

# MARROC desembre 2004

## Pròleg

Altra vegada fent el rodamón per terres africanes, mai tan adient el mot de rodamón quan ho fas sobre rodes, en bicicleta. Ara toca Marroc.

Rodamón es pot traduir per “trotamundos” en l’idioma espanyol, per “globetrotter” en l’idioma anglès i per “routard” en l’idioma francès.

Al continent africà sovintegen els països que tenen per idioma oficial la parla francòfona o anglòfona com a conseqüència del domini colonial durant els segles XIX i XX. L’espanyol és minoritari (Guinea Equatorial). Tot i això, l’idioma oficial només s’usa als despatxos o per les relacions amb els estrangers (comerciants o turistes). Ells mantenen viva la llengua materna, ja sigui el wolof, el peul i el diola entre molts altres dialectes al Senegal o l’àrab i el berber al Marroc. Mentre el català és idioma oficial, però pels carrers de Barcelona tan sols escoltes el castellà i una munió de llengües estrangeres parlades pels turistes i pels immigrants. Per això l’oficialitat i la legalitat d’un llenguatge no són símptoma de la seva realitat i de la seva salut.

La bicicleta o la màquina, com la denominem molts dels usuaris habituals és un artefacte ideat per l’home fa poc més de 100 anys que conforma un instrument fantàstic. Resulta essencial per a viatjar d’una manera força integrada amb el país, és eficaç, senzilla, econòmica, d’alt rendiment mecànic, no contamina, respectuosa amb el medi i aplicada amb moderació i seny, fins i tot, és saludable.

El Marroc l’hem visitat en diverses ocasions. És la porta d’Àfrica, és relativament proper. Preferim, però el sud, des de la carena muntanyosa de l’Atlas cap avall, per l’enorme contrast i per la grandiositat dels paisatges. Els habitants d’aquestes contrades se’ns mostren amables, cordials i hospitalaris. Sovint tot el que tenen, que per cert no és gaire, no obstant, ho comparteixen amb el visitant.

A l’hivern hi fa massa fred per passejar-se en bicicleta per l’Atlas, per això, preferim les regions pre-saharianes. Aquest viatge l’orientem cap a una regió a la qual, fins ara, no hem tingut massa tirada, és l’Anti-Atlas i la franja costanera atlàntica propera a Agadir. Formem el grup: Manel Broch, Núria Gómez, Josep Montes i Vicenç Sánchez

## 1 • Dimarts, 28 de novembre de 2004

### BCN-CASABLANCA-AGADIR

Com a mesura preventiva (vista l’experiència d’un mes enrera en tornar de Dakar) decidim dur les bicicletes més o menys embalades. Sembla que les companyies de transport aeri no són del tot receptives a manipular equipatges excepcionals i apliquen càrrec extres per aquest tipus d’equipatge. Com tothom vetlla pels seus interessos, nosaltres ens preocupem

de donar-li a la bicicleta una aparença de paquets, mitjançant quatre cartrons, plàstic i un embolcall de cinta adhesiva. Per ser honestos, si jo fos un dels operaris que carrega i descarrega els equipatges d'un avió tampoc em faria content el trobar-me amb un estri com una bicicleta i haver-la de tragar sense malmetre-la, ni provocar-li cap avaria.

Martí Montaña i Paco Ferreño ens fan l'agraït favor de dur-nos fins l'aeroport en la furgoneta del Martí. El vol IB 4778 s'enlaira a l'horari previst (10.05 h). Serà d'una durada de 1 h 50 min.

És fantàstic fer el viatge de dia i poder sorprendre's de veure les muntanyes de Marroc a ran de costa amb una consistent capa de neu i després grans planúries també cobertes per un mantell de neu.

L'onada de fred a arribat fins a terres africanes. Ens inquietem quan l'hostessa ens informa per megafonia que som a punt d'aterrar a Casablanca on la temperatura és de 5°C! Ens complau molt el constatar que la dada no és correcta ja que la temperatura (sense mesurar-la) és primaveral.

