

Reguibat, dove sei?

di ANTONIO MANELLINI
e DANIELE BOSISIO
con la collaborazione
di GIGI ALBANESE
servizio fotografico
di ANTONIO MANELLINI



Sulla scia dei Reguibat — tribù nomade di origine berbera — definiti «Uomini blu» per il loro abbigliamento composto da un'ampia veste che scende fino ai piedi, tinta con l'indaco in varie tonalità di blu. Cosa è successo a questi nomadi, dominatori del Sahara algerino, Mauritania, Rio de Oro (ora Sahara Occidentale)? Come vivono? Hanno saputo conservare le loro tradizioni? Un viaggio ricerca per toccare tutte zone oggi raggiungibili del Sahara Occidentale. Protagonisti due comaschi, Antonio Manellini, 26 anni, impiegato tecnico e Daniele Bosisio, 27 anni, perito indu-

re con gli stivali indossati.

Abbandoniamo il paesaggio lacustre alla volta del porto di Genova, dove una nave ci sbarcherà 20 ore più tardi a Barcellona.

Con il pensiero di arrivare al più presto in Africa, manteniamo un'andatura (che neppure noi ci aspettavamo).

150 chilometri all'ora di media! Ad Algeiras traghettiamo per Tangeri, dove siamo accolti dalla snervante burocrazia dei paesi africani.

Essendo il nostro obiettivo il Sud ci dirigiamo sulla strada costiera verso la capitale Rabat; il primo tratto corre pa-

so del Tizi-n-Test a 2093 metri, dove finalmente iniziano gli sterrati. La temperatura è salita notevolmente arrivando a 42 gradi all'ombra; nel primo pomeriggio ci immettiamo sulla pista Guerdane-Imi Mqourn; diversi tratti di sabbia finissima ci colgono di sorpresa mentre viaggiamo a 100 km all'ora. Stiamo rischiando troppo; e decidiamo di moderare l'andatura...

La notte, sulla catena dell'Anti Atlante, piazziamo la tenda su di un pianoro soprastante una vallata, attorno solo rocce. Notiamo dei segnali luminosi dalla cima della montagna che ci domina,



Approfondire la conoscenza dei Reguibat — definiti «Uomini blu» — questo l'obiettivo perseguito nella fantastica cavalcata attraverso paesi dilaniati da una feroce guerriglia. Un viaggio per conoscere una realtà oramai irrimediabilmente disgregata dall'avanzare della cosiddetta civiltà.

striale. Dal racconto della loro esperienza africana, la risposta a questi interrogativi. Inoltre la situazione politica odierna, il Movimento di liberazione del Sahara Occidentale (Fronte Polisario) contro l'esercito marocchino. Il fascino e il mistero di questa infinita e piatta distesa desertica, una fetta di mondo dove pochi osano spingersi e la realtà delle lotte politiche interne, lasciano poco spazio all'avanzata della civiltà.

Si parte

Dopo una notte insonne, ecco il mattino del 30 luglio. Il giorno della partenza è offuscato dai pensieri e dal cattivo tempo. Sono le 7, qualche amico presente, e Roberto, il nostro meccanico, che apre la sua officina per alzare la leva del cambio, resa difficile da utilizza-

rallo all'Oceano ed è battuto da violente raffiche di vento che ci obbligano a viaggiare in alcuni tratti con le moto a 45 gradi. Dopo la moderna Casablanca la strada si inoltra verso l'interno ed il paesaggio inizia ad assumere i tipici toni del Marocco, fino ad arrivare alla colorata Marrakech.

La città va senz'altro vista per comprenderla; è un insieme di colori ed odori, la piazza principale Je Maa El Fna, è un andirivieni di persone che si muovono disordinatamente prestando attenzione a cantastorie, danzatori e incantatori di serpenti. Molto caratteristica è la Medina con i Souk degli artigiani, un dedalo di viuzze che si intersecano, una uguale all'altra. Percorrerle senza una guida è impossibile, ci si perderebbe.

