

MARROC. MAIG 2009

Manel Broch

Aprofitant els tres dies festius del primer de maig que mitjançant un sortilegi aglutinem amb els de la festa de primavera de Badalona, aconseguim una corrua de dies que ens permetran al Jaume Tejedor i a mi fer una exploració de l'Atlas Mitjà i aventurar-nos pel país Zaïane situats al sud-oest de Fez (Fes) i Meknès (Mequinés).

1 • Dijous, 30 d'abril de 2009

BARCELONA - GIRONA - FEZ

Coordinant amb precisió els diversos mitjans de transport hem encetat la jornada prèvia a una ruta amb la bicicleta amb inici i final a Fez (Fes). Abans de les 8.00 h del matí porto les dues enormes caixes que conformen l'únic equipatge fins a l'estació de la RENFE de Badalona per prendre el tren fins a l'estació d'Arc de Triomf (16 min.).

Enfront de la boca de l'estació es troba l'estació del Nord des d'on l'empresa Sagalés disposa d'una línia d'autobusos que enllacen amb els vols de l'aeroport de Girona (75 min.). RYANAIR uneix Girona amb Fez tres cops per setmana.

La paradoxa és que, tot i fer tots els enllaços correctament i la rapidesa dels transports l'aparell Boeing 737-800 sobrevolava Badalona cinc hores després d'haver sortit de casa. Això sí, amb poc més d'hora i mitja més tard aterrava a l'aeroport de Fes-Saiss amb tota puntualitat. Puntual i ràpid ja que hem sortit a les 12.50 i hem arribat a les 12.50. A l'estiu hi ha dues hores de diferència horària.

- FR 9016 GRO-FEZ 12.50 – 12.50

En la panoràmica que es pot contemplar des de l'aire abans d'aterrar predomina el verd dels terrenys de conreu i dels arbres fruiters perfectament arrencats en quadricula.

Canviem (2 x 250 euros) x 10,90 = 5.451,50 DH.

Ens deixem aconsellar pel taxista pel que fa a l'allotjament. Ens porta a la Pension Hôtel E Tijani dins de la Medina prop de la Bab Oued Zhoune diametralment oposada a la afamada Bab Boujeloud. La zona és bastant més tranquil·la per estar lluny de la major concentració de forans.

Després d'instal·lar-nos creuem la Medina sense desorientar-nos, tant a l'anada com a la tornada.

*Fez és una ciutat mil·lenària, es divideix en tres zones, **Fez el Bali**, la zona antiga (s. IX), dins de las muralles; **Fez-Jdid**, la zona nova (S. XIII), on se troba la Mellah, el barri jueu, y la **Ville Nouvelle** (Vila Nova), la zona francesa en el noroest de la ciutat. La **Medina de Fez el Bali**, va ser declarada Patrimoni de la Humanitat por la Unesco en 1981.*

Fez (1 M hab.) és una de las ciutats imperials de Marroc junt amb Marrakech, Meknès i Rabat. Els carrers laberíntics y la Medina de Fez el-Bali (antic Fez) és un dels majors emplaçaments medievals que existeixen actualment en el món i una de les ciutats mes famoses de l'islam.

L'artesa segueix sent el motor econòmic. La mà d'obra barata està alimentada per l'enorme flux de població procedent del camp i muntanyes de les rodalies. Aquests oficis humils, esgotadors i poc rendibles permeten imaginar l'ambient que es respirava en una ciutat durant l'Edat Mitjana

2 • Divendres, 1 de maig de 2009

FEZ – SEFROU – IMOUZZER DU KANDAR

Ens posem en marxa d'hora, pel carrer hi ha poca gent, tot i que el sol llueix. Les botigues són tancades, no sabem si és habitual o és pel fet de ser el primer de maig. El dispeser ens retorna 50 DH per què ens busquem la vida per l'esmorzar, ja que no disposa de la matèria primera per preparar-lo.