La vista aèria de les rodalies de Casablanca és un mosaic d'una tonalitat verda espectacular. El territori que sobrevolem fins Agadir esdevé més àrid i les muntanyes que l'envolten (el Atlas) molt més nevades.

El vol fins Agadir el fem amb una avioneta de 19 places de la Regional Air Lines. Quan embarquem fem notar a la tripulació (pilot i co-pilot) que hi ha 3 "velos" en lloc de 4. Com el compartiment d'equipatge està ple i els seients de cabina no estan tots ocupats, el pilot demana als passatges que deixin lloc al darrera per carregar una de les bicicletes a la cabina. Ens diu que s'interessarà per saber on es troba la quarta bicicleta.

A meitat de vol (d'una hora de durada), el pilot ens confirma que només han arribat tres bicicletes a Casablanca. A l'aeroport d'Almassira (Agadir) ens atenen amb molta cordialitat per tal de resoldre el problema. A l'aeroport canviem 400 euros per 4.388 dirhams (ens afavoreix fer pagaments en dirhams).

Ens instal·lem a l'hotel Hagounia a la població d'Inezgane a 15 quilòmetres del centre d'Agadir. És una ciutat molt dinàmica amb molta gent per arreu. Els taxis de color blau cel de la marca Mercedes en una concentració prop de la saturació.

## **2 • Dimecres, 29 de desembre de 2004**

### **INEZGANE (AGADIR)**

Com hem de passar el dia amb l'esperança de trobar (o que trobin) la bicicleta decidim anar a fer una visita a Agadir. No tenim pressa i hem d'adaptar-nos al ritme del continent. Prenem el bus número 30 de l'empresa ZETRAP fins Agadir-Centre. Fem un tomb per la platja, que està bastant concorreguda, però sense ser angoixant en cap moment. La ciutat és moderna i no té res a envejar d'algunes ciutats europees.

Després de dinar prenem el bus 24 de RATAG fins a Inezgane i el 22 fins l'aeroport. El cost del bitllet

2,50 Dh i la carrera del taxi de 150 Dh. L'estalvi és l'estalvi.

Sense gaire formalitats ens fan a mans la bicicleta en aparent bon estat. Taxi fins a l'hotel Hagounia. No obstant haver insistit en el regateig hem de pagar 200 Dh, és a dir, 80 vegades més que en el trajecte amb el bus, la comoditat té preu.

Muntatge de les màquines i preparació de l'equipatge pel viatge. Molt amables a l'hotel ens permeten deixar els embalatges de les bicicletes, que podrem recollir pel viatge de tornada.

### **3 • Dijous, 30 de desembre de 2004**

INEZGANE (19 m)-AÏT BAHA (518 m)

M'imaginava que en aquest viatge tindriem la novetat de pedalar des del primer dia, tot sortint de l'aeroport en bicicleta. No ha pogut ser, potser el destí ens exigeix un temps d'aclimatació al ritme pausat de l'africà.

A les 9.00 h ens posem en marxa. Prenem la carretera en direcció a l'aeroport en mig d'un trànsit de certa importància degut a que Inezgane no deixa de ser l'extraradi d'Agadir amb un seguit d'edificacions de forma continuada entre els dos municipis.

La propera població d'Aït Melloul tot i que és d'una importància similar a Inezgane queda aïllada. En el centre prenem la cruïlla que indica "Biougra".

A mesura que ens allunyem de les grans viles el trànsit minva i el calor augmenta. La carretera és planera fins a Imi-Mgourn (a 13 km d'Aït Baha) on comença un port curt, però de pendent pronunciada.

A 5 km d'Aït Baha ens creuem amb un núvol de llagostes, segurament les restes de la plaga que ha assolat l'oest d'Àfrica.

Aït Baha està situat en una petita depressió, i arribem a les 14.00 h. És una petita vila amb aire de modernitat per l'urbanització de carrers (asfaltats i voreres), edificis d'aspecte modern (construïts amb bloc de formigó), un alt grau de neteja dels carrers (no hi ha res pel terra) i l'hotel Al Darissa és nou (7 anys), pulcre, barat, amb instal·lacions que funcionen (funciona la dutxa –amb paciència aigua calenta-) TV (s'agafa TVE), això sí, sense calefacció (a l'habitació tenim 14°C), encara que en un parell de mesos estarà solucionat per un mètode natural.

