

Itinerario di 8.000 km - Tempo necessario: circa 20 giorni - Moto utilizzata: Honda XL650V Transalp

La via dorata di Samarcanda

Il muso della moto puntato verso Est, per giorni e giorni. Una meta che è anche un sogno: Samarcanda, una città leggendaria che rimanda ai tempi della Via della Seta, dei Persiani e dei Mongoli. Un viaggio che sa di avventura

Testo e foto di Giovanni Lamonica

Samarcanda è una delle più antiche città del mondo, crocevia tra Cina e Europa della cosiddetta Via della Seta. Fulcro della vita commerciale dell'Asia centrale, è anche uno di quei luoghi mitici che trascendono la realtà per entrare nella leggenda. Se oggi, infatti, è "solo" la terza città dell'Uzbekistan, con tutta la sua eredità dall'impero sovietico di cui a lungo ha fatto parte, nella sua storia hanno impresso un'orma indelebile popoli e personaggi che raccontano di feroci invasioni, violente battaglie, grandi ricchezze e curiosi intrecci di culture. Fondata nell'VIII secolo a.C., ha fatto parte dell'Impero Persiano ed è stata capitale della Satrapia prima dell'arrivo, nel 329 a.C., di Alessandro Magno, il suo primo conquistatore. Ma le sue principali ricchezze arrivano dall'invasione araba, che introdusse il suo alfa-

beta, convertì all'Islam e diede un indirizzo all'architettura, tanto da farne un bersaglio per un'altra invasione, quella mongola, che richiama altri nomi leggendari come Gengis Khan e Tamerlano. A quest'ultimo, celeberrimo e crudele conquistatore asiatico, va attribuito il merito di aver fatto di Samarcanda un Eldorado della ricchezza e della cultura. Samarcanda è un luogo di pellegrinaggio, e lo è anche per quei motociclisti che vogliono provare il piacere di attraversare un deserto puntando semplicemente a Est e di scoprire, senza cambiare emisfero, luoghi dove il passaggio di una carovana di moto fa ancora girare i volti dei curiosi. È per questo piacere che ho affrontato l'interminabile trasferimento fino a Bakù, in Azerbaijan, sulle rive del Mar Caspio. In attesa di Samarcanda.



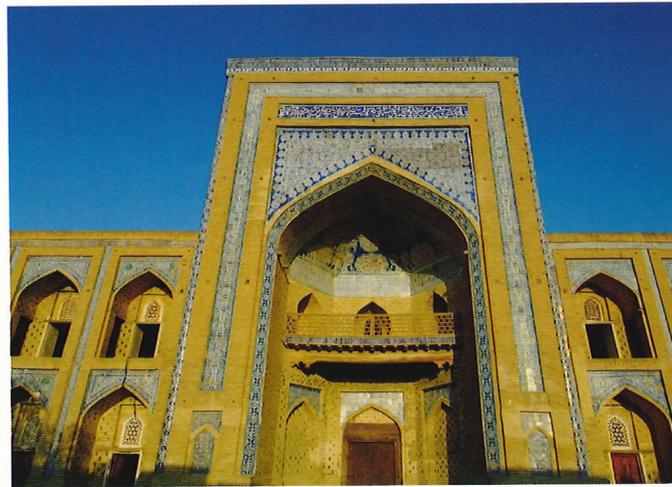
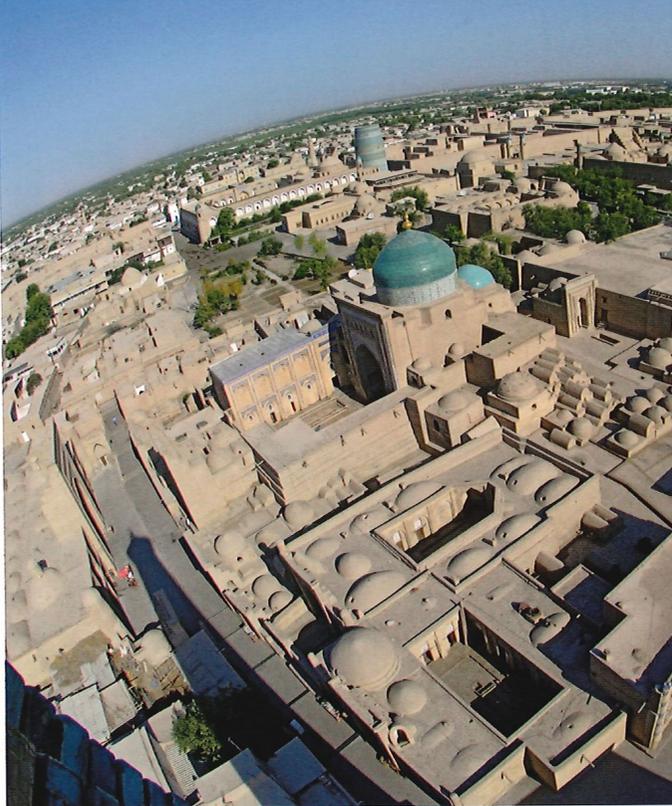
Arte e cultura

