



Przed siebie, niezmiennie, dzień za dniem. Może to być podróż romantyczna, a może być po prostu trudna – np. gdy dystans, przewyższenie i pogoda sprawiają, że z założonym kilometrażem nie udaje się wyrobić zgodnie z planem.





# ZIELONYMI DROGAMI KASTYLII I ANDALUZJI

## Etap 9

**Kraj:** Hiszpania

**Skąd:** Walencja

**Dokąd:** Morón de la Frontera

**Dystans:** 680 km

**Przewyższenie:** +8403 m/-8161 m

**Szlak:** Vias Verdes

**Nawierzchnia:** 60% asfalt, 40% szutry

**Uczestnicy etapu:** Małgorzata Ciszewska-Korona,  
Ela Bielska, Agata Szajna, Anna Zalewska

**Pilot:** Piotr Socha

**Suport:** Krzysztof Kalarus



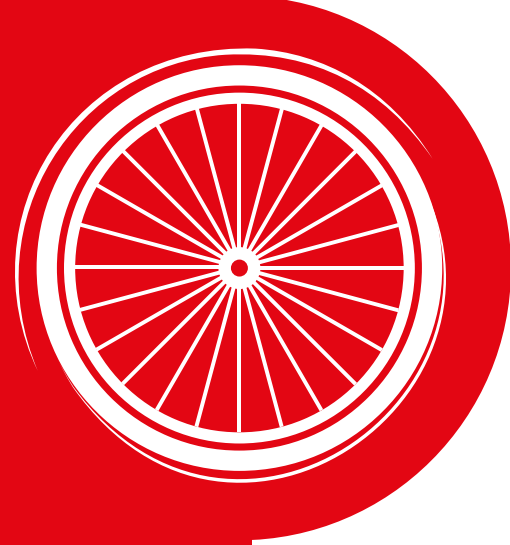
Przydatne strony:

[www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)



#### TRASA:

Valencia, Cofrentes, Jarafruel,  
Valdeganga, Albacete,  
Robledo, Alcaraz, Úbeda,  
Baeza, Jaén, Alcaudete,  
Lucena, Puente Genil,  
Morón de la Frontera



1500  
1000  
500  
0  
m

dystans

50

100

150

200

250

300

350

400

450

500

550

600

650



# Etap 9



#### PROFIL TRASY:

Valencia - Morón de la  
Frontera

Dystans: 680 km

Przewyższenie: +8403 m/-  
8161 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 1048 m





Podczas tego etapu to pogoda rozdawała karty – czasem pozwalała cieszyć się promieniami słońca, a czasem pokazywała, kto tu tak naprawdę rządzi.

Etap prowadzi przez trzy hiszpańskie regiony, ruszamy z Walencji, przecinamy Kastylię La-Manchę i ponad połowę czasu spędzamy w Andaluzji. Jest to etap dziki, surowy i trudny. Do Maroka można by pojechać na pewno łatwiej wzdłuż wybrzeża, ale centralna część Kastylii i Andaluzji oferują jedną wspinałą rzecz, dla której warto zostawić morze i trochę potu – Vías Verdes – czyli dosłownie „zielone drogi”. Są to stare nieużywane linie kolejowe, które zostały odzyskane i odnowione

***Vías Verdes – czyli dosłownie „zielone drogi”, to stare nieużywane linie kolejowe, które zostały odzyskane i odnowione do użytku piechurów i rowerzystów.***

do użytku piechurów i rowerzystów. Przemierzanie ich to inny, przyjemny i przyjazny dla środowiska sposób poznawania Hiszpanii, jej kultury i krajo-  
brazów. Kiedy pociągi zatrzymały się raz na zawsze, popadły w ruinę i zostały zapomniane, stare linie straciły swoje szyny, to, co niegdyś było domeną wagonów i lokomotyw, stało się

królestwem rowerzystów. Razem z całą infrastrukturą, która została, a więc dziesiątkami długich tuneli, wysokich wiaduk-  
tów i na nowo zagospodarowanych stacji kolejowych. Vías Verdes w całej Hiszpanii mają 2700 kilometrów. Są łatwe, płaskie i pozbawione trudności technicznych. Na całym naszym etapie udało się wpleść około 200 kilometrów takich tras. I to właśnie dla nich, uciekając od natłoku turystów, wspinaemy się w głąb hiszpańskiego lądu.





Sztafeta w ramach sztafety – piętrzący się niezrealizowany w planie kilometr w pewnym momencie zaczął ciążyć na tyle mocno, że trzeba było przedsięwziąć specjalne środki.



## Trudność ?

Jest to najtrudniejszy etap całej sztafety. Planując całą trasę, przyrównywałem go trudnością do etapu przez Szwajcarię, ale z perspektywy zakończonego projektu uważam, że jest trudniejszy. Składa się na to kilka elementów: dystans, przewyższenie, jakość dróg, warunki. Dystans to prawie 700 km, więc dla osób rekreacyjnie jeżdżących na rowerze oznacza to dwutygodniową wyprawę, a do tak długiej jazdy dzień po dniu trzeba się już przygotować. Przewyższenie wynosi łącznie ponad 8000 metrów, a jego część pokonuje się po drogach szutrowych. Dodatkowo, niezależnie od podziału dystansu na mniejsze odcinki, nie uda się uzbierać więcej niż 3 dni, które można by określić jako płaskie, więc niewiele jest miejsca na odpoczynek i swobodne toczenie się na rowerze. Drogi szutrowe stanowią 40% całego dystansu, zazwyczaj są w dobrym stanie, ale po obfitych deszczach mogą zdarzać się fragmenty błotne. I na koniec – warunki – te na każdym etapie mogą być niekorzystne, ale tutaj przejeżdżamy przez regiony naprawdę surowe, często niezamieszkałe przez dziesiątki kilometrów i nieosiągnięte niczym. Jeśli grzeje, to jesteśmy jak skwaraki na patelni, a jeśli wieje, to sami zgadnijcie w co.



