



Podróż przez Hiszpanię i Maroko to teoretycznie dwa różne światy – przez kraj rozwinięty zachodniej Europy i ciągle na dorobku północnej Afryki – a tymczasem wystarczy zjechać na boczne drogi, żeby zobaczyć, jak jednemu jest blisko do drugiego.



TUTAJ KOŃCZY SIĘ EUROPA

Etap 10

Kraje: Hiszpania, Maroko

Skąd: Morón de la Frontera

Dokąd: Casablanca

Dystans: 565 km

Przewyższenie: +4761 m/-4933 m

Szlak: Vias Verdes (15 km)

Nawierzchnia: 85% asfalt

Uczestnicy etapu vel Rolling Marines: Anna Rzepka,
Małgorzata Idzikowska, Kamila Kowalska, Jacek Maciejewski

Pilot: Weronika Przychodzień

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.viasverdes.com

Morón de la Frontera

HISZPANIA

Tanger

Tarifa

MAROKO

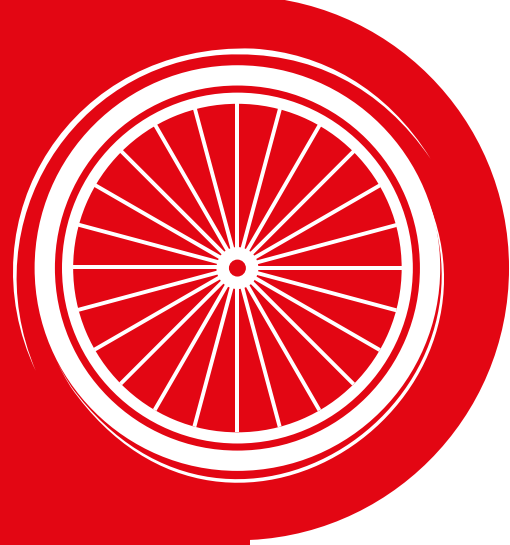
Rabat

Casablanca



TRASA:

Morón de la Frontera, Coripe,
Villamartín, Arcos de la Frontera,
Medina Sidonia,
Benalup Casas Viejas,
Tarifa, Tanger, Asilah,
Al-Ara'isz, Moulay Bouselham,
Kenitra, Mehdia, Rabat,
Al-Muhammadijja, Casablanca



300
200
100
0
m

dystans

50

100

150

200

250

300

350

400

450

500

550



Etap 10

PROFIL TRASY:

Morón de la Frontera - Casablanca

Dystans: 565 km

Przewyższenie: +4761 m/-4933 m

Najniższy punkt: 0 m

Najwyższy punkt: 348 m

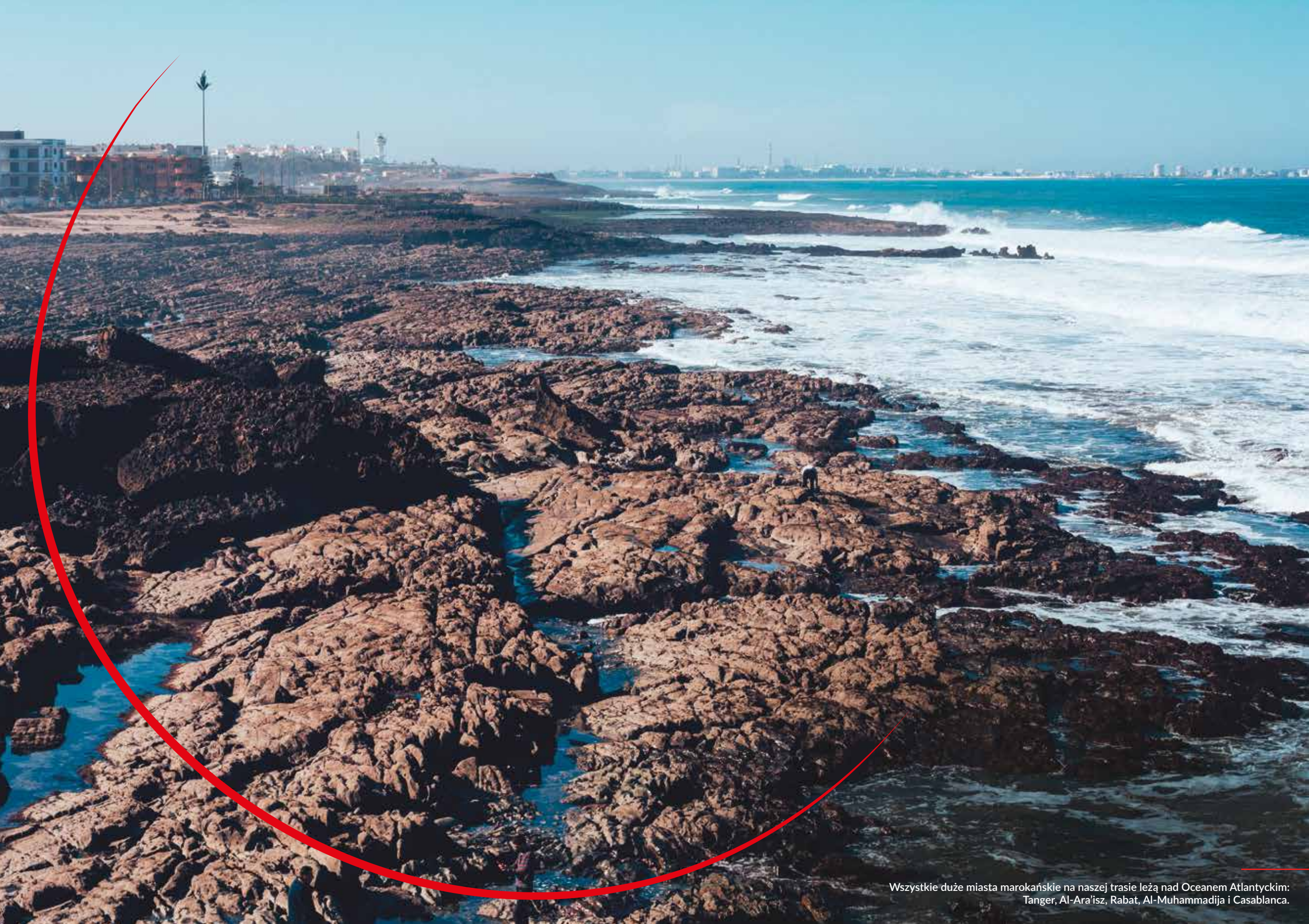


Od podnóży gór Sierra de Grazalema w Hiszpanii, przez krótki, ale fantastyczny szlak Via Verde de la Sierra i andaluzyjskie miasteczka pełne białych domów, do ulubionego spotu surferów – Tarify. Promem do Afryki, od legendarnego Tangeru, wzdłuż wybrzeża Oceanu Atlantyckiego przez marokańskie wioski i miasteczka, spokojną stolicę kraju – Rabat, aż do łączącej wpływy zachodu z kulturą islamu Casablanki. Od europejskiego porządku i przewidywalności do szalonej afrykańskiej imprezy, która wymyka się

Od europejskiego porządku i przewidywalności do szalonej afrykańskiej imprezy, która wymyka się wyobraźni „człowieka zachodu”.

wyobraźni „człowieka zachodu”. Etap szalenie różnorodny, zarówno pod względem krajobrazowym, jak i kulturowym, historycznym i religijnym. Na kilku etapach zdarzało się, że zahacza-

liśmy o drugi kraj, natomiast tylko tutaj i na etapie siódmym możemy powiedzieć, że odcinek faktycznie prowadzi przez dwa państwa, bo w obu spędzamy kilka dni. Dodatkowo, tym razem zmieniamy również kontynent, co jest bardzo symboliczne i potęguje element zmienności i różnorodności. Chcąc pokonać tylko ten odcinek możemy dolecieć do Sewilli – lotnisko jest tylko 65 km od Morón de la Frontera, a wrócić z Casablanki.



Wszystkie duże miasta marokańskie na naszej trasie leżą nad Oceanem Atlantyckim:
Tanger, Al-Ara'isz, Rabat, Al-Muhammadija i Casablanca.



W marokańskich miasteczkach warto szukać pokoi czy apartamentów w medinach, gdzie często można załapać się przy okazji na nocleg na dachu.

Trudność ?

Jest to etap umiarkowanie trudny. O średnim przewyższeniu i o przeważającej liczbie dobrych lub bardzo dobrych dróg. Na łączne przewyższenie około 4700 metrów składają się liczne pagórki, ale bez żadnych naprawdę długich czy stromych podjazdów. Najwyższe wzniesienia w Hiszpanii ledwo przekraczają 300 metrów n.p.m., natomiast w Maroku nie przekraczają 200 m. Na żadnym podejździe zarówno w Hiszpanii, jak i w Maroku nie pokonujemy jednorazowo więcej niż 200 m. Jeśli chodzi o pogodę, to najprzyjemniej podróżuje się wiosną lub wczesną jesienią – temperatury wtedy nie powinny przekraczać 25°C, a jednocześnie nie pada lub pada mniej niż późną jesienią czy zimą. Z kolei w lecie 30-stopniowe upały bez deszczu mogą być trudne do zniesienia. Po obfitych deszczach szutrowe drogi w Hiszpanii lepiej zamienić na objazdy asfaltami.

Noclegi

Na całej trasie można znaleźć zarówno kempingi, jak i hotele oraz pensjonaty. Standard kempingów i innych obiektów jest lepszy w Hiszpanii niż w Maroku. Zazwyczaj można dowolnie dobierać dystanse i zawsze, co ok. 50 km, jakaś opcja noclegu się pojawi. Jedynym odcinkiem, na którym trzeba z wyprzedzeniem zaplanować swoją trasę i miejsce postoju, jest dystans od Asilah do Kenitry. Jest to około 180 km, gdzie obiektów jest niewiele, a te co są, nie zachęcają. Ja wybrałem podzielenie tego fragmentu na dwie ok. 90-kilometrowe części i nocleg w Moulay Bousselham, czyli kurorcie na wybrzeżu Atlantyku. Jeden z noclegów w Maroku Ania Rzepka wspominała tak: „Wylądowaliśmy raz w małej marokańskiej mieścinie. Sypialnie nie miały okien, pokój, który mi przypadł w udziale, był mało atrakcyjny, więc rozłożyłam się na ławie w salonie. A w odległości 150 m od okna huczał ocean. I chociaż miejsce było średnie, to to jedyne naprawdę pamiętam. Pierwszy raz w życiu ocean ukołysał mnie do snu...”. Cywilizacja, nie tylko noclegowa, wraca mniej więcej od Rabatu.