Situata a cavallo delle rotte commerciali e migratorie, l'Asia centrale ha mescolato e fuso per millenni varie tradizioni artistiche provenienti dagli imperi turco e persiano, trasformandole poi in un'estetica indigena. Durante le loro campagne del terrore, sia Gengis Khan sia Tamerlano, catturarono artigiani di ogni provenienza, da Pechino a Baghdad, che realizzarono una splendida fusione di stili nei tessuti, nei dipinti, nell'architettura e nell'arte di lavorare i metalli.

Le testimonianze più suggestive della tradizione artistica dell'Asia centrale si devono alla sua architettura e, soprattutto in Uzbekistan, a Khiva, Bukhara e Samarcanda, si trovano alcuni dei più belli, audaci e splendidi edifici religiosi islamici del mondo.

Sicuramente Khiva e Bukhara vantano la maggiore omogeneità in campo architettonico, che esalta l'importanza della "sharistan", la città interna. Una cinta muraria esterna circondava la maggior parte delle città centro-asiatiche, proteggendole dalle tempeste e soprattutto dall'attacco dei briganti.

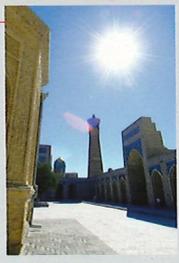
L'islam comunque domina l'architettura dell'intera regione. In città i monumenti sono spesso costruiti l'uno di fronte all'altro e la disposizione urbanistica più comune è simmetrica e a coppie.



COLPO D'OCCHIO

Il minareto Kalon

Il minareto Kalon di Bukhara (nella foto, l'interno) è un'incredibile struttura alta 47 metri, con fondamenta profonde 10, che in 850 anni non ha mai avuto bisogno di restauri. Kalon significa in tagiko "grande" ed è stato a lungo l'edificio più alto dell'Asia centrale. Anche Gengis Khan, nelle sue invasioni, ne rimase talmente impressionato che ordinò di risparmiarlo.



ARTE ISLAMICA

Qui sopra, una vista dall'alto del minareto di Islom-Huja, a Khiva, in Uzbekistan, che con i suoi 45 metri è la struttura più alta della città. L'edificio più sacro, invece, è il mausoleo del Pahlavon (a sinistra), dalla facciata imponente. Nella pagina a fianco, nella foto piccola in basso, si vede la porta ovest di Khiva, detta Ota-Darvoza, letteralmente "porta del padre": è realizzata in mattoni e provvista di due torri, ma quella che vediamo oggi è una ricostruzione degli anni Settanta. L'Ota-Darvoza originaria andò distrutta nel 1920. Sempre nella pagina a fianco, dietro l'inferriata, si intravede il mosaico di piastrelle blu della madrasa Ulughbek, a Bukhara.

