

"The Last Frontier", l'ultima frontiera: così gli abitanti dell'Alaska, discendenti dei pionieri e dei cercatori d'oro, chiamano la loro terra. Viaggio nello Stato d'America primo per estensione ma solo 48° per popolazione, e nella bellezza maestosa e selvaggia della sua natura ■ di GIOVANNI LAMONICA

LO SPIRITO DELLA FRONTIERA



ARRIVO a Fairbanks, ed un termometro per strada indica 32°. Niente male, direte voi... Peccato che si tratti di gradi Fahrenheit, corrispondenti a 0° Celsius (o se preferite centigradi, cioè quelli che si usano da noi). Incrocio per l'ennesima volta Paul e Jerry. Lo so, sembrandoci nomi degli eroi dei cartoni animati, ma si chiamano proprio così.

Jerry mi affianca con la sua moto e mi ordina con tono perentorio: "Domani tu

vieni con noi al circolo polare".

"Solo se il tempo sarà discreto!", rispondo io. Lui sembra ragionevolmente convinto dalla mia risposta.

L'indomani in effetti il tempo è discreto. Risultato: 800 km - di cui 700 di pista - con un freddo intenso ma secco, e pioggia solo negli ultimi 150 km sulla via del ritorno. Del resto compiere l'intero tragitto all'asciutto avrebbe avuto del miracoloso...

ATTENZIONE, non salite sugli animali; a parte gli scherzi, le sculture in legno sono assai diffuse. Nella pagina precedente si può ammirare l'Harding Icefield dal mare.



La pista dell'oleodotto, la Dalton Highway, con il bel tempo non è niente male: scenari mozzafiato per centinaia di chilometri nella più assoluta solitudine.

Una parentesi è d'obbligo: la storia di questa terra è da sempre turbata da interessi economici, che hanno visto sia Russi sia Americani contendersi questi territori altrimenti destinati ad essere popolati da poche decine di migliaia di autoctoni. Basti pensare che nel 1867 la Russia - dopo aver quasi completamente annientato le tribù indiane degli Aleuti e dei Tlingit ed aver sfruttato l'industria delle pellicce - cedette l'Alaska agli Stati Uniti, ritenendo esaurita ogni forma di possibile guadagno.

Gli States acquisirono così l'intero territorio dallo stretto di Bering fino allo Yukon per la somma di 7,2 milioni di dollari (pagando, calcolatrice alla mano, la fantasmagorica cifra di circa 10 cents per chilometro quadrato!). Solo in seguito "l'ultima frontiera" rivelò le sue infinite ricchezze: prima le balene, poi gli immensi branchi di salmoni, per non parlare delle riserve d'oro, petrolio e gas naturali.

La Dalton Highway fu costruita per rendere possibili le comunicazioni con Prudhoe Bay, punto di partenza dell'oleodotto che, dopo una corsa di 789 miglia, va a terminare nella baia di Valdez.

Il tempo, come al solito, peggiora. Mi

vedo costretto ad attendere un giorno e mezzo: con queste condizioni meteorologiche, infatti, sarebbe impossibile visitare il Denali National Park. Fra l'altro uno dei tantissimi motociclisti giapponesi che ho incontrato, sull'ennesima piccola monocilindrica a quattro tempi, mi ha informato che tutti i campeggi nel parco sono prenotati fino al 10 settembre. E visto che è ancora agosto, decido d'aspettare sperando in un miracolo... che si verifica effettivamente il giorno dopo: sole per tutto il tragitto, vista sul McKinley (il monte più alto del Nord America) e sistemazione in campeggio nei pressi del Visitor Center, per due giorni, e ancora una volta gratis. Non mi chiedete come è stato possibile, è meglio.

Il parco è straordinario! Se la gioca alla pari con il Torre del Paine, in Cile, e chi mi conosce sa cosa intendo (Ok, Giovanni, va bene tutto, sei un avventuriero, ma qui stai davvero passando il segno - nota del-

Scheda anagrafica

ITINERARIO: Fairbanks, Circolo Polare Artico, Fairbanks, Denali National Park, Anchorage, Seward, Homer, Seward, Kenai National Park, Whittier, Valdez (traghetto), Tok

REGIONI INTERESSATE: Alaska
DURATA MINIMA CONSIGLIATA: 2 settimane
LUNGHEZZA: 2.000 km
IMPEGNO: medio

Per chi Cerca
l'inverno anche
d'estate (e lo vuole
trovare lontano)

la Redazione). I colori del paesaggio sono meravigliosi, ma il vero gioiello è il McKinley, difficile cima di oltre 6.000 metri, dove vanno ad esercitarsi le spedizioni antartiche.