Sortim a les 7.30 h. Donem la volta a les muralles de la Medina en sentit contrari al que va fer ahir el taxi. El desnivell és de l'ordre de 150 m fins arribar a la *Nouvelle Ville*. Anem trobant el camí correcte d'una manera intuïtiva, sense errades ni massa preguntes encertem la ruta en direcció a Sefrou que continua fins a Boulemane. Quan duem 10 km encara som entre blocs de pisos que delimiten una avinguda molt ampla. Mica en mica deixem els edificis enrere. Entrem en una zona d'obres. Estan eixamplant la carretera. Tot i que no és estreta estan doblant la seva amplada, com transformant l'antiga carretera en una autovia però això sí, d'una manera racional aprofiten l'existent. La circulació de cotxes i d'autobusos és fluida i constant. Acabem circulant pel tram que està en obres per anar més tranquils i més segurs.

Arribem a Sefrou amb 38 km a les cames i només amb un got de llet i una pasta a l'estómac. Decidim que posar alguna cosa més sòlida a la panxa no ens faria cap mal. Li preguntem a un vianant on es pot menjar. Com un fet natural ens acompanya fins a un petit cafè a l'interior de la vila entrant per una de les portes que hi ha per creuar la modesta muralla. Mengem un ou mig truita mig ferrat. Des de Fez hem anat pujant de manera molt suau però constant. Intentem anar a Imouzzer per la carretera 4620 que va directa. Però no l'encertem, a més tothom ens adreça fins a la 3325 fins a trobar un encreuament. Som al km 65 de l'etapa. Continuem per la 4629.

Entrem a Imouzzer a les 15.30 h per la 4629 en una suau i llarga davallada. Calculem que hurem fet uns 2.500 m de desnivell, acumulat.

Ens instal·lem en el modest hotel Smara. El sol ha lluit tot el dia sense resultar molest ja que la brisa ha refrescat i ens ha incidit per l'esquena.

91,85 km	5 h 59 min	15,50 km/h
----------	------------	------------

La llengua berber, llengua amaziga, amazigh o tamazight és un conjunt de parles del nord d'Àfrica i pot ser considerada la llengua autòctona de tot el nord d'Àfrica. Tot i el retrocés territorial, a conseqüència de la islamització i l'arabització dels seus parlants a partir del segle VII, el seu territori s'estén, de manera discontinua, des de l'oceà Atlàntic fins a l'oest d'Egipte. L'amazic s'ha mantingut essencialment com a llengua oral i està dividit en un gran nombre de dialectes.

3 • Dissabte, 2de maig de 2009

IMOUZZER DU KANDAR – AZROU

El protagonista de la jornada, sens dubte: el vent. Ha bufat tot el dia amb més o menys intensitat, amb orientació diversa, sense definició. Això sí, quasi sempre en un sentit desfavorable al nostre avanç. Hem hagut d'administrar la nostra energia de manera que una jornada que hagués pogut ser no gaire exigent ha esdevingut simplement dura.

Hem abandonat Imouzzer du Kandar quan eren quasi les 8.00 h. Els primers 20 km ha estat els darrers d'ahir en sentit contrari, de pendent i vent suau, seguint la 4629 fins a la cruïlla. Després continuem per la 3325 en direcció a Ifrane tot seguint per un extens altiplà que oscil·la als voltants dels 1.700 m.

Passem per unes grans dolines que acullen el Dayet-Ifrah i el Dayet-Aaoua (llacs), seguint un itinerari que sense ser planer fa unes ondulacions bastant suaus, que la creixent intensitat del vent s'ha encarregat de fer-la més costeruda. Entronquem amb la carretera de du a Ifrane. Nosaltres seguim el sentit oposat fins assolir el Tizi-n-Tretten (prop dels 2.000 m) amb pendent i vent exigents. Dalt fem un mos a raser del vent i continuem la carretera que passa per l'estació d'esquí de Mischliffen, on trobem els primers exemplars dels majestuosos cedres, i pel peu del Jebel Habri on trobem la carretera principal Meknès-Azrou-Midelt.

Prenem direcció a Azrou baixant uns 700 m de desnivell per forts pendents que fan pujar una mica la pobre mitjana del dia. A Azrou ens instal·lem a l'hotel Es Salam. Hem arribat a les 15.00 h gaudint d'un temps esplèndid.

83,80 km	5 h 52 min	14,41 km/h
----------	------------	------------

Les diferents informacions sobre la possibilitat d'allotjament per la ruta de demà són contradictòries. Uns diuen que no hi ha cap alberg i altres afirmen que sí. Demà sortirem de dubtes.