Il giorno successivo valichiamo il pas-

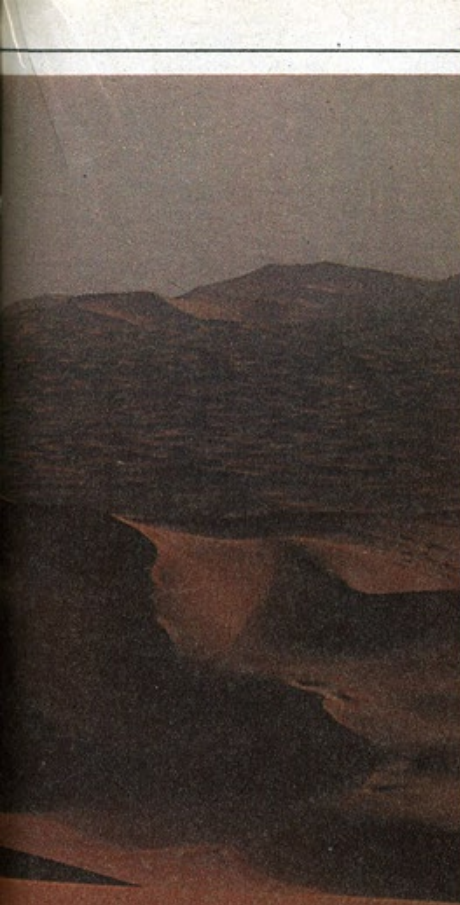
rispondiamo incuriositi ma preoccupati. Anche qui la presenza di estranei, annunciata dal rombo dei motori, viene notata con una sorta di curiosità mista a timore.

In mattinata siamo a Tafraute, un piccolo villaggio nel cuore di una valle pittoresca, a perdita d'occhio; in tutte le direzioni si scorgono rocce dalle forme stravaganti che nascondono incisioni rupestri. Prima del Col du Kerdous a sinistra imbocchiamo una pista irta di pietre sporgenti che afflosciano una copertura riparata prima che il buio sopraggiunga. A notte inoltrata a pochi chilometri da Goulimine, veniamo fermati da militari, ad un posto di blocco; seguiamo solo dopo essere stati oggetto di una sorta di interrogatorio.

Goulimine era un tempo una importante tappa carovaniera frequentata dai

Reguibat, dove sei?





Reguibat; oggi succede, come è successo a noi, di essere avvicinati da intraprendenti marocchini che, a pagamento conducono il turista incauto alla presenza di un improbabile discendente degli «Uomini blu» che ormai fanno parte della leggenda; al contrario, il mercato dei cammelli del sabato è una affascinante realtà che riporta alla storia.

Il profondo sud

125 km di pianura semidesertica (Oued Noun) ci portano a Tan Tan, fino a pochi anni fa irraggiungibile per motivi militari. Ancora oggi gli estenuanti controlli della polizia sono una prassi usuale. La strada che percorriamo è stupenda, mai visti tanti cammelli! Si va delineando un nuovo aspetto del deserto: le pietre dell'Atlas stanno scomparendo e lasciano il posto alla sabbia sahariana.

Tan Tan è una prefettura di 8.000 abitanti, un grosso villaggio con le vie talvolta invase dalla sabbia desertica che costituisce il punto di partenza del grande Sud e... dell'avventura.

Per poter proseguire nelle province sahariane ci facciamo rilasciare dagli uffici della Provence i permessi. Le notizie scarse e frammentarie raccolte prima della partenza non permettevano di avere un quadro reale della situazione politica e la riservatezza dei militari da noi interpellati fa, per la prima volta, temere sulle sorti del viaggio. Due ore di snervante attesa ed ecco i permessi vistati poi dalla Gendarmerie Royale, e una busta sigillata simile ad un lasciapassare feudale, che ci permetterà, esibendola, di superare i posti di blocco che incontreremo fino a Laayoune. Con questo lasciapassare siamo più tranquilli,

ma un ennesimo imprevisto ci coglie a Tan Tan Plage — Centro portuale dell'Atlantico, dove arrivano i pescherecci stracolmi di sardine pescate a poche miglia dalla costa —; mentre fotografiamo nel porto, veniamo presi per giornalisti, e poliziotti di ronda ci fermano trattenendoci i documenti. Soltanto al mattino successivo possiamo riaverli e ripartiamo constatando amaramente la sparizione di un paio di occhiali da cross che costringeranno Antonio a viaggiare con gli occhiali da sole e gli occhi lacrimanti...

