinerario por una pista en buen estado, en llano y bajada, con preciosas vistas sobre las estribaciones de la Sierra del Espadan y los llanos del Alto Palancia al fondo. Tras 5 kms la pista



Albentosa



Descanso en las obras de la autovía



Fuente Cerrada, llegando a Teruel

se abre en dos, nos vamos por la derecha y en 1.5 kms más de bajada nos topamos de frente con la carretera nacional 234, justo en un desvío señalizado de la Vía, pasamos por debajo de la carretera y pedaleamos por asfalto 1 km hasta retomar el trazado original de la Vía a la altura de Masias Blancas.

Ya en la Vía nos encontramos con unos 5 Kms de subida tendida, por trincheras, túneles y viaductos hasta alcanzar la cota de los 900 m, después comienzan los llanos de Barracas, durante unos 10 kms pedaleamos a buen ritmo en paralelo a las vías de RENFE hasta llegar poco antes de las 10 horas a Barracas, punto dónde realmente deberíamos haber empezado esta 2ª etapa a las 8 de la mañana de no ser por los problemas de hospedaje mencionados en la Introducción. Después de Barracas nos quedan 5, 5 kms por pista en buen estado hasta llegar al límite con la provincia de Teruel, donde el firme de la pista empeora, afortunadamente están en obras de mejora de la misma en algunos tramos. Nos adentramos unos 12 kms en la provincia de Teruel para llegar a Albentosa y nos encontramos con el viaducto más espectacular de la ruta y el túnel más largo (400 m. en curva).

Justo cuando nos encontrábamos en mitad del túnel, escuchamos el sonido de una bocina y de pronto se ilumina la parte frontal del túnel (por un momento algunos llegamos a pensar que el espíritu del tren minero había regresado para cursar su camino incluso sin vías), la primera reacción es dar marcha atrás y huir urgentemente del túnel, pero cuando nos giramos descubrimos en el otro extremo otro monstruo de ojos radiantes, tras unos segundos de incertidumbre, descubrimos que se trata de dos camiones de obra que han coincidido cada uno en un extremo del túnel, con los brazos levantados comenzamos a hacerles señas y finalmente, cuando los conductores nos identifican, amablemente nos iluminaron el túnel con las luces de los camiones y terminamos la travesía del mismo. A 200 mts de la salida nos encontramos con las máquinas excavadores que estaban aplanando la pista (Teruel empieza a existir).

Tras la experiencia del túnel continuamos nuestra ruta y en unos 8 kms más llegamos a Sarrión donde hacemos parada de avituallamiento. Con las fuerzas repuestas acometemos 13 kms de llanos y ligeras subidas para llegar a la planta de Aridos que invade la Vía y nos obliga a cruzar la N234, a la altura de la gasolinera, unos 3 kms más de carretera secundaria nos introducen en la Puebla de Valverde. Salimos del pueblo por el trazado antiguo de la carretera nacional, en 1.5 kms y tras una empinada cuesta nos encontramos de nuevo con la pista de la Vía, seguimos ésta durante 3.5 kms en trazado paralelo a la N234 y aquí las obras de la autovía nos obligan a subirnos al asfalto por dónde pedalearemos durante los próximos 9 kms inaugurando el piso de la nueva autovía.



Albarracín



Por el asfalto de la nueva autovía coronamos el Puerto del Escandón e iniciamos la bajada a Teruel, la verdad es que este tramo nos vino bien para relajar el cuerpo y acortar tiempo al crono, todo iba sobre ruedas hasta que un encargado de la obra descubrió a los 7 magníficos ocupando el ancho de la nueva carretera todavía en obras, amablemente nos acompañó hasta un camino de salida, en 1 km este camino pasa por debajo de las Vía de RENFE y se encuentra con la pista que sube desde Fuente Cerrada (Zona Recreativa), la tomamos a la izquierda y continuamos bajando hasta encontrarnos con la N234 en su llegada a Teruel. Tras un pequeño debate sobre quedarnos en Teruel (son las 17,30 horas) o continuar hasta Albarracín gana la opción valiente ¡Pa Albarracín!