## Noclegi

Słabo zaludnione regiony oznaczają niewielką bazę noclegową. Podróżując bez namiotu trzeba bardzo dobrze zaplanować, gdzie chcemy dojechać i zatrzymać się na noc. Czasem może to oznaczać zmianę trasy, bo jeśli przejedziemy jedną miejscowość, to kolejna może się trafić za 20, 30 albo nawet 40 kilometrów. W każdym większym miasteczku znajdzie się jakiś jeden czy dwa obiekty, ale na pewno nie można liczyć na różnorodność czy wybrzydzenie w warunkach. Trzeba się cieszyć, że jest się gdzie zatrzymać i tyle. Mając namiot jest trochę łatwiej, bo awaryjnie zawsze mamy swój domek, który możemy rozbić wszędzie, ale zdecydowanie nie jest to wybrzeże i kempingów jest po prostu niewiele. Z drugiej strony, w miejscach słabo zaludnionych i takich, które stawiają przed podróżnikami trudniejsze warunki, zazwyczaj lokalni mieszkańcy są bardziej otwarci i chętni do pomocy.

## Jedzenie

Nie jest to etap dla fanów bogatej i różnorodnej kuchni. Wiele miejsc jest położonych poza typowymi turystycznymi szlakami, więc oferta kulinarna może być prosta, ograniczona do przekąsek lub nawet żadna. Warto więc przed jazdą zaopatrzyć się w rzeczy do przegryzienia w ciągu dnia oraz prowiant do gotowania wieczorem. Lokalne bary w małych miejscowościach oferują tylko piwo, frytki i smażone kalmary. Zdarzają się wyjątki i miłe niespodzianki, ale raczej z tych potwierdzających regułę. Dużo łatwiej jest oczywiście w miasteczkach typowo turystycznych, jak Baeza czy Jaén – tam możemy liczyć na większy wybór restauracji, a co za tym idzie – jedzenia.



## Nawigacja

Sieć dróg poza miastami jest bardzo ograniczona. Zdarzają się miejsca, gdzie drogi z uwagi na brak jakichkolwiek przeszkód, budynków, rzek czy wzniesień są poprowadzone prosto przez kilkanaście kilometrów. Nie jest to wprawdzie jeszcze Afryka, gdzie takie nitki sięgające horyzontu mają po sto i więcej, ale daje to pewne wyobrażenie o terenie. Jest dziko, surowo, często można złapać jedną drogę, pojechać nią kilkadziesiąt kilometrów i tylko pamiętać, gdzie i w którą stronę skręcić w następną. Mimo to sztafeta na tym etapie w trzy różne dni podróżowała swoimi ścieżkami – w jednej próbie nawet okazało się to korzystne, w dwóch pozostałych niestety już nie. Urzekł mnie natomiast wpis Piotrka na ten temat: „Moim zadaniem była nawigacja. Niestety jako człowiek słabo radzący sobie z urządzeniami technicznymi, nie wywiązywałem się z niego najlepiej, w zamian za to ładnie zjadłem kilka kanapek Eli i Ani”. Tak więc, nawigację na tym etapie określiłbym jako łatwą, ale tylko przy założeniu, że posiadamy podstawowe umiejętności obsługi mapy lub GPS-u.







Po opuszczeniu Walencji szybko wyjeżdżamy na pustkowia, na których hula dający się we znaki wiatr. Albo pali słońce, jeśli jedziemy latem.





Tak właśnie wygląda wiatr w Kastylii La-Manchy. Małżewski Gosi Cieszewskiej-Korony.

Ruszamy oczywiście z Walencji. Jeśli wybierzemy właściwą drogę, to jej opuszczenie powinno być dość proste. Przynajmniej w trzech miejscach można przekroczyć autostradową obwodnicę miasta i rzekę Turie, poruszając się ścieżką rowerową, a pod kątem kierunku wyjazdu najkorzystniej wypada wariant wzdłuż drogi CV-36. Ścieżka rowerowa ciągnie się aż do miejscowości Torrent (10 km od centrum Walencji), a za miasteczkiem wjeżdżamy już na spokojne wąskie drogi pośród terenów rolniczych, co w tym przypadku oznacza gaje dorodnych mandarynek, pachnących cytryn, soczystych granatów, uginających swoje gałęzie pod ciężarem niezliczonych owoców oliwek, winogron i owoców kaki. Droga od samego początku leciutko się wznosi, ale nie jest to jeszcze odczuwalne, do momentu przekroczenia rzeczki Barranco de la Bota średnie nachylenie nie przekracza 2% na żadnym odcinku. Później przez kilka kilometrów nachylenie lekko wzrasta, do około 3%, a dalej znowu się normuje i tak spokojnymi asfaltowymi drogami na szerokość jednego auta docieramy do drogi CV-50, którą przekraczamy stylowym przepustem i wjeżdżamy do miasteczka Turís. Jesteśmy około 35 km od Walencji i 250 metrów wyżej niż nasz punkt startowy. Na całym etapie miasteczka nie trafiają się za często, więc taką okazję jak Turís można wykorzystać na postój, kawę czy lunch. Wyjeżdżamy nieco ruchliwszą drogą niż dotychczas, przez 5 km niewiele się dzieje, a potem czeka pierwsza mikroserpentyńska prowadząca przez Alborache do **Macastre** – można tutaj jechać