I primi chilometri nel Sahara Occidentale sono percorsi su una buona strada, pietre e cespugli si estendono sulla sinistra a perdita d'occhio, mentre sulla destra, una altissima falaise (roccia a picco) separa il deserto dall'Oceano. Incontriamo attraenti Cale dovute alle foci di alcuni Oued (piccoli fiumi creati dalle acque piovane in secca per la maggior parte dell'anno), e le saline sfruttate in passato dalla tribù dei Tekna; molte dune di sabbia sottolineano il carattere sahariano del paesaggio in prossimità del lago salato di Sebkhata Tazra.

Verso il km 135 da Tan Tan sulla destra c'è una Balise di pietre che indica l'inizio di alcune piste. Quella che scegliamo, in direzione nord-ovest, è un po' più larga delle altre, e conduce a Porto Cassau. La località è incantevole, enormi dune di sabbia hanno sbarrato l'Oceano formando un bacino di acque tranquille. Qui vive una comunità di pescatori che incuriositi si avvicinano parlando in spagnolo, infatti 17 anni di dominazione iberica hanno lasciato un segno tangibile nei costumi di questa regione del Sahara.

Il successivo centro abitato è Tarfaya



Reguibat, dove sei?

una cittadina di 6000 abitanti il cui principale sostento è la pesca, lo superiamo raggiungendo dopo 35 chilometri il vecchio posto di frontiera tra Marocco e Sahara Spagnolo che è Tah. Qui è stato eretto un monumento che ricorda la data del 6 novembre 1975, giorno in cui 350.000 volontari marocchini invasero il Sahara Spagnolo varcando la frontiera disarmati. Con questa azione il reame del Marocco consolidava la propria forza politica ed economica facendo così passare il paese al secondo posto tra i produttori di fosfati, di cui questa zona è particolarmente ricca.

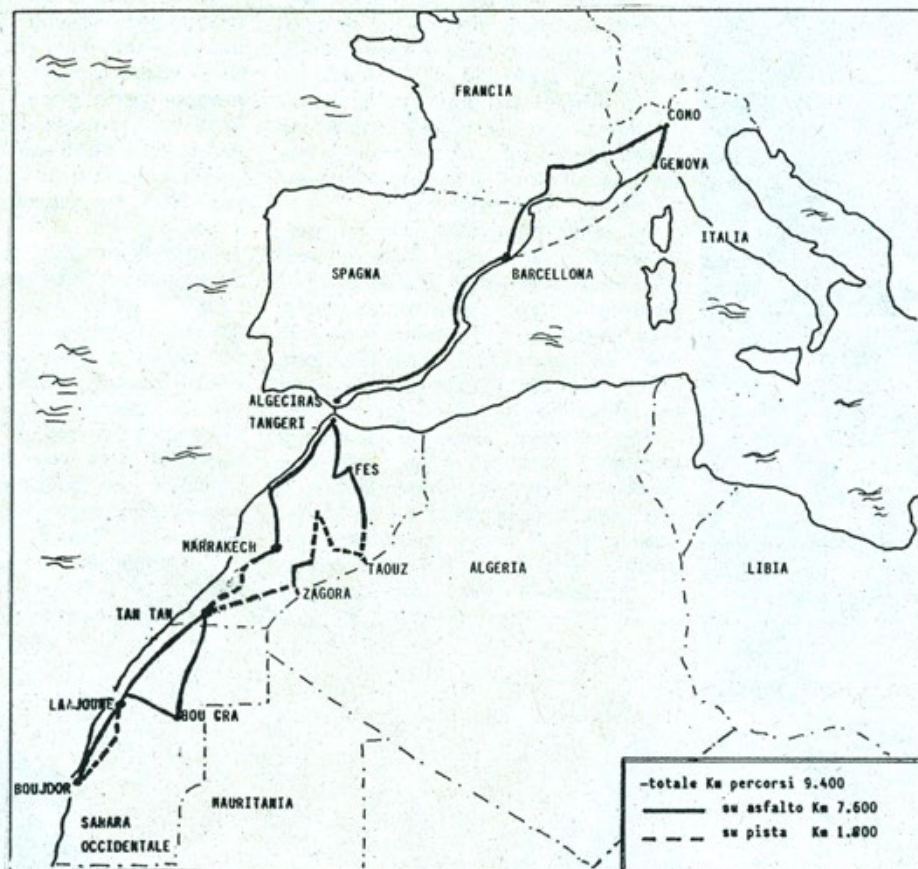
La città con i suoi 25.000 abitanti deve la sua importanza alla presenza di questo impianto; per il resto è praticamente un insediamento di militari alloggiati in prefabbricati a forma di igloo situati attorno al vecchio centro fatto di case bianche.