A la entrada de Teruel tomamos la carretera de Zaragoza y bordeamos la ciudad hasta encontrarnos con el desvío de la comarcal A1513 que nos llevará a San Blas. Atravesamos el pueblo y se inician 4 kms de subida del Carrascal, después falso llano y toboganes para llegar a Campillo. Atravesamos el pueblo en dirección a Bezas donde llegaremos tras unos 4 kms de toboganes y 5 de falsos llanos. En Bezas, optamos por la opción que bordea el pueblo por carretera e iniciamos el acercamiento y subida a la sierra. En unos 2 kms coronamos el Puerto de Donarque, 1 km más y tomamos el desvío de la derecha (Albarracín) después a nuestra izquierda nos encontramos el Centro de Interpretación de la Naturaleza de Donarque, 1.5 kms de subida hasta superar la cota de 1300m y tras una corta bajada la carretera de abre en dos, nos vamos por al izquierda (Nico por la derecha en dirección a Gea de Albarracín), de nuevo 3 kms de subida hasta acercarnos a los 1400 m, 2 kms de toboganes moviéndonos en cotas de los 1340 a 1400 mts y después unos 5 kms de bajada hasta llegar al Arrabal de Santa Bárbara a 1 km de Albarracín. Llegamos en torno a la 20.30 horas, cansados de tanto pedalear en una etapa larga y dura, algunos un poco “moscas” porque no nos habíamos parado a comer de cuchillo y tenedor o por la excesiva dureza de la etapa. No obstante, después de la ducha, cena y paseo por el pueblo, los males estaban olvidados y todos estábamos encantados con Albarracín y orgullosos de haberlo hecho. Quedarnos en Teruel habría sido un fracaso.

Por la noche, tomando unas copas en la pequeña y encantadora Plaza Mayor incluso algunos dando cuenta de un sabroso habano, las cosas se veían con otra perspectiva, la excelente temperatura, el relax posterior del cansancio, la compañía, las risas, el embrujo del entorno, en fin, una gozada. Albarracín engancha y el comentario general era que había que volver con más tiempo.

Entre copa y copa, Jorge, que en el fondo se sentía responsable de la dureza de la etapa realizada, le daba vueltas al coco pensando en el recorrido del día siguiente, ¿si regresábamos a Teruel por el mismo itinerario nos encontraríamos con 5 kms de subida en frío nada mas comenzar la etapa? y, tal como iba la noche, no teníamos perspectivas de acostarnos temprano, así que había que buscar una alternativa menos dura. A las 3 de la madrugada hizo un ejercicio de lupa escudriñando el mapa de la sierra de Albarracín (566 Cella) hasta encontrar una alternativa de regreso a Teruel sin necesidad de atravesar la sierra en sentido contrario.

1 DATOS DE INTERES



La ciudad de Teruel ocupa totalmente una aislada meseta, bastante elevada y delimitada por laderas relativamente escarpadas, a la cual se asciende por pronunciadas rampas, hoy carreteras, y puentes de los últimos tiempos, sin faltar al célebre Acueducto de los Arcos del siglo XVI, que ejercía la doble función de traída de agua, desde la Peña del Macho, y viaducto que facilitaba la comunicación de los Arrabales con la ciudad.

Bordeada por el río Turia, antes Guadalaviar, deja ver por cualquiera de sus frentes un paisaje acorde con su personalidad, variada y peculiar. Aun cuando los orígenes del poblamiento de las vegas turolenses se remontan a época prerromana, las primeras referencias a Teruel se encuentran en las crónicas musulmanas de época califal, cuya denominación en aquel momento era "Tirwal". La fundación de la ciudad fue en el verano de 1171, con el fin de organizar las fronteras en torno al Reino de Aragón. Desde su fundación convivieron de forma pacífica mudéjares y cristianos bajo el amparo del Fuero de Teruel. Prueba de ello, han llegado a nuestros días las manifestaciones más bellas de arte mudéjar, reconocidas por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad.

El Modernismo en la Ciudad de Teruel se va a dar como un hecho singular bien diferenciado en Aragón. La aparición de la burguesía con gran poder económico en el siglo XIX, la entrada en escena arquitectónica turolense de Pablo Monguió, y la existencia en Teruel de unos artesanos de gran valía durante este periodo, son los tres factores que van a conseguir que se dé esta expresión artística de manera tan singularizada. Pablo Monguió trabajó en Teruel desde 1897 hasta aproximadamente 1923 y su obra tan significativa en la ciudad adquiere su plenitud en tres edificios tradicionalmente denominados "Casa Ferrán", "La Madrileña", y "El Torico" construidos entre 1910 y 1912.

