


Preàmbul

Motivat per la penalització que d'una manera generalitzada estan imposant les companyies aèries hem de fer filigranes per trobar un bitllet d'avió que inclogui el transport de la bicicleta dins de la franquícia d'equipatge i no li apliqui una tarifa desorbitada com equipatge especial que arriba a ser superior a l'import del transport del passatger. La Royal Air Maroc és la més abusiva, en concret cobra 150 euros per trajecte i per a qualsevol destí, s'acaba pagant més per l'equipatge a la bodega que pel passatger en un seient de cabina.

La companyia Air Arabia ens cobra 10 euros per 20 kg sense fer distinció del tipus d'equipatge. Volarem fins a Tànger i visitarem la serralada mediterrània del Rif.

Formarem el grup David Company, Manel Martí i Manel Broch.



El terme Marroc procedeix del nom de l'antiga capital imperial Marrakech, provinent de l'expressió berber que significa "Terra de Déu". El nom complet del país en àrab es pot traduir com El Regne Occidental Al-Magrib, que significa: el Ponent.

L'extensió és de 450.000 km² i la població d'uns 33 milions d'habitants. La capital és Rabat amb més d'un milió i mig d'habitants.

Marroc compta amb quatre serralades: el Rif, l'Atlas Mitjà, el Gran Atlas i el Antiatles.

La muntanya més alta és el Toubkal, que arriba als 4162 metres d'altitud. Entre el Rif i l'Atlas Mitjà està la vall del Sebú. Des Larache fins a Agadir està la plana atlàntica i entre l'anterior i l'Atlas Mitjà hi ha un altiplà situada per sobre dels 500 metres d'altitud. Al sud del Antiatles ja comença el desert del Sàhara.

Els rius principals: Sebú, Muluya, Oum Er-Rbia i Draa.

No es precisa visat per estades inferiors a tres mesos. No és necessària cap vacuna per visitar el Marroc ni cap prevenció especial a nivell sanitari més enllà d'evitar beure aigua de l'aixeta i preferir sempre beure aigua mineral.



Crònica del viatge

1 • Divendres, 27 d'abril de 2012

BCN – TÀNGER

Puntualment, a les set del matí, el Manuel ens espera a la porta de casa per dur-nos a les caixes d'embalatge de les bicicletes i a nosaltres fins a la terminal T-2 de l'aeroport del Prat. Les tres caixes viatgen àmpliament al darrera i nosaltres tres i el xofer amuntegats a la cabina, comencem a habitar-nos a l'entorn en que viurem la propera setmana.

Les caixes van estar pesades acuradament per no superar el 20 quilos d'equipatge. Al mostrador de la companyia AIRARABIA ni tan sols les pesen.

Terminal 2. 2372 BCN-TNG - 10.35 – 10.25

El vol fins a Tànger surt amb lleuger retard. Té una durada 1 h 50 min. Anem fins a Tànger amb un taxi Mercedes tots plegats. Paguem 200 dirhams.

Canviem 710 euros x 10,63 = 7.545 dirhams.

Ens instal·lem a la pensió l'Ile Verte.

Anem a dinar després de muntar les bicicletes i de resoldre els problemes derivats de l'alta tecnologia dels frens de disc que segueixo opinant que no són aconsellables per a viatjar per aquests països.

Per dinar anem a proper restaurant Àfrica. Tenen un menú per 5 euros que inclou tres plats i postres. També ens ofereixen d'entrada, per la beguda l'opció de cervesa i vi. Evidentment, costa tant la beguda com el menú. El vi francament bo.

Tànger, 5 m (800.000 hab.) és una ciutat del nord de Marroc situada a les costes de l'estret de Gibraltar. Fundada pels fenicis el 1450 aC. Fou ocupada per tropes espanyoles des de l'any 1940 al 1945.

Mentre fem un tomb per la medina i la kasba un individu d'aspecte i actitud molt singular es declara de manera unilateral el nostre guia i ens va fent recórrer els laberíntics carrerons sense parar de xerrar i explicar els estrangers que habiten les diferents cases donant noms, nacionalitat i el que van pagar per l'edifici o habitatge.

A la tele, la presentadora del temps, pronostica amenaça de pluja per dissabte i diumenge.