Colori e sapori

La Via della Seta. Nessuno sa per certo quando questo tessuto miracolosamente raffinato, leggero, soffice, robusto, nonché splendente e sensuale, raggiunse per la prima volta l'Occidente dall'originaria Cina. Molte sono le leggende, ma pare certo che intorno al 100 a.C. la Partia e la Cina si inviarono delle ambascierie inaugurando il primo commercio ufficiale bilaterale lungo una via carovaniera tracciata tra i due regni. Nasceva così di fatto, anche se non ancora di nome, la Via della Seta, che avrebbe prosperato per i successivi 800 anni. Dal punto di vista geografico non fu mai un unico itinerario, quanto piuttosto una fragile rete di percorsi carovaniere intercontinentali in continuo spostamento che attraversarono alcune delle montagne più impervie e vari deserti tra i più desolati del mondo allora conosciuto. I mercanti diretti ad ovest come ad est non formavano carichi particolarmente grandi, poiché non esisteva un vero e proprio traffico diretto e le carovane si spostavano su brevi e medie distanze provvedendo al trasporto di beni secondo i propri bisogni e inclinazioni. Nel bel mezzo della Via della Seta si trovava l'Asia centrale, un grande territorio di smistamento che

forniva animali per consentire i commerci in entrambe le direzioni. Le città di Bukhara e Samarcanda rappresentavano comodi punti di sosta a metà del percorso, dove le carovane provenienti da Aleppo e Baghdad incontravano i mercanti di Kashgar e Yarkand. Lungo l'itinerario sorsero i rabat (caravanserragli), che offrivano alloggio, stalle e magazzini. La Via della Seta diede vita a un'attività commerciale senza precedenti, ma il fatto che la rete di importanza cruciale per la storia dell'umanità fu che per la prima volta attraverso questi itinerari, ci fu un interscambio di idee, tecniche di lavoro e convinzioni religiose grazie ai contatti tra realtà culturali profondamente diverse. Già solo la popolazione dell'Asia centrale, infatti, è di circa 60 milioni di persone e includendo pure l'Afghanistan si raggiungono gli 85 milioni. Poche zone del pianeta con una simile estensione possono vantare una complessità demografica e mutamenti, anche "umani", così vistosi. Il sostrato del panorama etnico di ciascuna repubblica è ereditato dal sistema sovietico, ma a comandare è un complesso intreccio di diverse etnie che, nonostante si trovino al di fuori dei loro confini nazionali, vantano una convivenza sorprendentemente tranquilla.

Diario di viaggio

Ci sono sette traghetti che fanno la spola tra le due sponde del Mar Caspio, ma con orari particolarmente flessibili e quasi esclusivamente adibiti al trasporto di merci. Si raggiunge un primo accordo, a un prezzo spropositato, con un Caronte caucasico dagli occhi celesti. Espletamento delle formalità doganali e primo imbarco dei mezzi. La stiva è piena di vagoni ferroviari che trasportano cereali. Sistemiamo le moto e inizia l'ingresso degli ultimi quando improvvisamente accade qualcosa: Caronte, camicia aperta a mostrare una pancia da galleggiamento di salvataggio, fa capire con modi alquanto scortesi che i ritardatari devono abbandonare la nave. Le urla aumentano e compare anche gran parte dell'equipaggio. Dovranno intervenire le guardie doganali per ristabilire l'ordine e permettere a tutti di salire a bordo. L'imbarcazione, come le altre, fa parte di uno stock jugoslavo acquistato dal governo. Le condizioni sono a dir poco disastrose, ma per un supplemento di altri 10 \$, riusciamo a rimediare anche 6 cabine. 3 \$ per la cena. Ci aspettano circa 20 ore di navigazione.

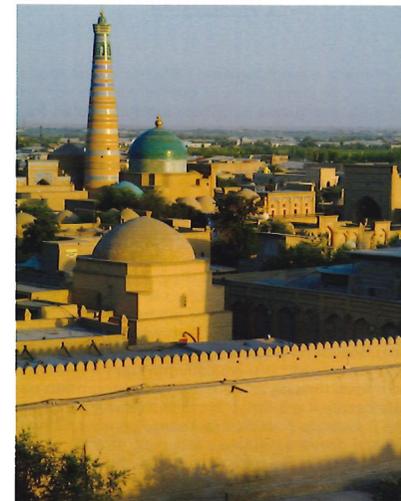
Una volta arrivati in pieno deserto, nonostante il mare sia ancora visibile, la temperatura sale; non appena ci allontaniamo, la colonnina di mercurio schizza a 48 °C!

