

DIARIOS DE MOTOCICLETA

PROJETO VIENTOS BLANCOS

UMA VIAGEM EM MOTOCICLETA POR ARGENTINA, BOLÍVIA E CHILE: EM TRÊS PASOS

Em 2017, surgiu a ideia, que foi mantida na memória, de poder realizar viagem de motocicleta pelo Noroeste (NOA), da Argentina, e daí aproveitar para também conhecer a Bolívia e retornar ao Chile, onde já havia estado anteriormente, em 1999, em carro. Também já é parte do NOA, em carro, e cruzar o *Paso de Jama* para o Chile fora tentado em duas ocasiões. Não foi possível: a primeira, por acúmulo de neve no lado chileno; a segunda, por deslizamento de terra que bloqueou a estrada de acesso (RN52), na cidade de Volcán/Argentina.

de Brasília/Brasil. O momento seria esse, mas, em razão de compromissos profissionais, o espaço de tempo para as férias se restringiria à primeira metade de ago. 2018, em pleno inverno na Argentina, com temperaturas entre -5 e 10C, e baixíssima pluviosidade. Prevaleceu a sensatez do “planejar”.

O planejamento inicial considerou o eixo das já visitadas cidades de Buenos Aires – Rosário – Córdoba como a primeira etapa e talvez a que pudesse ocasionar dissabor inicial. A quatro dias da data de saída planejada, o clima preponderante

nas províncias argentinas de Buenos Aires, Entre Rios e Córdoba, por onde seriam percorridos os cerca de 700 quilômetros iniciais, continuava chuvoso como há muito não ocorria. Em motocicleta, chuva já foi enfrentada. Mas, também com frio, o quadro se

modificaria para pior e não havia razão para submeter-se a isso.



Desde 2016, residindo em Buenos Aires. A motocicleta (Yamaha Super Tenere 1200, *La Poderosa*) foi trazida

O plano B consideraria manter o roteiro completo, de carro; e, o C, postergar a saída, de moto.

Porém, em 2 ago. 2018, a chuva se foi, o sol reapareceu e a temperatura caiu. E o melhor: a previsão meteorológica para os próximos 7 dias é a mesma. Logo, a saída em 4 ago. 2018, às 8h30 - pois, no inverno, o nascer do sol ocorre a partir desse horário -, poderia ser mantida.

A partir de Córdoba, a viagem se tornaria mais interessante, uma vez que ficaria para trás a monotonia, as retas com alturas de 0.50-3 msnm e a mesmice das paisagens que caracterizam esse trecho. Daí, o caminho escolhido é só para o alto. Incluirá as províncias argentinas de La Rioja, Catamarca e Salta, até alcançar os quase 5.000 msnm no Altiplano, ou *Puna*, da cordilheira dos Andes, ainda na Argentina, na província de Jujuy, fronteira argentino-boliviana--chilena.

Os quilômetros faltantes são proporcionais à rarefação do ar e resta saber como será a reação do organismo. Nas vezes anteriores lá por cima, “*no pasó nada*”, talvez por haver antecipadamente bebido chá e mascado folha de coca, livremente vendida nessa zona, por razões culturais e orgânicas. Faltariam ainda muitos quilômetros, mas a expectativa e a disposição seriam outras. Com injeção, penso que a motocicleta não ficará *punada* ou com *soroche*, que é como denominam o mal da altitude da *Puna*.

A viagem está planejada para ser realizada em três *pasos*. O primeiro, *La Quiaca/Villazón*, fronteira Argentina-Bolívia; segundo, *Jama*, fronteira Argentina-Chile, e que dará acesso à região de San Pedro de Atacama e ao Pacífico; e o terceiro, *Los Libertadores/Mendoza*, fronteira Chile/Argentina, por onde será iniciado o regresso para casa, em Buenos Aires.



Entretanto, como pode ocorrer em viagens de motocicleta, condições climáticas adversas ou outras, imprevistas, poderão determinar alterações de percurso e de datas programados.

A viagem em motocicleta pelo NOA permitirá conhecer aspectos humanos, topográficos, gastronômicos, culturais, climáticos etc. únicos. Suas paisagens e a mística das tradições *quéchua*, *aymará* e *inca* e dos costumes autóctones que a caracterizam convertem-na em região de especial interesse turístico.

O roteiro inclui montanhas; vulcões (*La Ruta de los Seismiles*); restos de civilizações antigas, como *Quilmes*; povoados construídos com adobe (*Ruta del Adobe*); parques nacionais (*Talampaya* e *Los Cardones*, este, com as maiores espécies de cactos do planeta); *salares*; vinícolas de *Cafayate* e do *Valle Calchaquies* e seu renomado vinho da uva *Torrontés*; *peñas salteñas*; reduções jesuíticas (*Jesus Maria*); churrasco de carne de *llama*; encostas impressionantes, como as *Cuestas del Portezuelo* e *del Lipán* e as *Quebradas de Las Conchas* e de *Humahuaca* e suas montanhas de 14 cores); e muito mais.

Na Bolívia, ainda não é certo o roteiro, embora o *salar de Uyuni* esteja no plano de viagem e as bandeiras já tenham sido compradas. Tem havido relatos de dificuldades de abastecimento de combustível para estrangeiros. O *paso* La Quiaca/Villazón é a rota preferida de entrada na Argentina de

contrabandistas e traficantes, apesar de policiado. Desde ontem, as forças armadas argentinas foram autorizadas a apoiar a segurança interna, como no Brasil, e tropas militares serão deslocadas para essa região nos próximos dias. Teoricamente, ficará mais segura.

No Chile, além de San Pedro de Atacama, onde haverá permanência de dois dias, serão visitadas cidades no Pacífico, como Antofagasta, La Serena, Viña del mar, Valparaíso e outras de interesse ou oportunidade; o monumento *La Mano del Desierto*, na rodovia 5 Panamericana; e Santiago, de onde ocorrerá o retorno para a Argentina, com provável parada em Mendoza.

O planejamento inicial contempla cerca de 9.000 km de estradas, em três países, a maior parte no Altiplano, deserto do Atacama e litoral do Pacífico chileno.

Certamente, a viagem já se constituirá méritos pessoais dignos de reconhecimento “*flat ou iron butt*”, suficientes para o agradecimento com o brevê *Condor de los Andes*, da Argentina, cuja imposição simboliza que o motociclista cruzou a cordilheira dos Andes, minimamente por três *pasos*.

Os que desejarem, viajem junto. Para tanto, acessem os *hiperlinks*, a seguir.

Cordial abraço.

Romulo

Buenos Aires, 2 de agosto de 2018

PROJECTO VIENTOS BLANCOS

UMA VIAGEM DE MOTOCICLETA POR ARGENTINA, BOLÍVIA E CHILE, EM TRES PASOS

DIARIOS DE MOTOCICLETA

DIA 1 - 4 AGO. 2018: CIDADE DE BUENOS AIRES - PILAR

A viagem começou com retardo, pois a moça do clima, que anunciou, em 2 ago., janela de 5 dias de interrupção da chuva entre Buenos Aires e Córdoba, esqueceu-se de combinar com São Pedro. No dia da saída, não se conseguia sequer ver o parque defronte da minha casa. Havia neblina forte e com muita umidade. O asfalto estava molhado e fazia 2C. A combinação disso poderia ter gerado gelo em algum lugar do roteiro onde a temperatura pudesse ter sido ainda mais baixa. A saída foi às 12h30, e não mais 8h30. Consequentemente, não foi possível chegar em Córdoba, cerca de 700km de Buenos Aires.

O pernoite foi em Pilar, na província de Córdoba, às 20h, com muito frio e a luz "olho da bruxa" piscando. Encontrar um YPF antes de um hotel foi uma tranquilidade. O consumo da 'La Poderosa' me decepcionou: 12.5 km/l, resultado da velocidade mais elevada, depois constatei. Esse fator é relevante em razão de ter que enfrentar áreas mais inóspitas e com menor apoio de *estaciones de servicios*, entre La Quiaca, Quebrada de Humahuaca e San Pedro de Atacama. Comprei um reservatório extra para isso, marca GIVI, para 2.5 litros. Pena a Yamaha ST1200 não ter a capacidade do tanque da BMW GSA1200.

Entre Buenos Aires-Rosário-Córdoba, a rota é muito monótona, embora seja de alta velocidade (130 km/h). Com chuva e já conhecida, não mereceu sequer fazer fotos.

Buenas noches.

DIA 2 - 5 AGO. 2018: PILAR- SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA

Saindo de Pilar, o destino foi a cidade de Jesus Maria, para conhecer a bem preservada redução jesuítica, estabelecida no século XVII.

Nesse mesmo dia, o pernoite seguinte foi em San Fernando del Valle de Catamarca, capital da província de Catamarca.



JESUS MARIA

Já se visualizava a pré-cordilheira dos Andes, com altura média de 2.000 msnm, árido como áreas do Nordeste brasileiro. O fim da colheita do milho e sorgo deixava a paisagem ainda mais sem interesse fotográfico. O vento norte, *Zonda*, soprava forte e cruzado na pista e era necessário baixar o corpo atrás do para-brisa, para diminuir o impacto do ar dos veículos grandes que passavam em sentido contrário. Muito seco, havia campos de oliveiras à margem da rodovia e, depois provado, o sabor do azeite é espetacular.

A cidade de San Fernando de Catamarca é simples, com cerca de 160 mil habitantes. Lembra cidades brasileiras do interior: lixo na rua, córregos poluídos, favelas, esgoto a céu aberto etc. Os atrativos estão na praça da matriz, onde também está a sede administrativa da província. Bons restaurantes, com preços um pouco inferiores aos de Buenos Aires. Durante todo esse trecho, estradas planas, retas, bem conservadas, com pouco movimento e enfadonhas. Dava vontade de dormir. No NOA argentino, especialmente o fator humano não se compara ao *porteño*: já têm se mostrado afáveis, atenciosos, disponíveis e dispostos a ajudar. É outro país; outra gente.

Buenas noches.

DIA 3 - 6 AGO. 2018: SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA - LA RIOJA

Hoje, percurso começou com a subida da *Cuesta del Portezuelo*, a 20km de San Fernando de Catamarca, e igual distancia para alcançar cerca de 2.000 msnm. É espécie de porta de ingresso para a pré-cordilheira dos Andes.

A estrada estreita e sinuosa, até perigosa, pois em muitos trechos não tem proteção lateral. 1º e 2º marchas são regra para subir e descer. O motor do radiador funcionou como **há** muito não o fazia. Imagina-se se estivesse no verão. A paisagem é árida. Embora mais sinuosa que a estrada da Serra do Rio do Rastro, a brasileira é mais vistosa e agradável.