La llengua berber, llengua amaziga, amazigh o tamazight és un conjunt de parlars del nord d'Àfrica, de la família afroasiàtica o camitosemites. La parlen uns 12 milions de persones (berbers), principalment al Marroc, però també a Burkina Faso i, en petites "illes", fins a Egipte. El guanxe canari també és considerat un dialecte del berber. El nom "berber" té el mateix origen que la paraula bàrbar; per això els berbers demanen que s'anomeni al seu idioma tamazight, com ells en diuen.

En un principi s'escrivia usant un alfabet (abjad) propi anomenat tifinagh, derivat de l'antic libi-púnic, i conservat pels tuaregs. Aquest va ser gradualment substituït (però mai del tot) per, primer i durant poc temps, l'alfabet llatí i, després, per l'alfabet àrab. Al segle XX s'ha tornat a introduir l'escriptura en alfabet llatí, tot i que ara hi ha una revifalla de formes d'escriptures basades en el tifinagh.

Encara que la llengua utilitzada oficialment a l'escola sigui l'àrab clàssic, al carrer s'empra una mescla d'aquesta llengua i l'amazigh.

El fet que els berbers visquin en zones aïllades entre elles degut a la profunda arabització lingüística i cultural en moltes àrees tradicionalment berbers, i que alguns d'ells siguin nòmades (els tuaregs), ha afavorit la dispersió dels diferents dialectes del berber (o llengües berbers).

Amb la islamització dels berbers i la invasió de tribus àrabs orientals, el berber ha hagut de competir amb desigualtat amb l'àrab. Car, l'àrab clàssic, com a llengua de l'Alcorà, es considerava una llengua sagrada. A més a més, després de la independència dels països del nord d'Àfrica, l'àrab fou adoptat com a llengua d'estat, però el berber continuà marginat.

ⵜⴰⴳⴷⵓⴷⴰ ⵜⴰⴷⵣⵣⴰⵢⵜ ⵜⴰⴳⴷⵓⴷⴰ

2 • Dissabte, 28 d'abril de 2012

TÀNGER - TETOUAN

Plou. D'una manera tímida però el terra està ben mullat. El pronòstic s'ha complert. Ens plantejem el dilema de trobar la millor decisió per encetar la jornada. Primer esmorzar, i després valorem anar fins a Tetouan en bicicleta o anar fins a la "gare routière" per fer el viatge amb bus o en transport col·lectiu.

A les 8.00 h no plou. La decisió és anar en bicicleta per la carretera que va per la costa atlàntica passant a prop del "cabo Malabata" i arribar com a mínim a Ksar-es-Seghir, on tornarem a avaluar la situació.

Pel camí ens plou de forma intermitent. De vegades molt poc i de sobte un ruixat intens. L'itinerari és un seguit de pujades i baixades amb trànsit de vehicles moderat.

Després de recórrer 35 km som a Ksar-es-Seghir amb la meteorologia variable. És dia de mercat. Entre núvols podem entreveure la silueta de la península i algun vaixell d'enorme figura retallada a les aigües de l'estret de Gibraltar. Com si seguim fins a Sebta

(Ceuta) arribaríem a Tetouan amb 120 km preferim atallar per la cruïlla a Melloussa que escurça uns 40 km el recorregut. La mullena que duem a sobre ens demana un canvi de vestimenta el més aviat possible. Els primers 10 km després de la cruïlla compartim el llot que amara la lamentable carretera amb una corrua de camions que circulem en els dos sentits de la marxa. El trajecte és bastant planer, tot i que acabem passant per una cota de 300 metres. Cap a migdia arriba a escalfar-nos alguna ullada de sol, que ens acompanya fins a Tetouan.

Abans d'adreçar-nos a l'hostalatge ens netegen les bicicletes en un rentat de camions d'una benzinera. Visitem fins a tres establiments que ens recomana i aconsella un dels molts buscavides de la ciutat, però acabem anant a un dels que recomana la guia. L'Hostal Bilbao.

Tetouan, 60 m (350.000 habitants), la ciutat es troba a uns 60 km a l'est de la ciutat de Tànger i a 40 km al sud de l'enclavament espanyol de Ceuta i de l'Estret de Gibraltar

82,00 km	4 h 40 min	17,60 km/h
----------	------------	------------

Hem tingut sort que no ha fet fred i tampoc ens hem mullat massa, ja que aquest fet hagués pogut empitjorar la jornada. Al començar a ploure hem amagat les màquines de fotografiar de manera que no tenim cap imatge de l'itinerari.