***Na całym etapie miasteczka nie trafiają się za często, więc taką okazję jak Turís można wykorzystać na postój, kawę czy lunch.***

cały czas główną drogą (3,5 km +100 m) albo tzw. Camino Viejo, czyli starą drogą, która przez malowniczy wąwozek prowadzi nieco na skusę i bardziej pod górę w to samo miejsce. W Macastre warto wybrać się do ruin XII-wiecznego zamku, które stanowią wspaniały punkt widokowy na okolicę. Za

miastem wyjeżdżamy na główniejszą drogę (CV-425), która przez kolejnych 7 km prowadzi nas przez surowy płaskowyż raz się wznosząc, raz opadając aż do mostu na rzece Magre.



W tym miejscu jesteśmy nieco ponad 50 km od Walencji i żarty się kończą – trzeba wyjechać 470 metrów wyżej. Droga przez większość czasu prowadzi w terenie całkowicie otwartym, więc jesteśmy całkowicie wystawieni na działanie warunków atmosferycznych. Jeśli grzeje słońce, to nie ma cienia, a jeśli pada lub wieje, to nie ma gdzie się schować. Trzeba złapać rytm i robić swoje, powoli, ale do przodu. Na szczęście nachylenie nadal jest dość łaskawe – w najtrudniejszym momencie przez 5 km mamy około 5,5%. Po około 15 kilometrach od przekroczenia rzeki Magre teren na pewien czas się wyplaszcza, droga się zwęża i prowadzi wieloma zakrętami w przepięknym terenie trawersując okoliczne góry. Przejeżdżamy przez pojedyncze wioski, widoki są fenomenalne, ale trzeba sobie na nie zapracować. Zaliczamy niewielki zjazd (-100 m) do Castilblanques, po czym skręcamy w lewo i odbieramy nagrodę główną. Przez ponad 13 km suniemy wąskim, spokojnym asfaltem i niemal nieustannie zjeżdżamy. W końcu można złapać oddech, odpocząć, a licznik sam nabija kilometry. Tracimy ponad 400 metrów w pionie, choć niestety, jak to zwykle bywa, co się zjedzie, trzeba będzie później znowu podjechać. Zanim to jednak nastąpi, lądujemy w Cofrentes, nad którym na potężnej skale góruje mały zamek. Trudno się na niego dostać, ponieważ jest otwierany tylko dwa razy dziennie dla grupowych wycieczek, ale na ładne widoki na rzekę

i jezioro zaporowe można załapać się również

z pobliskiej restauracji o łatwej do zapamiętania nazwie – Cofrentes. Na końcu jeziora znajduje się centrum rozrywki, które organizuje wycieczki, rejsy statkiem, spływy kajakowe i raftingowe, a także zwiedzanie jaskiń. Okolica jest naprawdę fenomenalna, rzeka płynie w głębokich kanionach otoczonych górami i stanowią wspaniałą dziką scenerię do różnych rodzajów aktywności.



## Byle do Kastylli, bo tam... nic nie ma

Krótko po opuszczeniu Cofrentes zaczynamy odrabiać z namiątką te bezwysiłkowo nabite kilometry. Tym razem droga wznosi się przez ponad 30 km i wyjeżdżamy na wysokość ok. 900 metrów n.p.m. Kontynuujemy jazdę drogą N-330 przez Jalance do Jarafuel, które ze względu na istniejący tu kemping Las Jaras i kilka innych obiektów jest dobrym miejscem na nocleg. Dodatkowo, Jarafuel wypada po 300 metrach przewyższenia od Cofrentes, więc odpoczynek już się należy. Opuszczając miasteczko

zmieniamy drogę, skręcamy w prawo na CV-441. Gdy zdobędziemy trochę wysokości, okolica się wygładza, a zamiast skał pojawiają się pola uprawne – to znak, że przekraczamy granicę regionu Kastylia La-Mancha.

**Teren ten jest słabo zaludniony, domy są poutykane jak rodzyнки w biednym serniku.**

Teren ten jest słabo zaludniony, domy

są poutykane jak rodzyńki w biednym serniku. Klimat jest bardzo surowy, lata są upalne – mieszkańcy często wyjeżdżają na ten czas, a dodatkowo mawiają, że w Kastylli La-Manchy jest 9 miesięcy zimy i 3 miesiące piekła. Turyści zapuszczają się w te rejony głównie śladami Don Kichota. W 2005 roku utworzono szlak obejmujący 148 miasteczek (hiszp. pueblos) wspomnianych w dziele Miguela de Cervantesa. A my jedziemy, nic się nie dzieje, po lewej pustka, po prawej pustka, nic się nie dzieje.