Ceniamo a base di omelette e salade in uno dei tre caffè esistenti frequentato esclusivamente da militari. Qui facciamo amicizia con un ragazzo del posto al quale «osiamo» chiedere informazioni sul Movimento di liberazione del Sahara Occidentale (fronte Polisario). Abbiamo toccato un argomento scottante, ma il

Daniele passerà due giorni d'inferno tormentato da forti dolori di stomaco con dissenteria e vomito.

Superiamo anche questo brutto momento e ripartiamo prendendo la strada per Ad Dakhla, da qui in poi il viaggio diventa un'incognita; consapevoli dei rischi a cui andiamo incontro, decidiamo di proseguire fino a Cap Boujdour, ormai ci stiamo convincendo sempre più che Ad Dakhla è irraggiungibile, a causa degli scontri tra il fronte Polisario e le truppe marocchine.

Pochi km fuori da Laayoune la strada è completamente sbarrata da alte dune;



Proseguiamo fino ad una vecchia casa, punto d'appoggio di camionisti in transito. Luce e acqua non esistono, decidiamo ugualmente di fermarci soprattutto perché un vuoto allo stomaco ci attanaglia: il nostro pasto consiste in un piatto di merluzzo fritto e un pezzo di pane: come contorno... migliaia di fastidiosissime mosche, che ronzano e posandosi dappertutto, ci costringono ad abbandonare velocemente quel posto sotto un sole cocente.

In serata, superati gli ormai abituali controlli della polizia giungiamo a Laayoune, dove finisce il convogliatore automatico che trasporta i fosfati da Bou Craa fino all'Oceano per l'imbarco.

giovane, sbilanciandosi ne ammette l'esistenza.

Riusciremo a raggiungere Ad Dakhla, estrema tappa del viaggio?

A questo punto dobbiamo interrompere la conversazione perché alcuni militari, che avevano sentito, se la prendono col povero ragazzo facendo nascere un diverbio. L'aria si fa pesante, non siamo tranquilli e preferiamo allontanarci in buon ordine cercando altrove un posto per passare la notte.

Troviamo alloggio a «Casa España» un discreto hotel, dove pensavamo di riposare, ma la stanchezza del viaggio, le vicissitudini e i pranzi consumati disordinatamente sortiscono il loro effetto:

le ruspe lavorano ininterrottamente per liberare il passaggio; inutili risultano le barriere di legno erette per fermare l'avanzata della sabbia accumulata dal vento. Superato questo tratto, la strada non migliora: è un sottile strato di asfalto demolito dal sole, con buche e profondi avvallamenti, la guida si rivela però divertente, e forti della ciclistica delle nostre Cagiva, viaggiamo ad andatura sostenuta staccando più volte le ruote da terra.

Sulla sinistra una depressione racchiude un lago salato, dove l'acqua è evaporata lasciando una crosta spaccata dal sole. Attorno tutto è piatto, siamo completamente soli.



Reguibat, dove sei?

Nel primo pomeriggio dall'Oceano un forte vento alza nuvole di sabbia rendendo difficile la guida. Nei pressi di Boujdour passiamo «in velocità» noncuranti di una «casamatta» dalla quale sbuca improvvisamente il militare preposto al controllo che ci costringe a tornare indietro per il disbrigo delle formalità.

Accettiamo un tè alla menta, un rito. Impossibile il rifiuto. Scambiamo alcune parole, chiediamo informazioni, abbiamo familiarizzato e ci dispiace non aver nulla da offrire loro, non fumiamo e non abbiamo alcolici con noi...