Com muitas curvas cotovelo, numa dessas, acostamento. Uma combinação complicada: 1ªmarcha com torque elevado, subida íngreme, buracos, asfalto descascado, óleo na pista, areia. A moto parou em pé, quase encostado no paredão de pedras. Pela primeira vez, foi sentido o efeito do controle de tração. Nenhum dano.



Braços, ombros, pescoço e traseiro doloridos. Este, mesmo com almofada de gel, de 8cm de espessura. O mais interessante da *Cuesta del Portezuelo* foi poder avistar e filmar pela primeira vez um condor na natureza.
CUESTA DEL PORTEZUELO

A distância entre essas duas capitais provinciais é de 180 km, curto para os padrões da viagem. Num YPF de estrada, a ministra do Meio Ambiente de La Rioja e seu marido, empresário da mineração (lítio), fãs de Camboriú, como 90% dos argentinos.



CATEDRAL LA RIOJA

La Rioja também é simples e sua vida social gira em torno da praça da matriz. Coincidentemente, o bispo local rezava a missa das 19h e a igreja estava lotada. Era a última celebração dele como bispo da província de La Rioja, pois fora transferido para a província de Mendoza.

Um personagem ilustre dessa província é o expresidente argentino Carlos Menen, atualmente senador em Buenos Aires. Ele é produtor local de vinho da uva Torrontes, que foi consumido no jantar a base de carne de coelho. Bons vinhos os riordanos.

O pernoite foi em hotel no centro da cidade, próximo a catedral.

Buenas noches.

DIA 4 - 7 AGO. 2018: LA RIOJA - AIMAICHA DEL VALLE

O altímetro marca 2.057msnm ao iniciar a jornada do dia, às 9h, com a saída de La Rioja, capital da província de mesmo nome, o sentido será Oeste, via Patquia, pela RN 38. O destino agora é o parque nacional Talampaya, cujo contorno conduziria a Aimogasta, via Sanagasta.



Representou um dia de viagem para percorrer cerca de 520 quilômetros.

A estrada inicial, bastante cênica e com curvas em abundância, 300 quilômetros à frente faria a junção com a RN40, a estrada-mãe da Argentina.



Com isso, ingressa-se verdadeiramente na zona do Altiplano do NOA, que começa a simbolizar a *Pachamama* dos incas: a mãe-Terra. O inverno parece ter acabado. Clima seco, ensolarado e quente (27C). Tornou-se desconfortável pilotar com roupas apropriadas para o frio extremo das montanhas.

A motocicleta surpreendeu: de 12.5km/l, a 140km/h iniciais, agora rendia 21.5km/l, a 120km/h. Haviam sido percorridos 2.756km, desde Buenos Aires.



PARQUE NACIONAL TALAMPAYA

O pernoite foi em Aimaicha del Valle, em Tucumán, a sexta província argentina percorrida na viagem. Ainda faltam Salta e Jujuy nesta primeira etapa, antes dos *pasos* com Bolívia e Chile, tentativamente previstos para os dias 10 e 11 ago., respectivamente.



PRE-CORDILHEIRA DOS ANDES

Talvez devesse ter seguido carreira aeronáutica e aprendido a voar invertido. Assim, poderia pilotar a moto plantando bananeira. Apesar do assento de gel, importado dos cantos dos infernos do Sacro Império Romano-Germânico, por indicação de um certo e renomado *Dr. Bumbum*, e que custou uma boa grana, o traseiro está em frangalhos. Parece que o gel endureceu e se transformou em mármore Carrara. De lambuja, o assento também proporciona depilação a seco, fazendo ainda o contorno da virilha. A noite será com muita pomada Hipoglós e virado para a lua.

Buenas noches.

DIA 5 - 8 AGO. 2018: AIMAICHA DEL VALLE - SALTA

Cedo, a saída de Aimacha del Valle foi para visitar as ruínas de Quilmes, o que implicou rodar 10km em *ripio*. Valeu a pena.



AIMACHA DEL VALLE

Na estrada fazia frio; no sítio arqueológico, calor. O vento *Zonda* do deserto do Atacama é quente e forte o suficiente para reduzir a temperatura de regiões do NOA.

Hoje, os valles Calchequies, exatamente no roteiro, foram afetados. Se favorece a redução da temperatura, provoca areia em suspensão no ar, o que compromete visualizar a paisagem e fotografa-la adequadamente. Muito colírio nos olhos e cachecol leve para evitar areia no pescoço.



MUSEO PACHAMAMA - AIMACHA DEL VALLE

As ruínas de Quilmes estão bem preservadas e o museu possui recursos tecnológicos interessantes e peças arqueológicas. Os Quilmes foram os últimos povos autóctones a serem vencidos pelos espanhóis, no século XVII.

Eram cerca de 15 mil pessoas nesse local. Após a guerra, 2 mil sobreviventes foram obrigados a se deslocar a pé para a região da cidade de Buenos Aires, para serem escravizados. 800 sobreviveram e se instalaram em comunidade denominada Quilmes, atualmente na região metropolitana de Buenos Aires, onde também está instalada a fábrica da conhecida (e brasileira) cerveja Quilmes.



RUINAS DE QUILMES

O almoço, sem vinho Torrontes, por estar dirigindo veículo, foi em Cafayate, na



Ruta del Vino. É a equivalente nortista de Mendoza em termos de produção de vinhos.



CAFAYATE

O prato típico escolhido foi o *locro*, empanadas e *tamale*, regionais. A moto foi atração especial para grupo de aposentados argentinos que estava no mesmo restaurante, onde também foram adquiridas folhas de coca, para diminuir o mal da altitude.



LOCRO SALTENO

Logo, a rota para Salta cruzaria entre *cardones* e construções de adobe a *Quebrada de las Conchas* e

suas impressionantes formações em arenito.

O frio aumentava, as curvas eram muitas, a subida era mais sentida, a luz do dia já chegava ao fim, e o ar já estava mais rarefeito. Os 180 km pareciam intermináveis. Aí surge a vontade de acelerar, mas seria um erro.





QUEBRADA DE LAS CONCHAS

Entre os destaques naturais da *Quebrada de las Conchas*, as formações do *Anfiteatro*, *Ventanas*, *Obelisco* e *Garganta del Diablo*. Cuidado, no Anfiteatro há uma pedra no estacionamento que tem o mau hábito de derrubar motos e seus condutores, com dezenas de testemunhas em volta, todos com câmaras fotográficas prontas para disparar. Um mico.

O visual e a acústica são impressionantes. Concertos sinfônicos são realizados no local. Cada curva da *Quebrada de las Conchas* merece ser fotografada.



O pernoite desse dia foi em hotel no centro da cidade de Salta, na província de mesmo nome, ao lado da catedral, onde grupo de pressão pró-aborto se manifestava. Nessa noite, o senado argentino votava esse tema, que foi rejeitado.

QUEBRADA DE LA CONCHAS

Vale a pena conhecer o Museo de Arqueología de Alta Montaña, onde estão as múmias das três crianças encontradas no cume do vulcão *Llullaillaco*. Há um teleférico também.



Entretanto, seus maiores atrativos estão fora da cidade, como o Tren a las Nubes, o Viaducto La Polvorilla, San Antonio de los Cobres etc., para citar alguns.



Um excelente bife de chorizo e vinho Malbec forraram o estômago e o prepararam para a noite.

Buenas noches.

DIQUE LA CIENAGA

DIA 6 - 9 AGO. 2018: SALTA - TILCARA

Ao deixar a cidade de Salta rumo a Tilcara, aproveita-se as diferentes versões dos Andes.



Nesse trecho, a escolha foi seguir pela RN9, sentido El Cármen. É uma estrada sinuosa e com vegetação abundante, denominada "*cornisa*", com 70 quilômetros, morro acima. Valeu a pena a dor nos braços decorrente de tantas curvas.



RN 9: SALTA - JUJUY (RUTA DE LAS CORNISAS)

Após a cidade de Jujuy, e subindo ainda mais, em excelente estrada, porém com diesel derramado em muitas de suas curvas (essa estrada é parte do corredor interoceânico da América do Sul, e os caminhões estão com os tanques cheios nesse trecho inicial).

No cruzamento da RN9 (sentido Norte: La Quiaca-Bolívia) e RN52 (sentido Oeste: Paso de Jama-Chile) uma preocupação: um aviso da polícia rodoviária informava que o Paso de Jama (distante ainda 250 km) estava fechado, no lado chileno, em consequência de acúmulo de neve. O acompanhamento pela internet desse fato tornou-se prioritário, pois no dia seguinte esse seria o caminho. Até lá, aproveitar o que podia ser aproveitado.





Tilcara, Maimara, La Quiaca e redondezas, nas alturas da Puna argentino-boliviana. Nesse trecho da RN9 destacam-se as belas paisagens de Maimara, pequena cidade vizinha a Tilcara. O que se avista são casas

simples em um vale verde emoldurado por montanhas que parecem ter sido pintadas por algum artista. Já os morros que cercam Tilcara têm um visual mais comum.

O charme fica por conta da cidade, seus bares e restaurantes bem apresentados e com muita personalidade. Quase tudo em *rípio* escorregadio e em aclives e declives. É necessário cuidado. Há também uma boa oferta de acomodações.

TILCARA

Foi escolhido o *Las Marias*, um hotel boutique bastante confortável.

À noite, passeio pela feirinha na praça e seus produtos multicoloridos. Lá, também estava o grupo de 8 motociclistas cordobeses, que também pernitoou na cidade. Havíamos nos encontrado nas proximidades de Tilcara. Retornavam da Bolívia (salar de Uyuni), todos sofrendo o mal da altitude.



Disseram ter sofrido o efeito da altitude, com dores de cabeça fortes e que determinou parar em hospitais para serem "oxigenados". Utilizavam BMW GSA, Super Tenere e KTM, 1200 cc). Todas tiveram rápidos problemas de falta de potência em certos trechos mais altos do roteiro. Deram boas dicas de segurança sobre a Bolívia, a dificuldade enfrentada para abastecer as motos em razão de serem estrangeiros. Tiveram que pagar quase três vezes mais pelo produto, após "convencer" o frentista. A polícia rodoviária também deu algumas "mordidas" pelo caminho. Estavam equipados com reservatórios extra para combustível. Para eles, a hospedagem no hotel de sal de Uyuni foi o que lhes chamou mais a atenção, pela beleza e ineditismo.



PURMAMARCA - CIERRO DE LOS SIETE COLORES

No trecho entre as cidades de Volcán e La Quiaca constata-se a construção/reativação de ramal ferroviário, cuja inauguração está prevista para o segundo semestre de 2019. Trata-se da infraestrutura ferroviária para a utilização de trem movido a energia solar: o primeiro da América Latina; o segundo, do planeta.