<b>54,91 km</b>	<b>16,72 km/h</b>	<b>3 h 17 min</b>
-----------------	-------------------	-------------------

### **4 • Divendres, 31 de desembre de 2004**

AÏT BAHA (518 m)-TAFRAOUTE (1003 m)

Són les sis de la tarda quan escric les anècdotes del viatge en el dia d'avui. Som a Tafraoute. Fa mitja hora que hem arribat. Des de tres quarts de nou del matí, hora en que hem sortit d'Aït Baha, només hem pedalat. El temps, com sempre, ha estat excel·lent. No hem tingut cap incident. Per tant, se'm va molt difícil descriure les impressions de la jornada, i això no vol dir que hagi estat una anodina, vol dir que no sé què, ni com explicar-ho tot.

A les 8.45 h deixem enrere la població d'Aït Baha. Està envoltada de petits nuclis d'habitatges, que de ben segur són els que es concentren un cop per setmana en el mercat. La carretera està ben enquitranada, s'arrapa a la configuració del terreny seguint un pendent bastant uniforme, que s'enlaira constantment, que fa enormes revolts per evitar els torrents.

Pel fons de la vall (sempre a la nostra dreta) un seguit de nuclis d'habitatge en aparent molt bon estat de conservació i una absència de persones. Moltes cases estan tancades. Ens preguntem: Seran segones residències? Seran per a èpoques de conreu? Ho ignorem.

Com he dit la carretera puja i puja, només en curts trams fa un fulgurant descens. De fet hem sortit de 500 m d'altitud i hem anat a Tafraoute a 1200 m d'altitud passant un coll de més de 1500 m. Acabem la jornada amb 1800 m de desnivell acumulat

Quan manquen 20 quilòmetres assolim el desitjat coll Tizi-Mlil de 1622 m. El final del trajecte ens ofereix un llarg descens amb infinitat de pobles que formen una continuïtat d'habitatges. A 4 km de Tafraoute una cruïlla i el final de l'agradable i reconfortant descens. Apa, tornem-hi a pujar. S'arriba a Tafraoute en terreny pla.

<b>96,90 km</b>	<b>15,89 km/h</b>	<b>6 h 06 min</b>
-----------------	-------------------	-------------------

## **5 • Dissabte, 1 de gener de 2005**

TAFRAOUTE (1003 m)-TIOUDOU (1128 m)

El gerent de l'hotel ens informa sobre el misteri de les cases sense ocupar. Són segones residències de la gent que treballa i viu a la ciutat. Hi ha diversos ministres del govern que són originaris de la regió.

Deixem Tafraoute en direcció al sud. A 7 km trobem una cruïlla i una pujada de fort pendent que en 3 km ens duu a un altiplà que segueix pujant en pendent més suau. Després el terreny continua ondulat que va sumant metres al nostre compte, va incrementant el cansament a les cames. Cota màxima a 1650 m.

De sobte l'itinerari s'implica en un descens tortuós que ens aboca a un paisatge de salvatge bellesa que s'endinsa en un engorjat fornit d'un palmerar exuberant. A la una arribem a Aït Mansour: Duem 32 km que els hem recorregut en 2 h 20 min efectives.

Durant el trajecte abans de l'engorjat (per la pujada i després per l'altiplà) hem anat trobant una sèrie d'agrupaments d'edificis molt ben conservats que conformen petits

pobles en els quals la manca d'activitat humana és absoluta. Són com pobles fantasmes amb totes les tancades i conreus en aparent estat d'abandonament.

En arribar a Aït Ab El Kaber (encreuament) canviem de direcció per remuntar cap el nord. Al primer nucli habitat preguntem per Mohamed Oujammoud, que ens havien informat una parella d'alemanys a Aït Baha. L'home a qui preguntem ens respon: "I'm" Ens orienta cap el poble de Tioudou a 4 km. Ens instal·lem en el recinte que té habilitat per als turistes.

