

La tappa Merzouga – Zagora

Testo e foto di Simone Monticelli

| | |
|--------------------|--|
| Punto di partenza | Merzouga |
| Punto di arrivo | Zagora |
| Lunghezza | 250 Km off-road |
| Durata | 1 - 2 giorni |
| Mezzo di trasporto | Moto da enduro, Bicilindrica o Monocilindrica |
| Difficoltà | Media su quasi tutto il percorso, ad eccezione del tratto dell'Oued Daoura che giudico elevato di elevata difficoltà |
| Spese | 15 Euro per pernottato e cena a Merzouga, 20 euro per cena e pernottato a Zagora |

Il Marocco è un paese dalle possibilità paesaggistiche infinite, nei suoi grandi spazi possiamo trovare le montagne, l'altissimo Atlante con vette che superano i tremila metri e che per buona parte dell'anno restano innevati. Oppure scendere a sud, alle porte del Sahara, patria del popolo Saharawi e scavalcare le grandi dune degli Erg Chegaga e Chebbi, attraversare Sebcke, laghi estinti, fiumi asciutti e la verde valle del Draa, soprannominata la via delle Kasbah. L'itinerario che segue è quello che descrive una delle tappe più belle che si possono intraprendere nel nord del Sahara Marocchino, duecentocinquanta chilometri che racchiudono una varietà di colori, panorami, e conformazioni geologiche che vi lasceranno un ricordo indelebile. Lo stesso ricordo che ora, scrivendo, mi fa riaffiorare i sintomi di quella malattia che colpisce noi amanti del Deserto: Il Mal D'Africa!



Merzouga, l'ombra di un'acacia!

La Tappa.

Bisogna partire di buon'ora, i chilometri da percorrere sono circa duecentocinquanta. Facciamo rifornimento presso il chiosco di Hassan al centro dell'oasi di Merzouga, un paio di centinaia di metri oltre la piazza principale.

Come sempre accade concordiamo il prezzo del carburante e ne acquistiamo due taniche da venti litri. Mentre aspettiamo che Hassan ci riempia i serbatoi acquistiamo del pane nel negozio di fronte. Non sempre questo è rifornito, oggi è uno di quei giorni in cui non lo è. Quando la moglie di Hassan ci vede tornare a mani vuote inizia a discutere con una signora che sta seduta sul marciapiede davanti alla bottega del benzinaio.

Le due, ridacchiando ci guardano di sfuggita, tentando di non farsi vedere, poi un ragazzino si avvicina e ci dice che questa signora sorridente avrebbe del pane da venderci, appena sfornato.

Gli dico che va bene, così questo ragazzino corre dall'altra parte dell'oasi a recuperare il pane della signora. Quando torna non credo hai miei occhi. Il ragazzino tiene in mano una forma enorme di pane berbero ancora caldo, è più grande di lui.

Questa emana un profumo delizioso e se non fosse per il fatto che abbiamo appena fatto colazione mi metterei a mangiarne un po', magari condito con un po' di nutella, o della marmellata...



Gasolina in Merzouga!

I serbatoi sono pieni, possiamo partire, direzione Taouz, piccolo paese a venticinque chilometri da Merzouga e poco distante dal confine Algerino.

Non bisogna fidarsi della cartografia Michelin, dove inspiegabilmente la pista Taouz - Zagora è segnata con un spessa linea retta che curva solo leggermente all'altezza di Oum Jrane. In realtà la tappa è ricca di passaggi tecnici e soprattutto priva dei lunghi tratti rettilinei tipici delle piste Africane.

Una pista tutt'altro che noiosa e che da subito riesce a mostrarci il suo carisma e le sue bellezze nascoste.

Tutto ha inizio da Taouz, dove è bello fermarsi a parlare con gli anziani abitanti del paese che spesso non sono degnati dell'attenzione dei turisti.

Chi giunge a Taouz, nel 99% dei casi lo fa esclusivamente per imboccare la pista diretta a Zagora, come noi d'altronde. Tanti così facendo, non s'accorgono delle persone che qui vivono, lavorano, crescono i loro figli, i più a Taouz non si fermano neanche, tirano dritto, non dovendo fare carburante, non avendo bisogno di indicazioni, sentendosi i padroni della strada.

Anche noi siamo qui per attraversare questa pista, ma abbiamo tutto il tempo di fermarci, di dedicare un po' d'attenzione ai bambini di Taouz, che sono tutt'altro che invadenti e che per dolcezza e cordialità non assomigliano minimamente ai loro fratelli di Merzouga.

La pista si imbecca circa cento metri prima dell'ingresso nel villaggio (T1) e costeggia il centro abitato di Taouz fino a quando non si allarga, diventando leggermente sabbiosa e scavata dai camion delle miniere.