Forse si può dare anche la colpa al solleone, ma questi luoghi hanno un'influenza fortissima sull'animo umano: sono una specie di catalizzatore che trasporta i propri pensieri su livelli più ascetici e riflessivi. Qui tutto diventa secondario e il tempo si dilata insieme agli spazi.

Ho letto da qualche parte, probabilmente tra le pagine di Chatwin, che a sua volta aveva attinto da qualche altra fonte, che chi percorre il deserto da solo, riesce a trovare una pace interiore che è la cosa più simile alla fede in Dio. Non sono un credente, ma non posso che condividere tali affermazioni e, per



DESERTO E ACQUA In Turkmenistan la strada attraversa il deserto e, a volte, possono capitare degli imprevisti: nei momenti meno indicati, per esempio, può capitare di fare un pieno di benzina mista ad acqua (qui sopra). I giochi d'acqua sono invece una piacevole attrattiva della moderna moschea di Kherzrety Omar, la più grande dell'Asia centrale, che si trova a Ashgabat, sempre in Turkmenistan. In basso, uno dei crateri di gas naturale artificiali che furono realizzati dal governo sovietico a titolo di sperimentazione. Nella pagina a fianco, ancora la città di Khiva, in Uzbekistan, con una vista del Kukhna Ark, la fortezza dei sovrani.



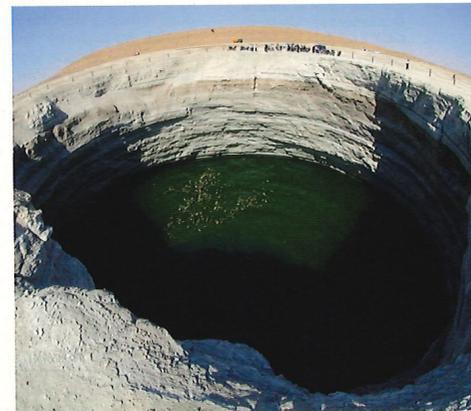
quanto riguarda la solitudine, l'obbligo a soste continue per scattare le foto mi mette immediatamente nella condizione più felice, lontano dal gruppo.

Nel cuore dell'Asia Centrale

Il Turkmenistan è una repubblica in gran parte desertica, ma che offre degli scenari splendidi.

L'attraversamento del confine uzbeko è sorprendentemente semplice, ma a complicare le cose interviene un malore di uno dei partecipanti dovuto a un colpo di calore con conseguente disidratazione. Dovrò accompagnarlo in ospedale insieme alla guida locale del gruppo scortando con la moto la miniambulanza. Prima visita in una clinica, poi flebo nel locale ospedale di Nukus. La struttura non è sicuramente all'altezza delle nostre: molte infermiere, pochissimi malati, ancora meno medicine. Devono essere acquistate da Awar, la guida che ci accompagnerà nei prossimi giorni, ma il personale è gentile e noi rappresentiamo sicuramente un'attrazione. A turno vengono a farci visita medici, infermiere e personale vario. Conosco anche la direttrice sanitaria, Tabassum, che in uzbeko vuol dire "colei che ride".

Con Awar che traduce, discutiamo del più e del meno mentre la flebo cerca di rimettere in piedi un viaggiatore alquanto spento e sottotono. Quando scoprono che sono nel Paese per fotografare e che l'imprevisto mi ha impedito di fermarmi negli splendidi cimiteri all'ingresso della città, "colei che ride" (che lo è anche di fatto) mobilita un'ambulanza con tanto di autista per accompagnarmi sul posto. Awar sembra perplesso e mi raccomanda di non dilungarmi troppo, perché bisogna raggiungere il resto del gruppo. E così faccio. Al ritorno trovo il povero Walter di nuovo in piedi, anche se non sembra in gran forma. Salutiamo tutti con calorose stret-



te di mano e raggiungiamo l'albergo di fine tappa. I deserti da attraversare in questo viaggio non sono finiti, ma questo Kyzylkum è senza dubbio fra i più monotoni.

Sono l'ultimo, tanto per cambiare. Faccio benzina prima di imboccare la strada 380 dove per almeno 280 km non dovrei trovare stazioni per il rifornimento. Per sicurezza ho riempito anche un paio di bottiglie, che dovrebbero consentirmi di attraversare questa arida steppa senza problemi.