És senzill, molt agradable i recomanable. Ens encén una foguera al pati. Sopem en un saló enorme. Disposa de dues adreces d'Internet:

[m\\_sahnoun@menara.ma](mailto:m_sahnoun@menara.ma)

[m\\_sahnoun@hotmail.com](mailto:m_sahnoun@hotmail.com)

47,29 km	12,91 km/h	3 h 40 min
----------	------------	------------

## 6 • Diumenge, 2 de gener de 2005

TIOUDOU (1128 m)-TATA (683 m)

Abans de sortir el Mohammed ens acompanya al local de la cooperativa del poble. Ens ensenya un mapa topogràfic a escala 1:100000. Ens indica com anar en direcció a Tata que és el destí que hem triat per avui.

Tornem enrere 3,5 km fins a trobar l'asfalt, i amb l'asfalt trobem l'inevitable pujada. En 4 km remuntem uns 200 m de desnivell. Després un altiplà de traçat sinuós fins que una pronunciada baixada ens aboca a un territori grandios. Si ahir vam entrar en una regió de bellesa salvatge, avui ens submergim en un paisatge de grans espais que senzillament es pot definir en dues paraules: "im" "pressionant".

L'asfalta mor a la mina d'Akka (mina d'or) després d'uns 15 km. Ens informen que tenim per davant 40 km de pista fins al "carrefour" amb l'asfalt que en 25 km ens durà fins a Tata.

La pista és variada, tan aviat puja com baixa, com creua la llera d'un torrent amb el considerable augment del tamany i de la quantitat de pedres.

Si en les jornades anteriors veiem habitatges i no veiem persones, avui ni cases, ni gent, ni res de res. Pedres i més pedres, muntanyes i turons dignes d'un paisatge d'un altre planeta i ni rastre de persones.

La cota per la que circulem s'entossudeix en no baixar, ens movem sempre per sobre dels 1000 m. En canvi la temperatura no acaba de pujar, ja que sense fer fred el culot i la màniga llarga no ens el trèiem en tot el dia. Creuem dos agrupaments de cases. En el segon grup (quan duem 37 km) ens prenem un succedani de "Cola" que miraculosament ens proporciona les forces necessàries per arribar a l'asfalt.

A l'asfalt hi arribem quan són les 16.00 h. Ja duem 63,52 km a una mitjana de 14,55 km/h recorreguts en 4 h 22 min. El paviment està en perfecte estat. Els punts quilomètrics en diuen que estem a 52 km de Tata i no a 25 km com ens havien informat.

Emprenem el camí en direcció a Tata. A les 18.00 h s'amaga el sol, però nosaltres seguim pedalant en una autèntica lluita contra rellotge amb un cronòmetre solar. Arribem a Tata a les 19.15 h.

Ja fa més d'una hora que és de nit, però el bon estat de la carretera i la sort fan que el miracle de que arribem sense incident. Malgrat no haver fet pujades hem acumulat quasi 1000 m de desnivell.

<b>118,10 km</b>	<b>16,64 km/h</b>	<b>7 h 06 min</b>
------------------	-------------------	-------------------

### **7 • Dilluns, 3 de gener de 2005**

TATA (683 m)-AKKA ( m)

Després de l'experiència d'ahir ens prenem els esdeveniments amb calma. La temperatura segueix essent poc africana, dins l'habitació tenim 12°C. Diuen que va be per les arrugues de la pell.

Esmorzem en un bar de la plaça del poble. Anem a canviar divises. En total sortim a les 10.30 h en direcció a Akka. El panorama ha canviat, ens envolta un terreny més planer i de traçat pràcticament horitzontal.

Entrem a Akka a dos quarts de dues

<b>63,07 km</b>	<b>23,29 km/h</b>	<b>2 h 43 min</b>
-----------------	-------------------	-------------------

Mengem i bevem en un cafè, mentre decidim que hem de fer. Tenim diverses opcions:

1. Fer 80 km fins al primer poble amb hotel (Icht)
2. Quedar-nos a Akka i demà fer 80 km.
3. Prendre un vehicle fins a Icht.