Durante la posguerra, tuvo que llevarse a cabo una intensa labor reestructuradora, debido a la destrucción sufrida durante la Guerra Civil. Consecuencia de ello, aparece en Teruel la denominada arquitectura franquista. Se va a dar, sobre todo, en edificios públicos civiles como la Casa de la Cultura y el edificio de Abastos en la zona del Ensanche.

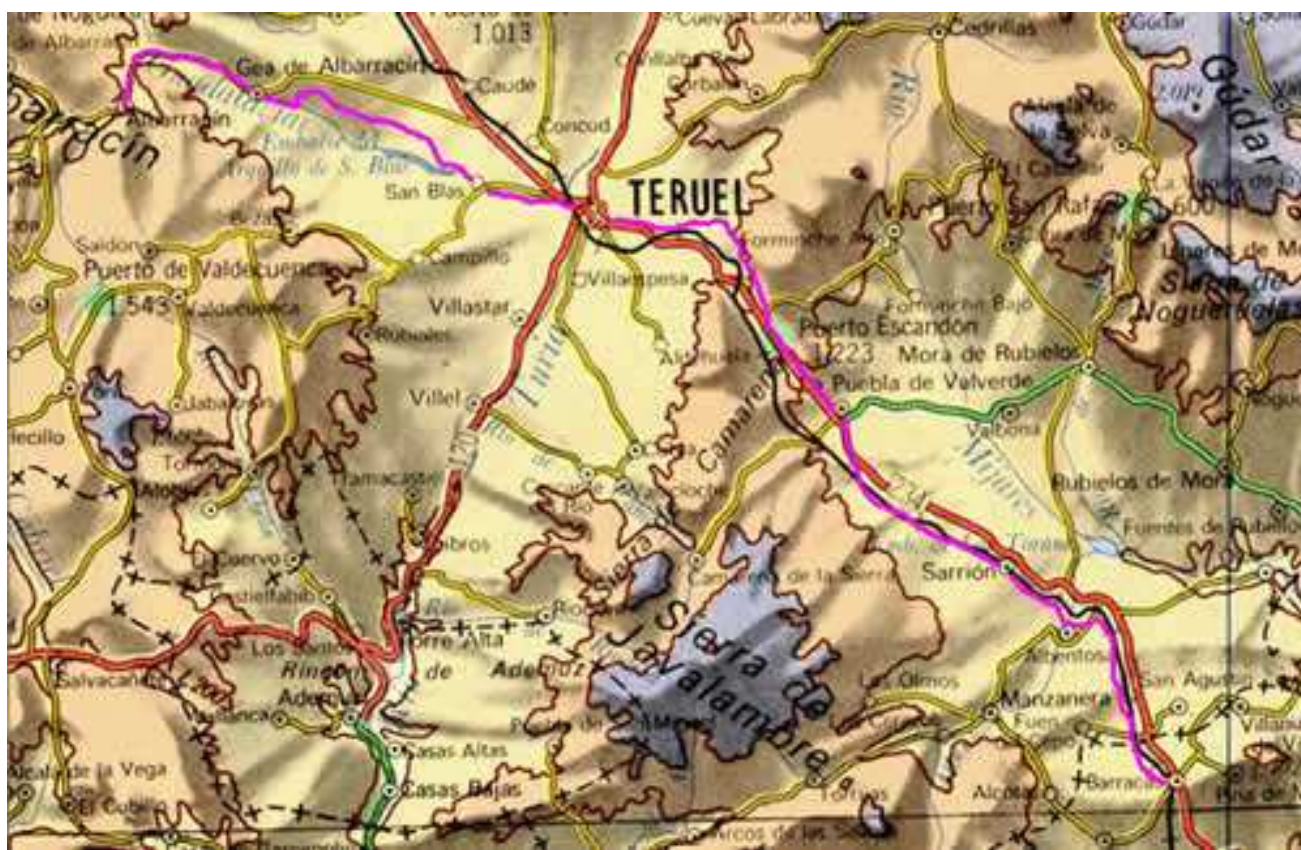
Los Amantes de Teruel forman parte de la historia y la cultura de la ciudad. En los primeros años del siglo XIII, allá por 1217, vivieron en la ciudad de Teruel Juan Diego de Marcilla e Isabel de Segura y su historia fue la de un gran amor imposible en vida, causa de la muerte de ambos. Actualmente, sus restos reposan en una capilla aneja a la iglesia de San Pedro bajo un espléndido mausoleo de alabastro, las bellísimas figuras de Isabel y Diego reposan con sus restos. Esta escultura simboliza toda la poesía y la grandeza de su amor.

