

Enduro

TURISMO
LE ANDE

Testo e foto di Giovanni Lamonica

Piste IN ALTA QUOTA

AUTOSTRADE IN TERRA BATTUTA E SPAZI SCONFINATI: ECCO LA CORDIGLIERA DELLE ANDE: DALL'ARGENTINA ALLA BOLIVIA, 1.400 CHILOMETRI DI STERRATONI A 4.000 METRI D'ALTEZZA

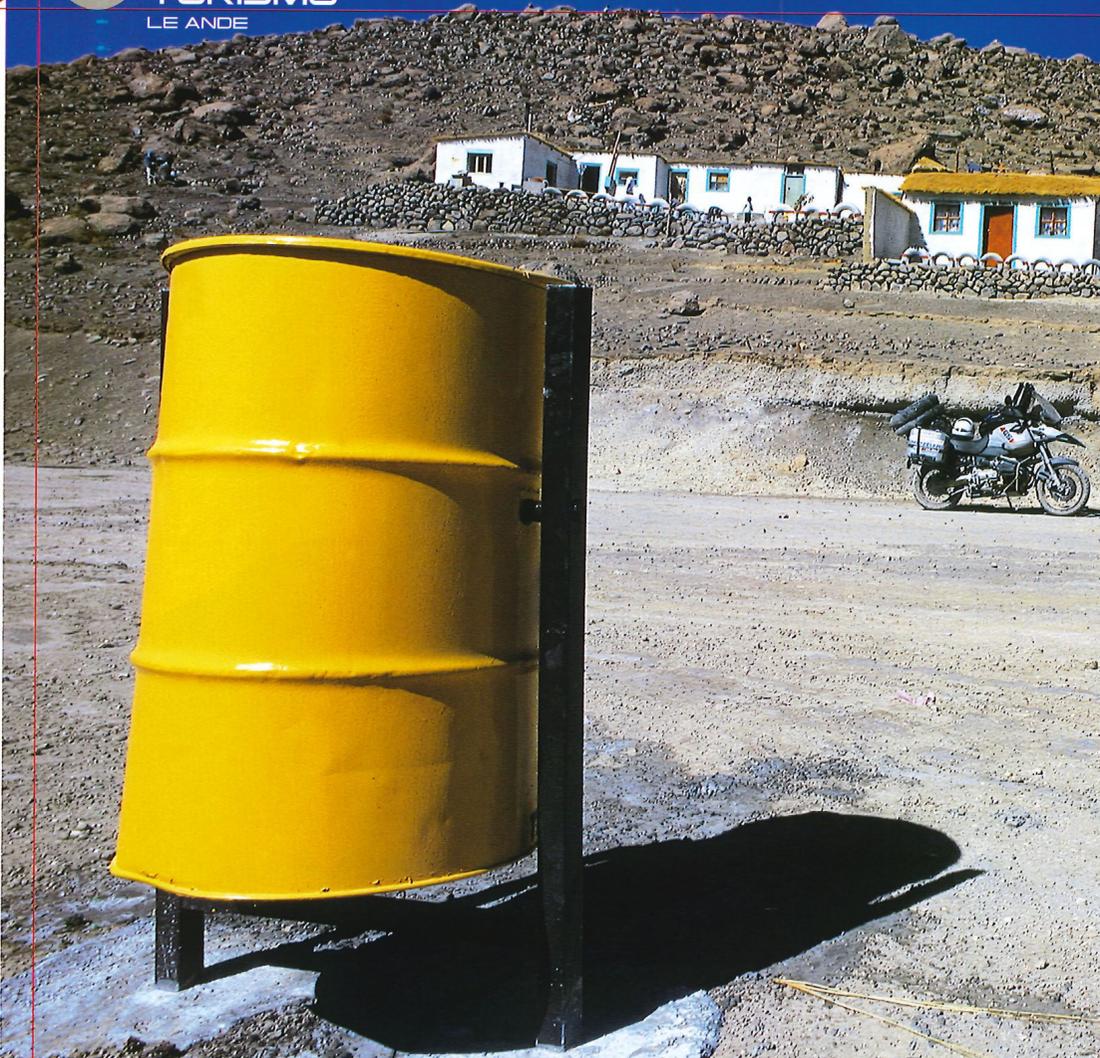
Non sono un fuoristradista per scelta. Mi piace viaggiare, soprattutto in moto. Credo di aver avuto la fortuna di percorrere alcune delle strade non asfaltate più belle del mondo. Sterrati lunghi e veloci, ma anche guadi, sassate. Di questi viaggi, la traversata del Sud America è quella che mi ha colpito di più per l'obiettivo bellezza, i ricordi e le sensazioni che mi fa riaffiorare le difficoltà affrontate. E, all'interno del viaggio in Sud America, il tratto più interessante e suggestivo è stato