Ens decidim per la darrera. Demanem per un transport. Surt un bus en menys d'una hora. No accepten bicicletes.

Preguntem per un taxi; ens donem un preu desorbitat: 20000 Dh. Reflexionem i decidim que hi ha d'haver un error de concepte. Aclarim el malentès, ens estan parlant de "francs" (com nosaltres amb els duros i les pessetes). Encabeixen les quatre bicicletes al maleter del cotxe i anem fins a Fam El Hisn per 200 Dh (20 euros) que dista 80 km d'Akka.

Ens instal·lem en l'únic i primari hospedatge de la vila. Per primera vegada veiem riuades de gent en una població, són els nens i joves que surten de l'escola i tornen cap a casa. Uns a peu, altres en bicicleta, uns són bastant morens altres quasi gens, hi ha moltes ètnies barrejades. També hi ha molt d'ambient de militar pel fet de ser un vila fronterera. De fet estem en un indret proper al lloc on conflueixen les fronteres de Marroc, Mauritània i Algèria.

Aquesta vesprada ens quedem sense la suculenta sopa (harira) a que ens hem acostumat. L'establiment és bastant precari en contrast amb tots els altres en que ens hem allotjat.

## **8 • Dimarts, 4 de gener de 2005**

FAM-EL-HISN (491 m)-GUELMIM (284 m)

El protagonista del dia ha estat el vent. Usualment és l'enemic del ciclista, però avui s'ha transformat en el nostre aliat, en el nostre company que no ens ha deixat en tot el dia. Ha bufat en intensitat moderada, sempre en sentit favorable.

El vent ha estat el principal responsable de l'enorme cavalcada que hem fet avui. Nosaltres també hi hem posat un gra de sorra per què això fos possible. Hem pedalat de sol a sol o millor dit de sol a nit.

Sortim aviat de Fam El Hisn, anem a trobar la carretera general durant 4 km de cara al vent. Després les coses canvien, el vent ens fa agafar altes velocitats per a l'esforç que esmercem. Aquest fet, fa que ens

plantem a Taghjicht a 70 km a una mitjana superior als 25 km/h.

Parem en un bar i prenem una truita que és una barreja d'ou amb tomàquet, convenientment regada amb la beguda que dona la "xispa de la vida".

Ens disposem a recórrer els poc més de 30 km que resten de la jornada d'avui per arribar a Bouizakarne, quan de sobte, a la sortida del poble decidim fer una "drecera" per una pista i anar directament fins a Guelmim.

L'asfalt segueix per 4 km fins a Tagmoute, on s'acaba i comença la pista que en una llargada de 50 km ens portarà fins a Fask. El trajecte el fem amb força decisió, "courage", rapidesa i una oportuna dosi d'orientació per retornar al bon camí en les dues ocasions que ens sortim de la ruta.

Tornem a tepitjar l'asfalt quan són les 17.30 h. El sol comença a amagar-se i nosaltres iniciem una altra cursa contra la claror, que evidentment no podem guanyar.

A les 19.15 h entrem a Guelmim a la llum de les llanternes frontals havent recorregut 20 km a les fosques amb una important dosi de confiança amb la carretera marroquí. No ens decepciona, està en perfecte estat i no es produeix cap incident.

<b>155,94 km</b>	<b>20,25 km/h</b>	<b>7 h 42 min</b>
------------------	-------------------	-------------------

Malgrat els 50 km de pista i els 20 km en la foscor la velocitat mitjana ha estat extraordinàriament alta.

El recorregut d'avui ens ha submergit en una dimensió de grans espais, unes vegades limitats per muntanyes, altres per l'horitzó llunyà. Com ha estat freqüent durant el viatge, de persones n'hem trobat ben poques i les poques que hem tractat s'han mostrat amables, molt amables, cordials i servicials quan ha estat necessari.