No jantar, o tradicional *locro*, acompanhado de chá de coca, para evitar a *puna* no trecho ainda mais alto do dia seguinte, rumo a conquista do primeiro *paso*: La Quiaca/Villazon. Entretanto, se a folha de coca ajuda a combater o "mal da altitude", a água com o qual foi preparado contribuiu para provocar o "mal da baixitude", despertando a ira e a *Vingança de Montezuma*, cuja solução se torna mais complexa em decorrência do frio ambiente, do vento forte, da escassez de vegetação nas margens da rodovia e das sucessivas camadas de proteção sobre o corpo. Paciência, precisão e muita rapidez.

Buenas noches.

DIA 7 - 10 AGO. 2018: TILCARA - LA QUIACA

O primeiro *paso* cruzado foi o de La Quiaca/Villazón, entre a Argentina e Bolívia, a 3.500 msnm. Árido e pedregoso, o nome é originado de “*quisca*”, em *aimará*, que significa “pedra cortante”. Apesar de ser a principal rota de ingresso de traficantes e contrabandistas na Argentina, o controle é deficiente e sequer foram solicitados documentos pessoais e da moto. Foi necessário insistir para que a entrada da moto na Bolívia fosse registrada.

A porção visitada de Villazón, no lado boliviano, se assemelha a uma típica cidade de interior e fronteiriça, com comerciantes de rua superando em quantidade os em lojas formais. A venda de roupas usadas, principalmente oriundas de doações nos EUA, é um negócio que floresce em toda parte. Produtos chineses de baixo custo também existem aos montes.



O elemento humano chama a atenção e o biótipo preponderante são pessoas de baixa estatura baixa (1.30-1.50m), descendentes de incas, com trajes típicos. Destacam-se as *cholas* (mulheres bolivianas

descendentes de incas e outros grupos autóctones) com chapéus (*bombin*) *Borsalino*, de origem inglesa, que nas comunidades indígena do Altiplano boliviano representa honra e autoridade, especialmente em relação aos grupos de anciãos com os quais se tem especial respeito e consideração; cabelos longos e com tranças e saias coloridas quase até os pés. Em razão da altitude, a pouca



oxigenação dos músculos provoca espécie de hipotrofia natural do corpo para compensar a rarefação do ar. O corpo exige menos se é pequeno. Assim explicam.

VILLAZÓN

Em Salta, havia sido adquirido folha de coca e já a consumia, grudadas entre o maxilar superior e a bochecha, no lado direito. Tem gosto de grama recém

cortada. Com o tempo, torna-se um pouco amarga e provoca leve dormência. Como tem alcaloide e este acelera o coração, deve ser misturada com cinzas e depois lavada, antes de ser consumida. Soube disso apenas depois de consumi-la *in natura*. O fato é que não senti o efeito da altitude. Se decorrente da coca, não se sabe. O relato dos motociclistas cordobeses e, especialmente em viagem solo, contraindicaram seguir até Uyuni. Assim, para cumprir o rito dos *Cóndores dos Andes*, o primeiro *paso* foi cruzado: La Quiaca/Villazón.



PASO LA QUIACA/VILLAZÓN

Os pontos geográficos extremos da Argentina são: ao Norte, La Quiaca; ao Sul, Ushuaia; a Leste, Buenos Aires; e a Oeste, Mendoza. Assim, todos já foram visitados.



CIERRO DE LOS 14 COLORES - HUMAHUACA

La Quiaca é ainda o início/fim da emblemática RN40, cheia de encantos nos seus cerca de 5.500 km de extensão.

No retorno, o roteiro incluiu a *Quebrada de Humahuaca*, região da província de Jujuy onde originou a música folclórica andina, agradável e conhecida no Brasil: o *Carnavalito Humahuaqueño* (<https://www.youtube.com/watch?v=ePGclwrGTdo>) e suas montanhas de 14 cores; o ponto onde o trópico de Capricórnio cruza a estrada (e também São Paulo/SP); e uma das últimas fortalezas incas (*Pucara*).



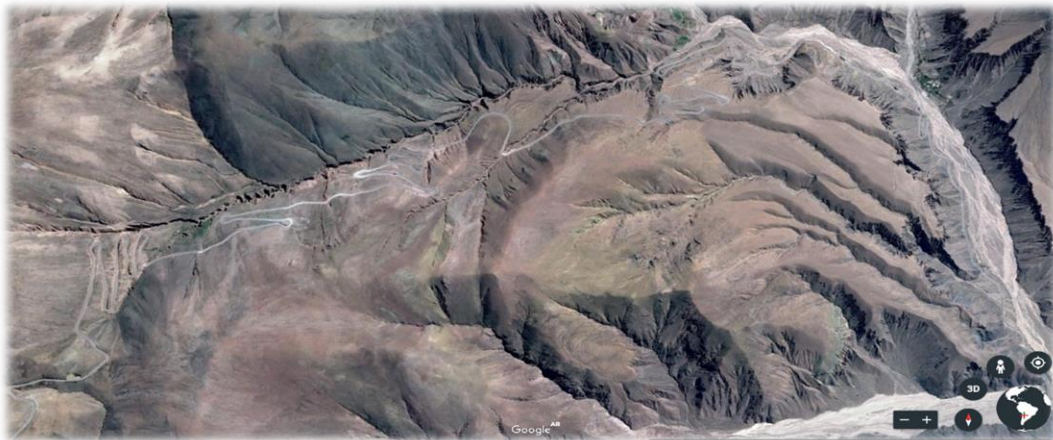
Entre Tilcara e La Quiaca, só há combustível em Abre Pampa. A estrada é

mais interessante no trajeto sentido Sul e a partir de Iruya, 30 km de *rípio* de qualidade ruim e estreita, com ônibus passando em velocidade e não se preocupando com veículos em sentido contrário, especialmente motos. Há que ter muito cuidado nesse trecho. Não valeria a pena o risco.

Buenas noches.

DIA 8 - 11 AGO. 2018: LA QUIACA - SAN PEDRO DE ATACAMA

O caminho que leva ao Paso de Jama oferece distintas maravilhas. Dignas de registro são a *Quebrada de Humahuaca*; a *Cuesta del Lipán*, que, com sua sequência de curvas, leva ao altiplano e a 4.170 msnm; e o majestoso Salar Grande.



CUESTA DEL LIPÁN



SALAR GRANDE

O cuidado com o reabastecimento tornou-se prioritário. A distância entre La Quiaca e o Paso de Jama é de 350km, morro acima, o que determina consumo extra de combustível. O recorde de autonomia da *La Poderosa*, sem passageiro e carga, havia sido de 420km, no plano. São 23 litros de gasolina. O reservatório foi enchido pela primeira vez. Nesse trecho, há postos YPF em Tilcara e no Paso de Jama e, no meio do caminho, um sujeito que comercializa combustível em Susques. Este, nem sempre operacional. Os de Tilcara e Susques nem sempre estão funcionando. Foi necessário preparar-se para o pior cenário: abastecer em La Quiaca e depois apenas no Paso de Jama.



O bom desempenho da moto permitiu chegar ao YPF do Paso de Jama sem problema e sequer foi necessário utilizar o combustível extra.



"BANCA" DE VENDA DE ARTESANATOS INCAICOS, A 4.170 MSNM

A chegada ocorreu pouco antes do fim do expediente da fronteira, que se daria às 16h, em razão de sua operação em horário de inverno. Foi o frentista do YPF, onde também existe um hotel ACA (*Automovil Club de Argentina*, similar ao Touring Clube brasileiro), que alertou sobre essa condição. Logo, o café quente foi deixado de lado e pé na estrada outra vez, pois não podia correr o risco de não cruzar a fronteira ou demorar para fazê-lo. Era preciso aproveitar as três horas restantes de luz (como o sentido é Oeste, ganha-se uma hora em iluminação natural) para realizar os tramites de fronteiriços e chegar a San Pedro de Atacama, distante 160km. Porém, cruzando a zona dos Campos de Gelo dos Andes, a 4.800 msnm, o ponto mais alto (e, em tese, também o mais frio) do

trajeto. Esse horário havia sido escolhido em razão de o sol derreter eventual gelo formado sobre o asfalto.

Na fronteira, havia duas famílias de brasileiros, que viajavam de carro. Os tramites fronteiriços são simples em razão da integração dos processos argentino-chilenos. Mas, o registro da moto foi mais demorado, em razão de o veículo estar na Argentina há mais de 3 meses. Claro, está desde 2016.

Muita explicação e extrema boa vontade dos agentes argentinos, facilitada pelo registro da viagem feita com o QC (motoclube de Brasília) ao Uruguai, via *Buquebus*. Entrevistas com agentes argentinos e chilenos da Polícia, Aduana e Agricultura. Passaporte, documento da moto em nome próprio, dois formulários preenchidos, seis carimbos e três papeletas resultantes. Tudo OK, embora tenham esquecidas na boca as folhas de coca, sob a bochecha, antes de ingressar no complexo fronteiriço. Devem ter pensado que havia um dente inflamado ou logo reconheceram tratar-se de prevenção à *puna*, culturalmente aceito. Porém, transportar mais de 35 quilos de folhas de coca constitui crime. Havia apenas 50 gramas.



Após duas tentativas, o segundo *paso* (Jama) da viagem finalmente havia sido cruzado, a 4.320 msnm. Faltaria subir mais 480 metros. *Bienvenido a Chile*.

Pouco depois de entrar no Chile, começa uma sequência de paisagens de tirar o fôlego, literalmente. A temperatura baixa bastante (2C), mas o seu esplendor ameniza o desconforto. Majestosas montanhas e vulcões, com cumes cobertos de gelo, acompanham boa parte do trajeto até San Pedro de Atacama.

Aos 4.800 msnm, *La Poderosa* assustou. Durante uns 50-100 metros, perdeu potência e tossiu. "*Punou*". Marchas reduzidas: da sexta à segunda. Na estrada, avisos diziam não haver sinal celular, o fluxo de veículos era mínimo, os brasileiros há muito haviam ultrapassado, a luz do dia chegava ao fim, a termômetro marcava -6C etc.

Fazia muito frio, mas um fio de suor escorreu no rosto e nas axilas. Colocar folhas de coca no tanque? Bobagem. Foi o módulo de controle eletrônico ajustando-se ao baixo percentual de oxigênio no ar, pois logo tudo voltou ao normal.



Há também lagoas, cujo tom azul das águas se destaca na paisagem. Guanacos e vicunhas, ariscos e muitas vezes camuflados, pastam em campos e encostas.

Um grupo foi filmado em movimento, atravessando pela frente da moto: um show; um perigo. Mais uma razão para aproveitar a luz natural. Esses animais vivem em altitudes superiores a 3.500 msnm.