- **Cartografía:** Planos del Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.) Escala 1:50.000: (590) 27-23 La Puebla de Valverde; (567) 27-22 Teruel y (566) 26-22 Cella.
- **Distancia:** 113 Kms; Velocidad Media: 16,8 Km./h.
- **Duración Etapa:** Comienzo a las 8,30 en Albarracín y llegada a Barracas a las 19 horas
- **Agua:** En los pueblos del recorrido.
- **Comida:** Almuerzo en San Blas (Bar Luis), avituallamiento en restaurante N234 (La Puebla de Valverde).
- **Dificultad de la etapa:** Media
- **Ciclabilidad:** 100%
- **Trazado:** 80 % Pistas y Vía Verde 20 % asfalto
- **Hospedaje:** Hostel Restaurante Los Llanos (Barracas) 964121042

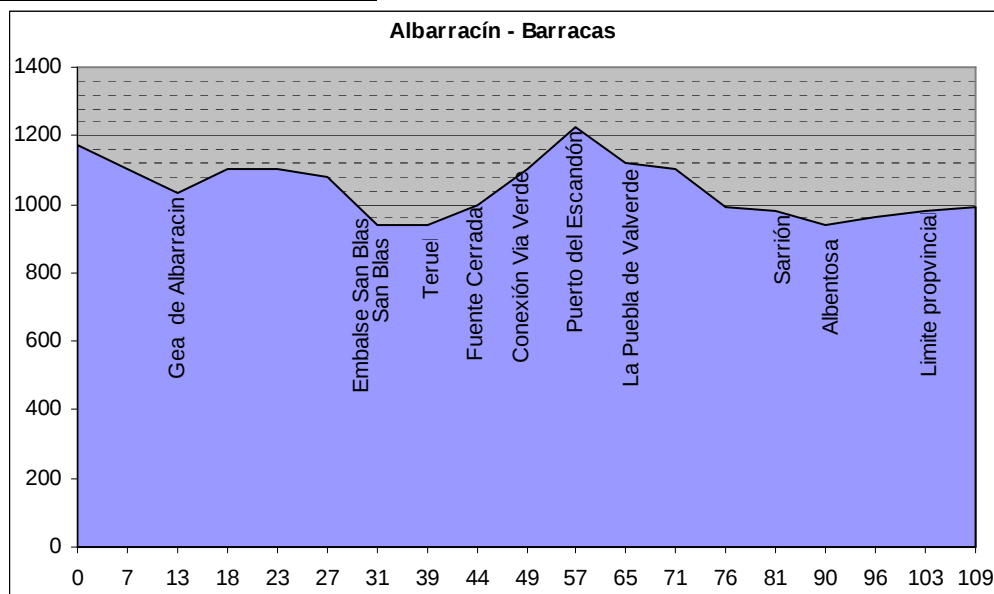
2 RECORRIDO DE LA ETAPA

Albarracín – Gea de Albarracín – Embalse del Arquillo de San Blás – **San Blás** – Rivera del Río Guadalaviar – **Teruel (Plz Torico)** – Area Recreativa Fuente Cerrada – Conexión con Vía Verde en el Barracaco de Navali – Puerto del Escandón - **La Puebla de Valverde** – **Sarrión** - **Albentosa** - **Barracas**.