Al capvespre els bars són de gom a gom. Hi ha partit de futbol per la tele, el Madrid Barça. Un cambrer ens diu que estan 2 a 4, penso que és un esquer per fer-nos entrar a fer una consumició.

Ifrane (en amazic: Ifran) és una ciutat i estació d'esquí a la regió de l'Atlas Mitjà (12.000 hab.). Ifrane és a 1.650 m d'altitud i forma part de la regió Meknès-Tafilalet. En tamazight, "ifran" significa coves.

4 • Diumenge, 3 de maig de 2009

AZROU – AÏN LEUH - OUIOUANE

Tota la nit ha bufat el vent, almenys ha fet molt de soroll. Al matí calma.

Abans de marxar ens topem amb un venedor d'articles d'artesanía (Ben Youssef), Parla força bé el castellà, ens mostra el taller d'artesanía de fusta de cedre. Un germà seu viu a Campins, casat amb una catalana. Ens comunica que el Barça va guanyar al Madrid per 2-6.

Deixem Azrou a les 8.30 h. Seguim la carretera, de força pendent, que va cap a Midelt, durant 3 km on hi ha la primera cruïlla que condueix fins a Ait Leuh. El pendent es suavitzava, segueix l'asfaltat que discorre per una gran arbrada en la que predomina l'alzinar i pocs cedres. Abans d'arribar a Ait Leuh la carretera s'endinsa en una gran depressió que ens fa baixar uns 200 m.

A l'entrada de la població comença a gotellar. Aprofitem per menjar alguna cosa més sòlida que el trist desdijuni matinal. La pluja s'intensifica. Prenem paciència i esbrinem on hi ha l'hotel per si hem de quedar-nos.

En un parell d'hores surt el sol, s'eixuga el terra. Decidim seguir fins a les "sources" de Oum-er-Rbia on hi ha hospedatge. Manquen 32 km, els tres primers de pujada i després planers, ens diuen.

Els 3 km es transformen en 5. Després el terreny no puja ni baixa gaire. Es fa fàcil avançar per un territori bastant solitari. Augmenta el nombre de cedres en els trams de bosc. Abunden els prats de pastura amb ramats de bous. Arribem fins a una cota màxima a uns 1.700 m des d'on comença un suau descens. El temps amenaça amb tornar a ploure. Comencem a veure habitacle dispersos quan manquen 10 km per la "source" i torna a caure algunes gotes de pluja.

Ens aturen a la portalada d'una finca on hi ha dos obrers treballant a preguntar per un hospedatge. Ens informen que no n'hi ha per les rodalies, ni tampoc a la "source" però que ens podem quedar a passar la nit. Hem arribat a Ouiouane i ens acull l'hospitalitat marroquina. No gaire més tard plou amb força. Ens hem lliurat d'una bona mullena.

52,06 km	3 h 57 min	14,00 km/h
----------	------------	------------

5 • Dilluns, 4 de maig de 2009

OUIOUANE – KHÉNIFRA

El dia es desperta una mica lleganyós. De mica en mica el cel es va esquinçant fins a dominar el blau. Ahir vam tenir el te de benvinguda, després vam

sopar. Hem dormit en una caseta independent de la de la família i hem esmorzat. Quan els hi demanem quin cost té la seva hospitalitat ens contesten que no hi ha un preu estipulat i que si no tenim diners no cal que els donem res. Els hi paguem l'equivalent un hotel dels dies anteriors. Tots plegats quedem satisfets.

Iniciem la marxa a les 8.00 h en una franca baixada. Hem d'anar frenant insistentment de manera que puguem dur una velocitat contemplativa del paisatge. El panorama s'ho val. El paisatge ens recorda els Pirineus orientals en primavera. El color verd domina, l'aigua abunda en llacs, riu i reguerons.

En 12 km arribem a les surgències Oum-er-Rbia. Només arribar ja ens ofereixen vigilar les bicicletes i el guiatge per les surgències. El doll d'aigua és veritablement espectacular. A banda i banda de l'impetuós torrent hi ha incomptables coberts que ocupen els turistes, quan hi són. Estem sols amb el guia. Pugem pel voral dret del torrent i baixem per l'esquerre. Ens ofereix un te en un dels coberts on apareix una noia. Ens diu que és la seva filla. En arribar on tenim les bicicletes ens temem que hi haurà estira i arronsa en la qüestió del preu, que haurem de regatejar de valent. Doncs no, el cost és voluntat i sense posar mala cara amb el nostre pagament.