Jedzenie

Uroki hiszpańskiego jedzenia najłatwiej będzie docenić w Tarifie, gdzie można spróbować przeróżnych, i co ważne, świeżych owoców morza. W Maroku jedzenia jest pod dostatkiem praktycznie wszędzie. Jeśli w jakiejś przydrożnej budce widać dym, można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że będzie tam coś do jedzenia. Tylko lepiej nie zwracać uwagi na higienę czy raczej jej brak. Trzeba po prostu jeść i się nie przejmować. Króluje oczywiście tadżin i inne proste dania, ale łatwo również o świeżo wyciskane soki, pyszne awokado, orzechy czy figi.



Nawigacja

Jest to jeden z mniej skomplikowanych etapów. W skrócie można by powiedzieć, że najpierw objeżdżamy góry Sierra de Grazalema, a potem w Maroku po prostu jedziemy na południe wzdłuż wybrzeża Oceanu Atlantyckiego. Choć oczywiście jak zagłębimy się w sieć dróg, to nie jest to już tak proste i oczywiste. Nie podróżujemy długo jednym szlakiem rowerowym, a właściwie poza 15 km w Hiszpanii, nie podróżujemy żadnym szlakiem rowerowym, ale pokonujemy długie odcinki bez zmieniania dróg. Momentami możemy czuć się niepewnie, gdy w Hiszpanii często przeskakujemy z dróg asfaltowych na szutrowe i z powrotem albo gdy przejeżdżamy przez niektóre większe marokańskie miasta, jak Tanger czy Rabat. Choć wszystko zależy od tego, jak bardzo będziemy chcieli spenetrować ich centra i ile będziemy chcieli zwiedzić, bo samo przejechanie główną drogą również jest dość proste i intuicyjne. Do tej pory przez całą Hiszpanię, a właściwie jeszcze przez pół Francji, podróżowaliśmy głównie na zachód, lecz w Morón de la Frontera osiągnęliśmy punkt zwrotny. Jesteśmy już wystarczająco daleko, by zacząć zjeżdżać w dół, czyli na południe. Z tego miejsca, a nawet nieco wcześniej, można by obrać kurs na Rondę i Parki Narodowe Sierra de Grazalema oraz Los Alcornocales – trasa byłaby fenomenalna, ale ze względu na potężne góry, stojące na drodze do wybrzeża, pewnie poza zasięgiem możliwości większości osób. Dlatego ostatecznie zdecydowałem się na wariant objeżdżający cały maszyn górski od zachodu – widoki nadal są ładne, za to teren tylko umiarkowanie pofałdowany.



Czy to jeszcze Hiszpania, czy już Maroko? Odpowiedź wcale nie jest taka prosta i oczywista...



Fragment ścieżki rowerowej Via Verde de la Sierra z Coripe do Puerto Serrano.

Jedyną ścieżką rowerową

Z Morón de la Frontera wyjeżdżamy średnio ruchliwą drogą asfaltową o numerze A-8126, a naszym pierwszym celem jest oddalona o 20 km miejscowość Coripe. Właściwie przez cały czas jest pagórkowato, trochę podjeżdżamy, trochę zjeżdżamy, choć ciągle z lekką tendencją pod górę. Mamy 320 m do podjechania i 220 m do zjechania. Krajobraz momentami przypomina wydmy łagodnie wyszlifowane przez wiatr – nie pasuje tylko to, że czasem coś na nich rośnie. Za **Coripe** zaczyna się zjazd (-100 m na 2,5 km) i skręcamy w prawo na ostatnią na trasie sztafety ścieżkę rowerową Vias Verdes o nazwie „de la Sierra”. Zanim jednak na nią wjedziemy, warto pojechać drogą jakiś kilometr dalej, żeby zobaczyć Chaparro de la Vega – ponad 200-letni (choć niektórzy twierdzą, że 700-letni!) dąb bezszypułkowy o wysokości 13 m i średnicy korony ponad

**Skręcamy w prawo
na ostatnią na trasie
sztafety ścieżkę rowerową
Vias Verdes o nazwie
„de la Sierra”.**

28 m. Jest to lokalny pomnik przyrody. Wracając jednak do Via Verde de la Sierra. Na początku XX wieku postanowiono wybudować 119-kilometrową linię kolejową łączącą Jerez de la Frontera z Almargen. Kolej miała przydać się wszystkim – lokalnym

mieszkańcom, firmom oraz wojsku – rozpoczęto prace, przygotowano teren, zbudowano niezbędne wiadukty oraz tunele, a potem przyszła hiszpańska wojna domowa w drugiej połowie lat 30. i prace wstrzymano. Z kolei w latach 60., podobnie jak inne linie, tak i tę spisano na straty, ponieważ Hiszpania potrzebowała ogromnych kredytów, żeby wygrzebać się z recesji, a bank centralny nie chciał zgodzić się na dotowanie nierentownych projektów. Tylko na odcinku 21 km w ogóle położono tory i zdążyły nimi przejechać jedynie testowe pociągi. W budynku jednej ze stacji przez wiele lat mieszkali robotnicy z rodzinami czekając na pociąg o nazwie „lepsze czasy”, ale niestety dla nich, ten nigdy nie nadjechał.