Al distributore, dopo due controlli di polizia, la benzina non c'è, ma mi dicono che a 2 km avrò più fortuna. Parto e incrocio il gruppo fermo per la sosta pranzo. Devo dire che ci sono più ristoranti che benzina su questa strada. Awar mi vede e sembra felice, facendomi un gesto per complimentarsi per il mio arrivo, visto che era convinto che mi fossi perso o fossi rimasto senza benzina. Ne approfitto per rabboccare 4 o 5 litri di benzina. Naturalmente anche il secondo distributore è senza benzina. Stavolta sarei davvero rimasto a secco per strada...

Dopo 50 km, a Bukhara, finalmente, trovo un benzinario funzionante e operativo.vende solo benzina a 76 ottani, ma la Transalp, nonostante batta in testa piuttosto rumorosamente, la sta sopportando da diversi giorni. Una cisterna sta caricando qualche migliaio di litri e vengo circondato dai soliti curiosi. Arriva un pulmino che tranquillamente passa davanti a me e alle tre auto in attesa. I curiosi mi spiegano a gesti che deve solo rifornirsi di 2 litri.

Va bene. Qui devi comunicare in anticipo i litri. Cominciamo con 5 litri, poi 3, seguiti da altri 3. Bene, passiamo alla cassa. L'omaccione all'interno dello spioncino mi mostra un calcolatore con scritto 9.000. Manifesto il mio stupore e gli indico a gesti di rifarmi il conto. Digita 15, poi 600. Provo a dirgli che sono stati erogati 10 litri. Uno dei curiosi, spione, gli dice che sono 11. Ripete l'operazione, ma non ci siamo ancora. Gli strappo la calcolatrice dalle mani e digito 11 per 510, che sarebbe il prezzo della 76 ottani. Totale: 5.610 Sum, la loro moneta. Così va meglio. Gli do 5000 Sum, mi fa un cenno con la mano, gliela stringo e me ne vado.

Ho letto che i vecchi uzbeki recitano che Samarcanda è la bellezza della terra, ma Bukhara è soprattutto la bellezza dello spirito. Samarcanda evoca viaggi avventurosi al di là dell'ignoto, una cascata di lettere che apre la porta su immagini fantastiche. Bukhara no. È spesso solo un punto geografico lungo la Via della Seta. Eppure tutto ciò è strano.

Bukhara, che per i credenti è l'occhio di Dio sulla Terra, il pilastro dell'Islam, e per i laici è comunque "Bukhoro-i-Sharif", ossia "la nobile", spesso viene dimenticata dalle cronache. La parte più antica è bellissima, piena di vita, uno di quei posti dove rilassarsi e godersi le giornate, bighellonando per le viuzze e i mercati che si aprono improvvisi. Tutto ciò diventa in brevissimo tempo la cosa più natu-



rale da fare. Mi era già capitato di trovare posti così in Sud America: tutto sembra perfetto, le persone sono sempre gentili, le ragazze sono tutte carine. Difficile arrivarci, forse, facilissimo fermarsi anche più del dovuto.

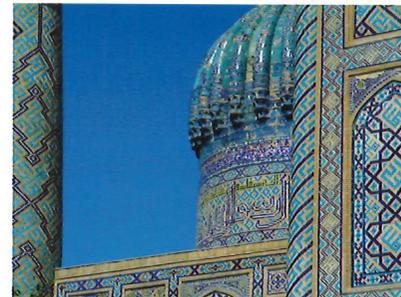
Letteralmente conquistato, ho voluto attendere di visitare anche Samarcanda, prima di buttare giù le mie considerazioni. Già, Samarcanda.

"Non viaggiamo per il commercio, da venti più caldi di noi infiammati i nostri cuori più ardenti. Per la bramoria di conoscere ciò che non dovrebbe essere conosciuto, percorriamo la strada dorata che conduce a Samarcanda", come recita James Elroy nei versi di Hassan. Ci siamo, il momento è arrivato: dopo 8.036 km, la città di Tamerlano, Timur "lo zoppo", è lì! Ma l'atmosfera è quella di una città che va espandendosi, bella, in alcuni punti bellissima, ma con ritmi da metropoli, un po' più asettica rispetto a quanto immaginato.