L'itinerari fins a trobar la carretera que baixa fins a Khénifra oscil·la 100 m amunt, 100 m avall dels 1.500 m. Molt d'arbrat, quasi tot alzinar. De tant en tant una agrupació de cedres. Ens hem saltat el llac Aguelmame Azigza, sense voler. No hi fa res el conjunt de l'itinerari resulta més que interessant.

Al començar el descens cap a Khénifra hi ha un esclat de colors en tots els prats per entre els quals circulem. Abunden les roselles de talla XXL.

Entrem a Khénifra. Un ciclista vestit de paisà amb una màquina de carretera d'alt nivell es posa a la nostra alçada. Preguntem: on hi ha un hotel. Respon: veniu a casa meva. No ens ho pensem dues vegades.

El Hafid Ennadifi és un xicot de 24 anys que fa competició amb bicicleta de carretera i de muntanya. Ens porta fins a casa seva, ens presenta a la família, ens ofereixen te, ens podem remullar a consciència amb aigua calenta. S'ofereixen a rentar-nos la roba. Davant la meva negativa, ens mostrem una moderna màquina de rentar. Ens renten la roba.

Dinem. Fem un tomb per la ciutat amb el Hafid. Des que hem arribat a plogut a tongades. Al vespre sopem un *couscous* preparat per la mare del Hafid.

61,22 km	3 h 42 min	16,76 km/h
----------	------------	------------

El cedre (cedrus) és un gènere de plantes amb flors de la família de les pinàcies, adopten la forma d'arbres sempre verds, de fulles aciculars agrupades en fascicles i pinyes ovoides i dretes. Són arbres de capçada grossa i figura cònica en la joventut passant a la forma tabular quan són vells. Els tres tipus principals són: Cedre de l'Himàlaia, Cedre de l'Atlas, Cedre del Líban

6 • Dimarts, 5 de maig de 2009

KHÉNIFRA – MOULAY BOUASSA

A la matinada ha aclarit del tot. El Hafid ens acompanya amb la seva bicicleta de carretera. Enfilem la carretera 407 que va direcció a Rabat. El terreny a canviat força. Ara les pujades són més pendents i més curtes, per tant, n'hi ha moltes. Fins arribar a Aguelmous en passem un munt. Val més no saber el metres de desnivell que hem fet per arribar a Aguelmous amb el comptador a 38 km.

Els arbres han desaparegut del tot, a la vista hi ha extensions infinites conreades i sense tenyides per una catifa de flors multicolor.

Fem l'acció d'acomiar-nos del Hafid, però ens diu que continua amb nosaltres fins a Moulay Bouassa i que des d'ara endavant no hi ha tanta pujada. Hem passat d'anar de convidats a tenir un convidat.

Aguelmous és una vila bastant més important i gran d'allò que m'havia imaginat.

El perfil de l'itinerari en direcció a Moulay Bouassa es suavitza i ens permet progressar amb més fluïdesa i sense tant d'esforç.

Entrem a Moulay Bouassa quan són quasi les 14.00 h degut a que el Hafid ens ha fet anar a un ritme una mica més accelerat. El Hafid ens fa de guia, més aviat d'interpret (parla francès, àrab i berber), ja ens assabentem que no ha estat mai a Moulay Bouassa. Per això deu d'haver vingut... com nosaltres.

Pel que hem sembla entendre ens han adreçat a casa d'alguna autoritat del poble, on ens instal·lem. L'habitable és bastant primari, quatre parets, un sostre i una finestra. Uns matalassos pel perímetre de l'estança amb fundes bastant brutes. Una pica d'aigua al vestíbul al costat d'una porta d'accés a una cambra no gaire més gran que la turca que hi ha a l'interior.

La gent d'aquesta regió parlen en berber i en àrab (alguns no saben francès). Ens permetem el luxe de mullar-nos imperceptiblement la superfície cutània. Suficient per canviar-nos de roba i anar fins a la plaça a menjar una mica.