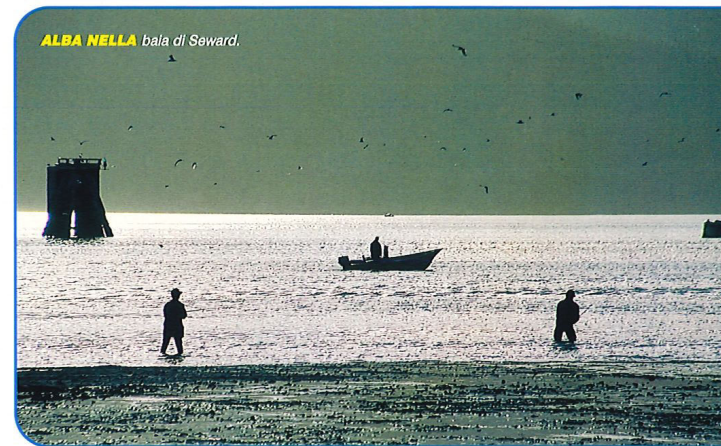
E gli animali? Lasciamo perdere, in un giorno avrò visto almeno quindici grizzly, per non parlare di alci, caribù e cervi.

L'intero parco, che ha un perimetro di circa 1000 km, è attraversato da una sola strada lunga più o meno 150 km e chiusa al traffico. L'unica possibilità, a meno che non abbiate una bicicletta (attenti agli orsi!) o siate dei fotografi professionisti (ma la richiesta va inoltrata con almeno un anno di anticipo), è quella di partecipare ad una delle innumerevoli escursioni sui piccoli autobus guidati dai Rangers.

Io ho scelto la gita lunga, fino al Wonder Lake, da dove (tempo permettendo) si dovrebbe avere la vista migliore del McKinley, ma la consiglio solo se volete campeggiare in riva al lago. Perché? Fra soste, foto, avvistamenti di animali e bisogni fisiologici sono ben dodici ore di pulmino.

Se il tempo è buono si può vedere il monte anche da altri punti del parco: suggerisco, quindi, la gita leggermente più breve fino al Visitor Center, all'interno del parco (16 \$ contro i 31 \$ richiesti per l'it-

ALBA NELLA baia di Seward.



nerario lungo), anche se stiamo parlando di quattro ore solo per arrivarci. Una volta sul posto prendetevi un po' di tempo per

fare trekking. Spostatevi con gli autobus, preferibilmente quelli verdi, che vi caricheranno e scaricheranno a vostro piacimento nei posti più interessanti, avvistati durante il tragitto di andata.

L'altro "superparco" raggiungibile via terra è quello del Kenai, incantevole penisola a sud della capitale Anchorage. La mia guida consigliava anche la visita al più famoso Exit Glacier, ma senza l'escursione in battello ai fiordi, fino alle

propaggeni dell'imponente Harding Icefield (ben 2.375 km²), vi mancherà qualcosa.

Certo, non si può dire che sia propriamente economica: in alta stagione arriviamo quasi a 100 dollari per una gita di una giornata, ma potrete vendicarvi col pranzo a buffet, compreso nel prezzo.

Tutta la penisola è di una bellezza stupefacente. Basti pensare che i due centri più importanti, Seward e Homer, si affacciano su baie dominate da ghiacciai: spettacolo assicurato al tramonto e all'alba.

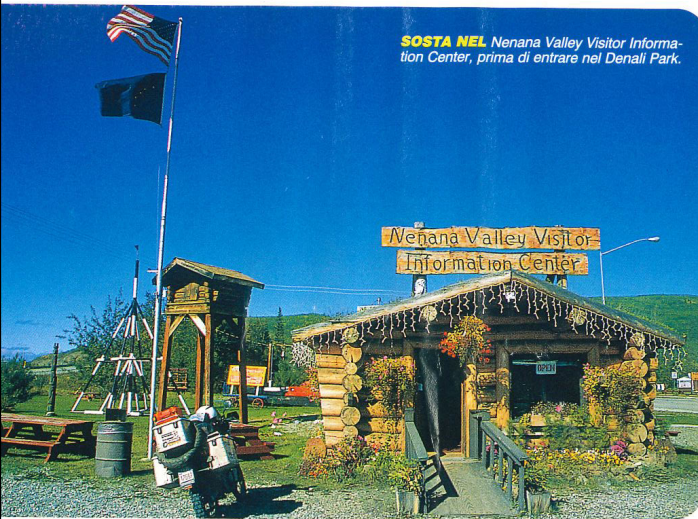
Considerate sempre, però, le condizioni atmosferiche: se già a Seward è brutto, probabilmente in mare aperto lo sarà ancora di più. Il vento potrebbe addirittura impedire o interrompere l'escursione: in questo caso oltre al danno si aggiungerà



APPROFITTATE del sole finché potete. Sopra, incontrerete ravvicinati con un grizzly.