Dopo 2 giorni di visite, vorrei tornare a Bukhara, la città santa e dannata allo stesso tempo. Perché Samarcanda evoca leggende e sogni, assurde a rifugio dell'anima e della fantasia, in mirabolante compagnia di nomi altrettanto altisonanti come Zanzibar e Timbuctu, mentre Bukhara è immeritabilmente ritenuta solo una città di mercanti senza scrupoli, di tessitori di tappeti. Perché? lo preferisco di gran lunga quest'ultima - e pure Khiva - alla meta di questo viaggio.

Ma siamo agli sgoccioli. Manca solo il trasferimento di 300 km a Tashkent, cuore organizzativo ed amministrativo dell'Asia centrale, e tocca "solo" rientrare via terra, ma questa è un'altra storia...

BUKHARA Ben lontana dalla fama di Samarcanda, Bukhara ha invece un suo fascino innegabile, che non patisce neppure delle controindicazioni di una metropoli in crescita quale appunto è ora Samarcanda. Qui sopra, si vede l'ingresso dell'Ark, una città regale fortificata all'interno della città stessa, nonché la costruzione più antica di Bukhara. Nella pagina a fianco, l'arrivo a Samarcanda sulla strada M39. Il principale monumento della città è la "madrasa" (scuola) di Sher Dor, che vuol dire letteralmente "leone".



QUANDO PARTIRE

Il viaggio è stato effettuato in agosto e si è guidato per diversi giorni con temperature elevatissime che hanno raggiunto e a volte superato i 50 °C. Sicuramente le stagioni migliori sono quelle intermedie, primavera e autunno, soprattutto i periodi che vanno da aprile ai primi di giugno e da settembre alla fine di ottobre. In aprile il deserto ha una breve fioritura e il paesaggio può diventare un tripudio di tonalità di rosso, giallo e arancione, mentre in autunno, col periodo dei raccolti, le bancarelle dei mercati diventano ancora più vivaci e colorate.

L'ABBIGLIAMENTO

Coprirsi e con più strati. Non pensate che il caldo possa essere combattuto come in una spiaggia della riviera romagnola. Meglio usare sottocasco, giacca tecnica, stivali, abbigliamento completo e protettivo. Il sudore che immancabilmente inzupperà la maglia a contatto con la pelle permetterà di creare una sorta di filtro umido e fresco che allevierà parzialmente le feroci temperature che in questi deserti si possono incontrare. Per quanto riguarda le scelte di questo viaggio, ho adottato una Spidi Ergo 05, una delle giacche più complete sul mercato grazie ai tre strati indipendenti che permettono di avere un ampio range di utilizzo; continuo a preferire per funzionalità la vecchia versione, che aveva un sistema di chiusura più rapido ma meno isolante. Come da tradizione Spidi, sono numerose le tasche impermeabili. Ho anche optato per dei pantaloni in pelle (Spidi Boston) e, quando il caldo era insopportabile, per i jeans Spidi Crude. Agli stivali Oxtar Infinity vanno solo elogi: comodi, perfettamente impermeabili, traspiranti anche con temperature oltre i 30 °C, robustissimi e con ottime protezioni. Casco di casa BMW: System Evo 4.

CHE MOTO UTILIZZARE

Il gruppo che ha partecipato al viaggio era abbastanza eterogeneo per scelta di moto: tante le stradali e addirittura una Yamaha YZF-R6 che è riuscita a terminare il viaggio nonostante i cerchi ormai da sostituire e qualche cedimento delle carene. Sicuramente le enduro stradali sono le più indicate, con particolare attenzione alla dislocazione dei bagagli ed alla qualità delle motovaligie.