3 MAPA DE LA 3ª ETAPA



4 PERFIL APROXIMADO



5 ITINERARIO



Salimos de Albarracín por la carretera que va a Gea de Albarracín, siguiendo el curso de bajada del Río Guadalaviar, el entorno es precioso pues el río transcurre por un cañón que forman, por la derecha las estribaciones de la Sierra de Albarracín y por la izquierda una altiplanicie o meseta de unos 1100 mts de altitud. La carretera no tiene tráfico y podemos disfrutar de los placeres de pedalear cerca de un río, además pudimos contemplar una carrera ciclista de aficionados que iba en dirección Albarracín. Al llegar a Gea nos salimos de la carretera y entramos por la calle Las Nogueras, tomamos 1ª a la derecha y 1ª a la izquierda la Calle de La Iglesia, atravesamos el pueblo en línea recta hasta encontramos con la Acequia Madre a la derecha y una cuesta a la izquierda que va a la báscula municipal y a la carretera, nosotros seguimos de frente con la acequia a nuestra derecha. En unos 2.5 kms nos encontramos una riera encementada (Barranco del Sevillano), después de cruzarla tomamos una pista que sale en ángulo y subida por la izquierda. Subimos 1.5 kms y nos encontramos con una pista que atraviesa, tomamos a la derecha y en pocos mts, en un cruce de pistas, seguimos de frente. Pedaleamos por una extraordinaria meseta en torno a los 1100 mts de altitud con el Guadalaviar y la Sierra De Albarracín a nuestra derecha. Viendo esta inmensa llanura se puede pensar que si Teruel no tiene aeropuerto no será por falta de un espacio ideal apara construirlo. Tras unos 8 kms ignorando todas las desviaciones a izquierda y derecha, la pista desciende y nos encontramos de frente con una Planta de Aridos, tomamos a la derecha y llegamos a la carretera que viene desde San Blas pueblo hasta el Embalse del Arquillo de San Blas. 3 kms más de bajada nos llevan al pueblo, donde daremos cuenta de un opíparo almuerzo en el Bar Luis, a la izquierda de la carretera a Teruel.



Salimos del bar y regresamos unos mts sobre nuestras rodadas en dirección contraria a Teruel, dejamos a nuestra derecha la carretera que baja del embalse y unos 200 mts después tomamos un camino que sale por la izquierda antes de llegar al puente del río. Este camino se convierte en pista y, durante unos 5 kms, pedalearemos por unas preciosas alamedas y rodeados de la foresta propia de la ribera del Río Guadalaviar. La pista pasa por debajo de la N330 (Zaragoza) para encarar la subida al centro de la ciudad de Teruel. En la Plaza del Torico nos encontramos a la gente jugando al ajedrez en la calle.



Tras el correspondiente “avituallamiento”, vuelta por la ciudad y tomas fotográficas, salimos de Teruel en dirección a la N234, dejamos el recinto ferial a la izquierda y poco después (Km115) tomamos a la izquierda la pista que nos lleva a Fuente Cerrada. Durante unos 6 kms subimos por esta pista hasta su paso por debajo del viaducto del tren minero (Vía Verde). Nos incorporamos a la Vía Verde y durante 8 kms pedaleamos en subida tendida hasta llegar al Puerto del Escandón, este tramo de la V. V. era inédito para nosotros porque el día anterior, en la etapa de ida a Albarracín, lo habíamos hecho por el asfalto de la nueva autovía en obras.



Plaza del Torico (Teruel)

En el Puerto del Escandón nos vemos obligados de nuevo a subirnos en el asfalto de la nueva autovía en obras durante unos 2,5 kms, después saltamos de nuevo a la pista que, en 5,5 kms en paralelo por la izquierda de la carretera, nos lleva a La Puebla de Valverde. Salimos del pueblo por la carretera que va pegada a la N234 hasta el cruce con ésta a la altura de la gasolinera y la planta de áridos. Tras otro avituallamiento en un restaurante pegado a la gasolinera (el comedor estaba cerrado), atravesamos la planta de áridos y retomamos la V.V. Durante unos 15 kms bajamos hasta Sarrión y entramos en el pueblo para el correspondiente descanso y avituallamiento.

Después del repostaje nos reincorporamos a la V.V. para pasar de nuevo por el túnel (esta vez sin sorpresas) y el viaducto de Albentosa.

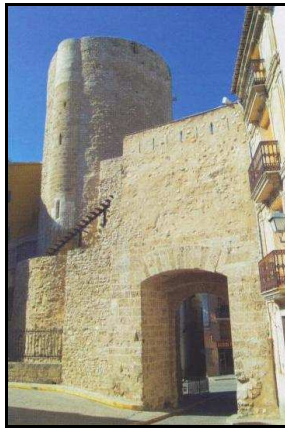


Tras atravesar el viaducto, Salvador y Xisco se quedan acompañando a Nico y Miguel Angel, Toni, Domingo y Jorge desatan las hostilidades y, un hachazo detrás de otro, hasta el límite entre comunidades a unos 5.5 kms de Barracas. Nos reagrupamos y encaramos los últimos kms de la etapa con tranquilidad disfrutando del paisaje y relajando las piernas, pues la etapa, aunque menos dura que la del día anterior, tampoco ha sido “moco de pava” ya que al final el contador marca los 113 kms.