SOSTA NEL Nenana Valley Visitor Information Center, prima di entrare nel Denali Park.





PAUSA pranzo al circolo polare artico.

la beffa, dal momento che i biglietti non verranno comunque rimborsati.

Meglio aspettare un giorno o due, visto che il trasferimento è spettacolare: c'è, infatti, la possibilità di avvistare orche, foche, lontre marine e trichechi.

Una volta visitata la Kenai Peninsula si prospettano due possibilità, o meglio due e mezzo: arrivare a Valdez via terra, percorrendo però 750 km di strada già nota, oppure prendere i traghetti da Seward o

da Whittier. Consiglio la seconda ipotesi della seconda soluzione: i due traghetti percorrono lo stesso itinerario, ma gli ultimi 20 km prima di Whittier sono davvero da non perdere. La strada è incastonata e racchiusa da quattro o cinque ghiacciai, prima di infilarsi in un tunnel di qualche chilometro, attraversato anche dai treni: un vero e proprio budello, che ad orari prestabiliti vede transitare locomotive o veicoli. Di Valdez c'è poco da dire: è già triste-

mente famosa per il disastro della Exxon Valdez, che nel 1989 urtò un banco di scogli riversando nel Prince William Sound 11.000.000 di galloni di greggio, e inquinando 1560 miglia di costa. Un disastro ecologico che scatenò una ridda di polemiche che ancora si trascinano, tra proposte di legge per la salvaguardia dell'ambiente e l'opposizione da parte di chi vede nello sfruttamento di queste risorse un'ulteriore fonte di arricchimento.

LE STRADE

UN TERRITORIO così vasto ha un sistema viario assai poco sviluppato, e localizzato praticamente solo in prossimità delle sue città più importanti: Anchorage e Fairbanks. Comunque lo stato di mantenimento è, tutto sommato, più che accettabile: considerate che anche strade sterrate come la Dalton Highway sono aperte al traffico praticamente tutto l'anno, e l'inverno da queste parti non è sicuramente uno scherzo, con temperature che superano anche i 50° sotto zero. Per quanto riguarda la pista dell'oleodotto, invece, tenete ben presente le condizioni meteorologiche anche d'estate.

Inoltre considerate che dopo circa 500 km, quindi più o meno un centinaio di km dopo il circolo (non di bocce, ma Polare Artico), il paesaggio diventa più noioso e meno interessante. Come se non bastasse, passare con il brutto tempo l'Altun Pass è impresa proibitiva.

Stoici - Shou per gli amici - ennesimo

Come, quando e con cosa

SI PUÒ ARRIVARE in Alaska per via aerea, ma una volta sul posto non credo troverete agenzie che noleggiino moto. Nonostante il clima non incoraggi l'uso delle due ruote ci sono concessionarie sia in Fairbanks sia nella capitale: potreste optare per l'acquisto di un mezzo - magari di seconda mano - per poi rivenderlo una volta terminato il vostro viaggio, ma ritengo che sia una soluzione difficilmente attuabile per questioni di tempo materiale. I quad, veicoli a quattro ruote, sono molto diffusi e sicuramente più semplici poi da riven-

dere; nel caso le quattro ruote non siano di vostro gradimento, l'enduro resta in ogni caso la soluzione migliore, ma non l'unica.

L'estate è probabilmente l'unico momento che permette di godersi (ma non sempre), con un mezzo "a cielo aperto", questa terra meravigliosa. Il mese migliore dovrebbe essere luglio (il condizionale è più che appropriato), ma in questo periodo conoscerete anche il fastidio arrecato da zanzare di proporzioni assai generose, come quasi tutte le cose che si incontrano negli Stati Uniti. Inoltre di

giorno conoscerete anche i Simuli, una specie di moscerini, che metteranno a dura prova il vostro sistema nervoso.

Calcolate, però, che il tempo può essere molto, molto variabile: può capitare, nell'arco dello stesso giorno, di viaggiare sotto un tiepido sole per poi trovarsi in una tempesta di neve. Va da sé che l'abbigliamento dovrà essere prettamente invernale, abbinato ad una buona tuta antipioggia; se riuscite a sopravvivere in camicia, sicuramente non viaggiate in moto.