quello sulle Ande. Sulla leggendaria Cordigliera, 1.400 km dall'Argentina alla Bolivia, transitando per il Cile. 1.400 km alzando polvere con un bestione da 300 chili, scavalcando passi a più di 4.000 metri. Strade aperte a un traffico a volte inesistente. La moto? Una BMW R 1150 GS, versione Adventure: differiva dalla R 1150 GS "base" per le sospensioni con un po' di corsa in più, irrobustite, il serbatoio da 30 litri e altri dettagli ancora. Viaggio in solitaria, con borse laterali di serie e bagagli, sui quali adagierò 2

gomme di scorta, dato che da queste parti è difficile trovarne di simili. Sono tubeless e, se dovessero tagliarsi su una pietra aguzza,

Sapore di sale

Il tempo piovoso rende tutto più difficile, mi informo dalla Polizia locale sulla transitabilità dei valichi. Il Paso de Sico è sicuramente il modo più spettacolare per abbandonare il nord dell'Argentina, in direzione Cile; Ma è anche quello messo peggio a strade (o meglio, dipende dai punti di vista) e

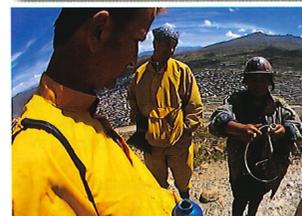
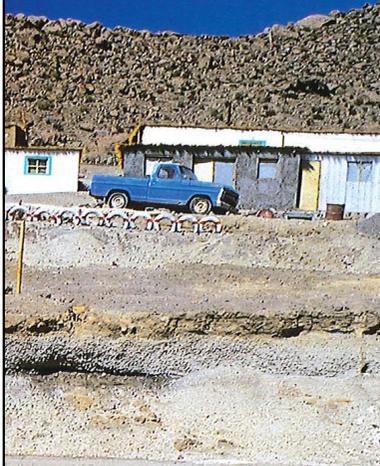


► Foto grande:
 Ascotan, in Cile: poche case ed un campo di calcio. Siamo sulla Ruta 21. Una ferrovia (sotto) corre parallela a questa strada ed arriva allo sperduto confine di Ollague, da dove si entra in Bolivia. In basso, minatori a Potosi.

meno trafficato. Il cosiddetto "El tren a las nubes" è uno dei percorsi ferroviari più famosi e suggestivi del Sud America e, a grandi linee, segue la strada che andrò a percorrere. L'itinerario comincia da San Antonio de los Cobres, che mi accoglie con una luce speciale e un vento da abbattere un mulo, come dicono in Patagonia. Da qui, per arrivare in frontiera, sono "solo" 140 km di fuoristrada. E gli ultimi 90 sono davvero impegnativi, almeno

con tutto il mio carico. La moto galleggerà affannosamente e continuamente in una soffice sabbiolina-borotalco. Il vento negli ultimi 20 km diventa una roba brutta, da non stare in piedi. Sono indeciso se continuare. Continuo. Questo vento mi accompagnerà fino al punto di frontiera per uscire dall'Argentina. Il paesaggio è strepitoso. Viaggio in quota fra montagne colorate e lagune di sale immense, le salares. Al controllo fron-

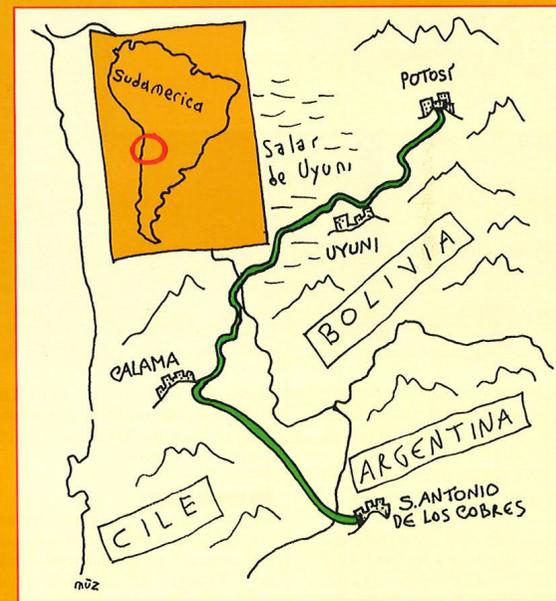
tierzo cileno vengo invitato a pranzo e informato sulle condizioni meteo: Eolo ha deciso di interrompere le sue furiose iperventilazioni! Anche la strada, nei limiti di una pista a 4.000m d'altitudine (ne mancano ancora 250 km all'arrivo di tappa) migliora. Nota per l'orientamento: non c'è la minima indicazione, un cartello, una freccia. Sono davvero stanco, il Paso de Sico mi ha davvero stroncato. Dormo a San Pedro De Atacama.