Eccoci a Boujdour, pare di entrare in un forte in assetto di guerra, carri armati, jeep, e militari spiano ogni nostra mossa. Veniamo fermati e condotti alla Gendarmerie per la solita prassi, passaporti, nomi dei familiari, scopi del viaggio, professione etc. Attraversiamo tre diversi uffici, dove ci confermano che è

impossibile raggiungere Ad Dakhla a causa delle piste minate e dalla presenza del fronte Polisario. Trattenuti i passaporti possiamo fare solo una breve visita al villaggio, senza fotografare, poi dovremo ritornare a Laajoune. Da quando il governo di Madrid decise con gli accordi tripartiti del 1977 di lasciare il Sahara, un tempo suo, la sovranità della zona passava al Marocco e alla Mauritania. Contro quella decisione il fronte Polisario Sahariano ricorse alle armi. Il governo marocchino attualmente ha in pugno le città principali, ma all'interno, dove dominano il caldo ed il nulla, il fronte continua da allora senza tregua la guerriglia. Chi ne fa le spese sono le truppe marocchine e chiunque tenti di avvicinarsi. Le poche famiglie di civili che vivono a Boujdour traggono sostento dalla pesca, un porticciolo dà ricovero a variopinte barche a remi. Non c'è un caffè né un locale pubblico, troviamo

delle sardine e del pane, e consumiamo il pranzo sulla spiaggia antistante l'Oceano, sotto gli occhi incuriositi di alcuni ragazzini. Una volta riavuti i passaporti, ritorniamo a Laajoune percorrendo la vecchia e veloce pista che collegava questi due villaggi. Dopo avervi pernotato puntiamo in direzione Bou Craa.

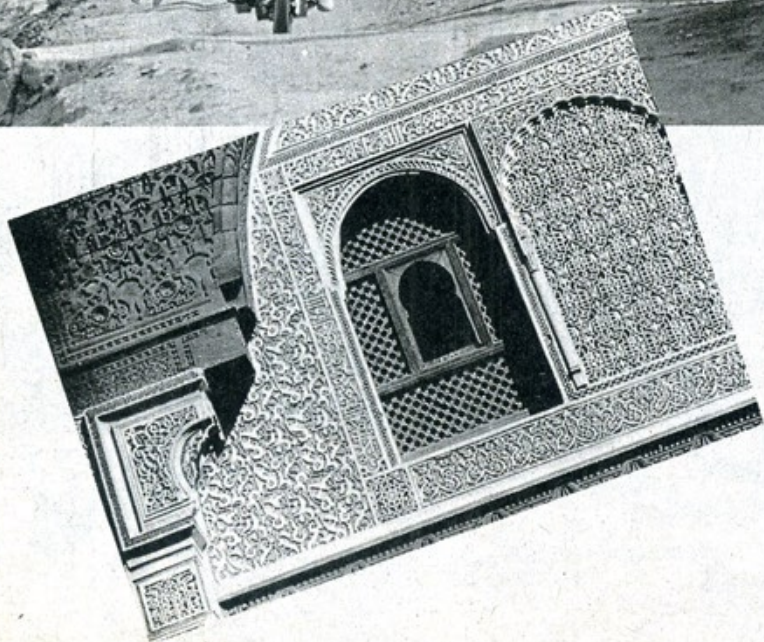
100 km di strada malridotta, un paesaggio piatto, la sabbia si colora di un rosa stinto. La temperatura, che si era mantenuta accettabile mentre viaggiavamo in costa, qui si alza a dismisura.

Bou Craa è il polo del Sahara Occidentale, sede di immensi giacimenti di fosfati. Il paese è piccolissimo, protetto da insediamenti militari. Veniamo fermati dalla Gendarmerie (come al solito) che ci vieta assolutamente di proseguire e fotografare. Vorremmo arrivare a Galtat-Zemmour (140 km di pista) un antico centro dove la tribù dei Reguibat abbeverava i propri cammelli. Il punto d'acqua più vicino in direzione Sud si trova all'altezza del Tropico del Cancro, a Mijek al confine col deserto del Tiris, una delle regioni più dure del Sahara.