Mentre fem una visita per la medina cau una taborinada que fa que tothom hagi de posar-se sota cobert, doncs els carrerons, encara que són molt estrets no estan coberts.

3 • Diumenge, 29 d'abril de 2012

TETOUAN – OUED LAOU

De bon matí el terra està ben moll, però no plou. Trobar la carretera que du cap a Oued Laou és més laboriós que no en podíem arribar a esperar, ja que hi ha un encreuament de carreteres a diferent nivell que ens costa d'interpretar les moltes indicacions que ens donen per trobar-lo. Durant els primers 20 km el territori és bastant planer i el poc vent que bufa ho fa en sentit favorable. Més enllà comencen les pujades i baixades que cal passar per anar d'una platja a la següent que està separada per trams de panya-segats. Molts trams estan en obres que omplen la ruta de fang. Estan destruint l'antiga carretera N-16, planxant-la amb una de nova construcció d'una amplada desmesurada pel volum de vehicles que hi transita.

Quan duem pedalejats 30 km torna a ploure. Ens arrecerem sota uns arbres. En sentit contrari apareixen el Cesar i l'Antonio, dos andalusos que fan la ruta en sentit contrari. S'aturen i fem intercanvi d'informació i d'adreces. Diuen que les obres arribem fins a El Jebha, a un centenar quilòmetres més enllà.

Quan amaina continuem fins a Oued Laou. Arribem al poble sota una fina i persistent pluja. És un destí turístic en època estival.

Dinem i replantegem la situació. Avui volíem arribar a Bou Ahmed. Encara que no plou, l'horitzó en la direcció que hem d'anar presenta un aspecte poc atractiu per l'aparença dels núvols. Prenem la decisió de donar per acabada la jornada pedalaire. Hem hagut de finalitzar la jornada 35 km abans de l'objectiu que teníem previst.

Ens allotgem en una casa a primera línia de mar, que lloguem per temporada

47,60 km	3 h 16 min	14,57 km/h
----------	------------	------------

4 • Dilluns, 30 d'abril de 2012

OULED LAOU – EL JEBHA

Aquesta nit ha plogut. A la matinada aclareix. Hi ha bastants núvols, però predominen les clarianes. La carretera no està molla. Ens posem en marxa a les 8.00 h del matí, per veure si arribem a algun indret abans no torni a ploure.

L'itinerari està en obres. Hi ha maquinària d'obres públiques de totes les marques conegudes. Tots els enginyers són enormes. Infinitat de camions amunt i avall. Desmuntats de terreny espectaculars. Durant tot el recorregut hi ha un exèrcit de persones treballant en eixamplament i millora de l'antiga carretera. Un volum d'obra que ultrapassa el de les piràmides.

Com no plou canviem el fang d'ahir per la polseguera d'avui. El traçat de la carretera, a cada llera del riu quan forma el seu delta, fa una gran volta que s'alluna del litoral anant a trobar la part més estreta i creuar-la amb un pont molt més curt. Això, però, incrementa considerablement el quilometratge.

Tot seguit cal superar un altre penya-segat d'uns 250 metres de desnivell que tots sumats acumulen metres i més metres. En conseqüència, ens trobem davant d'una línia sinuosa tant en l'eix horitzontal com en l'eix vertical que va seguit la riba sud del mediterrani. Poc abans de l'entrada a Bou Ahmed hem vist un cartell anunciant un hotel. En arribar al poblet ens aturem a prendre un te. Seguim endavant per recuperar el màxim el trajecte que no vam poder fer ahir degut a la pluja.

Entrem a El Jebha a les 15.00 h. No ens ha plogut. Ens instal·lem a l'hotel El Mamoun. Hi ha altres ofertes d'allotjament, però aquest ens resulta força simpàtic i atractiu. Demà intentarem arribar fins a Al Hoceima, com teníem projectat.

85,55 km	5 h 56 min	14,40 km/h
----------	------------	------------

El Jebha és una petita ciutat portuària situada a la costa [Mediterrània](#), als peus del [Rif](#).