A altura e o frio dos Campos de Gelo dos Andes, a 4.500 msnm, diminuem a cerca de 30km de San Pedro de Atacama, que é avistada ao longe, à medida em que se desce.



Uma depressão de paisagens desérticas circundada por vulcão e montanhas nevadas passam a ser as referências.







CAMPOS DE GELO DOS ANDES

Próximo aos 2.500 msnm, já era possível abrir o capacete e sentir o vento "morno" (11C) no rosto.



Não há alternativa, uma vez cruzado o Paso de Jama a parada seguinte é San Pedro de Atacama. Esta, lembra Canoa Quebrada no tempo em que QC significava Quase Cinquenta, só que no deserto e a 2.500 msnm.

San Pedro de Atacama é um oásis, com ruas de areia, lojas de suvenires, hippies



e alternativos, gente de várias partes do mundo (muitos brasileiros), idiomas múltiplos, restaurantes e ofertas de comidas variadas, um montão de *hostels* (muitos, mixurucas; alguns, melhores, denominados *hotel boutique*, uma espécie de “pousada metida a besta”, mas todos com preços de hotéis), centenas de agências de excursões, cachorros de rua para dar com o pau etc. As ruas principais onde muito disso se concentra são a Calama e Caracoles, ambas são apenas “*peatonales*”.

VISTA AEREA - SAN PEDRO DE

ATACAMA

Frutos do mar e massas com molho de frutos do mar, bem elaborados e de bom gosto e servidos em locais aprazíveis, são comuns.



Há ofertas para os mais variados gostos e bolsos. Embora mais caros do que na Argentina e em outras partes conhecidas do Chile, é mais barato do que havia imaginado, baseado em descrições de terceiros.



SAN PEDRO DE ATACAMA

Na cidade, durante o dia, 20C; à noite, 3C. O *must do* local são as excursões aos muitos atrativos naturais do deserto do Atacama.

Buenas noches.

DIA 9 - 12 AGO. 2018: SAN PEDRO DE ATACAMA

A limitação de tempo restringiu conhecer os *Geysers del Tatio*, lagoa de Puritamas, ou *Putanas* (no passado, havia mineradores italianos no local e estes atraíam mulheres para alegrar o ambiente e essas, no verão, banhavam-se na lagoa: daí o nome) e povoados autóctones andinos, como Toconao, onde os pratos principais disponíveis são o *locro* e espetinho de carne de *llama*. Tudo, implicou sair às 5h, em van turística. Embora há quem possa considerar utilizar a moto para visitar esses lugares, e realmente é até possível, o desconforto, a escuridão e o risco não compensavam. De carro, mais provável. Tudo em rípio, 70 quilômetros, por perna. Cerca de USD 80, por pessoa.



GEYSERS DEL TATIO

Quando o sol nasce, servem café matinal ao ar livre, a base de proteína de ovo, para auxiliar a oxigenação dos músculos. Caminhar "*despacito*": inspirar pelo nariz e, dois passos adiante, expirar pela boca, sucessivamente.

Uma turista desmaiou ao lado e o dano maior que ela sofreu foi o choque da cabeça com o solo. Oxigênio e remoção para a enfermaria local e, depois, de ambulância, para San Pedro de Atacama.



LAGOA PURITAMAS (PUTANAS)
TOCONAO

Esses locais estão a 4.300 msnm e a temperatura era de -15C. Valeu a pena visitá-los. Há muitas outras opções, entre as quais a observação de estrelas, privilegiada pela baixa luminosidade artificial da região e acúmulo de poeira em estratos mais baixos da atmosfera. Tem que ter tempo.

A opção aérea para San Pedro de Atacama é a cidade de Calama, 110 quilômetros distante. Há ônibus e outros meios terrestres regulares entre as cidades.

Buenas noches.

DIA 10 - 13 AGO. 2018: SAN PEDRO DE ATACAMA - ANTOFAGASTA

O trecho San Pedro de Atacama - Antofagasta era de 330km. Pela primeira vez, o combustível do reservatório foi para o tanque da moto antes da saída, pois não havia necessidade de transporta-lo cheio.





CH27: SAN PEDRO DE ATACAMA - CALAMA - ANTOFAGASTA

A natureza selvagem do deserto de Atacama era sentida em cada curva da bem conservada e sinalizada estrada. No Chile, a velocidade máxima é 100 km/h. Ar seco e morno, a 23°C. Um cachecol de tecido leve para impedir que a areia soprada pelo vento forte se acumule no pescoço. Óculos escuros e protetor solar no rosto.

O deserto de Atacama é considerado o mais árido não polar do planeta, com cerca de 105 mil km²: 1.600 km de comprimento e 180 km de largura. Essa região, que até a Guerra do Pacífico (1879-1883) pertencia à Bolívia - que atualmente reivindica na corte da Haia acesso soberano ao Pacífico -, na qual o Chile combateu e venceu o Peru e a Bolívia, é rica em minerais como cobre, ouro, ferro, prata, salitre, lítio e outros.

A região combina aridez e nichos férteis em vales. Preponderantemente, a vegetação é escassa ou inexistente, em razão da influência da corrente de Humboldt, que apenas proporciona neblina pouco úmida denominada "*comanchaca*". Há cactos, arbustos e outras espécies semidesérticas no meio de relevo conformado por montanhas e planícies multicolores que evidenciam o tipo de mineral nelas contidos. Por exemplo, o tom esverdeado indica cobre; marrom, ferro; branco, salitre, lítio e boro; rosado, prata etc.

A cidade de Calama, distante 100 quilômetros de San Pedro de Atacama, é um oásis, literalmente, em razão do rio Loa abastecido por águas das montanhas. O abundante minério de cobre e o rio Loa que a banha se unem e dão nome ao conhecido no Brasil time de futebol chileno: o *Cobreloa*. A cerca de 20 km da cidade, há o maior parque de energia fotovoltaica do Chile e os seus painéis solares se estendem ao longo da rodovia por muitos quilômetros. Em vários pontos da rodovia, especialmente na Ruta 5, também há parques com geradores eólicos. Se o vento no deserto do Atacama já é forte, nesses locais são ainda mais fortes. Por isso, aí estão instalados, obviamente.

Em Calama, tentou-se, sem sucesso, adquirir o seguro obrigatório chileno denominado SOAPEX, para veículos com placa estrangeira. Na internet, diz ser obrigatório no Chile, mas o sistema impedia inserir placa do Brasil. Na fronteira, deixaram passar sem exigí-lo. Obrigatório ou não obrigatório? Na dúvida, foi possível adquiri-lo na cidade seguinte, Antofagasta, na agência de turismo governamental. Custou USD 12, por até 10 dias (o prazo mínimo). Não foi exigido em nenhum momento.

Reabastecido em Calama, rumo a próxima parada, com pernoite: Antofagasta. Pouco depois de Sierra Gorda, a rodovia se une à Ruta 5, a Panamericana, a mais longa do Chile. Os cerca de 20km da R5 até Antofagasta, no litoral, foram muito frios. A neblina cobria a visão e, às 16h30, a pilotagem passou a ser por instrumentos: a tela do GPS mostrava o contorno da estrada. Era a "*comanchaca*" ao vivo.



A porção litorânea de Antofagasta é muito agradável e a primeira visão do Pacífico renovou o ânimo da viagem.

Pelicanos, gaivotas e outras aves e leões marinhos são avistados em

colônias formadas em rochas a beira-mar.



A opção foi buscar por hotel próximo ao mar, com restaurante especializado em frutos do mar. Antes disso, um rápido passeio de moto mostrou o velho porto, o mercado de peixe, as estações ferroviárias antigas e modernas (o cobre ainda é exportado por essa cidade) e muitas empresas com nomes da Ásia. Afinal, é para lá que a cidade está voltada e naturalmente vocacionada.



ANTOFAGASTA

Risoto marinho e salmão ao molho de camarão foram os escolhidos para o jantar, acompanhados de Pisco sauer.

Buenas noches.

DIA 11 - 14 AGO. 2018: ANTOFAGASTA - TALTAL



Os dois dias seguintes teriam trechos mais longos, para poder aproveitar cidades mais interessantes adiante, na *Ruta del Desierto*. Todas, rumo Sul. Seriam entre 550 e 650 km/dia. Mas, o planejamento era flexível o suficiente para ajustes que se fizessem necessários. Assim foi feito. De Antofagasta, rumo Norte, o destino foi o parque do monumento natural *La Portada de Antofagasta*. São formações rochosas dentro do mar que conformam um arco natural erodido na rocha pela água. Há um museu e trilhas a beira mar, não visitados.



La Portada de Antofagasta

A visita ao monumento e a opção de retomada do caminho rumo Sul pela orla da cidade, a Ruta 1, e que valeu a pena, determinaram ajustar a distância a ser percorrida no dia. Como ainda haveria outra parada turística na *Mano del Desierto*, a 80 km de Antofagasta, seria difícil pernoitar em Copiapó, a 550km de distância.



Daí a opção de fazê-lo na cidade de Taltal que, até a Guerra do Pacífico, era o limite Norte chileno.

O vento, desde San Pedro de Atacama até Antofagasta, era muito forte na estrada. Esta, com muitos caminhões, obrigando a reduzir a velocidade ao ultrapassá-los e baixando o corpo atrás do para-brisa, para reduzir o efeito da turbulência e o deslocamento do ar produzido pelos que vinham em sentido contrário. O vento soprava cruzado, frontal e traseiro. Uma indicação visível era a poeira e detritos cruzando a rodovia, na frente da moto. Não havia vegetação ou animais, silvestres ou não, visíveis na maior parte da rodovia.

Esperava mais da *Mano del Desierto*, indicada na estrada como "escultura". Realmente, o é, com acesso de 500 metros de *ripio* escorregadio a partir da R5. Sem nenhuma infraestrutura de apoio. Sorte haver comido e utilizado banheiro

antes da saída de *La Portada de Antofagasta*. Fotos feitas, pé na estrada, rumo a Taltal.

Nesse trecho, após Antofagasta, a única opção de reabastecimento é em Agua Verde, na R5, distante cerca de 280 km. Taltal resultou excelente escolha, destaca-se.



Outra vez, a neblina do Pacífico pegou forte nos 25km de acesso da R5 à cidade. Frio e pilotagem por instrumento. Ao chegar, céu brilhante e temperatura agradável, como a cidade. No fim do século XIX e

princípio do século XX, Taltal tinha vida agitada, como principal porto de exportação de salitre. Os cerca de 30 mil habitantes desfrutavam de teatro, opera, hipódromo, consulados, portos para passageiros e carga, touradas etc. Até 1930,



o salitre deu prosperidade à cidade. O hotel escolhido para pernoitar e o restaurante para o jantar têm mais de 120 anos no mesmo ramo, estabelecidos por imigrantes italianos, que conservam móveis e decoração de época, ambos

defronte do Pacífico. O pôr do sol em Taltal com a visão do píer de madeira, barcos de pesca ancorados e os contornos das montanhas produziu fotografias bacanas. Valeu a pena haver enfrentado de novo a neblina "*comanchaca*", nos 25 quilômetros que unem a R5 à Taltal.





