

ALASKA , YUKON e non solo, 2023

Siamo tornati negli USA con il nostro camper, questa volta per un viaggio di circa 6 mesi. Anche questa volta un viaggio particolare, lontano dagli itinerari più celebri ed evitando le grandi città per concentrarci su parchi secondari, in particolare nel sud-ovest e poi spostarci a nord per trascorrere almeno due mesi tra Alaska, Yukon e Territori del Nord Ovest (NWT), approfondendo anche la conoscenza della cultura dei nativi americani. In queste note di viaggio ci concentreremo su Alaska, Yukon e NWT, zone su cui ci sono meno informazioni in particolare per chi viaggia con il proprio camper.

Per gli aspetti pratici rimandiamo al precedente diario di viaggio del 2019: poco è cambiato a parte i costi (sono aumentati sia il trasporto su nave che il costo del gasolio). Uniche differenze: per chi ha il bombolone del GPL alla partenza ad Anversa non è più sufficiente arrivare con il serbatoio vuoto, bisogna andare da una ditta specializzata per fare il lavaggio del serbatoio con azoto. Curiosamente, questo non è necessario nel viaggio di ritorno. Inoltre è vietato trasportare le biciclette elettriche (cioè, la bici si può portare, è la batteria che è vietata)

Anche il mezzo è rimasto lo stesso del precedente viaggio:

E' un semintegrale Nabilia monoscocca in vetroresina su meccanica Sprinter, non giovanissimo. E' una meccanica importata negli USA, cosa questa fondamentale, e sono disponibili i ricambi. Lungo 5,57 metri, non ha il letto sempre pronto. Aveva un basculante che abbiamo tolto: preferiamo dormire in due letti gemelli longitudinali che si preparano facilmente e sono sempre disponibili per un riposo diurno. Oltre alla solita truma ha un webasto 2000 e un riscaldatore Eberspacher per il motore, che in questo viaggio hanno lavorato poco. Un pannello solare flessibile, e due batterie AGM da 100 Ah che usiamo una alla volta alternandole manualmente. Non ci sono TV o altre utenze, solo 2 telefoni, 2 tablet e le macchine fotografiche. Non abbiamo inverter e, anche in Europa, non ci colleghiamo alla rete elettrica. Bombolone GPL che si ricarica dappertutto con un adattatore Acme (lo stesso in uso in vari paesi Europei). Il camper è abbastanza leggero, rimane molto al di sotto del massimo consentito anche in condizioni di viaggio con tutte le scorte e con il serbatoio acqua (150 lt) pieno. Ammortizzatori OMA, e questa volta invece degli pneumatici invernali, abbiamo optato per le Michelin CrossClimate 4 stagioni montate nuove prima della partenza. Si sono comportate bene, sono ancora valide dopo 45000 km. Ruota di scorta nuova, avviatore di emergenza, compressore bicilindrico, resina per riparare il parabrezza, attrezzatura per riparare le gomme, prolunga e tavolette in legno per il cambio gomme.

Ho sempre effettuato personalmente il cambio gomme estivo/invernale per rimanere in allenamento ed essere pronto a farlo anche in condizioni non ottimali.

Al nord zanzare, black flies e altre bestiacce simili sono un problema. Abbiamo aggiunto una seconda zanzariera molto fitta ai finestrini più utilizzati, più una applicata al finestrino in cabina lato passeggero che consentiva di parlare con persone esterne senza essere assaliti, oltre al repellente comprato in loco e a un repellente specifico da applicare alle zanzariere.

Qualcuna entra comunque, ad esempio quando si sale e scende, per cui avevamo una lampada antizanzare ricaricabile tramite usb per bonificare il camper alla sera.

Il camper si è comportato bene, ottima la tenuta della cellula in vetroresina e dell'allestimento interno. Come nel precedente viaggio ottimo il comportamento su sterrato.

L'equipaggio si è leggermente modificato, nei 4 anni trascorsi dal precedente viaggio, Anna ha perso un po' in mobilità, si appoggia ad un deambulatore, quindi tutte le visite segnalate sono percorribili anche con mobilità ridotta se supportata da curiosità e capa tosta.

Stagione del viaggio:

Siamo arrivati a Baltimora a fine aprile e ci siamo imbarcati per l'Europa in ottobre, in modo da visitare le zone a sud prima del caldo, per poi spostarci a nord in estate e terminare con il foliage nella zona Quebec-Nova Scotia in autunno.

Siamo rimasti in In Alaska-Yukon nel periodo giugno-agosto, con clima complessivamente favorevole. In precedenza eravamo stati in Alaska per un periodo più breve a cavallo tra maggio e giugno: più fresco ma sempre gradevole, con meno insetti e meno turisti.

Schema generale del viaggio:

Abbiamo spedito il camper da Anversa a Baltimora.

Da Baltimora siamo scesi verso sud attraversando Virginia, Nord e Sud Carolina, Georgia e Alabama. Poi verso ovest in Louisiana.

Attraversato il Texas entriamo in New Mexico e passiamo quasi due mesi tra New Mexico, Arizona e Utah visitando soprattutto parchi minori e riserve indiane.

Ci spostiamo quindi verso Nord e attraverso Nevada, Idaho, Montana, entriamo in British Columbia (Canada).

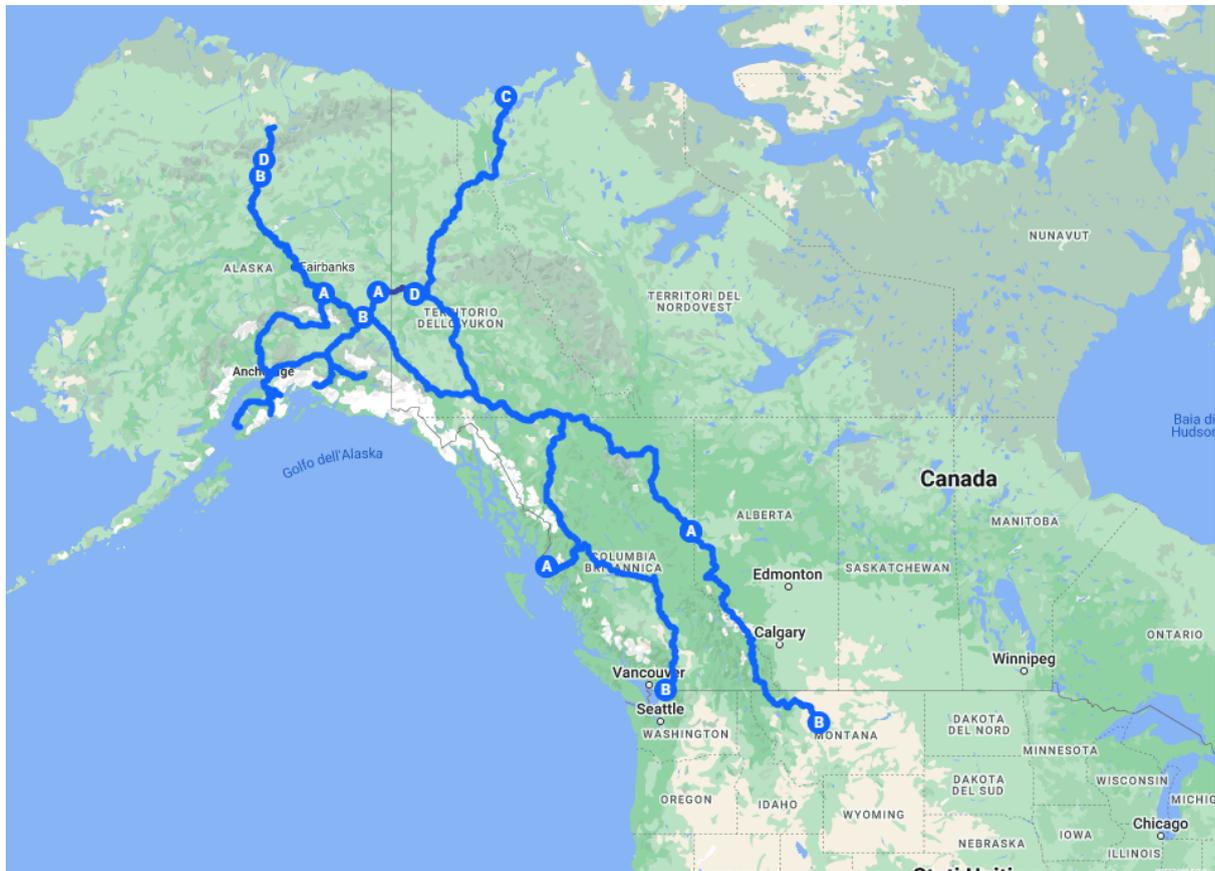
Attraversiamo i parchi Kootenai, Banff, Jasper e arriviamo a Dawson Creek, punto di partenza dell'Alaska Highway.