10 km - o drzewo! 20 km - o suchy rów! 30 km - o miasteczko - Casas de Juan Núñez. Nic dziwnego, że mieszkańcy wyjeżdżają latem, przecież to praktycznie pustynia. Zresztą, jacy mieszkańcy, przecież tu nikogo nie ma! Na takim pustkowiu - mała osada jak Casas de Juan Núñez jest niczym oaza. Można wejść do sklepu, baru, restauracji - odpocząć, posilić się, latem schować w cieniu i postać twarzą w twarz z wiatrakami przez 15 minut, żeby wrócić do stanu homeostazy, a jesienią i zimą odpocząć od zimnego wiatru. A potem ruszyć dalej. W dalszą





drogę przez pustkowia i do nierównej walki z siłami natury. O regionie najlepiej świadczy siatka dróg, które są tutaj poprowadzone po kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt kilometrów niemal od linijki. Po prostu nie ma przeszkód, które trzeba by omijać. Wiatr też nie ma przeszkód, na których mógłby się zatrzymać. Oczywiście oprócz rowerzystów. Kolejna długa prosta – 11 km – jesteśmy w **Valdeganga** – dla naszej sztafety to miejsce noclegowe po trzecim dniu jazdy. Miasto nie wyróżnia się niczym szczególnym, ale na pustkowiu każda cywilizacja jest w cenie.

## Śladem nieistniejącej kolei

Zmieniamy kierunek i wyjeżdżamy z miasta bardziej na południe, przez 25 km do **Albacete** wzdłuż głównej drogi prowadzi piękna asfaltowa droga rowerowa. Pojawiają się niewielkie przewyższenia, ale w porównaniu z poprzednimi dniami właściwie niezauważalne. Albacete posiada wiele interesujących muzeów, np. Museo Municipal de la Cuchillería. Można w nim obejrzeć imponującą kolekcję broni białej oraz noży, w których wyrobie miasto ma bogate tradycje. Opuszczając Albacete w końcu trafiamy w miejsce, dla którego tak daleko

**Przez 122 km będziemy jechać szlakiem rowerowym po trasie dawnej linii kolejowej, która miała łączyć miasta Baeza i Utiel, a która nigdy nie została ukończona.**

odjechaliśmy od morza, a więc zaczynamy przygodę z zielonymi drogami. Przez 73 km, później 19,5 km, a potem jeszcze kolejnych 30 km będziemy jechać szlakiem rowerowym po trasie dawnej linii kolejowej, która miała łączyć miasta Baeza i Utiel, a która nigdy nie została ukończona.

Pomysł tej linii zrodził się w latach dwudziestych XX wieku pod naciskiem dyktatury generała Primo de Rivera. Chciano przekształcić ówczesny system lokalnych linii w spójną dużą sieć z połączeniami poprzecznymi, co nazwano planem Guadalhorca.



Czasy były jednak niekorzystne, pomysł narodził się za późno – w tym czasie transport drogowy zaczynał już odciągać pasażerów i towary od kolei. Dodatkowo, straszna wojna domowa zepsuła praktycznie każdy projekt w kraju, a na domiar złego linia miała przechodzić przez te rodzinne serniki, których z każdą dekadą jeszcze bardziej ubywało. Za rządów Franco Bank Światowy uznał, że konieczna jest rezygnacja ze wszystkich projektów przynoszących straty (w tym prawie wszystkich linii z planu Guadalhorce), bo inaczej nie będzie mowy o pożyczkach dla Hiszpanii. Tak więc w 1963 r., po 40 latach pracy i blisko ukończenia projektu, wtyczkę wyciągnięto, a pociągi nigdy nie wyjechały na tutejsze tory. Dzisiaj cała infrastruktura, a więc 19 tuneli, w tym

**Momentami przemierzamy się w wąskim skalnym wąwozie wręcz naszpikowanym tunelami, i tunelikami, by za chwilę wyjechać na wyeksponowany wiadukt z pięknymi widokami wkoło.**

część bez oświetlenia, 2 wiadukty, a także mosty i stare stacje, jest przekształcona tak, żeby służyć rowerzystom i pieszym wędrowcom. Droga „Via Verde de la Sierra de Alcaraz” prowadzi z równin i ziemi rolnej Albacete, przez dolinę rzeki Jardin na wyżyny Alcaraz i jest fenomenalną atrakcją turystyczną. Momentami przemierzamy się w wąskim skalnym wąwozie wręcz naszpikowanym tunelami, tunelikami i tuneliczkami, by za chwilę wyjechać na wyeksponowany wiadukt z pięknymi widokami wkoło. Na szlaku pojawiają się również oznaczenia „Ruta de Don Quijote”, choć w rzeczywistości znacząca większość obiektów tego szlaku mieści się bardziej na północ w takim trójkącie pomiędzy Toledo, Alba-



cete i Ubedą. Nasza sztafetowa ekipa nie miała szczęścia do pogody, więc silny wiatr i padający deszcz na pewno zmniejszyły stopień zachwytu, a mimo wszystko pisali tak: „Dotarliśmy na rewelacyjną rowerową drogę. I tu właśnie zaczął się zachwyt. To trzeba samemu przeżyć. Choć cały czas pogoda była niesprzyjająca, dotarliśmy mega szczęśliwi”. I jeszcze tak: „Na szlaku byliśmy zupełnie sami, przez kilka godzin nie spotkaliśmy żywej duszy, poza panem, który pilnował porządku i czystości, a przez kilkadziesiąt kilometrów nie widziałem nawet jednego papierka po cukierku. Jechało się wybornie, bo trasa była zupełnie płaska. Droga prowadziła przez liczne tunele, większość z nich nie była oświetlona. Niektóre z nich miały kilkaset metrów długości i panowała w nich absolutna ciemność, aż czasem wyobrażenia zaczyna wariować. Nie zdziwiłbym się, gdyby z tych czeluści rzuciły się na mnie jakieś orki, nazgule albo krasnoludy, które jak wiadomo mieszkają pod ziemią” – pisał Piotrek vel Don Pedro.