Els carrers són rectes amb les cases alienades, algunes conserven l'aire colonial. L'any [1994](#) tenia una població de 2.406 habitants, mentre que el [2004](#) arribava a 2.984.

Les dues fonts principals d'ingressos són la pesquera i el comerç. El port genera recursos tant per la pesca, com pels turistes que voregen el Mediterrani per la costa, com pel comerç que genera tot plegat. El dia més important en la setmana és sens dubte el dimarts, conegut com el Tlatha. Aquest dia molta gent s'acosta a El Jebha per fer la seva compra setmanal. Totes les botigues s'abarroten i els carrers s'omplen de furgonetes i camions.

5 • Dimarts, 1 de maig de 2012

EL JEBHA – CALA IRIS

Sortim decidits a arribar a Al Hoceima (pronunciar Al Josima), però també volem fer una inexcusable vista llampec a Badés, que és on hi ha l'enclavament dels espanyols batejat com a Peñón de Vélez de la Gomera. Les intencions són bones, ara l'orografia del territori i el processament de la informació que ens van donant que és variable, confusa, imprecisa, contradictòria i creiem que sense mala intenció serà la que marcarà la pauta i tindrà l'última paraula.

El dia comença esplèndid, sense ni un núvol. El restaurant de l'hotel tancat a l'hora convinguda per l'esmorzar. Obren tard i amb poca pressa. Això fa que sortim més tard del que preteníem.

Si ahir vam fer un desnivell important de forma fraccionada intercalant petites pujades seguides de petites baixades (màxim uns 3 km), avui, tot començant dins del mateix poble, fem una pujada continuada de 13 km en els que guanyem 800 metres de desnivell, seguit d'un tram planer d'uns 6 km abans d'iniciar una baixada fins al fons de la vall contigua a cota 150 metres, per tornar a remuntar durant 7 km a la cota 570 metres.

Tornem a baixar. No seran les úniques cotes però sí les més importants i que en acabar la jornada ens hauran dut a un total de 2.700 metres de desnivell acumulat.

Aquesta carretera és el tram d'obres ja acabades de la N-16 de Tetouan a Al Hoceima. És una via de tres carrils de la que quasi hem fet ús exclusiu i particular. El territori és molt solitari sense creuar cap nucli, només ramals de pista que enllacen amb assentaments rurals dispersos.

Quan arribem a un "carrefour" que ens havien anunciat desestimem l'opció d'anar a Cala Iris per fer cap a Badés, que segons ens han dit repetides vegades es troba seguint una pista de 5 km que hi ha 5 km més endavant del "carrefour".

Des d'aquest moment anirem descobrint algunes de les incerteses i el despropòsit de les informacions rebudes i a la vegada contrastades. En farem un petit resum.

En primer lloc l'inici de la pista que du a Badés la trobem a 12 km de la cruïlla. En segon lloc la pista

que du a Badés és de 14 km. En tercer lloc a Badés no hi ha ni menjar ni lloc on dormir.

Badés (batejat pels espanyols com *Vélez de la Gomera*).
Uns quants illots davant la costa pertanyen a Espanya des del 1673, quan una esquadra comandada pel príncep de Montescro la va ocupar amb l'excusa d'expulsar uns corsaris. No té cap altre interès que poder-hi col·locar una bandera.

No obstant, quan estem a Badés, un gendarme de la guarnició marroquí (confrontada a l'espanyola del Peñón) ens orienta cap a Torres de Alcalá (Torres Al Kala) seguint una pista de 8 km a la que s'hi accedeix pujant a peu per un costerut camí empenyent la bicicleta. Encara que estem escamats de tanta informació "no verídica" trobem la pista ciclable després de pujar 150 metres pel camí costerut que ens permet arribar a Torres de Alcalá a les 18.00 h.

Des d'aquest moment iniciem l'àrdua tasca de trobar un lloc per dormir i alguna cosa per nodrir-nos i recuperar, si menys no en part, les energies emprades en tota la jornada. El botiguer del poble ens ofereix un habitatge, sense dutxa, sense menjar i a un preu poc adient per al producte que ens ofereix. Fent-nos els valents marxem direcció a Bni-Boufrah. A 3 km trobem un restaurant en fase de reforma on hi ha possibilitat de menjar alguna cosa, però sense jaç. Ens adrecen a cala Iris que segons ells dista 3 km. En recorrem sis per arribar-hi. A cala Iris, sembla que hi haurà llit i menjar, dos quilòmetres pista enllà fins a trobar el càmping.