Abbiamo volutamente tralasciato i dettagli sulla prima parte del viaggio, per concentrarci sull'Alaska e i territori del nord ovest, su cui ci sono meno informazioni.

Lo scopo di queste note è dimostrare che non è un viaggio impossibile, riservato solo a chi ha mezzi super attrezzati. In USA e Canada amano molto la vita all'aria aperta e si muovono con qualunque mezzo: grossi motorhome, 5th wheeler, grandi e mini roulotte e camper ricavati da mezzi improbabili. E' molto comune campeggiare in tenda, in tutte le stagioni. Diciamo che non si fanno problemi. Per andare in questi luoghi, più che il mega camion, servono tempo, pazienza e voglia di conoscere.

.Verso l'Alaska

Questo l'itinerario di massima



L'Alaska Highway, costruita nel 1943 per ragioni militari, è tuttora l'unica strada che collega l'Alaska alla rete stradale Nordamericana. A Dawson Creek, punto di partenza ufficiale, c'è un interessante museo dedicato alla sua costruzione.



Parte della strada è costruita sul permafrost, un terreno perennemente ghiacciato, e questo ha richiesto accorgimenti particolari in fase di costruzione e comporta una continua manutenzione.

Il paesaggio muta gradualmente, i distributori di carburante diventano più rari, la rete di telefonia cellulare è presente (ma non sempre) solo nei rari e piccoli paesi.

Le cartine riportano i distributori, ma può capitare che abbiano chiuso, si sia rotta la pompa o abbiano esaurito il carburante. In questo caso, se non si ha carburante sufficiente per arrivare a quello successivo non resta che attendere... o sperare nell'aiuto di qualcuno.

Comunque in genere ogni 200-250 km si trova un distributore, è sufficiente mantenere il serbatoio oltre la metà.

Andando verso nord aumentano gradualmente e inesorabilmente i prezzi di qualunque cosa.

La disponibilità di generi alimentari, in particolare prodotti freschi, diminuisce in modo inversamente proporzionale. Consigliabile quindi fare scorte di viveri, almeno quelli a lunga conservazione, il prima possibile.

La strada è ormai quasi tutta asfaltata anche se, specialmente ad inizio stagione, ci sono lavori di rifacimento su tratte anche lunghe (20-30 km) con senso unico alternato e pilot car.

Attese di mezz'ora sono normali, il massimo è stato di 3 ore e mezza, in attesa che venisse fatta brillare una parete di roccia.

Gli addetti al controllo del traffico sono muniti di spray anti orso e spesso di rete anti insetti a coprire la testa.

I problemi di questa (e di tante altre strade del Nord) sono le buche e le frost heaves.

Le buche sulle strade asfaltate sono notoriamente secche e fastidiose, ma la specialità locale sono le frost heaves. Si tratta di ondulazioni dell'asfalto dovute al permafrost e ai cicli di gelo/disgelo del terreno. In genere vengono segnalate, ma non sempre, quindi bisogna prestare attenzione continua: prese in velocità possono causare seri danni.

I meccanici locali offrono il servizio di "saldatura telai motorhome", a indicare che il problema è reale

Vediamo numerosi animali

Caribou



Bisonti che pretendono di avere la precedenza



Orsi



I pochi insediamenti spesso comprendono distributore di carburante, motel, campeggio, officina e... pista per piccoli aerei, con avvertimento di non sostare sulla pista



A Liard ci fermiamo per un bagno nelle pozze calde



Sono protette dagli orsi da un recinto elettrificato, che però non tiene lontani le migliaia di insetti che usufruiscono dell'ambiente paludoso circostante.

Nelle pozze calde, che si trovano abbastanza frequentemente in queste zone geologicamente attive, la temperatura dell'acqua è elevata, 42-52 gradi a Liard, quindi è opportuno prestare attenzione, cosa peraltro ricordata anche dai cartelli all'ingresso.



Attraversiamo Watson Lake, nota per la "Signpost forest", una foresta di cartelli che comprendono cartelli e indicazioni stradali, targhe, testi di preghiere e altro lasciati dai passanti da quando nel 1942 un ragazzo che lavorava alla costruzione dell'Alaska Highway, colto da nostalgia, ebbe l'idea di esporre un cartello con l'indicazione del suo paese. Attualmente sono oltre 100000+1, il nostro.



Al museo di Teslin incontriamo i primi totem del viaggio.

Sono pali di altezza ragguardevole, scavati nel legno, generalmente di cedro che resiste alle intemperie e agli attacchi degli insetti.

Diversamente da quello a cui ci hanno abituato Topolino ed alcuni film, i totem non erano pali di tortura o divinità da adorare. Hanno un significato sociale, non religioso.

Sono rappresentazioni degli animali protettori della famiglia, raccontano la storia di famiglia o eventi particolari. A volte sono anche un monumento funebre.

Venivano eretti davanti alle case in modo da poter essere visti da lontano e in alcuni luoghi più fuori mano sono tuttora in uso.



Arriviamo a Whitehorse, capitale dello Yukon ed ultimo posto in cui trovare un vero supermercato.

Ha alcuni musei interessanti, tra cui il transportation museum. Non ci ha entusiasmato invece quello su Beringia, forse ci aspettavamo di più su un argomento così particolare.

Una cosa che riteniamo di segnalare è che spesso i Musei americani, in particolare quelli non tecnici, risultano un po' deludenti per noi europei che siamo abituati a Musei che approfondiscono molto i vari aspetti, sia storici che artistici, in modo più strutturato.

Rifornimento viveri, e proseguiamo per Dawson City.

Dempster Highway

Da Dawson City parte la Dempster Highway, una delle due strade che portano a Nord verso il mar Glaciale artico (L'altra è la Dalton Highway in Alaska) e che hanno segnato per tanto tempo i nostri sogni.

Non sono strade impossibili da percorrere, ma nemmeno banali. Come spesso succede nei nostri viaggi, riteniamo importante, oltre all'ovvia preparazione tecnica, prepararsi anche psicologicamente: si viaggia per giorni incontrando varie difficoltà legate al terreno, al clima, alla solitudine. La cambusa deve essere preparata in precedenza perchè nel percorso al massimo si riesce a recuperare un costosissimo hamburger nei rari distributori e si deve anche essere pronti ad un'attesa che può essere di giorni nell'eventualità che qualcosa vada storto e si abbia bisogno di soccorsi.

Due sono gli incidenti più frequenti su questa strada: l'uscita di strada a causa dell'incontro con un animale o per la velocità non adeguata e la foratura di una gomma.

Il consiglio che ci sentiamo di dare è di percorrerla con molta calma, avendo giorni a disposizione e senza farsi prendere dall'ansia dell'arrivo.

Molti ci superavano ma orgogliosamente ne siamo usciti senza forature

E' una sterrata di circa 900 km che parte vicino a Dawson City e arriva a Tuktoyaktuk sul mar glaciale artico, L'ultimo tratto, da Inuvik a Tuktoyaktuk, è stato completato solo 6 anni fa.

Il primo distributore di carburante si trova ad Eagle Plains, a quasi 400 km dalla partenza.

Si attraversa il parco di Tombstone (Tombstone Territorial Park) che ha un paio di interessanti sentieri, una delle poche opportunità per fare escursioni a piedi (non percorribili con deambulatore). Infatti il terreno, soprattutto nel fondovalle, è spesso muskeg, un acquitrino in cui è difficile e faticoso camminare, oltre al fatto di dover affrontare i milioni di insetti di tutti i tipi attivi 24 ore al giorno causa la mancanza di buio e la loro necessità di sfruttare al massimo il breve periodo di tempo favorevole alla loro vita.

Si viaggia nel vuoto, con la consapevolezza che intorno a noi non c'è nulla. Fiumi e montagne, a parte quelli principali, non hanno un nome. Alla nostra sinistra, verso ovest, la prima e unica strada è la Dalton Highway, a circa 600 km di distanza.

Alla nostra destra, verso est, nemmeno quella. Non una strada, non un centro abitato tranne qualche isolato insediamento eschimese. Dopo oltre 2000 km c'è la baia di Hudson, poi la Groenlandia.

Dopo 400 km si arriva a Eagle Plains: distributore, motel, ristorante, campeggio.

Per quanto riguarda le soste notturne, in questa parte del mondo la sosta libera non è un problema, basta evitare di rimanere sulla strada o in zone dove si potrebbero intralciare i vari continui lavori, ad esempio i depositi di ghiaia.

Il distributore di Eagle Plains



Superato il circolo polare artico lasciamo lo Yukon per entrare nei Northwest Territories (NWT) e arriviamo al primo di due traghetti, sul Peel River.