83,03 km	5 h 11 min	16,15 km/h
----------	------------	------------

7 • Dimecres, 6 de maig de 2009

MOULAY BOUASSA - OULMÈS

La ruta que anem seguint no és gens turística. En conseqüència els indrets on ens allotgem deixen bastant que desitjar. Li vaig comentant al Jaume que al Marroc el nivell dels establiments hotelers és molt digne i a més molt barat. No se si s'ho arriba a creure, barat si que ho és, però digne...

Abans que puguem sortir de Moulay Bouassa ens troba un marroquí que parla en espanyol. Ha treballat a Madrid on encara hi té família i també a Lleida.

Deixem de preguntar per la ruta cap a Oulmès, ja que tothom ens orienta pel camí directe, que no és el que volem seguir.

Sortim de Moulay Bouassa direcció a Rabat. Al km 7 la primera cruïlla. Al km 17 la segona, que indica cap a Tiddas.

Tornem a veure arbres, no tan grans i majestuosos com al Moyen Atlas.

Des de la segona cruïlla fins a Sidi Abbou, on hem arribat amb 66 km a les cames, no hem parat de pujar i baixar sense pendents forts, més aviat força suaus. Com diu el Hafid “petites cotes” o “grans cotes” segons la llargària.

Sidi Abbou és un encreuament que es situa dalt de l'última de les “grans cotés”. No hi ha cap nucli d'habitatges. Una botiga tancada. El botiguer obre, prenem beguda que ens sembla elixir, ja que hem arribat bastant rostits pel sol. Agafem i bevem aigua d'una font propera. De fet anem cap a Oulmès on hi ha algunes de les fonts amb que s'omplen diverses de les aigües minerals envasades que anem comprant per tot Marroc.

El Hafid segueix amb nosaltres. Ens és un ajut molt important tant en algunes empentes que ens dona a les pujades com que ens fan preu de “no turista”.

A Oulmès tornem a sentir la mateixa cançoneta sobre l'hotel. Primer ens diuen que hem de tornar 12 km enrere fins a Tarmilate (per a fer més quilòmetres estem nosaltres!!!). Ens adrecem a un establiment que es fa dir hotel. No hi ha altres opcions a la vila. Hem acabat a les 16.00 h.

Els baixos i la planta altell de l'edifici on ens allotgem conformen el tuguri del poble. Quan pugem a la planta segon pis per anar a dormir ens trobem amb una cridòria descomunal que és resultat de l'aparell de TV a tot volum i de les exclamacions dels que juguen a les cartes amb tot l'entusiasme del món. Per sort els que fumen (de tot) i els que miren la televisió no fan gaire soroll. També estem aïllats pel primer pis.

96,24 km	6 h 41 min	14,56 km/h
----------	------------	------------

8 • Dijous, 7 de maig de 2009

OULMÈS - KHEMISSSET

Oulmès està a 1.250 m. Khemisset a 450 m. És fàcil de calcular que per molts metres que pugem sempre en baixarem 800 de més. Tothom ens adreça per l'itinerari que passa per Tiddas havent de recórrer en sentit contrari els darrers 30 km d'ahir. Ignorant aquesta informació prenem la ruta cap a Meknès (2512). Hem de passar dues “cotes” bastant llargues, però per sort, no massa pendents en el sentit que seguim. La darrera baixada hem prémer de valent els frens per mantenir la velocitat de descens moderada i prudencial.

Troblem la cruïlla a Khemisset (2572) en el lloc que correspon segons el mapa. El rètol indica 49 km a Khemisset. La carretera puja amb pendent moderat tota la vall durant uns 20 km, per baixant altre tant per l'altre vessant. Després terreny ondulat fins a Khemisset.

No veiem en tot el trajecte cap poble, només algun agrupament d'habitaclles. Tampoc hi ha gaire gent. Quasi dalt del punt més alt veiem una agrupació de diversos ramats de bens amb els seus pastors.

En el vessant de Khemisset el paisatge esdevé més aspre, encara que segueixen abundant els conreus de cereals. Alguns dels camps els estan segant. La temperatura es va fent més sufocant a mesura que perdem altitud. Deixem les muntanyes per baixar a la plana.

El Hafid fa un seguit de punxades (sis) que ens fan endarrerir i tenir la molèstia de reparar sota una forta solana. Arribem a Khemisset a les 14.00 h. Ens instal·lem a l'hotel Al Ismailia.