Som els únics clients. Ens ofereixen jaç en una cabana de canyes, dutxa d'aigua calenta i sopar. Suficient per a les nostres exigències.

103,90 km	7 h 19 min	14,21 km/h
-----------	------------	------------

En línies generals estem fent un itinerari en sentit ponent a llevant i encara que hem vist el punt quilomètric 40 a Al Hoceima, ara estem a més de 60 km, i dubtem, fins i tot, si això segueix així, s'hi arribarem demà. També comprovem que després d'haver pedalejat durant mes d'un centenar de quilòmetres estem a 25 km en línia recta de El Jebha.

6 • Dimecres, 2 de maig de 2012

CALA IRIS - AL HOCEIMA

L'estada al càmping ha cobert amb molt bona nota les nostres expectatives. La dutxa calenta, el sopar, l'habitacle de canyes arrebossades per l'exterior, els matalassos, les flassades, l'esmorzar i l'atenció del xicot responsable del càmping ha estat excel·lent.

El recorregut d'avui suposem serà menys entremaliat que el d'ahir. A més un tram el coneixem d'haver-lo fet per anar fins a Badés.

Deixem enrere cala Iris, passem per fora de Torres i en 10 km ens plantem a la cruïlla amb la nova carretera N-16 que haurem de seguir fins a Al Hoceima.

Tot i que sortim a nivell de mar i arribem també al mar, hauria de suposar-se que no pujarem gaire degut a que no hi cap port i les informacions són que el trajecte és planer. Aquesta és la teoria.

A la pràctica en tot el recorregut de 60 km assolim la cota màxima de 400 metres sobre el nivell del mar i el sumatori de tots els tobogans que hi ha entre sortida i arribada és de 1.000 metres.

La carretera N-16 entronca a Aït Kamara amb la N-2 de Tetouan a Al Hoceima. A la sortida de la població tenim dues opcions per a anar a Al Hoceima, la directa o la que passa per Izemmouren. Les dues de 16 km. Prenem la directa.

Al Hoceima resultar ser una ciutat amb molt d'encant que emmarca una gran badia i un magnífic final d'etapa. Ens instal·lem a l'hotel Hana. Molt cèntric i molt barat. També ens sembla molt barat el dinar d'un plat de cigrons i un altre de peix per 50 Dh tots tres.

Al Hoceima o Alhucemas, 50 m, (140.000 hab.) és una ciutat portuària al Mar Mediterrani, una de les principals ciutats del Rif.

Al Hoceima està situada prop d'Ajdir, la ciutat on va néixer el líder guerriller Abd al-Karim al-Khattabi. Se situa al territori de la tribu Bucoya del Rif que parlen Tamazight.

Teníem previst haver arribat ahir, però no hem pogut recuperar el terreny perdut motivat per la pluja dels primers dies i l'embolic d'arribar a Badés. Des de El Jebha fins a Al Hoceima no hem creuat cap nucli habitat.

Ara ens haurem de plantejar la tornada a Tànger pel dissabte.

60,82 km	3 h 42 min	16,43 km/h
----------	------------	------------

7 • Dijous, 3 de maig de 2012

AL HOCEIMA - TARGUIST

Sortim de Al Hoceima per la carretera de Izemmouren per variar la ruta d'entrada, que a més hi havia diversos pendents que exigeixen molta energia per a superar-los.

Ens temíem que seria una aventura trobar la sortida però ha resultat de gran senzillesa ja que la carretera s'inicia a l'avinguda Hassan II molt a prop de l'hotel on ens hem allotjat.

La distància fins a la cruïlla prop d'Aït Kamara és la mateixa (18 km) però els pendents d'aquesta ruta són més suaus.

Des d'Aït Kamara anem per la N-2 que enllaça amb Tetouan tot passant pel cor de les muntanyes del Rif. Durant quasi 40 km la pujada ha estat tant continua com suau arribant a assolir quasi la cota de 1.200 metres. Hem planejat uns sis quilòmetres i tot seguit una baixada també molt suau ens ha dut fins a Targuist, a una alçada de 1.050 metres.

Només hem fet un breu descans a Bni Abdallah per menjar una mica i prendre un te.