E' un traghetto a fune, con ruspe continuamente al lavoro per adattare le rampe di accesso che variano in funzione del livello dell'acqua. In inverno in traghetto viene tirato in secca e si viaggia su una ice road (strada di ghiaccio). Nel periodo intermedio in primavera ed autunno durante la formazione e lo scongelamento del ghiaccio non si può passare e i centri abitati oltre il fiume sono raggiungibili solo in aereo.



Segue Fort McPherson, una comunità indiana della tribù Gwich'in, di gruppo linguistico Athabaskan.

Arriviamo al traghetto sul fiume Mackenzie e successivamente ad Inuvik, il centro più grande della zona con una popolazione mista Inuit (Eschimesi), indiani Athabaskan ed Europei

Il supermercato locale, oltre ai viveri, propone in vendita altri generi di prima necessità come motoslitte e pelli, frutto dell'attività locale di trapping.

Ovviamente i prezzi sono all'altezza del luogo, ma un'abitudine che ci ha molto colpiti è che i prodotti non più commerciabili perché troppo vicini alla data di scadenza, vengono offerti gratuitamente a tutti. Noi siamo incappati nel giorno in cui venivano regalate le banane e, di fronte alla nostra sorpresa, siamo stati ripetutamente invitati a servircene. Chiaramente sta all'educazione di ciascuno non esagerare.

La vita sociale a Inuvik è molto attiva, condizione indispensabile per sopravvivere in un luogo così isolato e con condizioni climatiche così estreme.

E' presente un enorme tendone in plastica, con pareti e finestre, sempre montato e ci sono anche campi di calcio nella breve stagione estiva, di altri sports durante l'inverno.

Si fanno gare su tutto, anche di scuoiatura di topi muschiati (non abbiamo partecipato).

Fino al 2017 la strada finiva qui, poi è stata prolungata fino a Tuktoyaktuk, sul Mar Glaciale Artico presso la foce del Mackenzie.

Da Inuvik in poi il terreno è sempre più misto con acqua, dalle brevi alture gli unici colori che si vedono sono il verde dei muschi e il blu dei laghi e dei fiumi e sembra veramente impossibile possa esserci un luogo abitato stabilmente in questo territorio così particolare e apparentemente poco adatto ad insediamenti umani contemporanei.



Tuktoyaktuk è una comunità prevalentemente Inuit (Eschimese) ed è l'unico accesso stradale al mar glaciale artico aperto al pubblico di tutto il Nord America.

E' un villaggio estremamente piacevole, la popolazione è molto giovane e tutti sono sorridenti e danno la sensazione di accogliere favorevolmente i visitatori.

E' facile interagire con loro, sono curiosi e molto stupiti nell'apprendere che veniamo dall'Italia.

Con stupore nostro, veniamo a sapere che molti, in proporzione al numero totale, l'hanno visitata, anche se velocemente e in maniera un po' confusa. E' abbastanza diffusa l'abitudine di un viaggio organizzato alla fine delle superiori e l'Europa è una meta gettonata.

Ci dicono che loro preferiscono l'inverno all'estate: in estate gli spostamenti sono difficili perché si è costretti ad andare sulla strada e si sentono in qualche modo prigionieri, mentre in inverno si può andare dappertutto. Anche in altre zone ci diranno la stessa cosa.

I locali approfittano di ogni occasione per stare all'aperto: ci siamo imbattuti nei bambini del villaggio, che, in quel giorno eccezionalmente caldo, utilizzavano una grande pozzanghera come piscina. Una scena che ci ha riportato indietro nel tempo e li abbiamo invidiati molto.



Tuktoyaktuk, di solito chiamato Tuk, è fornito di un supermercato, chiese delle varie confessioni, un distributore, un B&B e di due ristoranti, uno dei quali apre ad orario variabile a seconda delle esigenze della proprietaria. Noi l'abbiamo trovato aperto dalle 15 alle 17. Proponeva due soli piatti, pesce essiccato e muktuk, cubetti di pelle e grasso di balena, a prezzi di gioielleria. L'altro lo abbiamo trovato sempre chiuso.

Vivere sul permafrost

Il permafrost è un terreno che rimane sempre ghiacciato per uno spessore che varia in genere da pochi metri fino ad alcune centinaia. Lo strato superficiale si scioglie in estate e supporta la crescita della vegetazione.

Questo comporta numerosi problemi in particolare per le strade e per le case: in generale si deve evitare lo scioglimento del permafrost per evitare cedimenti

Le strade vengono costruite rialzate su una massicciata isolante



Le case vengono costruite su pilastri o supporti mobili per evitare di trasmettere calore al terreno. Sono di solito supporti regolabili perchè in caso di cedimento del terreno si può rimettere in piano la casa.



Anche i pali della luce ne risentono



Non è possibile avere tubazioni interrato nel permafrost, per cui in alcuni paesi è presente una tubazione che si chiama Utilidor: è una condotta riscaldata che serve a distribuire acqua potabile alle case e raccogliere le acque reflue, assicurano che sono due tubi ben separati. .

Qui siamo ad Inuvik: l'Utilidor è quella tubazione grigia orizzontale



A Tuktoyaktuk invece le case sono organizzate ...come i camper.

Hanno un serbatoio per l'acqua potabile e un altro serbatoio di raccolta per le acque grigie e nere. Un servizio di camion distribuisce l'acqua potabile e raccoglie le acque nere.

Il camion per la raccolta delle acque nere si chiama in gergo "honey truck" cioè "camion del miele" con riferimento al colore del prodotto.

Gli Honey truck scaricano nella "sewage lagoon", cioè la "laguna fognatura", all'ingresso del paese, che coincide con lo scarico per i camper



In altre comunità più piccole ognuno deve provvedere personalmente, in genere con serbatoi montati sugli onnipresenti pick-up.

Le motoslitte sono molto usate, in inverno sono l'unico mezzo di trasporto valido, e siccome i furti sono praticamente sconosciuti, vengono lasciate lì dove si sono usate l'ultima volta.

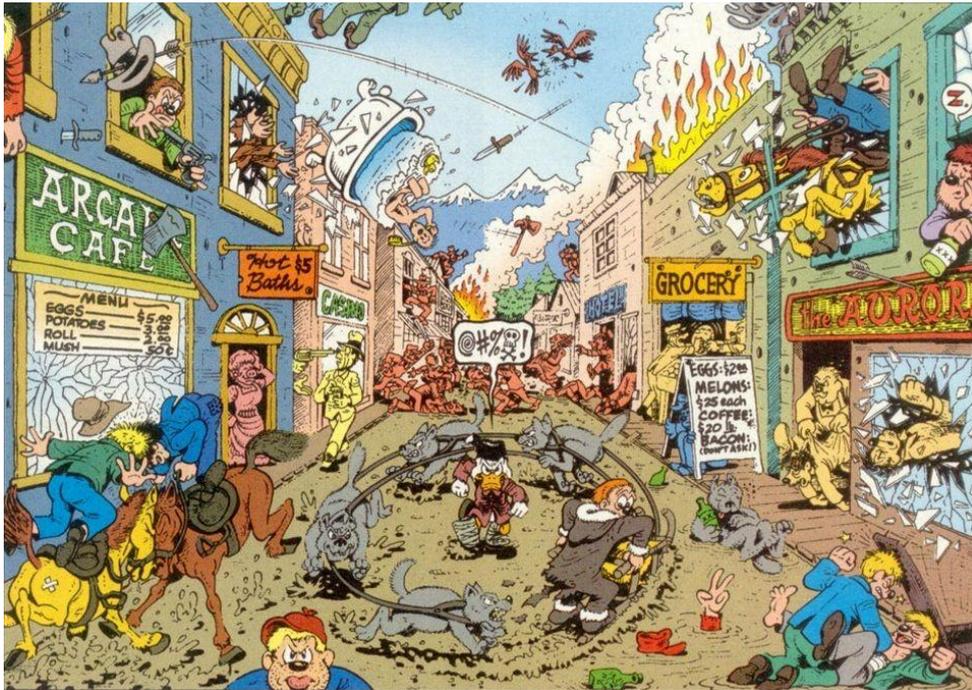


Questo posto è anche l'unico dove si può fare sosta libera a Tuk, l'alternativa è la costosissima sosta nel parcheggio sul mare: posto indubbiamente suggestivo ma 60 \$ a notte ci sono sembrati eccessivi.

Dawson City

Riprendiamo il viaggio verso sud ripercorrendo i 900 km di sterrato della Dempster Highway e arriviamo a Dawson City in bellissima posizione all'incrocio tra i fiumi Yukon e Klondike.

Dawson è ancora come appare nelle vignette di Topolino, forse un po' meno movimentata



Il Visitor Center ha wifi gratuito, è generoso di informazioni, e ha anche l'acqua potabile a disposizione dei camper.