Llegamos al hostel, refrigerio, ducha y cena, nos damos un paseo por el pueblo, pero Barracas nos tiene nada que ver sólo ratificar el efecto de la despoblación al igual que muchos pueblos de nuestra querida piel de toro, los servicios a la N234 (gasolinera, hostel, etc.) lo mantienen vivo

4ª ETAPA : BARRACAS - MANISES (VALENCIA)

1 DATOS DE INTERES



Esta etapa es el patito feo de la ruta, por dos razones, el viaje toca a su fin y tenemos que recorrer bastantes kms por asfalto para llegar hasta Manises, incluida la travesía de Valencia. La mitad de la etapa (65 Kms) transcurre por el trazado de la V.V. desde Barracas a Torres Torres recorriendo el Alto Palancia, el resto por el Camp de Morvedre y Horta Nord para llegar a Valencia por Alboraya. Por eso sólo queremos hacer mención de Segorbe que era nuestro objetivo turístico de la etapa.

Segorbe, enclavada en la comarca castellonense del Alto Palancia, está edificada sobre dos cerros, el de Sopena y el de San Blas. Los hallazgos arqueológicos encontrados en el cerro de Sopena sitúan un asentamiento humano en torno al 1500 a. C. que después sería habitado por íberos, romanos y musulmanes. Tras la Reconquista, llevada a cabo por Jaime I de Aragón hacia 1245, se levantó en la cima del Cerro el castillo - alcázar de los reyes de Aragón Martín "El Humano" y su esposa María de Luna y, posteriormente, de los señores y duques de Segorbe, hasta el siglo XVI. En el siglo XVII el título de duque de Segorbe, ostentado casi siempre por componentes de la Casa Real de Aragón, pasó a los duques de Medinaceli. De su pasado defensivo, la villa conserva las torres cilíndricas del Botxí y de la Cárcel, que formaban parte de la antigua muralla junto con el Arco de la Verónica. Las fiestas patronales de Segorbe, declaradas de Interés Turístico, se celebran a finales de agosto e incluyen un programa repleto de actos culturales, religiosos y lúdicos, entre los que destaca el encuentro de toros y caballos.

Segorbe ha jugado en tiempos pasados un importante papel dentro de la Corona de Aragón. Por aquí pasaron los ejércitos del rey D. Jaime en su marcha hacia Valencia, en ella se convocaron Cortes y residió y recibió apoyo el nieto del rey D. Martín "El Humano", D. Fadrique, uno de los pretendientes a la Corona de Aragón en el conflicto resuelto por el Compromiso de Caspe a favor de Fernando de Antequera.

Durante la guerra de la Independencia fue ocupada por los franceses y ya en siglo XIX sufrió las consecuencias de las Guerras Carlistas.

Buena parte del término de Segorbe está determinado por la sierra Calderona, dibujando relevantes áreas naturales como Tristán, La Jabonera, Mocha, etc., brindando interesantes rutas tanto pedestres como de bicicleta de montaña. Y las mismas riberas del Palancia son lugares para disfrutar del ocio excursionista, destacando parajes que son atractivos para el paseo, como el de la popular Fuente de los 50 Caños. Aparte de esta fuente destaca el Manantial de la Esperanza, que además de abastecer de agua a la población, riega su ancestral huerta.



Fotos : Acueducto, Cartuja Vall de Cristo, Catedral, Torre de la Cárcel y Fuente de las Provincias (50 caños)

- **Cartografía:** Planos del Servicio Geográfico del Ejército (S.G.E.) Escala 1:50.000: (696) 29-27 Burjasot; (668) 29-26 Sagunto y (639) 28-25 Jerica.
- **Distancia:** 129 Kms; Velocidad Media: 20.1 Km./h.
- **Duración Etapa:** Comienzo a las 8,30 en Barracas y llegad a Manises las 19 horas
- **Agua:** En los pueblos del recorrido.
- **Comida:** Almuerzo en Caudiel (Bar el Barrio) comida en Puçol
- **Dificultad de la etapa:** Media
- **Ciclabilidad:** 100%
- **Trazado:** 55 % Pistas y Vía Verde 45 % asfalto