Le popolazioni nomadi, Teknas-Reguibat-Filali che hanno vissuto per secoli in questi luoghi sono emigrate verso regioni più tranquille; ormai i tafferugli militari hanno reso invalicabili le frontiere tra Marocco, Sahara Occidentale, Algeria e Mauritania; fino a pochi decenni fa si potevano ancora trovare gli «Uomini blu» con le loro carovane accampate nelle oasi del Sud in attesa di completare gli scambi commerciali. Un obiettivo del nostro viaggio era approfondire la conoscenza di questi gruppi etnici, un tempo dominatori del nord Africa. Immaginavamo che i problemi militari avessero in parte ostacolato queste popolazioni, in realtà le hanno disgregate. Un equilibrio che ha resistito per secoli alle avverse forze della natura, si è spezzato per colpa dell'uomo sempre avido di interessi.

Proseguiamo sulla pista verso Smara, 150 km in pessime condizioni, la strada presenta molte curve ed un fondo irregolare, la sabbia, da rosa si colora di un giallo paglierino, invadendo il fondo stradale e divenendo pericolosa, Daniele rischia una brutta caduta. La temperatura si alza, a Smara, siamo attorno ai 45 gradi all'ombra.

Smara è un'antica città costruita sulla strada carovaniera verso il Marocco; venne saccheggiata dai francesi e poi



Il passaggio di una moto suscita in tutti i presenti, soprattutto se bambini, una euforia talvolta eccessiva. Tutti si sbarrano per fermare lo strano personaggio con strani vestiti e strana cavalcatura, salutarlo ed invitarlo. Qui a lato un esempio incredibile di arabescatura ornamentale delle costruzioni.

occupata dagli spagnoli. Dell'antica città oggi resta ben poco. Anche qui i militari hanno numericamente preso il sopravvento sulla popolazione civile.

Approfittiamo della sosta, nelle ore più calde, per un po' di manutenzione alle moto, cambiamo il filtro dell'aria e laviamo la catena di trasmissione, candele e livello dell'olio sono perfetti.

Un po' meno perfetti siamo noi, che pur bevendo litri d'acqua con l'aggiunta di sali minerali, siamo un po' «cotti».

L'ultima tappa nel Sahara Occidentale è il rientro a Tan Tan. Prendiamo la pista che porta verso l'interno, la sabbia è alta, viaggiamo con le marce lunghe e il motore «in coppia». Dopo 180 km ci fermiamo per l'ennesima foratura. La riparazione ruba una preziosa ora di luce, siamo pronti per ripartire col crepuscolo, ma nella fretta gli occhiali da vista di Daniele cadono tra gli attrezzi frantumandosi. Proseguiamo ugualmente ma diventa sempre più difficile scegliere la giusta direzione. Decidiamo così di pernottare. L'acqua anche se caldissima, e le ultime tavolette energetiche, danno un minimo di conforto. L'alba ci troverà affaticati e demoralizzati, partiamo per evitare il forte caldo, giungendo finalmente ad un ormai familiare posto (speriamo l'ultimo) di controllo: Tan Tan.

Il ritorno

Percorriamo la pista carovaniere del sale, quasi 600 km che ci impegnano per cinque giorni. Da Goulimine a Tata, dove una pista sassosa, passando da Foumzquid, porta a Zagora. Proseguendo in alcuni tratti su sabbia insidiosa e duri Tôle ondulé siamo a Rissani dove raggiungiamo Touz.

Dopo aver «macinato» alcune centinaia di km di asfalto abbiamo modo di percorrere l'impegnativa pista che risale le gole del Dades, una sterminata vallata dove lo spettacolo è indimenticabile. Arriviamo ai laghi Tisli e Isli, qui pernottiamo ad oltre 2.000 metri; la temperatura è scesa allo zero. Prendiamo sonno a fatica a causa del vento e dei lamenti degli sciacalli...

Collegandoci alle gole del Todra ritorniamo su una pista già battuta dal Rally dell'Atlas (come altre da noi percorse); nonostante il carico teniamo un'andatura veloce e le «Elefant» si rivelano abbastanza maneggevoli mentre il «tiro» e l'«allungo» dei «Ducati» hanno dell'incredibile, e non perdiamo l'occasione per lanciarsi in una immaginaria «prova speciale». Percorriamo la pittoresca valle dello Ziz che contrappone il verde dei palmeti al rosso delle rocce stratificate.