Jedynym utrudnieniem może być to, że wzdłuż samej trasy trudno znaleźć nocleg, więc chcąc rozłożyć ten dystans na dwa dni, trzeba z trasy zjechać do jednego z pobliskich miasteczek (np. San Pedro), a potem na nią wrócić. Albo wykorzystać miejscowość **Robledo** i tamtejszy *Complejo Rural Vía Verde* – jednogwiazdkowy hotelik utworzony w budynku starej stacji

**„Na szlaku byliśmy zupełnie sami, przez kilka godzin nie spotkaliśmy żywej duszy”.**

kolejowej. Tuż przed końcem ścieżki przejeżdżamy jeszcze przez dwa potężne wiadukty, z których roztacza się fenomenalny widok na Alcaraz i pobliskie sanktuarium na wzgórzu. 2-3 kilometry dalej ścieżka kończy się, więc zjeżdżamy do głównej drogi i podjeżdżamy (+70 m) do **Alcaraz** - średniowiecznego miasteczka z wartym zobaczenia zamkiem, gotycko-renesansową wieżą z zegarem Torre del Tardón oraz gotyckim kościołem Iglesia de la Santísima Trinidad. Z Alcaraz szutrowym łącznikiem dojeżdżamy z powrotem do głównej drogi N-322, którą docieramy do Reolid.





Tak właśnie wyglądają stare linie kolejowe zamienione na „zielone drogi”.





Są takie chwile w życiu, gdy do szczęścia potrzeba naprawdę niewiele – ot, suszarka w restauracyjnej łazience.

Gdzieś w tej okolicy naszą sztafetę zaskoczyła typowo hiszpańska pogoda. Mianowicie – spadł śnieg. Takie chwile wspominale się wspomina nad lampką wina i z widokiem na ciepły kominek, ale przeżywa... inaczej. Tego nie da się opowiedzieć z perspektywy osoby trzeciej, więc nie pozostaje mi nic innego, jak zacytować Piotrkę: „Jeżeli kiedyś w toalecie publicznej zobaczycie mężczyznę albo niewiastę przytulonych do suszarki do rąk i puszczających sobie do majtek gorące powietrze, nie wybiegajcie od razu z okrzykiem „zboczeńcy!”. Okażcie im trochę ciepła i nie oceniajcie ich zbyt surowo. Bo mogą to być przemoczeni do suchej nitki, przemarznięci do szpiku kości turyści rowerowi, którzy robią, co mogą, żeby nie złapać grypy. Tak właśnie było dzisiaj z nami. Pogoda okazała się znacznie gorsza niż wczoraj. Nie tylko lało, ale spadł śnieg. Od samego początku wiatr chłostał nas lodowatymi biczami, brakowało tylko gradu wielkości kurzego jaja i spadających z nieba żab. Po 10 km „jazdy” mieliśmy wodę w butach, za kołnierzem i mokre majtki. Nie byliśmy przygotowani na taką pogodę. Nie mieliśmy odzieży sztormowej. Mieliśmy jednak trochę szczęścia - uzdro-

**„Po 10 km jazdy mieliśmy wodę w butach, za kołnierzem i mokre majtki. Nie byliśmy przygotowani na taką pogodę. Nie mieliśmy odzieży sztormowej”.**

wisko z gorącymi źródłami, kilometr od drogi, którą jechaliśmy. Zajechaliśmy tam i w jednej chwili z lodowego piekła trafiliśmy do rajku dla zamożnych hiszpańskich emerytów, którzy byli wyraźnie zaskoczeni naszym wtargnięciem. W eleganckiej cafeterii zamówiliśmy kawę i zaczęliśmy zrzucać z siebie przemoczone ubrania. W toalecie dla „caballeros” wykręciłem wodę z rękawiczek i skarpet, zacząłem suszyć je dmuchawą do rąk, a potem wdmuchiwałem gorące powietrze wszędzie, gdzie się da, by się szybko rozgrzać. Po chwili wszyscy robiliśmy to samo. Gdy biegałem boso po kawiarni, czułem na sobie surowe spojrzenia kelnerów. Po pewnym czasie goście sanatorium przestali na nas zwracać uwagę, a może uznali, że jesteśmy jakąś wędrowną trupą kuglarzy, którą dyrekcja uzdrowiska sprowadziła, by umilić im pobyt w tym przybytku.



Deszcz nie ustawał, więc pozawijaliśmy się szczelnie folią do pakowania jedzenia i z wesołą pieśnią na ustach ruszyliśmy w dalszą drogę, tańcem i śpiewem zarabiać na życie. A deszcz wciąż padał i padał...”

## Trupa kuglarzy wjeżdża do Andaluzji

Wracając do trasy, w Reolid wskakujemy na kolejny odcinek tej samej *Via Verde de la Sierra de Alcaraz*. Tym razem będzie to 19,5-kilometrowy fragment, który oddano do użytku w maju 2019 roku. Zaczyna się z przytupem, bo ponad 500-metrowym oświetlonym tunelem, a później w otoczeniu gajów oliwnych docieramy do granicy Kastylii La-Manchy z Andaluzją, gdzie ścieżka wcale się nie kończy, a naturalnie przechodzi w kolejny 30-kilometrowy odcinek tej samej dawnej linii kolejowej, z tym że teraz zmienia nazwę na *Via Verde de Segura*. Nazwa pochodzi od parku naturalnego Sierra de Cazorla, Segura i Las Villas – drugiego pod względem wielkości obszaru chronionego w Europie. Przez jego fragment, z widokami na okoliczne góry Sierra Morena, przejeżdżamy w pobliżu miejscowości Genave. Jazda tym odcinkiem jest o tyle przyjemna,