TALTAL

Outra vez, frutos do mar e Pisco sauer foram consumidos.

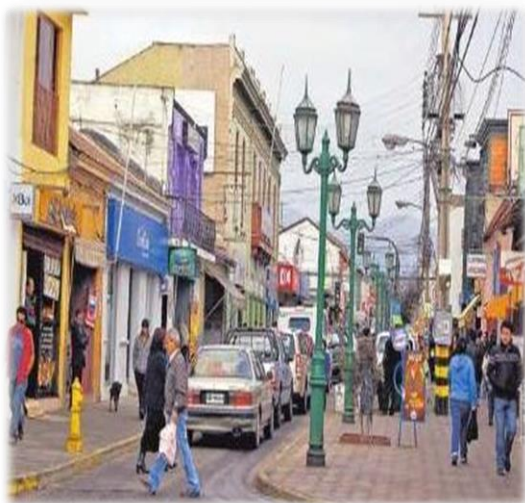
Buenas noches.

DIA 12 - 15 AGO. 2018: TALTAL - VALLENAR

O trecho do dia considerava percorrer 620 quilômetros até La Serena, o maior da viagem. Paisagens em porções litorâneas e desérticas já precisavam ser substituídas por mais civilização e dias extras de conforto e descanso.



O cansaço acumulado e os piscos sauer da noite anterior ocasionaram dormir até um pouco mais tarde. Reavaliados o cronograma e as novas metas do dia, a opção de conveniência foi pernoitar na cidade de Vallenar, sem atrativos significativos, a 430 quilômetros de Taltal, tendo ainda que cruzar a cidade industrial de Copiapó.



Vallenar

No trecho do deserto, muitas empresas de mineração e paisagens que evidenciam erosão do solo decorrente de dezenas de anos de exploração mineral. O Norte do Chile é a zona mais rica do país. Em alguns lugares, há campos imensos cheios de pedras, espalhadas como se tivessem sido expedidas por um vulcão. Numa primeira visão, parecia um campo com plantação de cultivo desconhecido. Montanhas inteiras estavam cortadas ou, simplesmente, deixaram de existir como tal.

Um povoado, Villa Union, que no século passado sobrevivia graças à exploração do salitre, transformou-se em ruínas, com construções de paredes de adobe expostas ao longo da R5. Não apenas em decorrência do fim do ciclo do salitre, nos anos 30, mas em função de uma doença que matou centenas de pessoas, a cidade deixou de existir.

Na R5 também há um local identificado como “Zoológico de Piedra”, que impõe imaginação aos visitantes para visualizar algum animal. O único ser vivo avistado no local foi um solitário cachorro vira-latas, que se assustou com a presença humana.

A porção litorânea desse trecho é composta exclusivamente por praias onde a areia é substituída por pedras pontudas e afiadas. Não deve ser muito confortável esticar-se no piso para tomar sol.

Hotel e jantar sem muito glamour, mas aquecido, limpo, com internet e garagem coberta. Era o suficiente para esse dia.

Buenas noches.

DIA 13 - 16 AGO. 2018: VALLENAR - VIÑA DEL MAR

A escolha para pernoitar em Vallenar foi de conveniência, para ajustar o cronograma da viagem. A ideia era não permanecer em Copiapó, mas sabendo que não chegaria a La Serena.



Vallenar está localizada num vale formado pelo rio Huasco, que é o maior atrativo turístico da cidade e, nos meses mais quentes do ano, transforma-se em balneário popular. No século XIX, foram descobertas

na região reservas de minérios de prata, ouro e ferro. São avistados trilhos de trem que ladeiam o rio em vários pontos. Em 1922 e 2013, Vallenar foi afetada por terremoto, com destruição de construções na cidade.

Em frente do hotel, no espaço reservado para a para de hóspedes, com a motocicleta ainda carregada e enquanto conversava com o recepcionista, um

funcionário local que controlava estacionamento em ruas, já havia emitido o bilhete para o pagamento, que não podia ser mais cancelado. A situação teve que ser solucionada por ele mesmo, pois a quantidade de caracteres da placa brasileira não lhe permitia inserir no sistema chileno que ele transportava. Jantar simples.

Buenas noches.

DIA 14- 17 AGO. 2018: VALLENAR - VIÑA DEL MAR

Não havia sido mencionado nos relatos anteriores, mas um detalhe, ainda que mórbido, merece ser informado. Como comparação, quando ocorre acidente rodoviário, usualmente no Brasil é fincada uma cruz onde o evento aconteceu. Na Argentina, é pintada na rodovia uma estrela amarela, com a informação sobre o nome da vítima e a data de seu falecimento. No Chile, em todo o trecho percorrido, pode-se notar a construção de altares com cruz, pintados e conservados, mastro com a bandeira chilena hasteada, muitos em forma de casa, alguns com bancos para sentar, caixa d'água, e decorados com *poster* fotográfico e objetos que recordavam a pessoa falecida, inclusive partes do automóvel envolvidos (em certos casos, havia até a própria carcaça do veículo acidentado) e brinquedos, evidenciando tratar-se de vítima criança.

A saída de Vallenar ocorreu às 7h, cedo para os padrões invernais da cidade. Café matinal servido era tão simples quanto o jantar da noite anterior e do próprio hotel, mas suficiente para chegar ao primeiro local de apoio disponível na rodovia. A R5, nesse trecho, já estava mais provida de bons pontos de parada, normalmente em postos de combustível das bandeiras COPEC (chilena), PETROBRAS (mantido o nome brasileiro, mas de propriedade chilena) e SHELL.

A saída de Vallenar ocorreu por meio de uma subida até chegar a R5. Logo, havia um posto COPEC, localizado num cruzamento com outra rodovia de porte, onde o café matinal foi verdadeiramente consumido. Até chegar a esse local, um nevoeiro denso e frio envolveu a moto e a pilotagem teve que ser realizada “por instrumento”, pois o “modo visual” estava comprometido. Durou uns oito quilômetros. Na R5, o sol já se fazia presente, embora ainda estivesse bastante frio (6C).

No local, logo também chegou outra motocicleta, coincidentemente Yamaha Super Tenere, modelo antigo, transmissão a corrente, pilotada pelo Ohlins, um alemão que fazia, há 5 meses, expedição solitária pela América do Sul. Apenas Guiana, Suriname e Venezuela não haviam sido visitados. Estava bem equipado

e com muitos reservatórios para água potável e combustível. Conversa-padrão entre motociclistas que se cruzam em estradas, com palavras e frases em alemão, espanhol e inglês, para compensar a deficiência mútua em todos estes idiomas. Era a última etapa da viagem dele, por isso esvaziava o combustível restante nos reservatórios no tanque da moto. No dia seguinte, essa seria embarcada no porto de Valparaíso, com destino ao de Hamburgo.

Desde a saída a paisagem era, outra vez, monótona, mas até La Higuera cerca de 120 quilômetros depois, e uns 70 quilômetros de La Serena. A aridez da paisagem começa a se transformar, o frio aumenta, flores silvestres, cactos variados, plantações, olivais, gado bovino e até passarinhos começam a aparecer, emoldurados por picos nevados a distância. O maior parque eólico avistado na viagem também é cruzado, e o vento na região é impressionantemente forte. Há uma placa que sinaliza a entrada para um observatório, que nas curvas seguintes pode ser avistado no topo de uma montanha. Pela primeira vez, surgem praias com areia fina, embora com locais onde grandes rochas compõem a paisagem litorânea banhada pelas águas azul turquesa, outras vezes verdes, do Pacífico, com fauna aérea em abundância.



CUESTA BUENOS AIRES

Logo, percorre-se talvez a mais interessante sucessão de curvas em escarpa da viagem: a *Cuesta Buenos Aires*. Estrada ampla, bem conservada e sinalizada, mão única e duas pistas em quase toda sua extensão. Paisagem deslumbrante. Esta e a *Ruta de las Cornisas*, entre Salta e Jujuy, na R9 (Argentina), foram as consideradas as mais adequadas para as grandes motos de estrada, como as *Goldwing*.

A partir de La Serena, ingressa-se na zona do Pacífico tida como a que oferece as melhores praias chilenas. Realmente, as faixas de areia cobertas de pedras são

substituídas por areia de verdade, como as conhecidas no Brasil, embora pedras sejam abundantes, como coadjuvante da paisagem. La Serena é espécie de cidade-dormitório de Coquimbo. Esta, sem grandes atrativos visíveis e mais industrial do que turística.

O local mais recomendado é a Baía Inglesa, conformada por praias tranquilas, areias brancas e água azul turquesa. É um litoral cercado pelo deserto do Atacama, incomum no Brasil. As enseadas formadas pelas praias *La Virgen* e *Chorrillos* e o sítio paleontológico *Los Dedos* são os destaques, que foram recomendados por muitas pessoas durante a viagem.



PLAYA LA VIRGEN

Há 450 quilômetros entre La Serena e Viña de Mar, o local do próximo pernoite e de descanso por 48 horas. A saída cedo de Vallenar, a boa estrada e o desempenho mais constante permitiriam alcançar esse destino entre 16h e 17h.



PLAYA CHORRILLOS

Uma parada para descanso e reabastecimento em Los Vilos e a conversa com um motociclista chileno, Roberto, motociclista e professor universitário em Santiago, alterou esse horário.

Ele sugeriu seguir na R5 até a cidade de Pullalli, na R5, cerca de 80 quilômetros a frente, e dobrar a direita sentido Papudo, no litoral. Daí, seguir os cerca de 150

quilômetros restantes rumo Sul, sentido Viña de Mar/Reñaca/Valparaíso, pela costa. Assim foi feito.

A paisagem é incrível: estrada estreita, escarpas sinuosas, matas verdes, rochedos



íngremes, praias com areia branca e mar azul turquesa, casas bacanas e bem conservadas, e sol poente (aliás, dependendo do horário, durante toda a viagem, o sentido Oeste das estradas faz com que o sol seja frontal todo o tempo, e como este se põe mais tarde, torna-se cansativa a iluminação constante nos olhos).

LOS DEDOS

Adicionalmente, era feriado e muitos carros também retornavam das praias sentido Sul e pela costa. O resultado foi enfrentar congestionamento e cansaço que teriam sido evitados caso a opção tivesse sido seguir diretamente pela R5. Mas, valeu a pena.