L'unica strada asfaltata è la principale, tutte le altre all'interno del paese sono sterrate e si conservano molti edifici dell'epoca della corsa all'oro che non è molto lontana nel tempo.

Anche Dawson City è costruita sul permafrost. Quando si scioglie succede questo



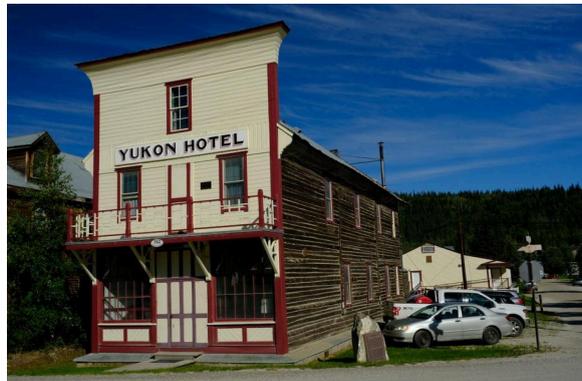
Attualmente punta molto sul turismo, quindi offre spettacoli di can-can, ristoranti e alberghi.

Una strada decisamente ripida conduce al Midnight Dome, sperone roccioso sopra la città dove la popolazione si raduna per vedere il solstizio d'estate.

Dawson City dal Midnight Dome e il fiume Yukon alla confluenza con il Klondike



Dawson city





Molto interessante la visita alla zona mineraria del Bonanza river, in particolare alla grande draga (Dredge N. 4) usata per estrarre il minerale aurifero. Nella zona sono ancora in funzione piccole concessioni per l'estrazione dell'oro che usano metodi decisamente devastanti per il territorio.

Attraversiamo lo Yukon su un piccolo traghetto gratuito e imbocchiamo la Top of the World, una strada sterrata che ci porta in Alaska.





La Top of the World deve il suo nome al percorso in cresta, molto panoramico. Subito dopo il traghetto si trova un campeggio da cui un breve percorso a piedi porta al Paddlewheel Graveyard, il cimitero dei battelli a pale che una volta percorrevano lo Yukon. La Top of the World è aperta solo nei mesi estivi, siamo a luglio e la neve è quasi del tutto scomparsa. Lungo il tragitto si incontra la dogana e si entra in Alaska. I doganieri non sembrano essere le persone più socievoli del mondo o forse sono solo stanchi di dare sempre le stesse risposte, quindi hanno appeso un cartello in cui avvisano che

“sì, vivono lì tutto l’anno,
sì, quello è un posto bellissimo in cui vivere”.

Passata la dogana si arriva a Chicken, cittadina abitata stabilmente da 7 persone, in estate qualcuno in più.

Chicken (pollo), in origine era chiamata Ptarmigan (pernice), nome poi cambiato per difficoltà di pronuncia e di scrittura.

E’ ovviamente tutta in tema “pollo”, sagome di polli si trovano ovunque, compresi i bagni pubblici



Dispone di un distributore, un albergo, una pizzeria, un ristorante con torte eccezionali, la possibilità di sperimentare la ricerca dell'oro, e un aeroporto perchè in inverno le strade rimangono chiuse e i collegamenti sono possibili solo in aereo o in motoslitta.

Dopo Chicken si prosegue su strada "asfaltata"





e si arriva a riprendere la Alaska Highway a Tok.

Lungo la Top of the World, parlando coi locali, le distanze non vengono misurate in chilometri ma in tempi di percorrenza. Ad esempio pochi sanno quanti chilometri separano Chicken da Tok, ma vi diranno che è a 6 ore,

Dopo Tok si arriva a Delta Junction che segna il termine ufficiale dell' Alaska Highway. Un cartello presso il centro visitatori ci informa di alcuni record di temperatura degli anni passati, tra cui notiamo un un -54°C e un -57°C . Ora però fa caldo.

Fairbanks

Arriviamo a Fairbanks in tempo per due importanti eventi: le celebrazioni dei Golden Days e le Olimpiadi Eschimesi che si tengono circa a metà luglio.

I Golden Days sono 5 giorni di eventi che ricordano la fondazione di Fairbanks in seguito alla scoperta dell'oro nella zona.

L'oro è stato scoperto da Felice Pedroni originario di Fanano (Modena) e qui diventato Felix Pedro. La figura di Felix Pedro è molto nota, fa parte della tradizione locale, e gli è stato dedicato un monumento nei pressi del luogo della scoperta dell'oro.

Evento centrale una parata per le vie della città in cui vediamo sfilare auto d'epoca, carri rievocativi, vigili del fuoco, insegnanti, boy scout, girl scout, National Guard, gruppi sportivi, gruppi di volontariato, sceriffo, scuole, spazzini... di tutto, in una grande festa popolare. Assenti invece le autorità e i discorsi ufficiali.

In contemporanea si svolgono i giochi organizzati dal WEIO (World Eskimo Indian Olympics) in cui gli atleti competono in specialità tradizionali, preceduti da una cerimonia di apertura con canti e danze tradizionali, cerimonia alla quale partecipano tutti, dai bambini agli anziani che si muovono a fatica



La manifestazione si tiene alla Big Dipper Arena e sono presenti atleti di numerose tribù Inuit: gli indiani Athabascan partecipano alla cerimonia di apertura. Tra il pubblico pochi i non nativi, solo due italiani.

Tutte le gare hanno origine da abilità necessarie alla sopravvivenza, le regole sono precise e gli arbitri inflessibili.

Quello che ci ha stupito molto positivamente è la solidarietà tra gli atleti: quando un atleta fallisce una prova tutti gli altri, a partire dagli avversari e dagli allenatori di tutte le squadre, gli si fanno intorno dando suggerimenti.

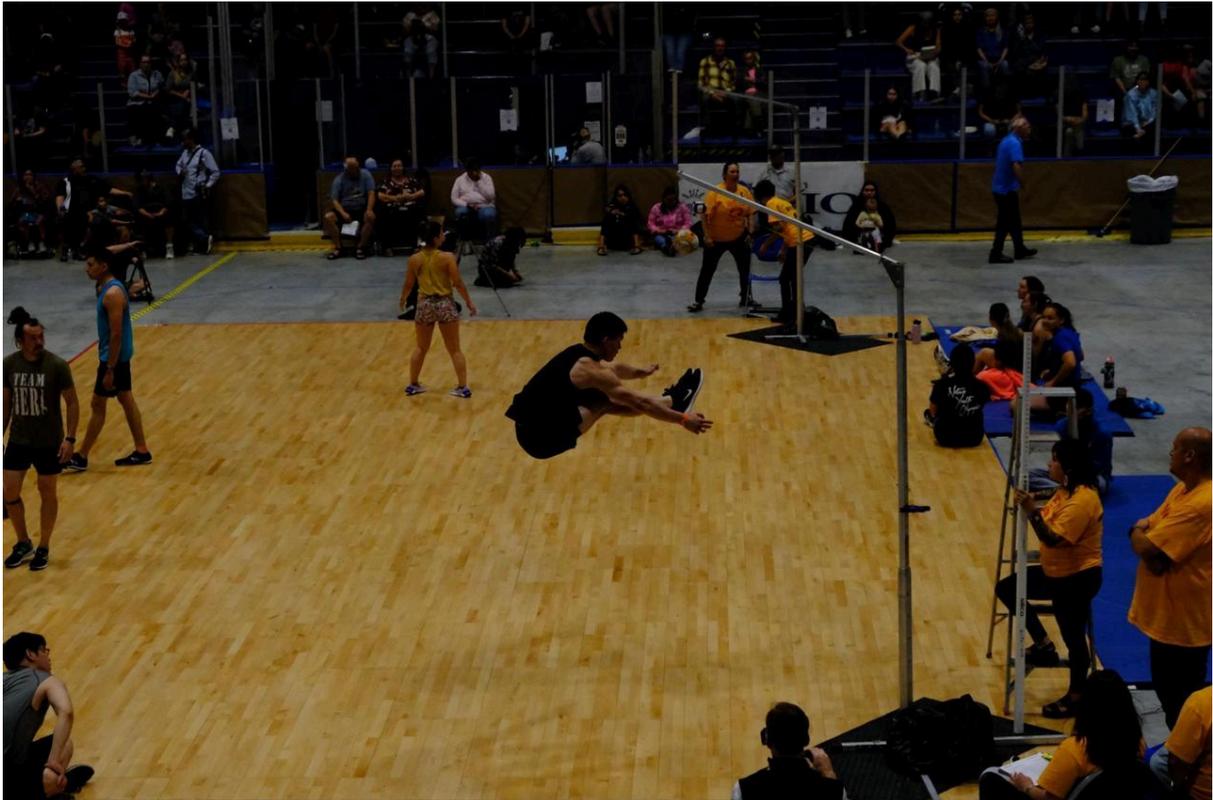
Il pubblico fa un grande tifo per i propri atleti, ma non si permette di dileggiare quelli di altre squadre

Le gare cui abbiamo assistito:

Stick Pull: lo stick è un corto bastoncino con le estremità affusolate, molto levigato e reso scivoloso con del grasso. L'obiettivo è strapparli di mano all'avversario, senza che i piedi escano da un quadrato disegnato a terra. Richiama l'abilità di estrarre dall'acqua un pesce.