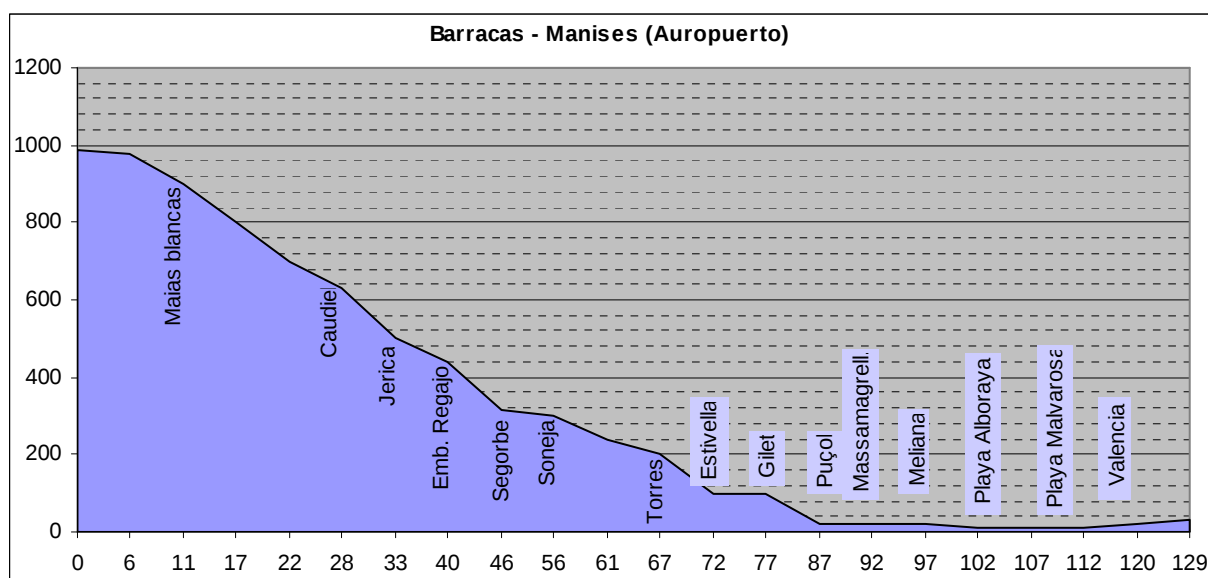
2 RECORRIDO DE LA ETAPA

Barracas – Llanos de Barracas – Toras – Masias Blancas – Caudiel – Jerica – Navajas – Altura – Segorbe – Soneja – El Juncar – Torres Torres – Estivella – Gilet – Puçol – Massamagrell – Meliana – Alboraya – Valencia – Manises

3 MAPA DE LA 4ª ETAPA



4 PERFIL APROXIMADO



5 ITINERARIO



Viaductos de la Fuensanta



Son las 8 de la mañana y nos disponemos a preparar las bicis, alforjas, engrases y revisión de la presión de las ruedas en la gasolinera. A las 8,30 retomamos la Vía Verde, es la última etapa y estamos dispuestos a recrearnos con el cómodo trayecto en bajada, tranquilamente recorreremos los llanos de Barracas. Pocos mts antes de iniciar la bajada tenemos una parada para reparar un pinchazo.

Iniciamos la bajada y después de 3 túneles consecutivos llegamos a Masias Blancas, tenemos que saltar de la pista por la izquierda utilizando el desvío habilitado para superar el corte que sufrió la pista hace años por obras de la N234, el desvío pasa por debajo de la carretera y gira a la derecha para retomar de nuevo la V.V., en este mismo punto la alcanzamos el 2º día cuando bajamos del albergue. Desde aquí a Caudiel el tramo es desconocido y bajamos tranquilamente hasta encontrarnos con el Viaducto de la Fuensanta, donde se puede comprobar la grandiosa y al mismo tiempo absurda obra de los dos viaductos, el del tren minero y el de RENFE, a escasos mts uno de otro, que luego continúan por dos largas trincheras igualmente paralelas. El grupo se deja caer disfrutando del entorno y de la pista, algunos se paran, con la excusa de evacuar líquidos o recoger hierbas del campo, para después poder realizar una caza a toda velocidad, nadie se altera, en ningún momento se incrementa el ritmo por mucho que la pista se preste a lanzarse a tumba abierta.