Como consequência, a opção foi pernoitar logo em Viña del Mar, no segundo hotel encontrado no caminho, às 19h45, muito agradável, a beira mar, e em zona bem servida de restaurantes e outros serviços, ao lado da gaivota símbolo da cidade, esculpida num costado de morro.

Foi a maior cama utilizada na viagem, e também a maior até então conhecida. A ideal para as 48 horas seguintes de descanso.

O jantar foi a partir das 20h30: frutos do mar e Pisco sauer.

Buenas noches.

DIA 15- 18 AGO. 2018: VIÑA DEL MAR

Tomado o café matinal, às 9h pela primeira vez na viagem a moto estava sem os baús laterais. Apenas o Top Case foi mantido. Estava leve como há muito não ocorria. Os pneus estavam desgastados, especialmente o traseiro. Pensou-se em substituí-los. Seria perda de precioso tempo, pois ainda estavam em condições seguras de uso.

Turismo pelas ladeirantas ruas da cidade, com motor e freio postos continuamente a prova. A porção costeira entre Reñaca e Viña del Mar foi a primeira a ser percorrida. Plana, agradável e bem conservada. Chama a atenção

a organização do trânsito chileno e a educação dos motoristas. Uma motocicleta com placas do Brasil, no inverno, não poderia passar sem chamar a atenção. Historicamente, há boas relações entre o Brasil e Chile e a cordialidade do povo segue o mesmo caminho. Assim foi percebido.

Logo, o trecho costeiro Viña del Mar e Reñaca foram percorridos até Valparaíso, a maior das três cidades e a capital Legislativa e Cultural do Chile. Realmente, tem mais e melhor infraestrutura, destacando-se na parte moderna da cidade a arquitetura dos edifícios incrustados em encostas de colinas que conformam a Cordilheira da Costa, defronte do mar. No centro antigo, denominado *Casco Histórico*, centrado no porto e na praça Sotomayor, oferece caminhadas, sob pes de jacarandás (são da família do Ipê), por armazéns, lojas e restaurantes/bares antigo; visões de atracadouros, guindastes, navios de carga e militares e milhares de containers empilhados no porto, que tem forma de ferradura. Ao longe, avista-se os contornos de Reñaca, Viña del Mar e Concón. Nesse local, o calçamento é preponderantemente de paralelepípedos e ainda se veem segmentos de trilhos que antigamente permitiam a circulação de bondes.

Da praça Sotomayor sentido Sul, logo avista-se o elevador Artillería, de 1893, com estrutura e dois carros de madeira ainda original, dizem, que até 1967 transportavam os cadetes da Escola Naval, atualmente o Museu Nacional Naval do Chile. Originalmente, as máquinas de tração funcionavam a carvão; hoje, é eletricidade. No alto, há visão em 180 graus da costa e inúmeras lojas turísticas para a venda de artesanatos e outras lembranças.

A arquitetura das construções nas imediações da praça Echaurren e rua Serrano destaca a madeira pintada em cores múltiplas, quase sempre bem conservadas, principalmente do fim do século XIX e início do século XX, quando Valparaíso sediava o maior porto do Pacífico. A igreja matriz e o mercado do porto complementam a trilogia que dava vitalidade à cidade, entre os séculos XVI e XIX.

Ao sair, um desdentado guardador de carro indicou a rua de descida. Uma furada, pois além de estreita e sem saída, era muito íngreme. Não foi possível fazer curva com a motocicleta em movimento e alguns pedestres de momento ajudaram a girar a moto e a aprumar morro acima. Embora frio, o suor escorreu.

O atrativo não natural de Valparaíso é a arquitetura, colonial espanhola entrelaçada com outros estilos europeus não-hispânicos, notadamente o Vitoriano, adaptado com êxito à topografia do lugar, influenciado por imigrantes britânicos durante o século XIX. Tudo incrustado nas encostas de colinas que circundam a cidade e lhe dão, a distância, aspecto colorido e irregular similar às favelas da cidade do Rio de Janeiro. A mistura arquitetônica em parte foi forçada em consequência do terremoto que destruiu áreas grandes da cidade em 1906 e que originou construções mais estáveis do ponto de vista sismológico.

Outro atrativo de Valparaíso é a casa *La Sebastiana*, atualmente sede da Fundação Pablo Neruda, onde viveu o poeta chileno premiado com o Nobel de Literatura em 1971, morto em 1973. Até 1991, estava desocupada e foi restaurada nesse ano. Valparaíso é parte do patrimônio cultural mundial.

O regresso para o hotel foi às 17h30, para descansar e preparar-se para o jantar da noite. Desta vez, o escolhido foi um restaurante peruano, com menu variadíssimo. *Ceviche*, frutos do mar e Pisco sauer compuseram a escolha. Um show.

Amanhã, é dia de estrada, rumo a Los Andes e à conquista do terceiro e último *paso* da viagem, *Los Libertadores*, tendo como meta de pernoite a cidade de Mendoza, outra vez já na Argentina.

Buenas noches.



VALPARAÍSO: CASCO HISTÓRICO E COLINAS AO FUNDO



VALPARAISO: PASEO YUGOESLAVO



VALPARAISO: FAROL DE PUNTA ANGELES E O CEMITÉRIO N° 3



VALPARAISO: CERRO CONCEPCION



VALPARAISO: CASA LA SEBASTIANA: MUSEU E SEDE DA FUNDAÇÃO PABLO NERUDA

DIA 16- 19 AGO. 2018: VIÑA DEL MAR - MENDOZA

O relógio tocou “alvorada” às 6h30, para se preparar e descer para o salão de café matinal às 7h, a hora de início do serviço, aliás, farto e diversificado. Entretanto, não havia os saborosos frutos do mar chilenos.

O GPS foi programado para Mendoza, com as cidades de La Calera, Pequehue, San Felipe, Los Andes, e Rio Branco como *way-points*, que são conectadas por rodovias que mesclam mão simples, dupla e autopista. Em Rio Branco, 170 quilômetros depois, ocorreria o reabastecimento no posto COPEC local, o último em território do Chile e oportunidade para utilizar os pesos chilenos excedentes, antes de enfrentar a subida dos *Los Caracoles*. Em San Pedro de Atacama e

Valparaíso foram realizadas transações de câmbio. Em ambas, foi mais vantajoso utilizar o peso argentino, e não dólar estadunidense, na troca por pesos chilenos.

A saída de Viña del Mar não ofereceu nenhum atrativo. Ainda que relativamente cedo, o trânsito estava congestionado, especialmente nos cerca de 110 quilômetros iniciais até San Felipe, pois há muitas cidades menores no caminho. Em San Felipe, há produção de vinhos e leite e vinhais e criações de gado Holandês se alternavam ao longo do caminho. O GPS não reconheceu as obras em curso na rodovia e os muitos acessos ao novo anel viário denominado *Autopista Los Libertadores* e orientou o sentido Sul, e não Leste. Logo, o sol e as montanhas nevadas que se viam a frente passaram a ser visualizados pelo retrovisor. Se o GPS falhou, a orientação espacial identificou haver algo errado, mas o mapa em papel era antigo e não continha essa nova estrada. Entrou em funcionamento o terceiro recurso: o PPS (*Pregunte Para Saber*). Essa *Autopista Los Libertadores* (R57) favorece o trânsito principalmente oriundo do Sul chileno rumo à Argentina, a Leste. O sentido que havia sido tomado levaria à Santiago, que foi excluída do roteiro em razão de já haver sido visitada e do recebimento de informação via *WhatsApp* de que viagem, a serviço, seria realizada a essa cidade, ainda em 2018. Ótimo, pois sobrarão mais tempo em Mendoza. A necessidade do uso do PPS também permitiu saborear a chileníssima bebida doce e fria *mote con huesillo*, a base de trigo andino germinado e pêssego desidratado.



Retomada a rota correta, San Felipe ficou para trás e, logo, outra vez o sol e os cumes nevados estavam a frente e a cidade de Los Andes surgiu no horizonte.

A R60 nesse trecho é agradável, com curvas múltiplas e área de parques preservados,

ladeada por rios e montanhas nevadas. Há alguns povoados dispersos, mas já se constata o “inchaço” de alguns núcleos habitacionais, desordenadamente.

O Chile tem carência de energia elétrica. Em vários lugares do roteiro foram visualizados parques eólicos e fotovoltaicos e pequenas usinas movidas a gás, importado sobretudo da Argentina. A Bolívia tem maiores reservas de gás natural e o exporta para o Brasil, por exemplo. Fisicamente, seria mais viável economicamente trazer gás boliviano para o Chile, mas a diferença histórica que mantém em relação ao acesso ao mar compromete a relação internacional de ambos os países. Nesse trecho da R60, observa-se canos que conectam cumes montanhosos a micro usinas hidroelétricas instaladas ao longo da rodovia.

Cruzada a Reserva Natural Rio Branco, logo após a cidade Los Azules, chega-se ao posto COPEC de Rio Branco. Havia sido percorridos 190 quilômetros desde

Viña del Mar, inclusive aqueles *off map*. O próximo local de abastecimento seria apenas em Uspallata, na Argentina, distante cerca de 120 quilômetros, ou em Mendoza, a 210 quilômetros, o local de pernoite e descanso por quase 48 horas. Não seria necessário abastecer nesse ponto intermediário.

Antes, teria que ser percorrido um dos *must do and see* da viagem: *Los Caracoles* e suas 30 curvas em *zigzag*, no caso deste trajeto, ascendentes.



LOS CARACOLAS: SENTIDO CHILE-ARGENTINA

Era a terceira experiência nesse trecho. As encostas são abismais. As primeiras 20 curvas, em 4 quilômetros, ascendem de 2.275 a 2.550 msnm. Depois, por 2 quilômetros, sobe suavemente até 2.650 msnm. As 10 curvas restantes, em 2.5 quilômetros, conduzem aos 2.800 msnm. Faltarão 5 quilômetros até o posto de fronteira chileno-argentino, *Los Libertadores*, e 7 quilômetros para o ponto mais alto do trajeto, na Argentina: 3.840 msnm, local de instalação da estátua Cristo Redentor. Há um posto adicional de controle da Gendarmeria Nacional de Argentina, em *Las Cuevas* (um dos papeis recebidos na fronteira, do veículo, deve ser entregue nesse local, ao agente de serviço). Até este ponto, a estrada desce

cerca de mil metros, em 9 quilômetros de extensão. Pouco antes de chegar a *Puente del Inca*, avista-se, à esquerda o Aconcágua, com 6.700 metros de altura. Há um local para parar, caminhar e fazer fotografias, caso o céu esteja limpo.