High Kick (Salto in alto) a uno o 2 piedi. E' una delle competizioni principali. Si tratta di colpire con uno o due piedi una palla sospesa, che viene alzata ad ogni turno. I record di altezza attuali vanno dai 2,64 ai 2,92 metri a seconda della specialità. E' la gara più difficile e più attesa. I tempi di esecuzione sono discretamente lunghi, perché proprio in questa gara le consultazioni tra i vari atleti sono particolarmente lunghe e partecipate.



Ear pull: un tiro alla fune che in questo caso è costituito da un tendine di foca, tirandolo con le orecchie alle quali viene legato. Gara molto dolorosa che prova la resistenza al dolore dei vari atleti.



Blanket tossing

E' la gara con regole più facilmente comprensibili e divertente.

Si lancia in aria una persona mediante un grosso telo di pelli cucite insieme, pesantissimo e retto da tutti coloro che vogliono partecipare, che devono fare ondeggiare a ritmo il telo e lanciarlo verso l'alto ad un preciso ordine.

La persona sopra deve saltare il più in alto possibile: partecipano anche le donne che risultano essere avvantaggiate perchè essendo mediamente più leggere sfruttano meglio il lancio.

Si può ricadere sia in piedi che seduti, sperando senza farsi troppo male e senza cadere fuori dal telo.

Nel passato era usato per avvistare gli animali da cacciare: in un terreno piatto anche alcuni metri di altezza fanno la differenza.





Era in calendario anche la gara di seal skinning (scuoitura della foca) ma non si è svolta perchè, come ci hanno informato gli organizzatori, la foca non ha collaborato.

Interessanti anche il mercatino di prodotti e cibi artigianali e gli stand di organizzazioni che si occupano delle problematiche dei nativi Americani.

E' un evento frequentato soprattutto da Inuit (Eschimesi), molto rari i visitatori di altre etnie. Forse anche per questo avevano molta voglia di parlare e ci sono state numerose occasioni di dialogo. Sono molto orgogliosi delle loro tradizioni e lavorano duramente per preservarle, raccontano volentieri della loro vita, degli aspetti positivi che comporta, ad esempio della grande importanza dell'ambiente e dei loro sforzi per preservarlo il più possibile per le generazioni future, ma non nascondono gli aspetti negativi e i problemi che ne derivano in particolare le violenze domestiche, l'abbandono scolastico e le dipendenze sia da alcool che da droghe.

Era presente una zona riservata agli anziani per potersi riposare con sedie, tavoli e caffè a disposizione: alla mia sorpresa hanno commentato: "noi onoriamo gli anziani, sono loro che ci insegnano". Da anziano, ho provato un po' di invidia.

In complesso questa è stata un'esperienza molto significativa

A Fairbanks ci sono alcuni interessanti musei: molto bello il Museum of the North presso l'università, ma anche il centro culturale Morris Thompson accanto al visitor center.

Il Pioneer park ospita varie esposizioni, il museo dell'aviazione, edifici storici, vari posti in cui mangiare e anche l'area camper.

Dalton Highway

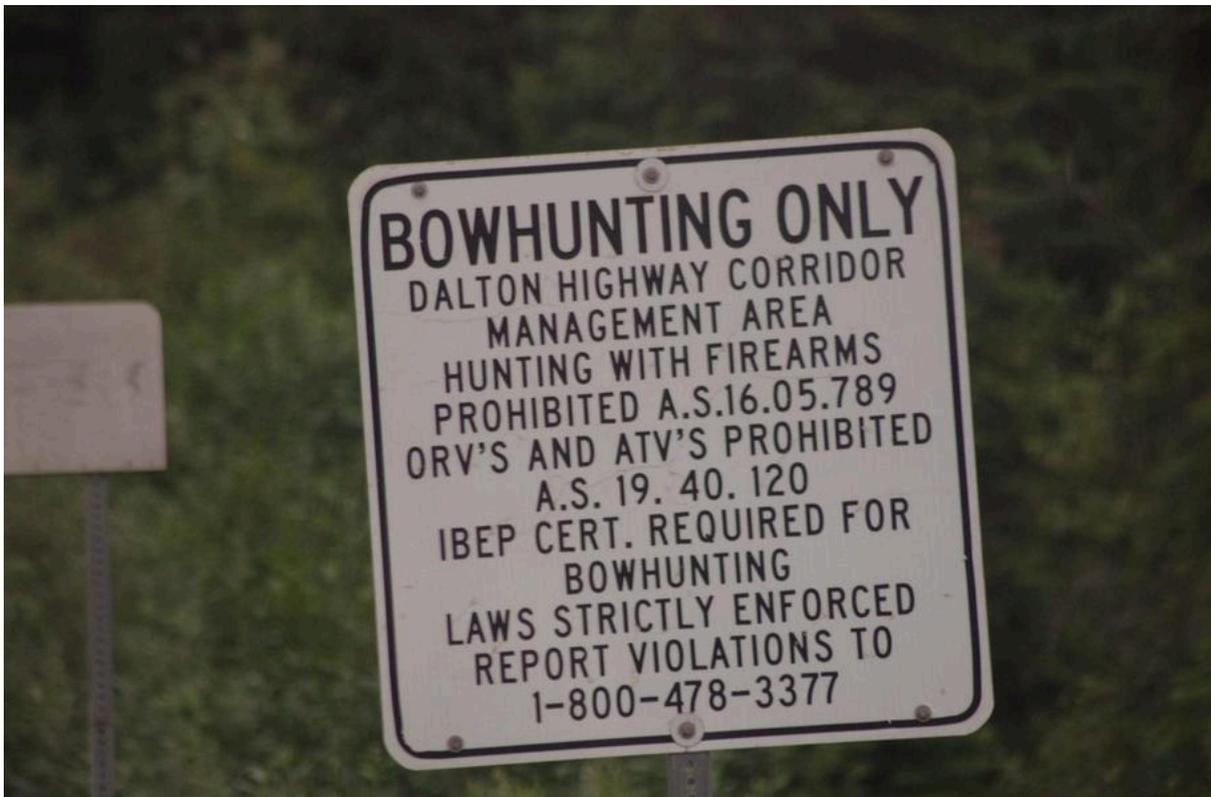
Da Fairbanks puntiamo nuovamente a Nord verso la Dalton Highway, una delle due strade del Nord America che vanno oltre il circolo polare artico .

E' una strada costruita negli anni 70 in seguito alla scoperta del petrolio nell'area di Prudhoe Bay e corre parallela all'oleodotto che da Prudhoe Bay porta il petrolio al porto di Valdez.

Prevalentemente sterrata (circa un quarto è asfaltato), è lunga circa 660 km. Non si arriva fino al mare perchè l'accesso alla città di Deadhorse è riservato ai lavoratori delle compagnie petrolifere. Si può arrivare al mare con un tour organizzato.

Attraversato il ponte sullo Yukon si arriva al primo distributore di carburante e alla Contact Station del BLM, un piccolo ma interessante centro visite con molte informazioni sulla costruzione dell'oleodotto.

Proseguiamo sempre a fianco dell'oleodotto, un cartello ci avverte che è consentito cacciare solo con arco e frecce, il motivo ci sembra abbastanza ovvio.



Siamo in una zona di permafrost e l'oleodotto è sopraelevato rispetto al terreno con un andamento a zig zag per compensare la dilatazione termica.



Il tubo è appoggiato sui pali e libero di muoversi per poter oscillare in caso di terremoto. Si notano dei radiatori in alluminio alla sommità dei pali: si tratta di heat pipes (tubi di calore), che servono a raffreddare le fondazioni per evitare lo scongelamento del terreno. Funzionano in modo analogo ai frigoriferi trivalenti del camper. Ce ne sono circa 124000.



Passato il circolo polare arriviamo a Coldfoot: distributore di carburante, albergo, centro visitatori del parco Gates of the Arctic e, dato il meteo, montagne di fango ovunque.

Il parco è di difficile accesso: non ci sono strade, a parte la Dalton che ne attraversa una porzione, e non ci sono nemmeno sentieri.

La maggior parte dei pochi visitatori si fa portare in idrovolante all'interno del parco e ne percorre un tratto in canoa. Escursioni con zaino e tenda sono possibili ma molto faticose, per via del terreno spesso acquitrinoso e degli animali presenti.