W ostatnich latach na 36 kilometrach pomiędzy miejscowo-

ściami Olvera i Puerto Serrano utworzono szutrową drogę rowerową. Via Verde de la Sierra została uznana za najlepszą „Zieloną Trasę” w Europie w 2009 roku oraz znalazła się na drugim miejscu w kategorii „Excellence” w roku 2013. Na całym odcinku pokonuje się 30 tuneli i 4 wiadukty oraz mija się 5 stacji zamienionych dzisiaj na hotele i restauracje. My na trasie sztafety wjeżdżając na szlak w okolicach Coripe zaliczamy dokładnie 14,5 km i już na samym początku 990-metrowy tunel u podnóża góry Cerro del Castillo. Trasa wije się wzdłuż rzeki Guadalete i oferuje naprawdę fantastyczne widoki. W takim miejscu warto by mieć drona, żeby móc uchwycić rowerzystów na malowniczych kamiennych wiaduktach. Trochę żal, że korzystamy tylko z niecałej połowy tej ścieżki, ale jednocześnie trzeba zwrócić uwagę na to, że po deszczu warunki do jazdy mogą być trudne, a ścieżka gliniasta i wciągająca nie tylko ze względu na krajobrazy.

Mijając Puerto Serrano skręcamy na stary popękany asfalt, który wśród płaskich pól i łąk prowadzi nas przez ponad 10 km do miasteczka **Villamartín**. Na kolejnym odcinku chcemy dostać się do miejscowości Arcos de la Frontera, co wymaga objechania zbiornika Embalse de Bornos. Możemy to zrobić od zachodu udostępnioną dla rowerów autovią, czyli rodzajem drogi szybkiego ruchu lub od wschodu częściowo mniejszymi drogami, ale nieco dłużej (22 km vs. 27 km). Z perspektywy czasu, myślę, że lepiej wybrać dłuższy, ale spokojniejszy wariant. Szczególnie gdy trafią

się takie warunki pogodowe, jak podczas sztafety. „Pogoda była zmienna. Deszcz albo siąpił, albo padał, albo lał, albo smagał w pysk na odlew. Jedziesz pod górę kilka kilometrów z wiatrem i deszczem w pysk, wreszcie jest z 300 m zjazdu i... nie jedziesz, bo wiatr taki, że ledwo się toczysz, w końcu marzniesz w ciągu kilkunastu sekund, więc zaczynasz pedałowac, żeby... jechać w dół. Smutek i nostalgia” – mogliśmy przeczytać w relacji z tego etapu.

*Deszcz albo siąpił,
albo padał, albo lał,
albo smagał w pysk
na odlew.*

Arcos de la Frontera jest zawieszonym na zboczu nad rzeką Guadalete miasteczkiem z zachwycającymi kościołami – zbudowaną w XV i XVI w. bazyliką Santa María de la Ascension, która łączy styl gotycki z barokiem oraz kościołem San Pedro, który wygląda, jakby w każdej chwili mógł spaść do rzeki. Równie niezwykle widoki rozpościerają się z tarasu hotelu Parador Arcos de la Frontera o wnętrzach utrzymanych w stylu mauretańskim.

Za Arcos wskazujemy na mniejszą lokalną drogę o niewielkim ruchu samochodowym – CA-534, wąski malowniczo poprowadzony asfalt prowadzi nas najpierw do tamy na rzece Majaceite, a później do miejscowości **San Jose del Valle**. Niedaleko tamy nad jeziorem Guadalcacin mieści się kemping, który może być dobrym miejscem na nocleg. San Jose to mała miejscina, ale nasza sztafeta spotkała tam pracującą w sklepie spożywczym Sylwię – Polkę, która mieszka tam ze swoją mamą – jeśli będziecie w okolicy, przekażcie pozdrowienia. W San Jose skręcamy w prawo, droga wyprowadza nas z miasteczka pod górę, a po pewnym czasie przechodzi w szuter i dociera do średniowiecznego zamku Giconza. Jest to miejsce o tyle ciekawe, że nie prowadzi tutaj żaden asfalt, a na zamku jest organizowanych sporo wydarzeń kulturalnych. Kontynuujemy jazdę naszym szutrem do Paterna de Rivera, gdzie zmieniamy drogę na główniejszą (A-389) prowadzącą do Medina Sidonia. Ostatnie 5 km może być wymagające, wyjeżdżamy 200 metrów pod górę, a nachylenie momentami osiąga 8-9%.





Część trasy w Hiszpanii stanowią spokojne szutry przebiegające w okolicy lokalnych farm i będące łącznikami pomiędzy kolejnymi główniejszymi drogami asfaltowymi. Gdzieś w okolicy Medina Sidonii sztafeta przekroczyła 5000. kilometr.