Sovint ens hem de sentir dir: "que hi trobeu en el desert si no hi ha res". No cal tenir un alt grau de sensibilitat per copsar que hi ha moltes coses per veure i per viure i fins i tot per establir un diàleg, aquell que substitueix a les persones que no trobes. En efecte quan t'endinses en un territori en el qual només segueixen els indicis del traçat d'una pista, s'ha d'anar interpretant tant l'itinerari com el paisatge que l'envolta, si es fa així no s'incorre en errors.

Quan la pista desapareix ràpidament intueixes que l'has cagat. No obstant, així que et trobes en un terreny sorrenc o dins un camp de conreu, posant en marxa el sentit d'orientació es recupera el bon camí d'immediat.

De fet en els més de 150 km no deuriem caminar més d'un centenar de metres per sortir de la sorra o del camp. Podem dir que vam fer el 100% sobre la bicicleta.

L'orientació en una ciutat desconeguda, com és el cas de Guelmim, i més de nit és força més complicat. Hem de triar entre els tres únics hotels que hi ha sense que cap d'ells assoleixi un nivell de servei mínim.

Com a úniques incidències de la jornada són la pèrdua de dos cargols d'un portaequipatges i una

senzilla punxada. La temperatura es resisteix a assolir nivell elevat, tot i que la cota per la que circulem ha baixat dels 1000 m als 500 m. Anem tota la jornada en màniga llarga i la temperatura la podríem qualificar com a confortable, potser afavorida per la brisa que ens ha colpejat tot el dia.

## **9 • Dimecres, 5 de gener de 2005**

GUELMIM (284 m)-SIDI IFNI (45 m)

Ja de dia podem comprovar que hi ha més ofertes d'hotel a la ciutat. El Vicenç viatja en bus que el durà fins Agadir per poder agafar l'avió demà al matí. El Pep, la Núria i jo volem anar pedalant fins a Sidi Ifni, població a la costa atlàntica.

Ens dirigim al nord. Segueix bufant el vent, avui lateralment. El paisatge canvia radicalment, sembla mediterrani. Pugem un petit coll (560 m) per saltar la serralada que ens separa de la costa. Al vessant atlàntic del coll ens sorprèn la gran quantitat de cactus de figuera de moro.

Sidi Ifni va ser part del protectorat espanyol. Hi arribem a les 14.00 h. Totes les edificacions de la vila són de color blanc amb finestrals i portalades de blau cel. Sembla



que haguem travessat una frontera. La temperatura també a creuat ja que segueix sense fer gens de calor. Ens instal·lem a l'hotel Bellevue.

<b>57,47 km</b>	<b>19,0 km/h</b>	<b>3 h 01 min</b>
-----------------	------------------	-------------------

### **10 • Dijous, 6 de gener de 2005**

SIDI IFNI (45 m)-TIZNIT (248 m)

La carretera en direcció a Tiznit segueix tot el perfil de la costa atlàntica. Segueix no fent calor i també segueix bufant el vent amb tossuderia, bufa de l'est com ahir, com abans d'ahir. Som nosaltres els qui canviem la direcció i ens perjudica una mica.

A mesura que s'aixeca el dia el vent minva, alhora que anem protegits per una serralada costanera. La ruta esta farcida d'europaus amb autocaravanes de gran volum. La costa és solitària, limitada en gran part per penya-segats.

A Mirleft fem una parada per prendre un refresc es nota una certa influència d'alemanys. Anem per la costa durant 65 km, fins Aglou on girem cap a l'interior per anar cap a Tiznit. No tenim clar si farem nit en aquesta ciutat o continuarem per fer l'últim dia més curt. En entrar a la vila s'esvaeixen tots els dubtes: ens quedem.

Tiznit és la perla del viatge. Ciutat emmurallada amb caràcter de ciutat moderna a l'exterior. Farem nit a l'hotel Touriste molt senzill i molt acollidor.