że praktycznie przez całe 30 km zjeżdżamy w dół tracąc około 400 metrów przewyższenia. Ścieżka kończy się właściwie w polu, więc za miejscowością Arroyo del Ojanco wjeżdżamy na asfalt, ponownie na drogę N-322, a za chwilę kolejną A-312 i po 8 km płaskich zaczyna-



my kolejnych 8 pod górę, zdobywając 300 metrów przewyższenia, na następnych dwudziestu całość wzniosu oddajemy, ale dobieramy dwieście metrów na nowo. Wszystko niestety na dość ruchliwej drodze w ruchu samochodowym – mijamy miejscowości Castellar, Santisteban del Puerto i Navas de San Juan, za którym wjeżdżamy na podrzędną drogę JA-7103, którą przez 10 km zjeżdżamy (-350 m) nad zalew Embalse de Giribaile – popularne miejsce do obserwacji ptaków, m.in. kormoranów i czapli – już prawie możemy witać się z Úbedą i Baezą – dwoma architektonicznymi perełkami – gdyby nie fakt, że miasta te leżą 450 metrów wyżej niż Rio Guadalimar – rzeka, na której zalew ów utworzono. Podjazd ciągnie się przez 14 km i przez większość tego dystansu jest znośny, ale zdarzają się krótkie odcinki o nachyleniu nawet 8-10% i wtedy robi się nieco bardziej wymagający. W relacji sztafetowej wspominali go tak: „Długa, szeroka droga ciągnie się pod górę. Nie widać końca, ciągle wydawało

**„Długa, szeroka droga ciągnie się pod górę. Nie widać końca, ciągle wydawało nam się, że to już za zakrętem, już za chwilę będzie koniec... Tak jednak nie było”.**

nam się, że to już za zakrętem, już za chwilę będzie koniec... Tak jednak nie było. Energii dodawało nam nieśmiało świecące słońce.” Przynajmniej taka odmiana – Andaluzja po śnieżnym powitaniu pokazała, że ma również lepsze oblicze.

Úbeda i Baeza to dwa niemal identyczne miasta, które dzieli zaledwie 10 km. Ze względu na swoją zabudowę w pięknym renesansowym stylu, oba zostały wpisane w 2003 roku na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Styl renesansowy nie jest szczególnie popularny w Hiszpanii, przez co miejsca te są naprawdę wyjątkowe i zasługują na uwagę.





Úbeda jest nieco większa i otoczona do dziś kamiennymi murami. Tu sercem miasta jest Plac Vazques Molina, natomiast o miano najbardziej charakterystycznego budynku biją się ratusz ze świetną, urozmaiconą fasadą i klimatycznym patio, oraz Kaplica el Salvador, z unikatowymi zdobieniami naw i prezbiterium. W odróżnieniu od Baezy, Úbeda to miasto pełne dobrze zachowanych pałaców mieszczkańskich, kamienic i bogatych podwórek. W Baezie koniecznie trzeba zobaczyć kopulastą katedrę z wystrojem Valdeviry oraz Pałac Jabaluinto i romański kościół Santa Cruz.

## Eksplorując błotniste gaje

Z Baezy wyjeżdżamy na drogę J-3040, która prowadzi przez pewien czas równolegle do autostrady A-316. Cały czas zjeżdżamy, a po przekroczeniu rzeki Gwadalkiwir skręcamy w prawo na mniejszy stary asfalt oznaczony numerem JF-3021 i jedziemy nim przez 15 km. Okolica to właściwie pustkowie, trochę pól, trochę niskich drzew i długa nitka asfaltu – latem piękna patelnia. Mijamy miejscowość Torrequebradilla, skręcamy w prawo na główniejszą A-6000 i za chwilę w lewo, znowu w wąski stary asfalt o numerze JV-3012, którym docieramy do Jaén. Łącznie przez około 47 kilometrów (całość po asfalcie) dzielących Baezę i Jaén pokonujemy 590 metrów pod górę i 830 metrów w dół. Właściwie nie ma tu żadnego długiego czy stromego podjazdu, po prostu przez większość czasu teren jest pofałdowany – przynajmniej na patelniach nie jest nudno.

Po tym długim wstępie opisującym ten odcinek możecie wyobrazić sobie, z jakim zdziwieniem przeczytałem sztafetową relację z tego dnia: „O jakże byliśmy w błędzie, myśląc, że wszystko już przeżyliśmy. O naiwni – to, co dzisiaj nas spotkało, nikomu nawet przez moment nie przyszło do głowy. Początek był znośny, nic że padało i było zimno.



Ta wycieczka poza trasę wymagała pomocy Krzyśka i odwiedzenia myjni samochodowej celem oczyszczenia rowerów z gliny i błota.



Zaczęło się, kiedy wjechaliśmy głębiej w gaje oliwne. Nie wiedzieliśmy, że to nierozważne. Podłoże zaczęło zamieniać się w mokre błoto, które oblepiało opony, przyklejało się do butów. Zostaliśmy unieruchomieni. Nic nie pomagało. Z pomocą Krzysia, który przybył wezwany, oczyściliśmy trzy rowery i ruszyliśmy do najbliższej stacji benzynowej. Straciliśmy dzisiejszy dzień. Trasa niewykonana, jutro nadrobiamy”. Na początku nie mogłem zrozumieć, gdzie oni na asfalcie znaleźli takie błocko?! Może jakieś roboty drogowe – myślałem. Dopiero po głębszej analizie tracków zobaczyłem, że ekipa Don Pedra postanowiła pozwiedzać okolice Baezy na własną rękę, zamiast trzymać się wyznaczonej trasy. Po dniu straconym na eksplorowaniu gajów oliwnych na zachód od Baezy kolejnego dnia cały team w formie sztafetowej nadrobił kilometry, żeby wyrównać stracony dystans.