Nei successivi 700 km che ci separano dalla Spagna valichiamo il passo del

Colle di Zad e nonostante i 2.100 metri, le moto non risentono dell'altitudine. Raggiunte le città imperiali di Fes e Meknes consumiamo a base di Cus-Cus l'ultimo pasto del nostro viaggio.

A Tangeri ci imbarchiamo per Algeras. La lunga e trafficata strada costiera spagnola ci porterà in Francia e poi in Italia dopo aver percorso un totale di 9.400 km di cui 1.800 di piste; il tutto in 32 giorni di viaggio.

Nonostante la stanchezza, a pochi km da Como, Antonio esclama: «Daniele, cosa ne diresti di darci una sistemata... e una guardatina alle Cagiva... e ripartire per...»

Un'imprudenza

Siamo nei pressi di Tata a sud del Marocco. Incontriamo un gruppo di francesi: uno di loro si è fratturato tre costole cadendo in un Oued a più di 100 km all'ora.

Questa è un'occasione per meditare sulla pericolosità del viaggio, l'ambulan-



...16 giorni di isolamento... l'Africa è anche questo!...

Le motociclette

I mezzi usati in questo viaggio sono due Cagiva «Elefant» 650 di serie alle quali sono state apportate delle modifi-



za che riporterà a casa lo sfortunato motociclista, arriverà ben 2 giorni dopo...

Il pomeriggio è ormai avanzato, la temperatura (oltre 40 gradi all'ombra) ci ha distrutti fisicamente. Proseguendo lentamente giungiamo ad una pozza di acqua stagnante; alcuni ragazzini vi sguazzano divertiti. La tentazione è troppo forte e in un momento siamo anche noi immersi nell'acqua.

Qualche minuto di refrigerio è costato ad Antonio il ricovero nel reparto malattie infettive dell'ospedale della nostra città. Un virus delle acque lo ha contagiato.

che, in relazione alla lunghezza e alla difficoltà del viaggio.

Aumento dell'autonomia con una tanica supplementare (5 l.) per la benzina — da aggiungere ai 18 litri del serbatoio — che ci ha permesso di fare tappe di 400 km.

Riserva d'acqua (6 litri a testa) il tutto contenuto nelle indistruttibili taniche Acerbis.

Il portapacchi, incredibile a dirsi, era quello di serie, rinforzato con un rinvio alla pedana dal lato opposto alla marmitta.

L'abbigliamento era stipato nella Nonfango a chiusura ermetica, mentre

Reguibat, dove sei?

nelle Borse Clover abbiamo messo i pezzi di ricambio e tutto ciò che doveva essere estratto ed utilizzato velocemente. La borsa da serbatoio è stata trasformata in un eccellente contenitore di materiale fotografico.

Considerando il peso delle moto e il rischio di cadute, abbiamo montato un manubrio in ergal della Zaccaria, più robusto e riposante.

Il fondo particolarmente sassoso obbliga al montaggio di un paramotore in lega che abbiamo costruito appositamente per offrire maggior protezione al motore e all'ammortizzatore posteriore che rimaneva «scoperto».

I ricambi sono stati ridotti al minimo (leve al manubrio, cavi frizione-acceleratore, centralina elettronica, candele e naturalmente il necessario per riparare le gomme, completo di leve, pompa e camere d'aria). Per evitare cambi d'olio intermedi, abbiamo fatto «il pieno» di olio sintetico (+ 1 kg di scorta).

Le coperture Metzeler (Enduro I e II) ci hanno permesso di percorrere quasi 10.000 km dimostrando di non avere concorrenti in durata, offrendo una buona tenuta anche in fuoristrada.

Abbigliamento

L'abbigliamento di tipo crossistico è d'obbligo: stivali, pantaloni e giacca.