Dopo aver affrontato un tratto un po' tortuoso entriamo all'interno del letto del fiume ZIZ, una distesa di sabbia finissima cosparsa di piccole e basse tamerici.

La navigazione è facilissima, si può seguire la pista principale, che corre a sud dell'Oued, a ridosso del Djebel Zguirine, oppure come stiamo facendo noi utilizzare dei piccoli sentieri mono-traccia che si avvicinano all'argine del fiume secco, regalando fortissimi impatti visivi con tutto ciò che ci circonda.



Lo Ziz e il fantastico contrasto con le dune.

All'altezza del Wadi Oussina, dopo circa venticinque chilometri percorsi dobbiamo attraversare l'Oued Ziz (T4), non ci sono molti punti dove poter effettuare il guado. Quello che ho indicato è uno di questi.

Oltre lo Ziz il panorama si allarga e la pista diventa molto scorrevole e pianeggiante. Correndo a sud del Plateaux Nou Haouar possiamo godere di una vista incredibilmente suggestiva. Sabbia rossa che contrasta prepotente con l'azzurro del cielo e il bianco delle nuvole. Le montagne spaccate dal caldo e scolpite dal vento diventano la cornice del nostro orizzonte e fanno da punto di riferimento per la direzione che dobbiamo seguire: CAP 230.

Proseguiamo per diversi chilometri e mi rendo conto di essere completamente succube di questo luogo, di questi panorami, di questi spazi che sembrano essere così desolati, così incredibilmente privi di vita. Eppure, non è così, ovunque si possono scorgere bassi cespugli spinosi che spuntano dalla sabbia, tamarindi che offuscano il fondo dell'Oued, rendendo difficoltoso il suo attraversamento e poi loro, le basse acacie che paiono fungere da ultimo riparo per i viandanti.

L'acacia, quella pianta che assieme al dromedario appare come simbolo di un Sahara dove la vita scorre pulsante come nelle vene di un essere umano.

Viaggerei per ore in questi luoghi, respirando l'odore della sabbia, rinfrescato dalla forza del vento che mi penetra prepotente nel casco da enduro. Mi farei trasportare per giorni e giorni dai raggi di questo sole i cui riflessi non incontrano l'interferenza di nessuna nuvola. Vorrei che questi momenti diventassero infiniti. Vorrei che gli istanti in cui osservo la mia compagna di viaggio alla guida della sua moto intenta a guardarsi attorno esterrefatta dalla bellezza di questo luogo non terminassero mai.



Il deserto diretti a El Remlia

Arriviamo a El Remlia dopo cinquantacinque chilometri di deserto. Questo paese è un crocevia fondamentale di questa traversata, è l'ultimo avamposto prima del faticoso attraversamento dell'Oued Rheris, Daoura in Francese.

Il guado del Daoura è il tratto più impegnativo di questo percorso. Si tratta di un guado di una lunghezza di circa cinque chilometri su un fondo quasi totalmente composto di Fech-Fech, la terribile sabbia fine come il borotalco e che per il peso delle nostre grosse moto che perdipiù sono cariche come muli da soma, è decisamente antipatica da combattere.

Il piccolo paese è davanti ai nostri occhi e dietro di esso il letto del fiume tempestato di arbusti di Tamarindi che impediscono la visuale.

La pista principale prosegue dritta davanti a noi, ma è sconsigliabile imboccarla. Il guado è lungo circa cinque chilometri e le dune di Fech-Fech si fanno decisamente ostiche dopo un paio di chilometri dal paese (T6).

Per attraversare il fiume e raggiungere la pista che vogliamo seguire è molto meglio allungare il giro, puntando a nord per due chilometri tenendosi il letto del Daoura sulla sinistra (T7).

Prima di partire sgonfiamo gli pneumatici, io porto la pressione delle mie Desert a 1 Bar, pochissimo per il peso della mia moto, ma necessario per non morire nella sabbia del fiume.

Sarà mia preoccupazione rigonfiarle non appena avremo oltrepassato il punto di sabbia più soffice.

Correndo verso nord e volgendo lo sguardo verso il fiume è possibile vedere la vegetazione diminuire la sua significativa presenza, lasciando spazio al grigio Fech-Fech e alle piccole dune scavalcate qua e là da qualche piccolo sentiero.

Uno di questi lo imbocchiamo, un single-track tra gli arbusti di tamarindi. Sollevando fitte nubi di Fech-Fech e facendo serpentine tra la vegetazione raggiungiamo il centro del guado, dove approfittiamo per fermarci qualche secondo a riposare (T8).

La temperatura in questo luogo non è da sottovalutare, e la fatica fatta per tenere la moto in piedi non aiuta certo a mantenersi freschi. E' importante bere molto, anche durante la guida ed evitare di fermarsi nei punti più impegnativi. Ripartire potrebbe costare molta, ma molta fatica. Il tracciato è sempre ben visibile, ma dobbiamo rimanere molto concentrati nella guida.