Dopo Coldfoot arriviamo a Wiseman, cittadina di una ventina di abitanti.

In passato era un villaggio minerario, oggi le case sono usate come residenza estiva nel breve periodo connotato come estate. C'è possibilità di alloggio, le case sono curate e immerse in una vegetazione così rigogliosa da renderne difficile la vista. E' presente anche un museo minerario

Siamo nella catena montuosa del Brooks Range e passiamo vicino alla bella Sukakpak mountain in un raro momento di sole.



Successivamente il tempo si deteriora ulteriormente, avevamo già avuto giornate di pioggia ed era prevista una ulteriore perturbazione, la visibilità diminuisce e decidiamo di tornare indietro.

Le due strade del nord: Dempster e Dalton

Come in tutte le strade sterrate le condizioni variano, e di molto, a seconda delle condizioni meteo e se è stata fatta manutenzione di recente.

Si trova il solito assortimento di nidi di gallina (potholes in Inglese), tole ondulate (washboard), e varietà di fondo: fango quando piove e polvere quando è asciutto, spesso ghiaia,. Viene usato il cloruro di calcio per abbattere la polvere, ma per contro quando piove forma uno strato scivoloso.

Le forature non sono rare. Abbiamo incontrato altri camper che avevano forato una, due, anche 6 volte. Su queste strade è importante essere il più possibile autonomi almeno per le cose più semplici come sostituire e riparare una gomma.

Non esiste servizio telefonico, unica possibilità il satellitare (si può anche noleggiare).

Comunque se uno è in difficoltà tutti si fermano a prestare assistenza.

In caso di gomma da riparare è normale farsi dare un passaggio fino alla prima officina e poi cercare un altro passaggio per rientrare. Se invece serve l'intervento di un meccanico o un carro attrezzi la spesa può diventare notevole e i tempi si possono allungare anche a giorni di attesa.

E' quindi fondamentale essere autonomi per quanto riguarda acqua, riscaldamento e viveri.

noi abbiamo percorso la Dempster in 7 giorni, andata, ritorno e sosta, ma avevamo previsto un'autonomia di oltre 10 giorni.

Tuttavia sono sempre strade, non piste, percorribili da normali mezzi a due ruote motrici, anche se con alcune precauzioni.

Dopo i primi chilometri non abbiamo incontrato camper di grosse dimensioni, si vedono spesso truck camper (pick-up con cellula), furgonati (di solito Sprinter) e qualche camion con cellula abitativa.

Alcuni equipaggi con fuoristrada e tenda, qualche moto, poche biciclette.

La maggior parte dei pochi turisti sulla Dempster si ferma a Tombstone mentre sulla Dalton arriva al ponte sullo Yukon e magari al circolo polare.

La Dempster è mediamente più stretta, ma in compenso il traffico pesante è limitato.

La Dalton è percorsa dai mezzi pesanti (anche molto pesanti) che portano i rifornimenti e le attrezzature industriali alla zona petrolifera di Prudhoe Bay: vanno a velocità sostenuta e hanno la precedenza rispetto al traffico turistico. Conviene sempre rallentare molto e al limite fermarsi per evitare danni al parabrezza. Limitate le possibilità di fermarsi per una sosta perché la strada è per la maggior parte del percorso su una massicciata sopraelevata.

In media la Dalton è percorsa da 160 camion al giorno in estate e 250 in inverno.

Interesse turistico:

Gli ambienti attraversati sono simili, più industriale la Dalton per la presenza costante dell'oleodotto (peraltro molto interessante per i tecnici). La Dempster è più solitaria ed è interessante l'incontro con i nativi indiani e inuit.

Più breve la Dalton (660 km contro 900) oltretutto in parte asfaltata, più lunga e lenta la Dempster. In ambedue i casi conviene prendersela con calma sia per godersi il paesaggio che per limitare i danni. C'è sempre il pericolo di un calo di attenzione e di prendere quella buca più profonda...

Noi ci alternavamo spesso alla guida.

L'ambiente è simile, si passa dai black spruces, pini, alle betulle nane, ai cespugli e per ultimi muschi e licheni.

Gli avvistamenti di animali non sono molto frequenti, a patto che non si sia nei periodi delle migrazioni, in particolare dei caribù. Ma abbiamo visto anche orsi.

Tantissimi gli insetti, i locali dicono di avere tutte le tipologie, chiedete e noi li abbiamo.

Opportuno premunirsi con zanzariere, anche doppie, e repellenti, sia per le persone che per le zanzariere e gli abiti.

Può fare caldo, magari non tantissimo, ma il sole picchia abbastanza e lo fa per quasi 24 ore.

Inoltre non ci sono alberi alla cui ombra ripararsi, quindi se si è costretti ad attese per lavori in corso, lo si fa sotto il sole per cui è opportuno avere la possibilità di aprire quante più finestre possibili.

Difficoltà

Analoghe, con alcune specificità

Sulla Dempster in alcune zone in cui la ghiaia non era disponibile hanno utilizzato la "crushed rock", letteralmente "roccia frantumata" che, a differenza della ghiaia, conserva spigoli vivi molto aggressivi nei confronti delle gomme. L'unico rimedio è andare piano.

La Dalton ha alcune salite con pendenza maggiore. Nessun problema quando è asciutto, ma su terreno fangoso può diventare un problema.

Niente curve o tornanti, si va dritti.



Alcuni dei tratti in pendenza hanno un nome:

Nella foto a sinistra la "Rollercoaster hill", a destra la "Beaver slide"

Abbiamo trovato anche una zona con interessanti buche che... si allargano sul fondo



Il mio piedino con scarpa N. 46 ci sta comodo, e non era la buca più grande.

Con tempo asciutto la polvere sollevata dai camion riduce temporaneamente la visibilità e c'è il rischio di non vedere le buche. L'unico rimedio è rallentare molto, al limite fermarsi



A conferma che queste strade vanno affrontate con prudenza abbiamo visto varie auto che sono finite fuori strada, ma anche un camper e ciò che rimaneva di un camion.

In generale possiamo dire che non ci sono difficoltà particolari per chi è abituato ai percorsi sterrati: abbiamo trovato strade peggiori in Utah e Arizona.

Qui fanno la differenza l'isolamento, la scarsità di punti di appoggio, il meteo che può riservare sorprese, e la lunghezza: le vibrazioni continue giorno dopo giorno possono causare danni e c'è sempre il rischio di un calo di attenzione.

Sulla via del ritorno facciamo una deviazione per fare un bagno nelle sorgenti calde di Chena Hot Springs, e per vedere il monumento a Felix Pedro.

Fairbanks e poi verso sud ripassiamo per Delta Junction e poi deviamo verso Paxton dove imbocchiamo la Denali Highway, una sterrata che porta verso il Denali e che era l'unico modo di arrivarci fino alla costruzione della Parks Highway.

Qui è facile fare confusione con i nomi: la Denali Highway non entra nel parco di Denali, quella si chiama Denali Park Road. E la Parks Highway si chiama così non perché passa per il parco, ma in onore di George Parks, governatore dell'Alaska negli anni 20.

Chiaro, vero?

Sosta per la notte lungo la Denali Highway. Sullo sfondo le montagne dell'Alaska Range



Le montagne sullo sfondo sono a circa 40 km di distanza. L'avvicinamento per le escursioni di solito si fa in aereo o in canoa.



Al mattino la sorpresa: è limpido verso est, in direzione del Denali.
E' raro vederlo senza nuvole e partiamo subito verso il Denali Viewpoint South, il punto di osservazione che ci piace di più, sperando che il tempo rimanga bello.

Rimane bello. Ecco il Denali, 6192 m slm. La montagna più piccola alla sinistra è il Mt Foraker, 5300 m slm (è più alta del monte Bianco)



Scendiamo verso la penisola di Kenai. E' una delle zone più turistiche e troviamo un traffico al quale non siamo più abituati, anche perché è sabato ed è appena iniziata la stagione della pesca. La pesca qui non è solo uno sport, e come tale frutta non poche risorse allo stato. Per i residenti è una fonte di sopravvivenza e per loro la stagione, giustamente, inizia prima. Nonostante la grande abbondanza di pesce, però, lo si trova in vendita con molta difficoltà. Tutti pescano ad uso proprio e il numero di prede è contingentato.

Ci sono pescherie che puliscono, mettono sottovuoto e spediscono a casa il pescato. Alcune di queste hanno degli "avanzi" che mettono in vendita. Nei supermercati il pesce è di importazione: quindi facilissimo trovare il pangasio o i gamberi argentini.

La cittadina di Homer

E' una città turistica, molto rinomata per la pesca dell'halibut.

Ogni sera sul molo le barche dei turisti, al ritorno dalla pesca, mettono in mostra i pesci pescati, per la felicità di chi ha sborsato veramente tanto per la battuta.