Targuist, a 1.050 metres, és una població prou gran, però de la que no en tenim cap dada ja que la guia ni tan sols la menciona. No li sabem veure cap atractiu especial. Hi ha diversos hotels d'aparença més que modesta. Ens instal·lem en el Nacional. Poc simpàtic, poc servei i rebuda molt apàtica.

Observem molts edificis de nova construcció i terrenys amb parcel·les urbanitzades preparades a per a la construcció davant de l'hotel.

Ens assabentem de les diferents possibilitats de transport per escurçar el trajecte de 140 km que hi ha fins a Chefchaouen i de passada evitar el pas per Issaguen (Ketama) que ens han desaconsellat.


74,66 km	4 h 50 min	15,44 km/h
----------	------------	------------

8 • Divendres, 4 de maig de 2012

TARGUIST – BAB BERRET - CHEFCHAOUEN

Encara no han tocat les set que som a l'estació d'autobusos. A les 7.30 h, puntualment marxem cap a Bab Beret, on tenim previst començar a pedalejar. D'aquesta manera podrem arribar fins a Chaouen sense haver de fer una etapa maratoniana i recuperant la sincronia amb la planificació inicial.

Des de Targuist la carretera va guanyant alçada suaument. A Issaguem (abans Ketama) i rodalies no apreciem cap plantació de cànnabis. No sabem si no és l'època o és que estan fora de la vista dels forasters. El bosc de les diverses espècies d'arbres entre les que destaca el cedre és fantàstic. El paisatge és grandios i espectacular.



*El cànnabis, marihuana anomenada vulgarment **herba o maria**, o també "verdesca" (Cannabis sativa) és una espècie herbàcia que pertany a la família de les cannabàcies. Rica en propietats psicoactives. Es considera psicoactiu a tota substància química d'origen natural o sintètic que al introduir-se per qualsevol via (oral-nasal-intramuscular-intravenosa) exerceix un efecte directe sobre el sistema nerviós central, ocasionant dany específic a les seves funcions. Aquestes substàncies són capaces d'inhibir el dolor i incidir sobre les funcions mentals i afectives. El Rif és una regió que històricament ha patit una marginació per part del govern central marroquí el que ha potenciat el sorgiment d'una sèrie de fenòmens econòmics inscrits en l'economia il·legal, com ara el contraban o el cultiu de cànem.*

El bus ens deixa a Bab Berret, a 1280 metres, a les 10 hores. Fa bastant de fred que ens aconsella entrar en el primer cafè que veiem. La població és bastant gran, amb certa activitat, però gens atractiva.

*Issaguen, 1520 m, (5000 hab.) és el nou nom de **Ketama** al Rif occidental. Es troba a la intersecció de la carretera de Chefchaouen a Al Hoceima (N 2) i la carretera de Fes (N 509) i al peu del Jebel Tidighine (2456 m).*

Una vegada, Ketama era una petita estació d'esquí i resorts d'estiu. Però el desenvolupament de la cultura del cànnabis en tota la regió s'ha convertit en el centre de molts comerços i espantat als turistes

Quan ens posem en marxa un termòmetre lluminós marca +4°C (potser massa exagerat). Estem a la cota del núvols i encara anirem pujant fins assolir la cota màxima de 1.400 metres. Hi ha algun que altre allotjament que intuïm bastant precari.

El descens també és de poc pendent i la carretera fa grans revolts per evitar baixades i pujades. A Bab Taza ens aturem a a reposar i després de tirada fins a Chefchaouen. Arribem a les 15.00 h. En allotgem a la Pensió Mouritania. Molt interessant i agradable indret.

69,42 km	3 h 35 min	19,40 km/h
----------	------------	------------

***Chefchaouen**, o **Chauen**, 560 m, (50.000 hab.) és un municipi i una ciutat de Marroc, capital de la província del mateix nom. Està situada al nord-oest del país, als contraforts de les muntanyes del Rif, prop de Tetouan*

9 • Dissabte, 5 de maig de 2012

CHEFCHAOUEN – TANGER

Podem sortir de la Pensió Mouritania després que aconseguim despertar amb molta insistència al xicot que està a càrrec de la clau que obre la porta. Els carrers de la medina estan solitaris. No voldríem arribar gaire tard a Tànger i encara hem de recórrer més d'un centenar de quilòmetres.