Seppur questo passaggio risulta molto più semplice rispetto a quello della strada principale le difficoltà tecniche non sono comunque da sottovalutare.

Riprendendo la marcia, scavalcando qualche crepaccio di sabbia più compatta arriviamo sull'altra sponda del fiume, avvicinandoci alla montagna e alla pista secondaria che la costeggia, il Jebel El Mziouida. La pista principale passa a sud di questo rilievo e taglia dritto verso Zagora, ma a noi non interessa, vogliamo percorrere un tracciato poco frequentato, quindi teniamo alla nostra sinistra la montagna attraversando un plateau bianchissimo formato dai depositi salini dell'oued Ma'der poi spingendoci verso il bellissimo passaggio tra i monti Mrakib e Maharch (T10).

Proseguiamo in direzione nord per qualche chilometro, tre, quattro poi, oltre il valico, il panorama cambia drasticamente (T11). La sabbia bianca sparisce e lascia posto a delle taglienti pietre rosse come il fuoco. Le montagne fanno da contenitore ad una Hammada piattissima, cosparsa di piccole rocce che scombuscolano l'assetto della moto. Attorno a noi il nulla, siamo assolutamente lontani da tutto, le montagne sembrano proteggerci da tutto ciò che ci circonda, sembrano formare le sponde di una culla dolcissima e il tracciato che stiamo seguendo ci coccola, non lasciandoci il tempo di respirare tanto ci toglie il fiato per la sua bellezza.



I chilometri scorrono sotto le nostre ruote e il tempo vola veloce. Senza neanche accorgerci delle lancette dell'orologio che continuano il loro sistematico giro senza fine, attraversiamo la piana della Daya el Maider (T13), una Sebka ricordo di una antica palude. Le ruote della motocicletta sprofondano leggermente rompendo la friabile superficie della sebka. Dobbiamo dare gas per attraversare indenni il fondo di questo antico avamposto dell'acqua, e dietro di noi si alza una nube di polvere. Il passaggio attraverso bassi arbusti spinosi non è difficoltoso, seguiamo una traccia abbastanza visibile che taglia in due la pianeggiante Daya.

Poggiando le ruote su terreni sempre diversi e dai colori man mano più scuri, ci troviamo a percorrere un tratto di montagne russe che ci porta ad un fantastico passaggio panoramico a picco sulla valle dell'Oued Ahassia (T14).



Rocce nere come la pece, e poi la sabbia gialla fino a Oum Jrane

La discesa dal balcone che ci ha regalato una fantastica vista non è semplice, poche centinaia di metri ma molto ripidi e su fondo roccioso e smosso. Poi, poco più giù, una distesa di insidiose dunette chiudono nuovamente l'orizzonte. Poche centinaia di metri, ma che rispetto ai chilometri scorrevoli percorsi dal Daoura ci riportano coi piedi per terra (T15). Siamo nel deserto.

Usciti dalla sabbia, torniamo nuovamente con le ruote su un terreno più compatto che in circa venti chilometri ci porta al villaggio di Oum Jrane.



Oum Jrane: Fate visita al padrone del camping e magari date una pulitina al filtro dell'aria.

Vorrei spendere qualche parola per questo villaggio disperso tra le montagne dove ho respirato un profumo di povertà che in Marocco è raro ritrovare. In paese siamo assaliti dai bambini, non sono insistenti e maleducati come quelli delle grandi città-oasi o addirittura come gli incredibili bambini di Tamtattouchte che nientemeno costruiscono finte piste per portarti in vicoli ciechi in cui riempirti di sassi.

No, questi ti guardano con i loro immensi occhi scuri e ti sorridono, ti chiedono dell'acqua, ti dicono insistentemente il loro nome per poi fuggire a nascondersi dietro qualche muro. Il centro del paese è una grossa buca polverosa, tutt'attorno costruzioni in terra e intonaco semidistrutto. Qualche bottega è aperta, ma la maggior parte delle attività sembra essere spenta per sempre.

Delle donne portano dei grossi pesi sulle spalle e ci passano davanti senza fermarsi a guardarci, dietro di loro, seduti su dei muri scrostati c'è qualche anziano, neanche loro sembrano interessati a noi. Credo siano abituati ai turisti, ma immagino che non si aspettino che qualcuno si fermi qui, che qualcuno si metta a parlare con loro. Sembrano rassegnati alla loro condizione di abitanti di un villaggio attraversato dai grossi 4x4 che nei loro bagagliai hanno già tutto quello di cui necessitano. Non hanno bisogno di informazioni, non hanno bisogno di viveri, di benzina. A Oum Jrane i più, sono solo di passaggio e magari, se va bene lasciano la spazzatura.