80,15 km	4 h 45 min	17,03 km/h
----------	------------	------------

9 • Divendres, 8 de maig de 2009

KHEMISSSET – MEKNÈS

Hem canviat els pobles petits per una populosa ciutat. Hem canviat el dormir amb una manta per passar la nit entresuats sobre el llençol. Hem canviat la tranquil·litat d'una petita població per un hotel en el tram urbà de la carretera de Rabat a Fez per on passen els vehicles més sorollosos que et puguis imaginar que s'han d'aturar en el semàfor de la cantonada i fer l'arrencada. Si fem balanç sortim perdent.

Hem guanyat espai en el dormitori (potser el triple de superfície del d'Oulmès) i la cambra on hi ha la turca és sis vegades superior. És que anant pel món et trobes el que et trobes.

Ens despertem amb la roda davantera de la bicicleta del Hafid punxada. No ens sorprèn donat l'estat de la cambra d'aire. Reparem com bonament podem i ens posem en marxa. No hem trobat cambra de recanvi.

La carretera que seguim és la nacional entre Rabat i Fez. L'itinerari és presumiblement pla, de fet les inevitables ondulacions del terreny ens semblen de poca importància en comparació amb els desnivells dels darrers dies. Als 20 km la cambra torna a perdre aire. El primer cotxe que passa recull al Hafid i la seva bicicleta i els porta fins a l'entrada a Meknès. Són les 11.00 h.

Allà el trobem amb les seves xancles (s'ha canviat les sabates de ciclista) i la roda punxada. Mentre prenem una beguda, el Hafid es desplaça amb la meua bicicleta fins trobar un taller i comprar una cambra nova. Problema solucionat.

Pel que em sembla entendre, demà se'n va cap a casa seva a Khénifra. Ens pensàvem que ens acompanyava uns pocs quilòmetres des de casa seva i ja portem quatre dies junts.

El Hafid ens va guiant fins a un hotel que no acaba de trobar. Li diem d'anar a un dels que ens indica la guia. Al final resulta que coincideix amb un dels que duem anotats, l'Hotel Touring. Fa honor a la seva classificació. Bany complet a l'habitació amb banyera i carxofa per la dutxa que funciona, inodor,

bidet i lavabo sense mirall. N'hi ha un de força gran a l'armari, ets pots veure de cos sencer.

63,29 km	3 h 25 min	18,75 km/h
----------	------------	------------

Meknès, (550 m) (600.000 hab.) es una ciutat del nord de Marroc ubicada al peu de les muntanyes del Atlas-Mitjà. Es troba situada al mig d'una vall verda, a uns 130 km de Rabat, la capital de Marroc y 65 km al oest de Fez. Està connectada per l'autopista A2 amb aquestes dues ciutats.

El nom de Meknès ve de la paraula berber Mekkassa, nom de la tribu fundadora de la ciutat. El riu Boufèkrane que travessa la ciutat, separa la Medina (ciutat antiga) de la ciutat nova.

10 • Dissabte, 9 de maig de 2009

MEKNÈS – VOLUBILIS - FEZ

¿Està tronant? Ha tronat. El terra és ben mullat. El cel molt fosc en direcció a Moulay Idriss i Volubilis. S'acaba aclarint quedant el cel esteranyinat sent la temperatura molt agradable.

El Hafid se'n va cap a Khénifra. Prendrà un vehicle per fer els 150 km des de Meknès. Ha estat un experiència prou satisfactòria, tant per ell com per nosaltres.

Trobar la carretera en direcció a Moulay Idriss no és gens complicat però acaba sent-ho quan el Hafid pregunta per Fez i ens indiquen la ruta directa. S'han acabat les muntanyes però aquest territori és força boterut i el vent que bufa dificulta en nostre avanç cap a Volubilis.

A Volubilis ens retrobem a una espècie que feia dies que no contemplàvem, el "turista vulgaris" a l'engròs, en ramats. Fer fotos de la vila romana sense que hi apareguin és laboriós i demana una mica de paciència.