No fa fred, però el vent refresca l'ambient i provoca la formació de núvols lenticulars a la capçada de les muntanyes. Bufa del sud i ens ajuda a progressar amb rapidesa i amb no massa esforç.

El descens des de Chefchaouen a la carretera principal (N-2) és vertiginós. Després el pendent es suavitzava.

Hem hagut de sortir en dejú, ja que pel general els esmorzars els comencen a donar a partir de les nou. Ja se sap mana l'horari dels turistes poc matiners.

Ens aturem a Al Hamra quan ja hem recorregut 40 km. Arribem a Tetouan (km 60) passades les deu. Per una estona sembla que el vent ens vagi en contra de la nostra marxa, però dura poc. Pujant el port del Fendek tenim la primera punxada del viatge. Part del port el pujo amb un grup de ciclistes de Ceuta que fan aquesta ruta habitualment.

Quan manquen 30 km per arribar a Tànger comença a ploure i a incrementar la intensitat fins a caure una pluja fina

però continuada, que provoca que ens mullem tant per l'aigua que cau com per la que aixeca el rodar de les bicicletes.

Un important embús de trànsit ens fa alentir l'entrada al centre de la ciutat, on hi arribem a 13.30 h.

Tot i que Chefchaouen està 600 metres per sobre el nivell de Tànger hem hagut de superar 1.000 metres de desnivell de pujada.

113,22 km	5 h 16 min	21,42 km/h
-----------	------------	------------

Vam sortir de Tànger plovent i tornem sota la pluja. No estem acostumats ha haver de pedalejar mentre plou, i molt menys a Marroc. També és cert que mai ho havíem fet tant al nord i el clima mediterrani és molt més propens a canvis meteorològics que les regions del sud presaharianes.

En total hem recorregut 640 quilòmetres i hem superat uns 10.000 metres de desnivell en vuit jornades de pedalejar.

10 • Diumenge, 6 de maig de 2012

TANGER – BCN

Tornem a posar les bicicletes en les seves caixes. N'hem de reconstruir una que la pluja ha malmès en un dels seus laterals estrets. Anem fins al mercat a trobar un transport que pugui dur les caixes fins l'aeroport Ibn Batuta de Tànger. Com és habitual en aquestes latituds podem passar botelles d'aigua pels controls de seguretat, suposem que tenen clar que és inofensiva.

2371 TNG-BCN - 12.20 – 15.00

El vol es realitza sense cap incidència. Això si en arribar a la terminal T-2 del Prat hem de fer cua durant quasi 30 minuts pel control de passaports. A la sala de recollida d'equipatges no hi ha ni una sola persona a qui preguntar-li per on sortiran les bicicletes. Acaben sortint per una cinta especial sense senyalitzar.

Ens espera la germana del David per dur-nos fins a Badalona amb la furgoneta.

Observacions

Trasllat: l'impost revolucionari de les companyies aèries ens posa cada vegada més difícil o més car el viatjar a determinades destinacions. De moment la Airarabia amb vols des de Barcelona a Casablanca, Tànger i Nador soluciona de manera parcial aquesta penalització.

Meteorologia: la costa del nord de Marroc és la riba sud del mar Mediterrani i el clima és el típic d'aquesta zona. Ens ha plogut, cosa que en altres incursions més al sud poques vegades em tingut pluja.

Gastronomia: els habituals "tajine" i la "harira" han estat acompanyats i superats per bones racions de peix que han fet les delícies de papil·les gustatives.

Litoral: l'actual costa mediterrània de Marroc és una mostra de com devia ser la costa espanyola fa un centenar d'anys, abans que no fos malmesa amb tant de totxo i formigó.

Pressupost: seguint la línia d'anteriors viatges, hem pagat entre 12 i 35 euros per una habitació triple i hem pogut assaborir bons àpats per entre 2 i 7 euros per persona.

ADRECES D'INTERÈS

LECTURES RECOMANADES

EL SAHARA, Tierras, Pueblos y Culturas.
Manuel Julivert
PER TERRES D'ALLÀ, Gabriel Pernau

www.saharayatlas.com

www.viajarpormaruecos.blogspot.com

MÉS INFORMACIÓ

Calculador de rutes. www.marocou.com
www.cebadalona.org
www.tempsvila.net