Siamo al mare, ma le montagne sono sempre vicine



Homer è in una posizione estremamente suggestiva: un istmo in mezzo all'oceano.

E' però un susseguirsi esasperato di alberghi, ristoranti e negozi di souvenir.

Ci sono alcuni campeggi che in realtà sono solo parcheggi in mezzo a depositi di barche nel pieno di una ressa indescrivibile. L'unico campeggio che permette un minimo di respiro, è quello all'inizio dell'istmo e quindi lontano dal paese. Troviamo l'ultimo posto e non sappiamo nemmeno se sia legale o no fermarsi lì, ma nella bolgia generale nessuno dice niente.

Da Homer ci spostiamo a Seward per salire all' Exit Glacier e quindi a Whittier che si raggiunge con una galleria di 4 km ad una sola corsia su cui transita anche il treno, fortunatamente in tempi diversi. E' comunque un po' inquietante viaggiare sui binari.



Whittier è un posto abbastanza assurdo: nasce come porto di pesca in una baia molto piccola. Tutta la popolazione, un centinaio, vive in un unico edificio che comprende anche i servizi: posta, supermercato, ufficio dello sceriffo, carcere, scuola. E' collegato ad Anchorage anche da treni turistici.

Anchorage.

Anchorage è la città più grande dell'Alaska, con circa 400000 abitanti (La seconda città è Fairbanks che ne ha circa 30000, più o meno come Juneau, la capitale, che si trova più a sud, nel Panhandle ed è raggiungibile solo per nave o aereo.

Molti dicono che Anchorage non è Alaska, ma una città americana trapiantata in Alaska. Si dice che l'unica cosa positiva di Anchorage è che in un'ora di auto si arriva in Alaska.

In effetti ha l'aspetto anonimo di tante città americane, ma è anche un utile punto di rifornimento: molte cose in Alaska si trovano solo qui.

Visitiamo il museo dell'aviazione, importante perchè qui sono molte le comunità isolate raggiungibili solo in aereo. I piccoli aerei trasportano di tutto: persone, posta, viveri, canoe, pezzi di ricambio, materiali da costruzione...

A seconda della stagione sono muniti di pneumatici di grosse dimensioni per atterrare su piste in terra, isole di ghiaia sui fiumi, strade. Oppure con scarponi diventano idrovolanti e utilizzano i tantissimi laghi.

In inverno pattini da neve o pneumatici chiodati.

L'Alaska Native Heritage Center è un museo dedicato alle varie culture native dell'Alaska.

Proseguiamo per Palmer in zona agricola (c'è anche una fattoria che alleva buoi muschiati) e, attraverso la Matanuska Valley arriviamo a Glenallen e infine a Chitina, punto di accesso al Wrangell-St Elias National Park.

E' il più grande parco Americano: la superficie equivale alla somma dei parchi di Yellowstone e Yosemite...più la Svizzera e conta un totale di circa 100 km di strada sterrata.

Imbocchiamo la strada che entra nel parco in direzione di McCarthy nonostante il minaccioso cartello che sconsiglia di farlo. Per chi non se la sente, o per chi ha un mezzo a noleggio, è disponibile una navetta.



La strada, molto panoramica, attraversa il copper river, dove i pescatori locali stanno posizionando le "salmon wheels", una macchina azionata da pale per la pesca del salmone.



Vediamo anche delle aquile



Arriviamo al fiume Kennicott dove si può parcheggiare, a pagamento, anche per la notte. Da qui in poi si prosegue a piedi. Si attraversa il fiume su una passerella pedonale e si arriva alla cittadina di McCarthy da cui una navetta gratuita porta a Kennicott.

E' il sito di una miniera di rame, non più in esercizio da molti anni ma molto ben conservata, interessante esempio di archeologia industriale.

E' anche punto di partenza per interessanti (e impegnative) escursioni.



Kennicott si trova in splendida posizione sopra un ghiacciaio con vista sulle montagne del St Elias. La scarsità di strade e la vastità dello stesso, rende questo parco molto poco fruibile a patto che non si sia preparati a trekking di più giorni.



Riguadagnata la strada principale proseguiamo sulla Richardson Highway e, passato il Thomson pass, scendiamo a Valdez.

Segnaliamo che da Valdez si può arrivare a Whittier con un traghetto che attraversa il Prince Williams Sound, una traversata molto panoramica con vista su numerosi ghiacciai. Avevamo incontrato numerosi animali, tra cui delle orche (killer whale) che giocavano intorno alla nave.

Valdez è anche il terminale dell'oleodotto della Dalton.

E' in corso la risalita dei salmoni che ritornano nel fiume da cui provengono per deporre le uova. I salmoni si accalcano riempiendo ogni spazio, l'acqua ribolle tra lo stridio dei gabbiani e il verso sordo dei leoni di mare.





I salmoni saltano per superare lo sbarramento



In questo momento non ci sono orsi ma potrebbero arrivare, ci si guarda intorno in continuazione, lo spray anti orso sempre a portata di mano.

Ritorniamo a A Tok dove riprendiamo l'Alaska Highway verso sud e, dopo il paesino dal nome evocativo di Destruction Bay, la lasciamo ad Haines Junction in direzione Haines.

Questa è la salmon wheel a cui avevamo accennato in precedenza



Viene ancorata nel fiume. Delle pale azionate dalla corrente fanno girare le grosse ceste di rete che scodellano il pesce nei contenitori laterali. E' un metodo molto efficace quando la corrente è forte e i salmoni sono tanti.

Haines è un tranquillo e gradevole paese in fondo al fiordo. E' una zona frequentata dalle aquile a testa bianca (bald eagle), che a ottobre-novembre si radunano qui in circa 3000-4000.

Da Haines prendiamo il traghetto per Skagway, distante circa 27 km (via terra sarebbero 566 km). Skagway era il principale porto di attracco dei cercatori d'oro al tempo della corsa all'oro del Klondike. Da qui i cercatori d'oro percorrevano il Chilkoot trail per raggiungere Whitehorse e quindi le zone aurifere del Klondike. Ha mantenuto molti edifici dell'epoca ed è ancora in funzione il treno costruito successivamente per collegare Skagway con Whitehorse, ora grande risorsa turistica per le migliaia di turisti.

Attualmente è una cittadina di circa 1000 residenti, situata alla fine dell'inside passage e punto di attracco delle navi da crociera, che scaricano anche 10000 persone al giorno. In stagione il fascino del posto ne risente, in modo negativo.

Quattro anni fa vi eravamo stati fuori stagione e l'ambiente era molto diverso. Quest'anno è aumentato in modo sproporzionato il traffico delle grandi navi, che scaricano passeggeri che in poco tempo e in modo frenetico devono vedere tutto.

Anche i negozi che prima proponevano artigianato tipico sono stati sostituiti, in particolare da gioiellerie gestite dalle stesse compagnie: ne abbiamo contate 21 su un solo lato della strada lunga circa 300 metri.



A pochi chilometri di strada sterrata da Skagway si trova Dyea, parco nazionale e campeggio, da cui parte il Chilkoot Trail. All' Information Centre di Skagway sono in mostra immagini che ben illustrano le difficoltà incontrate dai cercatori d'oro.

Sul percorso per Dyea si incontrano aquile ed altri selvatici, istrice, capre, ecc.

Da Skagway saliamo allo White Pass e poi a Carcross sempre in ambiente molto bello

Carcross: notare la differenza tra la facciata e la finitura "rustica" della parete laterale



Carcross è il punto di partenza del treno turistico.

Nel passato era un importante luogo di rifornimento, oggi vive in funzione turistica.

Subito dopo Carcross si incontra una zona di dune di sabbia, chiamata appunto Carcross desert.

Deve il suo nome ad una zona di attraversamento dei caribou (Caribou Crossing).

Riprendiamo l'Alaska Highway verso sud, ma poco prima di Watson Lake la abbandoniamo per imboccare la Stewart-Cassiar Highway.

La Cassiar è una interessante alternativa all'Alaska Highway in questo tratto di strada: più stretta e più sconnessa, meno trafficata, passa più vicino alle montagne e ha paesaggi più interessanti.

Troviamo subito Jade City, dove ci sono miniere di giada,

con un negozio che vende la giada scavata in loco



e anche un elegante motel



Incontriamo parecchi orsi e rientriamo per l'ultima volta in Alaska ad Hyder, un piccolo paese (60 abitanti) raggiungibile solo dal Canada.

Siamo nella foresta di Tongass, una zona a piovosità elevata che si riflette sulla vegetazione



La risalita dei salmoni si può osservare da una passerella in legno che permette di vedere gli orsi rimanendo in sicurezza.