Volúbilis fou colònia romana i ciutat de certa importància situada a uns 30 km al nord-oest de Meknès i a 4 km de Moulay Idriss. Fins al segle V va seguir funcionant com a ciutat romana, però al segle VI, ja sense ser operatiu l'aqüeducte, la població es va desplaçar a la zona del Wadi Khumane, on hi havia aigua, i la resta de la ciutat va esdevenir una ruïna. Als segles VII i VIII encara es parlava llatí a la part ocupada de la ciutat, i hi subsistia una comunitat cristiana probablement originada al segle V.

Al restaurant que hi ha a la carretera ens apliquen un despietat preu de turista per un "tajine". Des d'ara potser ens haurem d'acostumar a pagar a un preu diferent del que pagàvem quan ho gestionava el Hafid.

Quan demanem per la carretera per Fez en tornem a orientar per la ruta més fàcil (en cotxe). Hem d'insistir molt per fer-los entendre que volem anar per Moulay Idriss. La carretera creua la població amb un pendent brutal, a més coincidim amb el dia de mercat que està en plena carretera. La inclinació i la gent no ens permeten circular gaire ràpid més aviat molt lentament. Preguntant enfilem la ruta que passant un collet suau enllaça amb la carretera principal a Fez des de Tetuan.

Suposo que pel fet de ser dia de mercat hi ha un fluid trànsit de vehicles que ens van orientant i informant (a la seva manera) en les poques cruïlles en que dubtem sobre la ruta. Un holandès solitari en sentit contrari també ens dóna raó sobre l'itinerari.

Quan per fi, entronquem amb la carretera de Fez el primer punt quilomètric que veiem és "Fes 47". Set quilòmetres més dels que descriu el mapa que afegit als 52 que ja duem seran un centenar.

Quan hem recorregut uns 7 km veiem un indicador "A Moulay Idriss". O sia que hi ha una altra ruta. ¿Més llarga? ¿Més dura? ¿Per què no ens han dit res? Aquest tram de carretera és bastant planer, per tant, pensem que no haurem de patir gaire per arribar a Fez. El rellotge ens marca als volts de les 15.00 h. Els núvols s'esquincen i el sol ens castiga. Per compensar la calor s'aixeca un ventet suau, que amb mala intenció s'oposa al nostre sentit de la marxa.

Amb paciència i aplicant un esforç moderat ens anem apropant a Fez. Anem descomptant els quilòmetres per unitats, per desenes, tot seguint els punts quilomètrics fins que arribem al punt zero. Veiem, encara molt lluny una ciutat molt extensa, al mig d'una plana encara més extensa. Una tempesta cau sobre la plana a l'oest de la ciutat, sembla que ens lliurarem.

De nou comença un altre compte enrere amb "Fes 15". Seguim el cinturó que circumval·la Fez pel nord. Hi ha molta gent als vorals i molta policia. Deduïm que deu haver el monarca a la ciutat.

Assolim l'hotel a les 18.40 h bastant "treballats" pel quilometratge de la jornada, per les hores de marxa, per les petites pujades, pel vent de cara, pels nou dies seguits de pedalar, pels més 700 km acumulats, pels anys que arrosseguem...

En fi, malgrat tot, molt satisfets per haver assolit amb èxit el programa.

117,60 km	7 h 26 min	15,95 km/h
-----------	------------	------------

11 • Diumenge, 10 de maig de 2009

FEZ

Encaixar els dies necessaris per realitzar un circuit amb la bicicleta amb els vols d'avió no resulta senzill. Haurem d'esperar dos dies a Fez, quan pel nostre interès amb un n'haguéssim tingut prou, però aquest dia sobrer ens podia haver fet falta en cas de mal temps o que s'endarrerís la programació inicial.

La Medina de Fez és molt extensa i laberíntica, però la part més comercial gira a l'entorn del doble eix

arterial que conformen els carrerons Gand Talaa i Petit Talaa que a més fan un pendent que en la part superior es troba la Bab Boujeloud i a la inferior la Bab Oued Zhoune, que és on està situat l'hotel E Tijani. Aquesta situació fa que, sense embolicar-se per carrerons laterals, ens resulti senzill anar d'un punt a un altre sense pèrdua.