Docieramy do **Jaén**, po arabsku *Geen*, co oznaczało niegdyś „przystanek na szlaku karawan”. Nie powinien więc dziwić wspaniały krajobraz starych miast i miasteczek ukrytych wśród gór i pagórków z wszechobecnymi gajami oliwnymi. Jaén skrywa dziesiątki zabytków, pozostawionych przez praktycznie każdą cywilizację lub religię, która osiedliła się na tych terenach: Iberów, Rzymian, Wizygotów,

Arabów czy chrześcijan. Najważniejszym i najchętniej odwiedzanym przez turystów zabytkiem jest renesansowa katedra - Catedral de la Asunción. Jej potężne rozmiary tłumaczy się tym, że miała pomieścić tysiące wiernych przybywających do Jaén z całej Europy, by modlić się do relikwii „Santo Rostro” (chodzi o chustę św. Weroniki z odbiciem twarzy Chrystusa).

**Jaén, po arabsku *Geen*, co oznaczało niegdyś „przystanek na szlaku karawan”.**



Drugą popularną budowlą jest położony na wysokim wzgórzu zamek św. Katarzyny, czyli Castillo de Santa Catalina. Został zbudowany przez chrześcijan między XIII a XIV wiekiem. Na zamku można wejść na 30-metrową wieżę „Torre del Homenaje”, z której roztacza się wspaniały widok na miasto i okoliczne góry. Trzecim punktem na liście do odhaczenia w Jaén są XI-wieczne arabskie łaźnie (Baños Árabes), zajmujące podpiwniczenie renesansowego pałacu Palacio de Villardomparado. Mają one powierzchnię 450 metrów kwadratowych i są największymi arabskimi łaźniami w Europie.

## Szlakiem oliwy z oliwek

W zachodniej części prowincji Jaén rozpoczyna się kolejny wspaniały odcinek naszej trasy przez Andaluzję – liczący 128 kilometrów szlak rowerowy „Via Verde del Aceite”, co można przetłumaczyć jako szlak oliwy (oliwek) prowadzący nie inaczej, jak po trasie dawnej linii kolejowej. W odróżnieniu od poprzedniego szlaku w okolicy Albacete, tutaj kiedyś pociągi jeździły. Trasa prowadzi przez tereny pełne gajów oliwnych i to właśnie oliwki i oliwa z oliwek były głównymi towarami transportowanymi na trasie Jaén – Puente Genil. Z czasem jednak linia stała się nieopłacalna – a właściwie nigdy,

**W zachodniej części prowincji Jaén rozpoczyna się kolejny wspaniały odcinek naszej trasy przez Andaluzję – liczący 128 km szlak rowerowy „Via Verde del Aceite”.**

poza krótkimi okresami wojen lub chwilowego prosperity, nie była opłacalna, więc podobnie, jak wiele innych linii w Hiszpanii – została zamknięta. Najpierw prowincja Jaén zainwestowała w utworzenie ścieżki rowerowej, a następnie sąsiadująca z nią Cordoba uczyniła to samo i tak

od 2011 roku istnieje najdłuższy w Andaluzji szlak, którym nasza ekipa miała okazję przejechać. Jeśli chodzi o infrastrukturę, to jest naprawdę bogato – mijamy 12 stacji kolejowych,





W końcu po deszczu zawsze wychodzi słońce.

które dziś pełnią różne funkcje; 4 tunele – niektóre oświetlone; 13 metalowych mostów i wiaduktów – one robią największe wrażenie, szczególnie gdy wznoszą się nad głębokimi dolinami rzek; a także 7 kładek pieszo-rowerowych. Poza tym 45 miejsc odpoczynku, 13 parkingów i 5 źródełek z wodą. Nawierzchnia to zazwyczaj dobry szuter, choć zdarzają się oczywiście odcinki lepsze i gorsze. Natomiast profil można w skrócie opisać tak – długo pod górę, długo w dół, długo pod górę i długo w dół. Tendencja jest jednak bardziej w dół, łącznie podjeżdżamy około 800 metrów, a zjeżdżamy ponad 1000.

**Profil można w skrócie opisać tak – długo pod górę, długo w dół, długo pod górę i długo w dół.**

Mniej więcej 50 km od Jaén na wysokim wzgórzu między górami i gajami oliwnymi leży miasteczko **Alcaudete** z imponującym zamkiem. W dawnych czasach kontrola nad nim była tak ważna, że wielokrotnie przechodził z rąk

chrześcijańskich do muzułmańskich i z powrotem. W końcu został przekazany przez monarchów kastylijskich Zakonowi Wojskowemu Calatrava i to właśnie ci mnisi-żołnierze zbudowali w XIII i XIV wieku większość zachowanego dziś zamku. Jedyna trudność w odwiedzeniu miasta polega na tym, że z naszej ścieżki trzeba zjechać na 4 kilometry i niestety wszystkie są pod górę (+200 m).