<b>81,30 km</b>	<b>18,14 km/h</b>	<b>4 h 29 min</b>
-----------------	-------------------	-------------------

### **11 • Divendres, 7 de gener de 2005**

TIZNIT (248 m)-INEZGANE (19 m)

Passeig triomfal fins a Inezgane. La carretera, com totes, està en molt bon estat de conservació, és poc ondulada, fem poc desnivell i anem a una velocitat per sobre del 20 km/h. El trànsit es va fent més dens a mesura que ens anem apropant a les rodalies d'Agadir i la seva àrea d'influència. La velocitat dels vehicles no és gaire alta i el comportament dels conductors bastant cívic.

No creuem cap nucli habitat fins a les rodalies d'Agadir. La temperatura és suau i el sol no acaba d'escalfar degut a una petita teranyina de núvols (altocumulus).

La ciutat de Tiznit ha resultat ser una agradable sorpresa, de fet la població amb més entitat de totes les que hem passat. L'etapa d'avui totalment prescindible.

Hem sortit a dos quarts de nou i arribem a Inezgane a dos quarts de dues. Ens hem creuat amb moltes caravanes, principalment alemanys, francesos i holandesos, també es veuen alguns belgues i pocs espanyols. Tornem a l'hotel Hagounia.

83,31 km	23,85 km/h	3 h 30 min
----------	------------	------------

## 12 • Dissabte, 8 de gener de 2005

08.30 Taxi d'Inezgane a l'aeroport Agadir-Almassira

10.25 RAM AT 422 BOEING 733-500

12.10 IBERIA AT 9962 D DOUGLAS MD-87

16.43 RENFE-Rodalies

17.45 TUBSAL núm. 1

### Conclusió

A tots aquells que heu llegit fins el final aquest recull del dia a dia d'un viatge en bicicleta per Marroc us diré que en sóc plenament conscient que alguns del han rebut l'escrit pel modern i sofisticat sistema del correu electrònic l'hauran llençat directament a la paperera, uns pensaran: "estan bojós!", altres: "quina enveja!" i d'altres: "quina sort!"

Per emprendre una aventura com aquesta és indubtable que cal una certa pinzellada de bogeria (però una sana bogeria), d'enveja o sort no cal tenir-ne, ja que aquesta empresa està a l'abast de quasi tothom. Només cal tenir un projecte, (que s'haurà creat a casa sobre un mapa) que haurà de tenir una gran dosi de flexibilitat per anar-lo modificant i adaptant cada dia en funció de les noves situacions i circumstàncies alienes.

També cal ser capaç de dormir en qualsevol indret o tipus de jaç, ja que sovint no podem triar entre diverses ofertes (hi ha allò que hi ha). Generalment es troben hotels o allotjaments que sorprenen pel nivell de prestacions de serveis. D'altres no tant.

Pel menjar cal no tenir excessius escrúpols, però hem de fer notar que no ens trobem gens sovint davant d'un plat immenjable, més aviat tot el contrari. L'oferta és molt limitada però suculenta (harira, tajine, cuscus) i te molt de te pel que fa a l'hidratació. Es troba aigua mineral envasada i begudes refrescants arreu.

La forma física és un altre factor important encara que no decisiu. Només cal adaptar els recorreguts a les exigències de cadascú. No cal una gran fortalesa però sí una resistència a tota prova. Allò que diem tenir un motoret de gas-oil que no es cansa mai i que no para.

La qüestió de l'higiene. No sempre, es troba una dutxa o un wàter com el de casa. Una galleda d'aigua a ma sempre es troba i el camp és molt ampli (sense massa lloc per amagar-te). És bàsic fer-ho a diari.

Finalment i per acabar el tema del pressupost: us puc assegurar que està a l'abast de la butxaca més modesta.

#### ADRECES D'INTERÈS


Hotel Hagounia 9, Av. Mokthar. 048 83 27 83 INEZGANE
Hotel Al Darissa Av. Mohamed V. 08 25 44 61 AÏT BAHA
Hotel Salama 048 80 00 26 TAFRAOUTE
Hotel Renaissance 9, Av. des FAR. 048 80 20 42 TATA
Hotel Bellevue Place Hassan II. 048 87 50 72 SIDI IFNI
Hotel des Touristes 80, Place de Méchouar. 048 86 20 18 TIZNIT