W krainie białych pudełkowych domków

Medina Sidonia to miasto, którego historia sięga czasów rzymskich, a najważniejsze zabytki, np. zamek Torrestrella, pochodzą z epoki mauretańskiej. Z kolei gotyckie kościoły to już dzieło chrześcijan, którzy odbili te tereny od Arabów. Miasto jest pełne charakterystycznych, pomalowanych na biało niskich domów z mauretańskimi łukami, kolumnami i dziedzińcami. Mieszczą się w nich nawet lokalne hotele. Naszym kolejnym celem jest oddalone o 20 km **Benalup Casas Viejas** – z Mediny najpierw zjeżdżamy (~200 m) do głównej przelotówki A-396, a potem klimatycznym szutrem wzdłuż niej i przez historyczne rzymskie mostki na rzeczce Arroyo del Yeso. Benalup to kolejne miasteczko pełne białych domów, które są znane w całej prowincji Kadyks. Jesteśmy już zaledwie 50 km od wybrzeża Oceanu Atlantyckiego i Tarify, a ten odcinek to, jak pisał Jacek w swojej relacji, „raczej ławizna - droga prosta jak drut, nawet miła odmiana po górskich meandrach, trochę podjazdów dla złamania monotonii”. Pod koniec listopada nasza ekipa natknęła się na bociany zbierające się do przelotu do Afryki: „Widzieliście kiedyś, jak bociany zbierają się u nas do wylotu? Nad Biebrzą czy Bugiem, na przykład? Zbiera ich się tam tysiące. Otóż my się dzisiaj dowiedzieliśmy dla Was, gdzie one mają przystanek przed skokiem do Afryki.

„Widzieliście kiedyś, jak bociany zbierają się u nas do wylotu? Nad Biebrzą czy Bugiem, na przykład? Otóż my się dzisiaj dowiedzieliśmy dla Was, gdzie one mają przystanek przed skokiem do Afryki.

Nad Biebrzą czy Bugiem, na przykład? Zbiera ich się tam tysiące. Otóż my się dzisiaj dowiedzieliśmy dla Was, gdzie one mają przystanek przed skokiem do Afryki. To taka rozległa farma z mokradłami w Andaluzji. Latały nad nami, chodziły, wygrzewały się w słońcu. Wyglądały wzruszająco pięknie. To taka chwila, której zdjęcia nawet nie próbują oddać”.

Na odcinku do Tarify jedziemy wąziutkimi asfaltami, najpierw wzdłuż granicy parku Los Alcornocales, a później drogą CA-9210 przez jego teren. Droga wyprowadza nas idealnie na wprost plaży, na której nawet w listopadzie można spotkać dziesiątki kitesurferów.

I jesteśmy w **Tarifie** - najbardziej wysuniętym na południe mieście Hiszpanii. Tutaj kończy się Europa.

Znajdujące się tutaj punkty widokowe (np. Mirador del Estrecho, Isla de las Palomas) przy dobrej pogodzie pozwalają zobaczyć zarysy północnej Afryki, od której z tego miejsca dzieli nas zaledwie 14 km. Jednym z najważniejszych

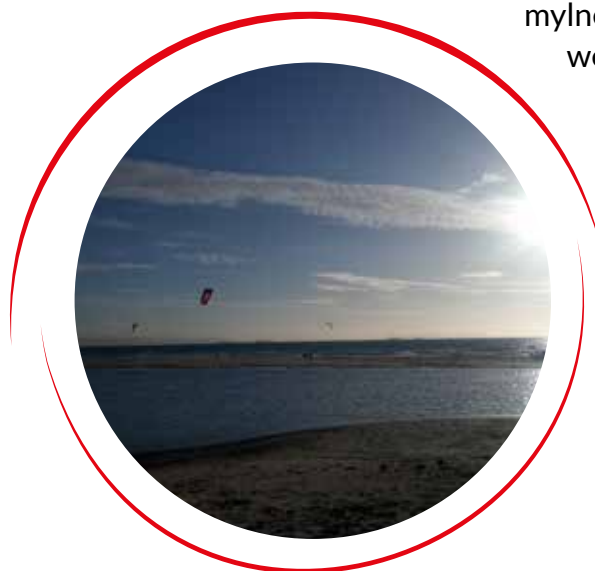
zabytków w Tarifie jest brama Puerta de Jerez. Wybudowana w XIII wieku była jedną z kilku bram, które otaczały miasto i miały za zadanie je chronić. Dziś Puerta de Jerez stanowi umowną

granice między starą i nową częścią miasta. Przekraczając ją, wchodzimy w ciasne i kręte uliczki starówki. Zamek w Tarifie to bez wątpienia najbardziej emblematiczny zabytek w całym mieście. Wybudowany w I wieku przez kalifa Kordoby Abd-ar-Rahmana III stanowił ważny punkt strategiczny w tej części Półwyspu Iberyjskiego. W późniejszych stuleciach, gdy muzułmanie zostali wyparci z Hiszpanii, zamek przejął Alonso Pérez de Guzmán (zwany Dobrym, hiszp. el Bueno). Człowiek ten zapisał się w historii miasta swoim bohaterskim czynem, poświęcając życie syna w imię ochrony miasta.

Mogłoby się wydawać, że teraz wystarczy wskoczyć na prom i już jesteśmy w Maroku. Nic bardziej

mylnego. „Wczoraj zapiąłem rowery” – pisał Jacek. „A dzisiaj ich nie otworzyłem, gdyż nie znalazłem kluczyka.” Na szczęście w okolicy pojawiła się policja, która za pomocą przecinaka zrobiła włam na nasze rowery. I tym sposobem sztafeta mogła ruszyć dalej, ku Afryce.