Maglie a manica lunga e naturalmente capi di vestiario intimo. Occorre portare anche un maglione di lana, molto utile sull'Atlas dove, oltre i 2.000 metri, il freddo è intenso. Tutto ciò ridotto all'essenziale: occorre abituarsi a lavare gli indumenti, per poi riutilizzarli, evitando così di sovraccaricare la moto.

Abbiamo apprezzato l'abbigliamento M. Robert e Clover dimostratosi all'altezza della situazione.

Pernottamenti

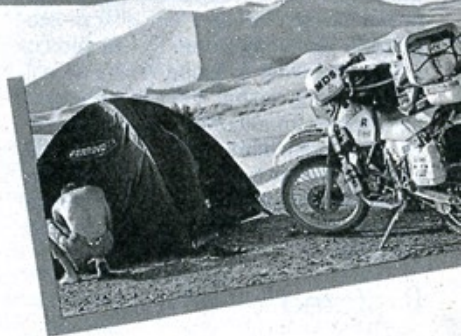
Fondamentale è avere una tenda di qualità. La Trek 3 della Ferrino, leggera



e collaudata ci ha fornito un buon servizio. Dove non era possibile impiantare la tenda, i piccoli e funzionali sacchi a pelo Abrio Alaska Stop ci hanno evitato notti insonni.

In Marocco vi sono numerosi campeggi carenti nei servizi igienici, per questo conviene, appena possibile, cercare alloggio in albergo dove, spendendo 5.000 lire, si hanno maggiori comforts.

branti. Uno zoom 70-210 ed un grandangolo 28 mm sono un'ottima soluzione; ma pure il solo 35-70 permette di realizzare diapositive di buon livello tec-



nico e qualitativo.

Ad ogni cambio di pellicola è utile dare una «pulitina» all'interno della macchina, sul dorso, dove scorrono i fotogrammi; basta infatti un solo granello di sabbia per rigare irrimediabilmente tutta la pellicola.

Sensibilità: 50 Asa o 100 più un paio 400 Asa.

In questi paesi le pellicole sono scarsamente reperibili e soprattutto sono

Le fotografie

Per la buona riuscita di un servizio fotografico, a documentazione del viaggio, ideale è una fotocamera reflex ad otturatore meccanico che ha il vantaggio — rispetto a quelle elettroniche — di funzionare anche senza batteria, indispensabile invece per l'esposimetro. Per quanto concerne l'apparato ottico, obiettivi zoom pratici e poco ingom-



care, per cui è meglio acquistarle in Italia; ed altrettanto consigliabile è tenere d'occhio l'attrezzatura fotografica per evitare ...spiacevoli inconvenienti.

Medici di se stessi

Anche se le vaccinazioni non sono obbligatorie, è sempre meglio premunirsi in merito: antimalarica, anticolerica, antitifida. Nel nostro bagaglio ha trovato posto l'indispensabile Dissenten (no comment) oltre ad un antibiotico contro la febbre; la solita aspirina, disinfettanti, bende e garze. Utili le vitamine energetiche e reintegratori salini.

I trasferimenti

Per raggiungere il Sahara Occidentale l'unica possibilità è attraverso il Marocco, poiché le frontiere di Algeria e Mauritania sono chiuse.

Via mare: Genova-Barcellona.

Compagnia Miura Line, la nave traghetto è provvista di tutte le comodità. 6 partenze settimanali dal 15/7 all'8/9 - 4 partenze settimanali dall'1/1 al 14/7. Trasporto moto L. 75.000, poltrona L. 165.000.

Altra possibilità: Sete-Tangeri. Compagnia Comanav. Partenze ogni 4 giorni - Durata dell'attraversata 36 ore. Trasporto moto L. 76.000, poltrona L. 154.000.

Algeciras-Tangeri: Compagnia Limadet Ferry. 4 partenze giornaliere da Tangeri e 4 da Algeciras. Durata dell'attraversata 2 ore. Una persona più una moto pagano circa 45.000 lire. Più economico, anche se fuori mano, il traghetto Algeciras-Ceuta che costa la metà.



Angoli e volti classici di un viaggio in Africa. Qui sopra alcune donne berbere, una delle popolazioni più diffuse nel nord-africa, e qui sotto due arabi intenti in una delle attività altrettanto diffuse: sedere, parlare, attendere.