Siamo rimasti parecchio tempo in attesa sotto una poco gradevole pioggerellina ma niente: scopriamo a sera che l'unico orso della giornata si era fatto vivo alle 6,30 del mattino, mentre noi eravamo arrivati alle 6,45.

Per farsi perdonare però, ne abbiamo incontrato molti altri lungo la strada.

Con una sterrata piuttosto disagiata si sale al Salmon Glacier, ma purtroppo il meteo non collabora e resta parzialmente invisibile ai nostri occhi.

Pazienza, ci consoliamo con il ristorante locale che propone ottimo pesce



Ripassiamo la frontiera per l'ultima volta, salutando con un grosso "magone" l'Alaska e proseguiamo per Gitanyow: paese dove i totem non sono oggetti da museo, ma parte della vita quotidiana e delle storie di famiglia





Dopo una deviazione a Prince Rupert per vedere una delle prime fabbriche di inscatolamento del salmone, ora museo, ci spostiamo ad Hazelton.

Un centro culturale ospita numerose case tradizionali, oltre ad un museo ed un laboratorio



In questi giorni si tiene la “Ksan Cultural Celebration”, una festa annuale della popolazione di etnia Ksan con incontri, musica, canti e danze tradizionali. E' anche l'occasione per conoscere, non solo l'aspetto folcloristico ma anche il loro modo di vivere e le problematiche che affrontano.



Tutte le tribù di questa etnia si ritrovano in questi tre giorni di canti e danze.

Le danze in genere sono effettuate dalle donne e simboleggiano momenti importanti o leggende: in una danza ad esempio si invocava la benedizione degli spiriti sulla terra affinché producesse cibo. C'è stata anche una particolarissima gara di richiamo dell'alce: i partecipanti si esibivano in versi che non siamo sicuri servissero da richiamo.

Di certo hanno suscitato molte risate tra gli spettatori e una certa contestazione del vincitore.

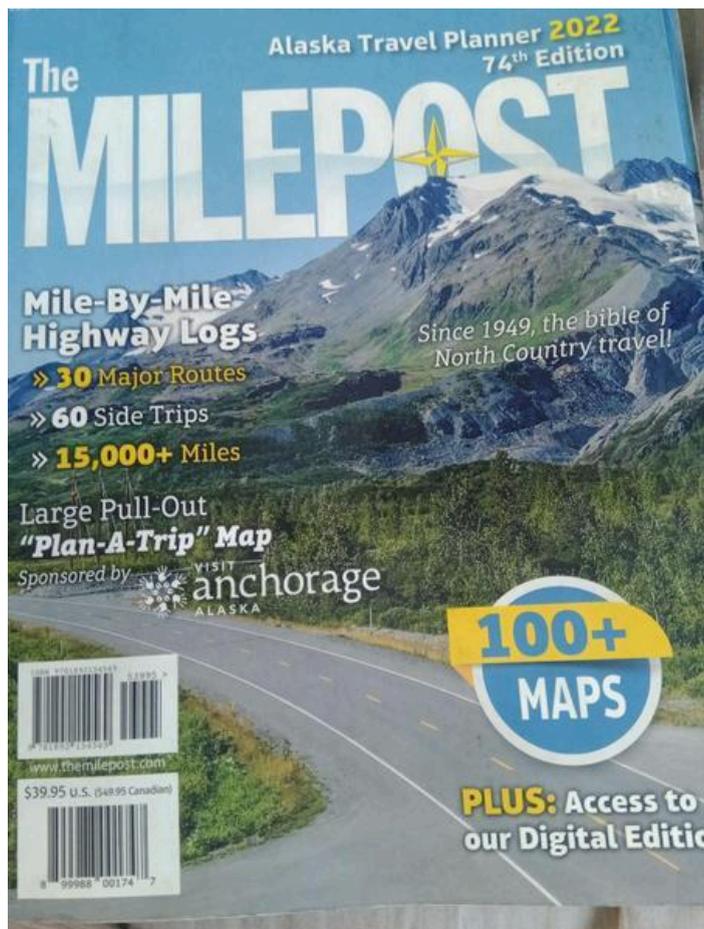
Siamo verso la fine della parte del viaggio dedicata al Nord (Alaska, Yukon, territori del Nord Ovest), tra poco entreremo negli USA, poi ancora Canada, rimane ancora molta strada da fare, ci saranno tante altre cose belle, ma questi luoghi sono una cosa a parte.

Alcune note tecniche

Preparazione del viaggio

Lo strumento principale è il Milepost, vera guida dell'artico. E' un librone di oltre 600 pagine che descrive minuziosamente le strade, elenca distributori di carburante, officine, punti di rifornimento, tutto ciò che interessa il viaggiatore.

Si può ordinare e viene spedito in Italia. Con l'acquisto si ha accesso al sito che riporta le stesse informazioni, ma è poco utile in queste zone dove internet è merce rara.



Abbiamo anche numerose cartine a varia scala, da quelle di USA e Canada per la pianificazione generale a quelle più dettagliate. Per l'Alaska abbiamo preso un atlante stradale molto dettagliato.

Da non trascurare le cartine distribuite dai visitor center dei vari stati (province in Canada), spesso di qualità sorprendentemente buona.

Le guide tradizionali si concentrano in genere sulle zone più turistiche e tengono conto del fatto che la maggior parte dei visitatori arriva in aereo e si concentra prevalentemente nelle aree più attrezzate turisticamente per cui sono poco utili per chi arriva con un mezzo proprio. Tra tutte abbiamo trovato abbastanza utile la guida del National Geographic, disponibile anche in Italiano.

La copertura di rete è presente solo nei centri abitati, e non in tutti. Visitor center e alcuni negozi spesso offrono wifi, lento ma sufficiente per la messaggistica. All'estremo nord poco o nulla. Poco utile anche il navigatore: non ci sono molte strade tra cui scegliere. Come dicono i locali, se il navigatore fosse onesto sull'Alaska Highway dovrebbe dire: "procedere dritto e prepararsi a girare a sinistra martedì prossimo, o forse giovedì"

Nessun problema a trovare posti in cui fermarsi a dormire (di solito, anche per scelta, in mezzo al nulla). Visitor Center e alcuni distributori offrono il servizio di carico e scarico, spesso gratuitamente: valgono i soliti siti come rvdumps, ma anche allstays e ioverlander.

Nelle zone frequentate da orsi in genere si preferisce alla sera fermarsi a mangiare e poi spostarsi per dormire in modo da allontanare dal camper gli odori del cibo. Abbiamo letto con attenzione il libro "Bear Attacks", molto utile per comprendere i comportamenti di quegli animali e imparare come comportarsi. Durante le escursioni avevamo sempre con noi lo spray anti orso, pronto all'uso (non nello zaino !)

Sono luoghi che o si amano o si odiano: grandi silenzi, immensi spazi, torme di insetti, prezzi da paperoni.

Per noi quello che affascina è il silenzio, il mettersi alla prova perchè qui si è nell'ultima frontiera, un luogo in cui il passato che tanti films e Topolino ci hanno rappresentato è l'altro ieri e i cercatori d'oro erano i nonni degli attuali abitanti.

Un luogo in cui, al di fuori delle zone turistiche, le difficoltà del vivere quotidiano a contatto con una natura difficile, sono ancora presenti e dove anche noi viaggiatori, possiamo provare un pizzico di quelle difficoltà, possiamo vedere animali liberi nel loro ambiente e capire che siamo noi gli estranei. E ci rendiamo conto, una volta di più, di come sia necessario preservare tutto questo perchè la Terra è l'unico pianeta

La bandiera dell'Alaska: rappresenta la costellazione dell'Orsa Maggiore con, separata, la stella polare



Vorremmo aggiungere una nota.

Nel nostro viaggio abbiamo incontrato la figura di Felice Pedroni, così sconosciuto in patria quanto noto in Alaska (con il nome Felix Pedro), perchè al suo ritrovamento dell'oro è dovuta la fondazione di Fairbanks.

Mi ha molto colpito perchè è nato in una zona che conosco bene e alla quale sono molto legata. Così siamo andati a cercarci due notizie in più e, quando è capitata l'occasione, siamo andati a trovare la sua tomba e il monumento a lui dedicato.

E' sepolto nella piccolissima frazione di Fanano dove è nato nel 1858, in una famiglia talmente povera che nessuno dei figli era andato a scuola.

Felice, stanco di tutta quella povertà, ha deciso di emigrare e credo ci sia voluto un gran coraggio a partire da quelle tre case per andare non si sapeva nemmeno dove.

Su Youtube è presente un bel corto di ER cultura "Felix Pedro- se solo si potesse immaginare".

E' un doveroso omaggio a tutti i nostri emigrati e alla loro fatica e magari anche uno spunto di riflessione su quanti oggi si trovano a vivere gli stessi dolori e le stesse speranze.