I jesteśmy w Tarifie - najbardziej wysuniętym na południe mieście Hiszpanii. Tutaj kończy się Europa.



Zmieniamy kontynent

Prom z Tarify płynie do Tangeru. Podróż trwa około 35 minut. A **Tanger** to drzwi do innego świata. Wprawdzie nie jest to już to samo miasto, które możemy oglądać w starych szpiegowskich filmach, ale nieco z tego klimatu jeszcze zostało. Tanger od 1923 roku był podzielony pomiędzy kolonialne mocarstwa, z których żadne nie chciało zrezygnować ze swojej strefy wpływów w tak strategicznym miejscu. Nie obowiązywały tu sztywne zasady czy prawo, które dałoby się egzekwować. Miasto oferowało nieskończoną ilość towarów, niezapomniane wrażenia, ale było też niebezpieczne. Masowo zaczęli ściągać tutaj Europejcy i Amerykańscy pisarze, muzycy, artystyczne wolne duchy, ale również handlarze, drobne cwaniaki i przestępcy. Wszystkie usługi i towary kojarzące się przemytem czy czarnym rynkiem były tutaj dostępne – wystarczyło mieć odpowiednią ilość gotówki. Ten świat i jego legendy nadal tłą się w różnych miejscach miasta, ale przekroczenie jego niewidzialnej granicy nie jest ani łatwe, ani oczywiste. Dzisiaj Tanger i jego najbliższe okolice zamieszkuje około milion osób. Tradycja przeplata się z nowoczesnością na każdym kroku. Znajdzie-

Tanger oferował nieskończoną ilość towarów, niezapomniane wrażenia, ale był też niebezpieczny.

my tu przeszkłone biurowce, szerokopasmowe drogi, rozwinięty port, szybkie pociągi i piękne promenady spacerowe, ale wystarczy wejść głębiej w stare wąskie uliczki i na każdym kroku spotkamy handlarzy i typowy azjatycko-afrykański gwar.

Jeśli chodzi o atrakcje turystyczne, to jedną z najpopularniejszych jest kabza – potężna warownia, oddzielona murami od medyny, wznosi się w najwyższym punkcie miasta. W jej obrębie znajduje się Pałac Królewski Dar el-Makhzen – obecnie muzeum historyczne, a także Ogrody Sułtana, z fontanną oraz drzewkami cytrusowymi.



Się oceanu najlepiej obserwować z murów lokalnej kabzy.



Medina w Asilah jest niepowtarzalna ze względu na panujący w niej spokój – tak inny i różny od chaosu i zgiełku, które panują w innych miastach.

Na południe prowadzą trzy drogi, które stosując polską terminologię można by określić jako autostrada, krajówka i wojewódzka. Wybieramy oczywiście tę najmniejszą (nr P4603), pozwalającą podróżować w mniejszym ruchu samochodowym. Po opuszczeniu Tangeru droga przez około 30 km przebiega w głębi lądu, żeby w końcu doprowadzić nas nad długo wyczekiwany ocean i do miasteczka **Asilah**. Możemy odetchnąć. Duże marokańskie miasta potrafią być przytłaczające – ciągły szum, dźwięk klaksonów, chaotyczny ruch aut i ludzi, nagabywanie sprzedawców próbujących przekonać nas, że ich dywany będą się pięknie prezentować we wszystkich pomieszczeniach naszego domu – na chwilę ten świat może pochłonąć bez reszty, ale na dłuższą metę trudno jest w takim otoczeniu odpocząć. Dlatego Asilah jest dobrym miejscem na przystanek. Niewielka medyna ze swoimi bielutkimi pudełkowymi domkami stanowi idealne miejsce do spacerów, bo bez natłoku europejskich turystów sprzedawcy są spokojniejsi. Fale niespiesznie rozbijają się o mury obronne, a wilgotna mgiełka znad oceanu spowija miasto w świetle zachodzącego słońca. W takim otoczeniu łatwiej jest chłonąć Maroko. Dodatkowo, sztafeta znalazła

Niewielka medyna ze swoimi bielutkimi pudełkowymi domkami stanowi idealne miejsce do spacerów, bo bez natłoku europejskich turystów sprzedawcy są spokojniejsi.

tutaj nocleg w cudownym marokańskim domu, o niemal królewskich komnatach z widokiem na ocean.

Wyjeżdżając z Asilah zostawiamy na chwilę ocean i ruszamy na jedyny bardziej pagórkowaty odcinek na trasie do Casablanki. Z miasta wyjeżdżamy „jedynką”, czyli National Route 1, natomiast już po chwili skręcamy w prawo w podrzędną drogę R415, która przez 15 km (12 km pod górę, 3 km w dół) wije się po marokańskich wzgórzach, zahaczając o kilka klimatycznych wiossek i przydrożnych straganów z lokalnymi owocami. I to jest jedna z najprzyjemniejszych chwil podczas takiej podróży – powrót do prostego życia, z dala od miasta, pośrodku niczego, z możliwością kupienia soczystego melona czy arbuza, którego smak wspomina się jeszcze długo po powrocie do domu.