A la llegada Caudiel nos paramos a almorzar en el Bar El Barrio, el almuerzo merece la pena por su calidad, precio y servicio.

Cuando reanudamos la marcha, a la salida del pueblo nos paramos para que se cambiara el coulotte uno que al parecer no había podido aguantar los días de abstinencia y lo reventó por la entrepierna. Después de unos 5 kms las obras de la carretera nos desvían por la izquierda antes de entrar en Jerica, unos 2,5 kms de desvío señalizado y de nuevo rodamos sobre la V.V., en 6 kms más llegamos al Embalse del Regajo.

Dejamos Navajas a nuestra izquierda y en unos 5 kms más atravesamos Altura, a partir de aquí la pista traza una gran curva bordeando el pueblo de Segorbe.



Tunel de Caudiel



Ultima comida del viaje en Puçol

Han pasado tres días y los cerezos cercanos a la pista ya no tienen fruta, hay que suponer que el dueño las ha recolectado. Pasamos por Soneja y después por Sot de Ferrer, dónde nos encontramos con el punto dónde llegamos a la V.V. el primer día procedentes de la travesía de la Calderona. De nuevo el trayecto es desconocido y, casi sin darnos cuenta, se acaba la Vía Verde al llegar a Algimia de Alfara en Torres Torres. Se acabó lo bueno e iniciamos la parte más fea del viaje.

Tomamos la carretera a la izquierda para bajar a Torres Torres, a la salida, dirección Estivella, atravesamos el pueblo y salimos para Gilet por una carretera paralela a la N234, en 1.5 kms nos encontramos con una rotonda, seguimos de frente y en 2 kms pasamos por debajo de la N234 para entrar en Gilet. Salimos de nuevo por carretera paralela a la N234, en 1.8 kms rotonda y continuamos de frente en bajada, en unos 2 kms nos cruza una carretera secundaria que va de Sagunto a Puçol, giramos por ésta a la derecha y en unos 7.5 kms, rodando por la huerta del Camp de Morvedre, llegamos a Puçol dónde nos paramos a comer.

Después de la comida continuamos por la calle principal y, justo a la salida del pueblo giramos a la izquierda en el último puente sobre la riera que va paralela a la carretera, tras cruzar la riera giramos por la primera a la derecha y después de unos bloques de pisos, nos encontramos con una pista de bicicletas. Después de 3 Kms, la pista se unifica con la carretera a su paso por La Pobla de Farnals y Massamagrell, hasta llegar a una rotonda donde la carretera gira a la derecha, nosotros seguimos de frente por donde, tras salvar algunos obstáculos, retomamos la pista que pasa a ser de tierra y en 4 kms nos lleva a Mediana, 4 kms más y llegamos a la Playa de la Alboraya. Nos estamos acercando a Valencia y se nota en el perfume de algunos estercoleros y multitud de cacharros abandonados, desafortunadamente, lo propio de los alrededores de las grandes ciudades. Habíamos limpiado las bicis en un autolavado después de Puçol para no mancharnos al empaquetarlas en el aeropuerto, pero en este último tramo se nos volvieron a ensuciar un poco.

Entramos en Valencia por la playa de La Malvarosa, el Puerto y después subimos por la Avd. del Puerto hasta desviarnos a la izquierda en dirección al aeropuerto. Por el arcén de la carretera del aeropuerto, en fila india y como alma que lleva el diablo a 40 por hora, nos plantamos en el punto final de esta 4ª etapa y en definitiva de la ruta. Al poco rato aparece Patricia con las cajas y, tras el embalaje, nos cambiamos y nos dispusimos a embarcar en el vuelo de regreso a Palma de Mallorca.

Nos embarga el sabor amargo de que se acaba el viaje, pero al mismo tiempo la satisfacción de lo realizado. Han sido 4 días intensos de emociones y vivencias, con momentos duros por el trazado o kilometraje de alguna etapa, mezclados con otros de risas y bromas. En torno a 480 kms por múltiples parajes, cada uno con su belleza, sus características, llanos, montañas, ríos, subidas, bajadas, vegetación, desértico, polvo, piedras.. En fin, todo lo que cabe en tantos kms recorriendo las tierras de 3 provincias, Valencia, Castellón y Teruel.

The End