Percorrer *Los Caracoles* requer atenção extrema. São duas mãos, o fluxo de trânsito é grande (é a principal rota terrestre entre a Argentina e o Chile) e há carretas circulando em ambos os sentidos. Estas, podem não ver ou se importar se invadem a faixa contrária no momento de fazer curvas que, de tão fechadas, até permitem que o motorista verifique pessoalmente se a iluminação da carreta está funcionando bem. Na ocasião, o clima estava excelente, com visibilidade e sem vento. Foi possível percorrer o trajeto com capacete e jaqueta abertos.

No posto de controle de fronteira, outra vez um problema: a numeração do novo visto da Argentina não era reconhecida no sistema de Imigração. Quase 2 horas parado a espera de solução que, embora com extrema boa vontade, o funcionário argentino não conseguia resolver. Finalmente, conseguiu. *Bienvenido a la Republica Argentina*.

Atualmente, um pedaço de papel com a inscrição de um certo *número de orden del visa* está junto com o passaporte. Foi relatado que militares brasileiros com igual tipo de passaporte também haviam enfrentado situação similar, alguns dias antes. No posto de fronteira, outra vez foi mantido contato com o Fabian, um motociclista da Colômbia que fazia viagem solitária desde Bogotá, já tendo cruzado Equador, Peru e Chile. Da Argentina, iria para o Uruguai e Brasil, onde permaneceria alguns meses para estudar português, em algum lugar do Nordeste. A primeira vez que ele onde havia sido encontrado foi no alto dos *Los Caracoles*, *sacando fotos*, com um poncho com as cores colombianas sobre a roupa de motociclista. Uma figura.

Clima e estrada ótimos. Motocicleta com o tanque em $\frac{3}{4}$ e com bom desempenho, bastantes horas de luz natural, percurso curto até a cidade de Mendoza, paisagem estonteantemente bela, mas o estomago reclamava. A última refeição havia sido o *mote con huersillo*, horas atrás, lá no Chile. *Puente del Inca* oferecia alguma *comida de paso*, isto é, rápida e de rua.

Também era o momento adequado para comemorar a vitória sobre os *pasos La Quiaca, Jama* e *Los Libertadores*, que motivaram a viagem e que ensejou a conquista do brevê *Condor de los Andes* e o patch que lhe corresponde (um dos quais o *Vento Levou*, em algum lugar da estrada), cuja imposição simboliza que o motociclista cruzou os Andes, minimamente por três *pasos*.

De *Puente del Inca* até a cidade de Mendoza seriam mais 200 quilômetros, de sobe e desce, curvas e muitas paisagens espetaculares. Esse trajeto já havia sido quatro vezes anteriormente. Muitas fotos, com menos paradas. A opção foi fazer um trajeto diferente, a partir do dique Potrerillos, que acumula águas do rio Mendoza e de outros e do degelo andino para abastecer cidades e plantações nos vales abaixo. Aliás, mesmo no deserto, a cidade de Mendoza é uma das mais



arborizadas da Argentina, graças ao sistema de distribuição de água por gravidade instalado ao lado das ruas e avenidas. Outros sistemas abastecem plantações e indústrias.

Dessa forma, o caminho escolhido foi o da Ruta Provincial 82, por Cacheuta e Lujan de Cuyo, até o conhecido hotel localizado na *Plaza Independencia*, no centro de Mendoza, que já havia sido utilizado três vezes anteriormente. Tornou-se conveniente e o *check-in* ocorreu às 19h, já escuro.

Preparação para o jantar, nada diferente, pois o especial estava reservado para o dia seguinte, com visitas e almoço em bodegas, sem motocicleta, para aproveitar as muitas degustações do saborosíssimo vinho da uva Malbec, mendozino.

Buenas noches.

DISTINTIVO CONDOR DE LOS ANDES

DIA 17- 20 AGO. 2018: MENDOZA

As 10h chegou o motorista/guia/veículo contratados chegaram ao hotel: o Mariano e seu novíssimo, e brasileiro (como 85% da frota argentina), Toyota Corola, branco. Mariano falava um bom português, fruto de anos lidando com os milhares de *brasucas* que visitam a cidade, anualmente. Como 99.9% dos argentinos, também era um técnico de futebol e conhecia muito sobre times e a seleção Canarinho, que tinha a certeza de que venceria a copa de futebol Rússia 2018. A Argentina, para ele, ficaria com a segunda posição. Sabe tudo o Mariano.

As *bodegas* Carmelo Patti (cujo anfitrião e expositor é o próprio proprietário, uma figura, por sinal) e Catena Zapata foram as escolhidas para a visita e degustação e a Belasco de Baquedano para o almoço, com seis pratos e vinhos que lhes harmonizam, café e sobremesa. Muito boa a comida, em ambiente requintado e elegante. Muitos brasileiros em todas essas, mas o destaque foram duas muito simpáticas moças da cidade de Neuquen, no Sul argentino, comerciantes de vinhos. Ficaram surpresas ao saber sobre os vinhos brasileiros da região do vale do rio São Francisco e disseram que buscariam conhecer mais sobre o assunto, vislumbrando potencial importação do produto brasileiro.

O retorno para o hotel ocorreu e às 16h30, muitas taças consumidas cobraram foram bem sentidas. A solução foi seguir o costume local: *siesta* até as 19h30, para logo sair outra vez. Afinal, mesmo sendo 6 *pasos* de comida, são *pasos* infantis, e a fome apertou outra vez.

Jantar a base de salada, apenas para “completar” o tanque e retorno para arrumar a bagagem no hotel, pois haveria estrada no dia seguinte, cedo.

Buenas noches.

DIA 18- 21 AGO. 2018: MENDOZA - LABOULAYE

A alvorada foi às 6h30, pois o serviço de café começaria às 7h. O frio logo foi sentido no momento de ir buscar a motocicleta, que havia ficado no estacionamento, meia quadra distante do hotel. Estacionada defronte deste, sob árvores, a programação do GPS informava que a cidade de Buenos Aires, pela R7 (*Panamericana*), estava distante cerca de 1.200 quilômetros, que poderiam ser percorridos em 14 horas. Não sabe muito sobre a vida real de um motociclista esse aparelho, cuja voz de comando é da Inez, uma espanhola nata.

A R7 é parte do corredor bi oceânico Atlântico-Pacífico e em território chileno é designada *Ruta CH-60*, até Valparaíso. Na última viagem de motocicleta à Mendoza, em março de 2018, a estrada escolhida para retornar para a cidade de Buenos Aires foi a R8. Daí a opção de utilizar outro roteiro.

Bolsas guardadas nos baús laterais e no Top Case, mala de tanque fixada. Motor funcionando na lenta, para aquece-lo e aos fluidos, capacete, óculos, casaco, cachecol, luva e tudo mais para frio extremo. Montado e *ploft, ploft e ploft*. Pombos mendozinos que dormiam em galhos de árvores defronte do hotel despertaram com o barulho do motor resolveram mostrar descontentamento e excelente

pontaria. Capacete, visor, casaco, luvas, para-brisa, instrumentos, baús laterais e bolsa de tanque foram atingidos por fedorento e liquefeito coco de pombo. Sobrou até para a Inez, coitada. Para tudo. Desliga a motocicleta e desequipa-se para tentar limpar o melhor possível. Em resumo, embora em um posto YPF entre Mendoza e San Luís o frentista tenha oferecido um produto de limpeza, o cheiro e as manchas vieram junto até Buenos Aires, quando a motocicleta foi finalmente lavada. Para quem nunca teve essa experiência ou sentiu o aroma, lembra vômito de bêbado, só que mais pegajoso e fedorento. Diz-se popularmente que coco de pombo na cabeça é sinal de sorte. Tomara.

O trecho entre as cidades de Mendoza e San Luís, a nona e décima províncias (de iguais nomes) percorridas na viagem foi de frio extremo, não sentido anteriormente sequer nas regiões mais altas dos Andes. Quando a musculatura das pernas começa a tremer indica pré-hipotermia, incompatível com direção segura. Há que parar e caminhar, batendo os pés com mais força no piso para reativar a circulação, e ingerir bebida quente. As camadas de roupa térmica sob o casaco pareciam inexistir. As luvas *Thinsulate* para frio extremo, mesmo com o aquecedor de manoplas ativado, permitiam sentir gelar as pontas dos dedos. As botas *Timberland Outdoor*, impermeáveis e para ambientes externos de frio intenso, com proteção de *Gorotex*, não protegiam. Os dedos dos pés também gelavam. A cabeça e o pescoço estavam bem protegidos, com máscara térmica integral (denominada *Pasa Montaña*, na Argentina) e três camadas de cachecóis. Impressionante.

Embora comparativamente não seja tão alto como o Altiplano andino, os cerca de 2.500 msnm que caracterizam essa região estão em planície desprovida de proteção natural de montanhas, o que favorece que o vento gelado do maciço do Aconcágua sople com todo o seu vigor e sem sofrer resistência. Os 360 quilômetros até Villa Mercedes (onde ocorreu o reabastecimento), após a cidade

de San Luís, são de estrada excelente, mão única e com duas faixas, dividida por canteiro central. Em razão do frio, foram feitas quatro paradas, uma das quais para conhecer o centro da cidade de San Luís. Foi o trecho de melhor desempenho quilometro/litro da *La Poderosa*: 22.7 km/l, com média de 84.9 km/h, segundo a Inez.

Seu pior desempenho, foi no início da viagem, entre as cidades de Buenos Aires e Córdoba: 12.5 km/l. Na média da viagem, foram 19.8 km/l. Excelente.



Não havia atrativos nesse roteiro. Aliás, tudo se torna monótono longe dos Andes ou do Sul argentinos. Sabia-se que desde fev. 2017 a R7 (e também a R8, em outro trecho e por igual motivo) estava interrompida (55 quilômetros) entre as cidades de Rufino e Diego de Alvear, em consequência de transbordamento, por excesso de chuva, da *Laguna Picasa*. Essa condição determinou decidir parar para dormir em cidade antes de Rufino, que está localizada a 160 quilômetros de Vicuña Mackenna. Esta, a primeira opção para o pernoite, a 120 quilômetros de Villa Mercedes e a 470 quilômetros de Mendoza.

Entretanto, apesar do frio extremo, a vontade de chegar em casa crescia, ainda havia cerca de duas horas de luz natural e seriam apenas mais 100 quilômetros até a cidade de Laboulaye. Dane-se o frio, ainda que fosse necessário fazer uma ou mais paradas para caminhar e “bater o pé”. Assim foi feito.

Laboulaye é menor do que Vicuña Mackenna, mas logo foram avistados três hotéis razoáveis e a beira da rodovia, com garagem e WIFI. Era o necessário e suficiente para o pernoite. Nenhum tinha vaga disponível. Um evento agropecuário estava ocorrendo na cidade. Já eram 18h40, e estava escuro e frio. Do outro lado da rodovia, uma bem estruturada *estación de servicio* SHELL, 24 horas.