Raj dla obserwatorów ptaków

Nasza „415” przecina główną NR1 i prowadzi dalej w głąb lądu, co nie jest nam na rękę, więc zjeżdżamy na krajówkę. Obok jest również autostrada, więc największy ruch prowadzi tamtędy, ale i tak trzeba się przestawić na ostrożniejszą jazdę i przyzwyczać do większego ruchu samochodowego. NR1 prowadzi nas znowu na chwilę nad ocean do Al-Ara'isz, najpierw 8 km niemal cały czas pod górę (+140 m), a potem kolejnych 15 km już w dół (-220 m). **Al-Ara'isz** nie wyróżnia się niczym wartym uwagi, poza tym, że leży u ujścia rzeki Loukos do oceanu. Kontynuujemy jazdę główną drogą przez całe miasto i jeszcze 10 km dalej, po czym skręcamy znowu na mniejszą drogę i po 30 km pagórków (+185 m, -205 m) jesteśmy w kurorcie **Moulay Bousselham**, gdzie warto zatrzymać się na nocleg przed kolejnym odcinkiem. Do wyboru jest zarówno kemping (Atlantis Gate), jak i kilka hoteli i pensjonatów. Poza wspaniałymi piaszczystymi plażami w pobliżu znajduje się jedna z największych atrakcji marokańskiego wybrzeża Atlantyku – **Park Narodowy Merja Zerga – Błękitna Laguna**.

Teren o powierzchni 73 km² wody i bagien) przyciąga niezliczone ilości ptaków wędrownych, w tym dzikie ptactwo, brodziki i flamingi, co czyni go jednym z głównych siedlisk obserwacyjnych w Maroku.



W Moulay Bousselham można wypożyczyć przewodnika i udać się na kilkugodzinną obserwację ptaków.

Znowu odjeżdżamy od oceanu, okrążamy lagunę i skręcamy na lokalną drogę P4214, która jest typowym traktem transferowym. Prowadzi przez ponad 60 km równoległe do autostrady A1, teren jest prawie płaski, właściwie nic się nie dzieje. W pewnym momencie autostrada staje się obwodnicą Kenitry, a my odbijamy w stronę miasta i wybrzeża, po 20 km jesteśmy w centrum, a po kolejnych 10 nad Atlantykiem. **Kenitra** jest położona nad rzeką Sebou, a jej historia jest bardzo krótka. Osadę w tym miejscu założył francuski generał Louis Hubert Lyautey w roku 1912 i nazwano ją na jego cześć Portem Lyautey. Był to głównie port rzeczny służący do przeładunku towarów, szczególnie owoców cytrusowych, zbóż i warzyw, ponieważ cała okolica do dzisiaj utrzymuje się głównie z rolnictwa. Wraz z odzyskaniem niepodległości przez Maroko w roku 1956 zmieniono nazwę miasta na Kenitra.

Kenitra dzisiaj właściwie niczym nie przyciąga, zdecydowanie ciekawszym i ładniejszym miejscem jest Mehdia.

Od lat 70. do roku 1991 marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych miała tutaj wspólną bazę z wojskami marokańskimi. Dzisiaj miasto właściwie niczym nie przyciąga, zdecydowanie ciekawszym i ładniejszym miejscem jest **Mehdia**, ze swoją warowną kabzą strzegącą ujścia rzeki Sebou i dostępu do dawnego portu Lyautey. W trakcie II wojny światowej Amerykanie uznali, że jest to strategiczne miejsce na wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego i przez 3 dni w listopadzie 1942 roku toczyli walki z Francuzami o Kabzę Mehdia. Mehdia to dobre miejsce na kolejny nocleg – jest tutaj kemping, hotel, wiele restauracji i przede wszystkim ciągnące się kilometrami plaże pozwalające złapać oddech podczas zachodu słońca.



Z Mehdii wyjeżdżamy przez Park Narodowy Sidi-Boughaba – jest to piękny teren nad jeziorem, z mnóstwem ptactwa, można tutaj zobaczyć między innymi kaczkę marmurkę, sowę błotną czy flamingi. Na terenie parku znajduje się sporo ścieżek pieszych i niestety również pełno śmieci, co trochę zabija urok tego miejsca.

Przez stolicę do Casablanki

Wyjeżdżamy na około 10 km na główną drogę (NR1), a potem skręcamy w lewo i jedziemy równolegle do niej przez lokalne wioski aż do **Rabatu** – administracyjnej stolicy Maroka. W odróżnieniu od Casablanki czy Marakeszu, Rabat jest bardzo spokojnym miastem. Miesza się tu marokańska tradycja i europejskie wpływy. Stara tradycyjna kazba z jednej strony i postkolonialna, francuska zabudowa z drugiej. Piękna i potężna twierdza Szalla z jednej strony i wysoka, a jednocześnie lekka wieża Hasana z drugiej. Wszystko to ze sobą ładnie współgra. Warto zobaczyć pozostałości budowli rzymskich (mury obronne, forum, termy, resztki budowli publicznych), cytadelę Kasba al-Udaja (XII-XVII w.), kompleks ruin Szalla i meczet grobowy (XIII w.).