Direzione Tizi-n-Tafilalet

La pista oltre il villaggio di Oum Jrane prosegue su un fondo particolarmente roccioso e arido. La direzione è sud ovest, verso Tissemmoumine e poi lasciandosi a sud le vette del Jebel Mrah puntiamo al passo di Tizi-n-Tafilalet (T17) stretto passaggio tra il Jebel Rhart a nord e il Jebel Tadrart a sud.

La salita al passo non è per nulla tortuosa, la strada sale con una pendenza costante per diversi chilometri, finché dopo aver attraversato qualche canale ricoperto di grosse rocce levigate si giunge in vetta.

Non ci sono grandi possibilità di riparo lungo questo tratto di pista, a poche centinaia di metri dal valico c'è un'acacia che può fornire un veloce riparo dal sole, noi ne approfittiamo per mangiare un paio di barrette energetiche prima della discesa verso Zagora.

La pista ha un fondo decisamente roccioso, bisogna stare molto attenti alla guida, evitare le grosse pietre taglienti che invadono la carreggiata e soprattutto cercare di mantenere delle velocità in cui il tempo di reazione ad eventuali imprevisti sia sempre sufficiente a schivare i pericoli.

Da qui, con pochi chilometri percorsi costeggiando il bel Jebel Adafane (T18), una stretta catena montuosa che sembra una mano tesa verso l'oasi, raggiungiamo Zagora, dove verremo all'improvviso fagocitati dal caos... e vogliamo nuovamente partire!



Il Jebel Adafane pochi passi da Zagora

Punti GPS dell'itinerario descritto

- T1 N30 54.540 W3 59.569 - Taouz imbocco pista
- T2 N30 51.265 W4 06.283 - Incrocio Miniera
- T3 N30 46.626 W4 08.724 - Incrocio pista per Kem Kem
- T4 N30 46.584 W4 09.504 - Attraversamento Oued Ziz
- T5 N30 41.241 W4 24.828 - Ed Remlia imbocco pista per guado
- T6 N30 40.621 W4 27.800 - Tratto impegnativo da evitare
- T7 N30 42.020 W4 25.616 - Punto sulla traccia per il guado del Daoura
- T8 N30 43.010 W4 26.561 - Punto all'estremo nord del guado del Daoura
- T9 N30 42.471 W4 27.384 - Fine del guado
- T10 N30 44.239 W4 33.325 - Passaggio tra i monti Mrakib e Maharch
- T11 N30 47.040 W4 35.045 - Bivio. Prendere a sinistra.
- T12 N30 46.043 W4 43.572 - Tratto fuoripista CAP W.
- T13 N30 45.552 W4 50.130 - Daya El Maider
- T14 N30 43.367 W4 56.476 - Panorama
- T15 N30 43.422 W4 57.390 - Dunette
- T16 N30 38.569 W5 06.131 - Oumjrane. Camping.
- T17 N30 25.165 W5 36.806 - Tizi-n-Tafilalet
- T18 N30 21.003 W5 46.525 - Bivio. Prendere a sinistra dirigersi verso Zagora.

Preparazione della moto

La moto deve essere in ordine. Controllare ogni perdita d'olio, procuratevi un kit catena - corona - pignone nuovo e non partite senza un kit per la riparazione delle camere d'aria. Controllate i cuscinetti delle ruote, nel dubbio cambiateli magari con degli after - market tipo gli SKF: risparmiate ed avete comunque una garanzia di qualità.

Cercate di informarvi, magari navigando su internet nei forum o chiedendo a meccanici di cui vi fidate, su quali siano i principali difetti della vostra moto e portatevi i ricambi necessari. Per acquistarli verificate nel mercato dell'usato, non correte necessariamente dal concessionario ad acquistare roba nuova che magari, speriamo, non utilizzerete mai.

Non dimenticate per nessun motivo le seguenti cose: leve freno e frizione, cavi gas e frizione, candela/e, qualche maglia della catena, dell'olio motore e un kit di viteria e minuteria di varie misure. Naturalmente verificate di avere tutti gli attrezzi necessari per effettuare piccoli lavori, non dimenticate ad esempio le chiavi per smontare entrambe le ruote. Portate un po' di nastro americano, una pasta bicomponente e dell'acciaio liquido e, se il vostro filtro è in spugna, portatene uno di scorta magari già oliato.

Autonomia necessaria

In fuoristrada, sulla sabbia, considerate un consumo della moto che può arrivare anche al doppio di quello normale. In questo itinerario avrete bisogno di un'autonomia di 250 km di cui circa il 30% su sabbia.

E' possibile il rifornimento a Merzouga e a Zagora.

Lecture consigliate

Simone Monticelli - Marocco Fuori Rotta. Editore Lulu.com, 308 pagine.