12 • Dilluns, 11 de maig de 2009

FEZ

Per evitar el tornar a passar i repassar pels mateixos carrerons que ja ens semblen sempre el mateix, a la vegada que no acabem de saber si és repetit o és nou i trobar i retrobar els mateixos venedors (pocs) que insisteixen en que entris a veure la mercaderia (només per mirar, diuen) i després fer-te sentir culpable per no comprar-li allò que has mirat, decidim anar a la ciutat nova.

El trasllat el fem amb la bicicleta. Tombem la Medina pel sud, completant un circuit en sentit horari, pel cinturó que envolta la Medina.

Ens hem alliberat del brogit, encara que hem hagut de suportar l'intens tràfic de la ciutat. Com a curiositat (i una mica com a deformació professional), tot contemplant el anar i venir de la gent i dels vehicles, hem comprovat que els ciclomotors no fan el soroll estrident dels de les nostres contrades. Es desplacen a velocitat moderada i sense gens de soroll. Ens preguntem si serà fruit d'una bona educació i de civisme i respecte als altres o de la por a les sancions i penes en cas de comportament incívic.

També hem pogut esmorzar i dinar a preu del país. Un dinar per 28 DH (uns 2,5 euros) amb el te de "cadeau" de la casa.

Al vespre anem a fer un passeig des de l'hotel en direcció contrària a la Medina. Fem un sopar lleuger, tots dos, per 20 DH.

13 • Dimarts, 12 de maig de 2009

FEZ – GIRONA - BCN

El taxi arriba puntual a les 10.00 h. Facturem amb rapidesa i facilitat insòlita. Sense cap cua, sense cap problema amb el voluminós de l'equipatge, ni reclamar cap pagament extra, sense haver de mostrar el bitllet del vol.

Embarquem i podem entrar a la sala d'espera les botelles d'aigua que duem. El vol surt amb quasi una hora de retard.

- FR 9017 FEZ-GRO 13.15 – 17.15

En el control de duana de l'aeroport de Girona ens fan obrir les caixes per fer una ullada al seu interior. Aquesta operació fa que sortim els últims de la zona de recollida d'equipatges.

Hem perdut l'enllaç amb el bus de les 18.00 h. No fa res, ja que en 20 minuts en surt un altre. Mentre esperem per embarcar un inspector ens fa observar que el nostre equipatge hauria de pagar i no pas un

suplement, sinó un altre bitllet complet, és a dir, 12 euros per trajecte o 21 euros pels dos trajectes. Acabem de trepitjar el país i ja tornen les normes, les prohibicions i sobretot els pagaments per qualsevol acció que es realitza. Ens estan exprimint al màxim.

Comentaris

Recordo que va ser el desembre de 2004 quan vàrem tenir el primer incident i sorpresa amb el transport de la bicicleta. A l'aeroport de Dakar les línies aèries de Portugal (TAP) ens van reclamar 100 euros per transportar cada bicicleta per considerar-lo un equipatge especial. Les vam embolcallar i ens van exonerar del pagament. Des d'aquell moment les hem hagut de dur en una caixa de cartró, des d'aquell moment s'ha anat complicant i encarint el dur la bicicleta amunt i avall. Hem passat de considerar-ho l'equipatge personal i inclòs en el preu del bitllet, a haver de pagar un suplement al voltant de 100 euros per viatge entre bus i avió. De zero a 100 en menys de cinc anys, és clar, que en els anuncis de cotxes l'acceleració de zero a 100 es fa en pocs segons. Potser que no ens queixem tant.

Quan viatgem ens identifiquen clarament que som catalans per l'equip de futbol que porta el nom de la ciutat, o potser com va dir l'ex-president Núñez és la ciutat la que du el nom de l'equip. Penso que deu tenir raó el senyor Núñez, ja que l'endemà de la tornada es va jugar la final de copa d'un rei (que no és el nostre). Doncs bé, la televisió pública d'aquest país petit va dedicar tota la programació del dia del partit i el dia després en un monotema, com si no haguessin altres coses en suficient importància com per compartir un espai en la notícia. Total que una multinacional de jugadors de futbol mercenaris que en el transcurs de la història van canviant de nacionalitat segons la moda o interessos dels dirigents o representats d'hongaresos, a holandesos, a brasilers o a africans com ara és el principal i quasi l'únic estandard . Simplement, em decepciona aquest país petit.

Informació complementària

www.saharayatlas.com