Przejeżdżając przez Rabat droga doprowadza nas znowu nad ocean i tym razem przez niemal 20 km możemy cieszyć się lekką bryzą, rześkim powietrzem i promenadą ciągnącą się wzdłuż brzegu. Ania Rzepka wspominała ten fragment jako wspaniałą nagrodę, bo kilku dniach jazdy przez marokańską prowincję. Promenada w końcu się urywa, nadal jesteśmy blisko oceanu, ale wzrasta ruch samochodowy, bo do samego Al-Muhammadijja jedziemy przez małe kurorty z dostępem do popularnych plaż. **Al-Muhammadijja** to miasto przemysłowo-handlowo-turystyczne, ładne, choć bez porywającej historii i zabytków.



Znajdują się tutaj największe marokańskie rafinerie ropy i piękne długie piaszczyste plaże. Można więc zatrzymać się w jednej z kawiarenek nad oceanem, pokontemplować otaczającą nas rzeczywistość i ruszyć dalej, bo Casablanka, czyli cel tego etapu, jest już stąd rzut beretem. W tym wypadku rzucać należy na 35 km. Na szczęście żadne góry nie stoją po drodze, więc beret powinien dolecieć bez problemów.

Casablanka to największe miasto Maroka, prężnie działający port nad Oceanem Atlantyckim, centrum przemysłu, kultury i biznesu oraz bardzo popularna destynacja wśród turystów. Mieszka tu obecnie 3 miliony osób, choć jeszcze w połowie XIX wieku była to mała osada licząca zaledwie około 600 mieszkańców. Dzisiejsza stara medyna stanowiła wówczas całość Casablanki. Dopiero, gdy zdamy sobie z tego sprawę, możemy w pełni docenić, jak wielki cywilizacyjny skok się tutaj dokonał. Dziś Casablanka z sukcesem łączy wpływy świata zachodu z kulturą islamską, należy do najbardziej liberalnych islamskich miast świata. Co

ciekawe, funkcjonują dwie nazwy miasta – na zachodzie wszyscy znają Casablankę, natomiast w świecie arabskim używa się oryginalnej nazwy Ad-Dar al-Bay[?]. Najważniejszym zabytkiem jest niesamowity, drugi co do wielkości na świecie Meczet Hasana II, mieszczący około 100 000 wiernych.

„Wjeżdżamy windą i pojawia się rytmiczna, transowa, afrykańska muzyka. Mówię: Hej, to najfajniejsza muzyka do windy, jaką słyszałem!. A dziewczyny na to chórem: To nie jest muzyka do windy...”

Warto również zobaczyć tutejszy minaret, wznoszący się na wysokość 210 metrów i będący najwyższą tego typu budowlą na świecie. Budowa całego meczetu kosztowała, bagatela, 600 mln dolarów.

Poza tym, w mieście można podziwiać wiele innych budynków muzułmańskich oraz sporo kolonialnych zabudowań mauretańskich.

Nasza sztafeta dotarła do Casablanki z jednym dniem zapasu, co pozwoliło na odwiedzin w lokalnej klinice onkologicznej. Miało być kurtuazyjnie i kameralnie, a skończyło się typowo po afrykańsku, a więc tłum ludzi, taneczna muzyka, tańce, telewizja, kamery, oficjele, wystąpienia. Oni naprawdę umieją się bawić! Jacek relacjonował to tak: „Wjeżdżamy windą i pojawia się rytmiczna, transowa, afrykańska muzyka. Mówię: „Hej, to najfajniejsza muzyka do windy, jaką słyszałem!”. A dziewczyny na to chórem: „To nie jest muzyka do windy...”. Bum - drzwi się otwierają i wdiera się jeden wielki rytm i rejwach: wszystko pulsuje i podskakuje jak szalone, wszystko jest jedną wielką radością. Oszołomieni wytaczamy się z windy prosto w objęcia, zostajemy porwani do tańca. To trwa i trwa, jest marokańsko-afrykańsko i cudownie”.





Małgorzata Idzikowska-Trzeciak:

“Rolling to nie tylko przygoda. To cudowni ludzie, których poznałam. To przyroda, wdzięczność, wzruszenia, śmiech, emocje. To symboliczny kop dla raka, przez którego przeszłam. Ta wyprawa była ogromnym darem i jak dotąd jedną z najcudowniejszych przygód mojego życia. Dzięki temu przeżyciu pokochałam rower miłością bezwarunkową i pierwsze co zrobiłam po powrocie to... wsiadłam na rower. Nie wyobrażam już sobie życia bez ruchu i aktywności. To była dla mnie iskra, która zapaliła wielki płomień!” 🚲



Anna Rzepka:

“Rolling2Zwrotnik był imprezą bez wątpienia sportową – w końcu trzeba przejechać te kilkaset kilometrów. Ale wyprawa to narzędzie, które ma służyć niesieniu przekazu – idei, że żyć można i trzeba zawsze, nawet jeśli na krętej drodze życia spotka Cię choroba nowotworowa. W życiu, w chorobie, na rowerowej trasie bywa ciężko. Każdy ma chwile słabości, gorsze dni, traci wolę walki. Nieważne jednak, ile razy upadniesz, ilu chwil słabości doświadczysz. Najważniejsze, by po każdym upadku wstać i jechać dalej. Nawet, jeśli rak da Ci mocno popalić, żyj ile się da. Czas i tak upłynie, a to, jak upłynie zależy już tylko od Ciebie. Mam nadzieję, że tę ideę właśnie przekazaliśmy, pedałując przez bezdroża.” 🚲