Dentro da cidade, outros dois hotéis foram consultados. Sem vaga. No terceiro, o Victoria, havia o último quarto disponível, a incríveis quase USD 20 a diária, com garagem e WIFI. Quarto simples, pequeno e de baixa qualidade. A tampa do vaso sanitário estava solta e ficava pendurada num prego na parede, para ser utilizada quando e se necessário. Mas, havia água quente, aquecimento e cama e seus acessórios. Por um lado, foi o pior hotel da viagem; por outro, a solução de um problema que poderia ter sido complicado, uma vez que a opção a hotel seria passar a noite no posto SHELL.

Sanduíche, empanadas e *cappuccino* quente foram o jantar desse último pernoite da viagem.

Buenas noches.

DIA 19- 22 AGO. 2018: LABOULAYE - BUENOS AIRES

O despertar foi às 7h, pois o serviço de café começaria às 7h30. Este, proporcional à qualidade do hotel e o preço do quarto. Apenas para “cumprir tabela”, pois a opção foi *desayunar* no posto SHELL e também ali reabastecer. O GPS indicava haver 550 quilômetros até a cidade de Buenos Aires, que poderiam ser percorridos em 6h45, de acordo com a Inez.

La Poderosa estava gelada, mas funcionou de primeira. Carregada e pronto, o rumo imediato foi o posto SHELL. Café da manhã reforçado e tanque cheio, estrada em direção à Rufino e à interrupção da estrada.

As alternativas seriam de Rufino fazer um desvio de 95 quilômetros pela R33 até a cidade de Venado Tuerto e desta cidade seguir para Buenos Aires pela R8. Porém, com interrupção não conhecida de trânsito em algum lugar nos 30 primeiros quilômetros da R8. Ou, seguir pela R7 até a cidade de Aarón Castellanos, a 35 quilômetros de Rufino, e desta seguir 30 quilômetros por desvio de *ripio* até reencontrar a R7 em Diego de Alvear e seguir o planejado pela Inez. Esta foi a opção e os 30 quilômetros foram percorridos em quase 1h40, muito mais tempo do que os 95 por asfalto, pela R33. Apesar do sol forte e da poeira no ar, fazia muito frio. Não se pode avaliar o acerto da decisão, uma vez que não eram conhecidos na ocasião as características da interrupção da R8 e o tempo que seria necessário para supera-la.

Durante toda a viagem, foram percorridos 45 quilômetros em *ripio*.

Reencontrar o asfalto é sempre agradável e o próximo abastecimento ocorreria em Chacabuco, de volta na província de Buenos Aires, a cerca de 290 quilômetros após Laboulaye. O desempenho da *La Poderosa* permanecia excelente: 22.5 km/l. Foram realizadas três paradas técnicas nesse trecho, especialmente para caminhar, *bater os pés* e tomar alguma bebida quente.

No posto YPF escolhido, muitos motociclistas argentinos divididos em tribos de Harley Davidson, BMW, Ducati, Triumph, KTM. A Yamaha Super Tenere 1200 não é popular na Argentina, por isso chamou a atenção. O mercado argentino esteve fechado para a importação de motocicletas de alta cilindrada durante os governos Kirchner. Com a abertura, vieram principalmente marcas europeias e a Harley Davidson, muitas fabricadas no Brasil e importadas por meio de acordos tarifários do MERCOSUL. As Yamaha até 250 cc (entre as quais a Tenere), também fabricadas no Brasil, são as mais comuns.

Num local desse trecho, como realizado em outros e como muitos motociclistas de estradas também o fazem, ficar em pé na moto ou esticar as pernas é normal. Quem pilota por longo trechos, sabe-se a razão. Uma esticada de perna e, sem perceber, uma depressão na pista provocou choque da perna com piso, transmitido até o joelho e desequilibrou a moto. Um susto e uma dor. Poderia ter

sido pior se o pé não tivesse resvalado no asfalto, o que evitou trauma importante no joelho ou em outra articulação da perna.

Chacabuco foi o local do último abastecimento e parada na viagem antes do corte de motor definitivo na cidade de Buenos Aires, que ocorreu às 19h45, em meio a trânsito congestionado. Mas, até lá, seria necessário ainda enfrentar mais 130 quilômetros até Luján, onde está localizada a catedral dedicada à Nossa Senhora de Luján, a padroeira da Argentina.

O resto do trajeto foi autopista, via o acesso Oeste da cidade.

Bienvenido a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Buenas noches.

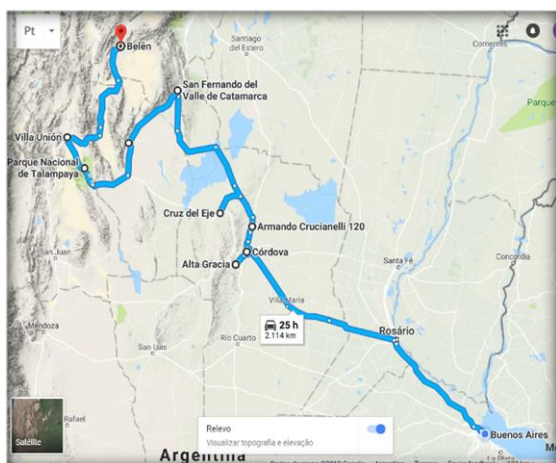
DADOS DA VIAGEM

Em 19 dias:

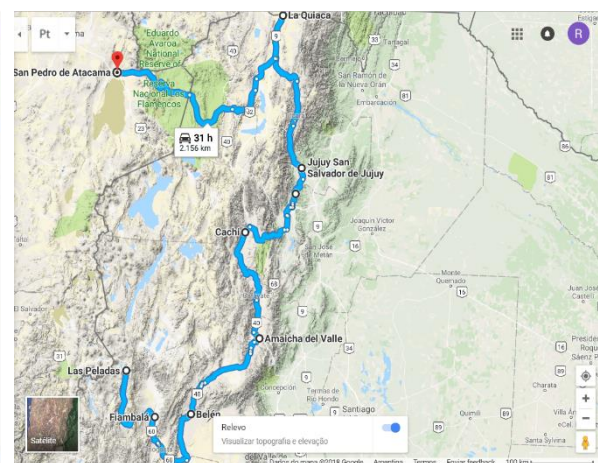
- foram percorridos 8.780 quilômetros, na Argentina, na Bolívia e no Chile;
- três *pasos* da cordilheira dos Andes foram cruzados (*La Quiaca, Jama* e *Los Libertadores*);
- a maior altitude transposta foi o Paso de Jama (4.800 msnm);
- a temperatura mais baixa foi sentida em San Pedro de Atacama (-15°C, às 6h);
- a mais baixa sensação térmica ocorreu no trecho entre as cidades de Mendoza e Villa Mercedes;
- o trecho de maior intensidade de vento ocorreu no deserto do Atacama, entre San Pedro do Atacama e La Serena, no Chile;
- foram percorridas 10 províncias na Argentina (Buenos Aires, Entre Rios, Corrientes, Córdoba, Catamarca, La Rioja, Tucumán, Salta, Jujuy, Mendoza e San Luís), Bolívia e Chile;
- o melhor e o pior hotel foram os de Viña del Mar e Laboulaye;
- a maior e a menor velocidade foram 154 km/h e 4 km/h, respectivamente na autopista Rosário-Córdoba e na subida da Cuesta del Portezuelo;
- a velocidade média da viagem foi de 84.9 km/h;
- o melhor e o pior consumo da *La Poderosa* foram de 22.7 km/l e 12.5 km/l, respectivamente;
- o consumo médio da *La Poderosa* foi de 19.8 km/l;
- as melhores refeições foram feitas em San Pedro de Atacama e Viña del Mar;
- a maior e menor camas de hotel foram, respectivamente, em Viña del Mar e Laboulaye;
- *La Poderosa* consumiu cerca de 445 litros de gasolina, exclusivamente de 98 octanas, e foram realizados 19 abastecimentos;
- O maior trecho sem abastecimento ocorreu entre La Quiaca e o Paso de Jama, na Argentina;

- foram consumidos 8 garrafas de vinhos e 50 gramas de folhas de coca;
- foram percorridos 45 quilômetros em *ripio*, todos na Argentina;
- foram utilizadas na viagem 4 unidades monetárias: pesos de Argentina, Bolívia e Chile e dólar dos EUA;
- todos os locais de pernoite foram escolhidos diretamente ao chegar nas cidades.

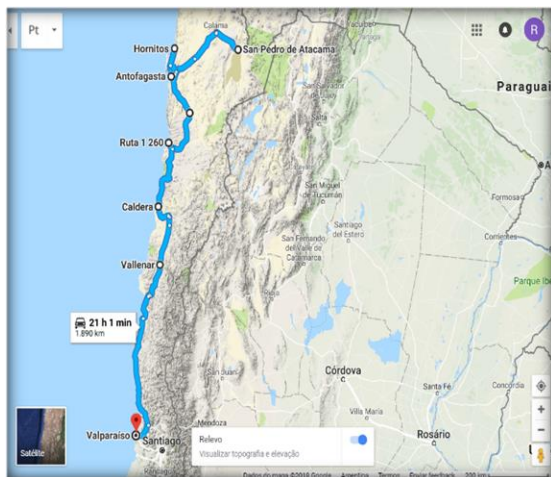
Quem sai para viagem dessa natureza não retorna, pois o que vivencia agrega experiências e conhecimentos antes inexistentes. Ocorre uma mudança. A pessoa que saiu, não retornou; outra voltou, transformada, e não é mais a mesma que saiu.



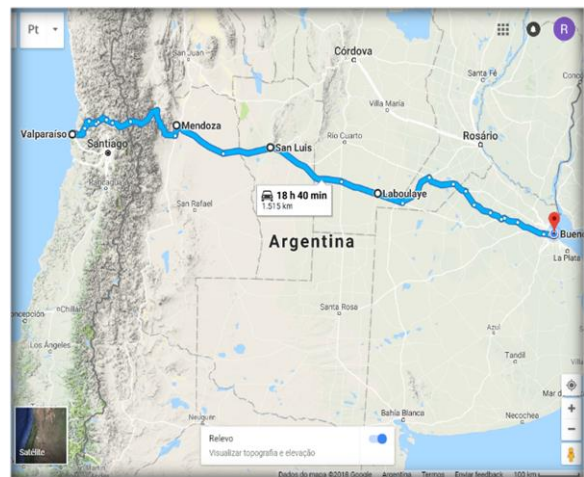
Mapa 1



Mapa 2



Mapa 3



Mapa 4



Mapa 5