INFORMAZIONI UTILI

Il viaggio è stato svolto grazie a **Motovacanze.it**, che organizza per i propri soci iniziative turistico-sportive in tutto il mondo e in particolare nell'Europa dell'Est. Il suo programma per l'anno 2007 è consultabile sul sito internet www.motovacanze.it oppure può essere richiesto via email all'indirizzo info@motovacanze.it. L'associazione ha sede a Pavullo nel Frignano (MO) e risponde al numero di telefono 3473232412 fax 0536.50556. I servizi turistici dei viaggi dell'associazione sono a cura dell'agenzia **Fuorirota** specializzata in itinerari avventura anche su base individuale. Tel. 0536 944153 oppure 339 2776230 (Ivana Dott); www.fuorirota.it; email info@fuorirota.it. **Informazioni sull'Asia Centrale:** www.centralasianews.net - www.eurasianet.org - www.oxus.com - www.centasia.htm - www.unesco.kz - <http://depts.washington.edu/uwvch/silkroad> - www.bukhara.net - www.siamoiblei.com/uzbekistan/

La compagna di viaggio

Premetto che non posso essere assolutamente imparziale, ma come potrei? Anche questa ennesima Honda XL650V Transalp che mi fa da compagna di viaggio (dopo le quattro di proprietà e con quasi 250.000 km all'attivo) sta macinando chilometri su chilometri. A oggi sono a quota 59.000. Il bilancio? Nessun tipo di problema nonostante una manutenzione praticamente nulla, a parte un paio di cambi olio. Prima della partenza le ho concesso finalmente un tagliando e - appunto - neanche un rabbocco d'olio in 17.543 km! Facile, intuitiva, in una parola: totale. Ed è ancora in vendita a un prezzo d'acquisto umano e con costi di gestione davvero ridicoli. Questo esemplare è figlio della versione lanciata lo scorso anno: definirlo un nuovo modello è un'esagerazione visto che vanta solo cerchi neri e livree inedite e che dal 2000, anno di passaggio dalla cilindrata di 600 a 650 cm³, irrilevanti sono stati gli aggiornamenti. L'unico degno di nota è la sensibile riduzione dei consumi che rappresentavano il punto debole di questa eclettica tuttofara. Adesso non è difficile percorrere circa 18 km con un litro di carburante, sempre a patto di non entrare in autostrada, dove i pochi CV a disposizione fanno crollare i consumi intorno a 14 km/l. Insomma, auspichiamo solo una versione con 10 o 15 CV in più e un assetto più rigido delle sospensioni per farla diventare la top della categoria enduro. Ideale per itinerari di medio chilometraggio, non disdegna, come in questo caso, tragitti più lunghi e impegnativi anche con passeggero e bagagli, che non mettono in crisi la manovrabilità. Appena sufficiente, invece, la protezione aerodinamica. La moto era dotata dei seguenti accessori originali e optional: manopole riscaldate, cupolino rialzato, cavalletto centrale, traversino di rinforzo del manubrio. Nel corso del viaggio sono stati impiegati anche una coppia di borse laterali Alu-standard della Hepco&Becker, una borsa da serbatoio Bagster e borsoni impermeabili Ortlieb, tutti utilizzati ormai da diversi anni: una garanzia assoluta.



DISINFESTAZIONE

All'ingresso del Turkmenistan il controllo sanitario impone la disinfestazione delle moto. (nella foto a sinistra). Qui a destra, un esempio delle difficoltà che si incontrano: l'incomprensibilità dei cartelli stradali. Qui sopra, invece, uno degli episodi di curiosità più frequenti: i passanti accorrono, guardano e... qualcuno monta in sella.



Le strade

Va da sé che il sistema viario non è paragonabile a quello europeo e che bisogna prestare la massima attenzione alle condizioni dell'asfalto e alla guida dei locali. Il tratto da Darwaza, in Turkmenistan, a Nukus, in Uzbekistan, è stato quello che ha messo più duramente alla prova telai e attacchi portavaligie (diversi sono stati i cedimenti).



TURKMENISTAN

La M37 è una strada obbligata per l'attraversamento del deserto verso la città di Balkanabat, in epoca sovietica conosciuta come Nebitdag. Desertica è anche la fauna.



DESERTO DEL KARAKUM

La strada si snoda a perdita d'occhio verso l'orizzonte: è il deserto del Karakum, che dal Turkmenistan conduce in Uzbekistan. Meglio non dare confidenza al grip.



VERSO SAMARCANDA

Il deserto sabbioso lascia spazio alla roccia e i rettilinei interminabili si copcedono qualche curva e persino qualche tornante. È la M39 che porta a Samarcanda.