Drugim miastem, które warto odwiedzić na naszym oliwkowym szlaku, jest **Lucena** – tym razem już nie trzeba nigdzie podjeżdżać. Z ciekawostek - w czasach panowania arabskiego, Lucena była głównym ośrodkiem handlu eunuchami, na którym zaopatrywały się dwory świata arabskiego. Dziś miasto oferuje już inne atrakcje dla przybywających – turyści chętnie odwiedzają gotycko-renesansowy kościół San Mateo z XV-XVI wieku, z jednym z najpiękniejszych barokowych sakrariów w Andaluzji, a także zamek, stary pałac Medinaceli, dom hrabiego Santa Ana i dom Rico de Rueda.

Gdy po odwiedzeniu miasta wrócimy na szlak, zostanie nam już tylko 20 km zjazdu i jesteśmy w Puente Genil. Genil to rzeka przepływająca przez miasto, a „puente” oznacza po hiszpańsku most.



Wielką zagadką pozostaje więc, skąd wzięła się tak skomplikowana nazwa tego miasta. Z „Mostu nad Genil” do mety etapu w Morón de la Frontera pozostało 75 km. Teoretycznie nie ma już wielkich podjazdów, najwyższe wzniesienie ma zaledwie 340 m n.p.m., ale suma przewyższeń dobija prawie do 800 metrów, więc nie jest to odcinek, który można lekceważyć. Niestety, po wszystkich atrakcjach poprzednich dni – ścieżkach rowerowych, infrastrukturze kolejowej, górach, krajobrazach, pięknych miasteczkach, zamkach i katedrach – na ostatnim odcinku już trudno o coś, co wzbudziłoby większe emocje. No chyba że któraś z dróg okaże się nieprzejezdna po intensywnych opadach. I tak - z Puente Genil wyjeżdżamy szutrówką, która po 5 km na czas przejazdu przez miasteczko Herrera zamienia się w asfalt, a tuż za nim ponownie w szuter i tak tniemy przez pofałdowane pola aż 17 km, na chwilę łapiemy asfalt na drodze SE-9205 i skręcamy w prawo w kolejną szutrową ścieżkę prowadzącą do malowniczego miasteczka **Osuna**. Zerkamy na tutejszą arenę walk byków i uroczne centrum, i wyjeżdżamy z drugiej strony miasta na drogę awaryjną prowadzącą wzdłuż autostrady A-92. Na 17 km, niczym kierowcy ciągnącej się obok autostrady możemy włączyć tempomat i po prostu jechać. Czysty transfer. Zjeżdżamy do miasteczka La Puebla de Cazalla i ostatnie 20 km pokonujemy lokalną drogą o numerze SE-451. Tutaj już wybitnie trudno o atrakcje – gdyby nie to, że roślinność jest trochę inna i czasem trafi się podjazd, to można by pomyśleć, że jesteśmy gdzieś pod Łodzią czy Radomiem. Atrakcji brak. Ale za to są emocje – ukończenie takiego etapu, przejechanie prawie 700 km, podjechanie niemal na Mount Everest z poziomu morza i przeżycie tego wszystkiego głównie w niesprzyjających deszczowo-śnieżno-wietrznych warunkach może wywołać łezkę w niejednym oku widzącym napis „Morón de la Frontera”.

**Przeżycie tego wszystkiego głównie w niesprzyjających deszczowo-śnieżno-wietrznych warunkach może wywołać łezkę w niejednym oku widzącym napis „Morón de la Frontera”.**

Najlepszym podsumowaniem tego etapu jest jeden z wpisów Piotrk Sochy: „Wzrusza mnie widok ludzi, którzy pokonują własne ograniczenia i słabości. Widok przemoczonych, przemarzniętych, ubłoconych dziewczyn ciągnących swoje rowery pod górę po lepkim błocie, na 10-centymetrowych „koturnach” przylepionych do butów. Atak histerycznego śmiechu Gosi Korony w tej tak absurdalnej, że aż śmiesznej sytuacji. Bywało, że brałem udział w biegach masowych. Podziwiałem najszybszych, ale jeszcze bardziej podziwiałem i dopingowałem ludzi, którym było trudniej, bo np. tak jak ja mieli nadwagę albo szli o kulach lub jechali na wózkach inwalidzkich. Ich dopingowałem najbardziej”. Ten cytat jest mi szalenie bliski. Wiem, że dla każdego, kto wziął udział w sztafecie, jego etap był wyzwaniem, ale wiem też, że pod każdym względem etap przez Kastylię i Andaluzję był najtrudniejszy ze wszystkich, więc dla Gosi, Ani, Agaty, Eli i Piotrka był wyzwaniem do potęgi. I widząc finałowe zdjęcie z tablicą „Morón de la Frontera” nawet ja się wzruszyłem.







Ela Bielska:

“Dla mnie Hiszpania była nowością, krajem znanym tylko z telewizji, fotografii i opowieści. Pomimo towarzyszących naszemu etapowi warunków pogodowych, które nie sprzyjały podziwianiu pięknych terenów, kolejne kilometry odśłaniały niesamowite widoki – gaje cytrusowe, winnice, gaje oliwne, uroczą zabudowę miasteczek i osad, hacjendy jak w filmie „Zorro” i góry dla nas łączące się z trudem podjazdów. Ale najpiękniejszą dla mnie rzeczą była Via Verde de la Sierra - zaskakująca, długa, piękna, czysta. Ciężko znaleźć słowa opisujące tę trasę. Jadąc rowerem pokonuje się różnej długości tunele, mosty i wiadukty, doliny, łąki i pola. Jak niesamowicie musi być tam w słoneczne, ciepłe dni. Cóż za widoki!” 🚲



Małgorzata Ciszewska-Korona:

“Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur.” 🚲