Mangiare e dormire

UNA DELLE migliori bistecche del Nord America l'ho mangiata a Fairbanks, al ristorante Flannagan: non vi dò l'indirizzo... di vertitervi a cercarlo, non è difficile da trovare! (Ammetti che non te lo sei segnato, Giovanni!... - nota della Redazione). Il pesce non rappresenta un problema, con salmone e l'immane "Fish & Chips".

Se campeggiate, e non nei centri abitati, credo sia consigliabile adottare alcuni piccoli accorgimenti: non lasciate, mai, cibo nella tenda o nelle sue immediate vicinanze, né tanto meno consumate i pasti nella tenda. Nei parchi ci sono dei contenitori metallici a prova di orso. Non ho visto aggirarsi questi bestioni in nessun campeggio, ma sinceramente è un'esperienza che non mi manca proprio per niente!

Ormai i vini nordamericani, ed in particolare i californiani, sono tra i migliori al mondo: anche a queste latitudini, comunque, è possibile procurarsi una bella bottiglia di Cabernet-Sauvignon quasi dovunque. Ah, i vantaggi di essere in America...

Come al solito ho preferito le sistemazioni più economiche, anche se economico mi

sa tanto di eufemismo: ostelli, ostelli, ed ancora ostelli.

Prezzi tra i 15 ed i 20 dollari. "Minchia!", direte voi, ma considerate che una piazzola in un parco nazionale (vedi Denali) costa circa 16 \$. Si trovano comunque, un po' dappertutto, indipendenti o affiliati a circuiti internazionali (e quindi con la tessera si risparmia qualche dollaro).

A Seward l'unico ostello è il Moby Dick Hostel, gestito da una simpatica coppia di svizzeri omosessuali. Possono esservi d'aiuto anche per l'escursione in barca ai ghiacciai nel parco; il sottoscritto è riuscito ad ottenere un ulteriore sconto del dieci per cento sulla tariffa, e non ha neanche dovuto insistere tanto!

"Costo" uguale risparmio: qui ho trovato una tessera telefonica alla metà esatta della più economica comprata fino a questo momento. Ci sono tre catene di grandi magazzini in Alaska: l'unico inconveniente è che bisogna essere muniti di tessera annuale, ma spiegando la vostra situazione di turisti vi concederanno un pass giornaliero. Gratuito, per giunta: approfittatene.

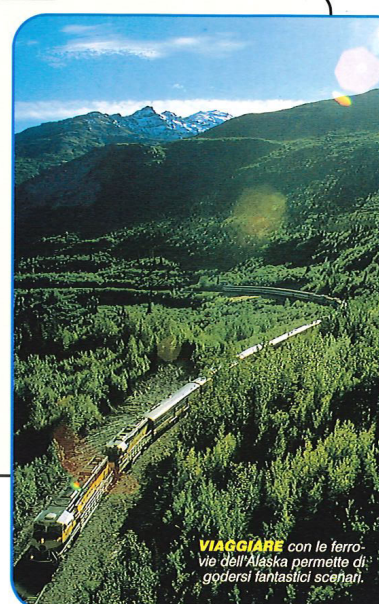
Giapponese in giro per il mondo con la sua XR 250 Bahia, si è visto costretto a rinunciare perché, arrivato prima del passo, ha trovato la pista completamente ghiacciata... ed eravamo ad agosto!

Un'altra strada - sterrata e molto interessante dal punto di vista paesaggistico - è la Denali Highway, che permette di arrivare nei pressi del parco da est e, con un po' di fortuna, di ammirare il McKinley.

La Seward Highway, invece, si infila in un fiordo appena a sud di Anchorage. La strada è scolpita nel fianco di una montagna, e vi permetterà (è l'unico modo per

arrivarvi) di entrare nel Kenai, che naturalmente consiglio di girare in lungo ed in largo, sempre ricordandosi dell'escursione in barca ai ghiacciai. E non dimenticatevi assolutamente, pena fustigazione per voi e chi vi accompagna, di Whittier con il suo tunnel ed i suoi fantastici ghiacciai. Rammentate solo di chiedere gli orari del tunnel, per non restare un paio d'ore fermi in attesa del transito del treno.

La benzina ha un prezzo di circa 2 dollari per gallone. Quindi, più o meno, 1.200 lire al litro, anche se con le correnti quotazioni del dollaro chi ci capisce è bravo...



VIAGGIARE con le ferrovie dell'Alaska permette di godersi fantastici scapani.

Per i rifornimenti non ci sono problemi, tranne che sulla solita Dalton Highway: qui una tanichetta da una decina di litri al seguito non guasta, a meno che non abbiate un'autonomia di almeno 350 - 400 km.

L'ALBA ci sorprende ancora nel parco.