Appunti di viaggio

Il percorso si è svolto su uno spettacolare altipiano montuoso, tra i 2.000 ed i 4.500 metri di altezza, quasi sempre su sterrati veloci, ma con condizioni spesso diverse. Il tratto più impegnativo è stato il Paso de Sico, sabbioni infiniti e velocità da moviola. Nel racconto viene descritto un attraversamento di un fiume in Cile: può essere evitato tenendosi sulla strada principale, che fino al confine è sicuramente il tratto più facile dell'intero tracciato. Può sorgere qualche problema con la benzina, infatti si trovano rifornimenti solo a San Antonio de Los Cobres, Calama, Uyuni, quindi serve un'autonomia di almeno 400 km. La BMW R 1150 GS, con il suo serbatoio da 30 litri, ne percorre tra i 400 e i 500. Per il viaggio sono state utilizzati pneumatici radiali di tipo tubeless, Metzeler Tourance e Pirelli MT 90. I due treni di gomme sono riusciti a percorrere senza forature 30.000 km di strade sudamericane (questo servizio è un estratto "fessellato" di un viaggio più ampio, lungo tutto il continente). La moto era di serie e parecchio carica: borsa da serbatoio Bagster da 37 l, borse laterali BMW in alluminio e 2 borsoni Ortlieb, poggiatesta sulla del passeggero e portapacchi.

Per l'orientamento è ovviamente indispensabile una buona cartina stradale. In questo caso era affiancata dal navigatore satellitare della BMW. Per il cambio delle varie valute non ci sono particolari problemi, a parte in Argentina, dove l'emissione di strane obbligazioni (usate come moneta contante), che prendono i nomi più disparati, possono complicare un po' la vita. Chiedete sempre pesos sonanti come cambio e resto dei vostri acquisti, perché le altre monete hanno valore solo ed esclusivamente nella regione in cui vengono rilasciate. La carta di credito può essere usata abbastanza frequentemente solo in Cile ed in particolare a Calama. Ad Atacama (Cile) ci sono due cambiavalute in paese, negli internet point, ma sono meno convenienti rispetto a un più avventuroso cambio "nero". Le uniche banche (quelle "vere", come le intendiamo noi) si trovano a Calama. Anche Uyuni (Bolivia) mette a disposizione diversi cambiavalute, fatevi indirizzare dal proprietario dell'ostello. Il miglior periodo per il viaggio è la stagione secca, che coincide con la nostra estate-autunno.



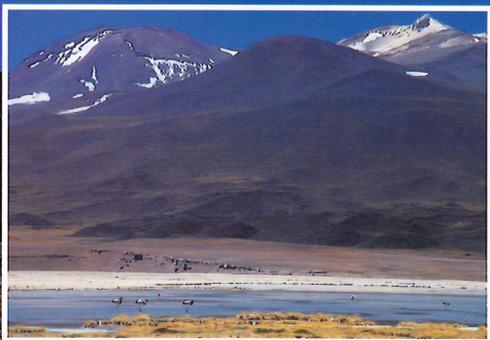


Foto grande: Bolivia, la pista sterrata che congiunge Uyuni a Potosí. Sopra: cacciatori di lucertole sulla pista che da Uyuni conduce a Cochabamba, porta d'ingresso al salar de Uyuni. I bambini catturano i rettili e poi li vendono.

Il giorno dopo riparto da San Pedro. Guido per un'oretta nel deserto di Atacama e, dopo neanche 80 km, mi fermo nel niente assoluto. Penso che Chuquicamata, la più grande miniera a cielo aperto del mondo, è di strada, ma sono fuori tempo massimo per la visita guidata. E allora tiro dritto per Chui Chui, una delle più belle oasi del deserto di Atacama, con la sua chiesa coloniale del 1611, la più antica del Cile. Troverò albergo in una specie di parrocchia che ospita i malati di mente

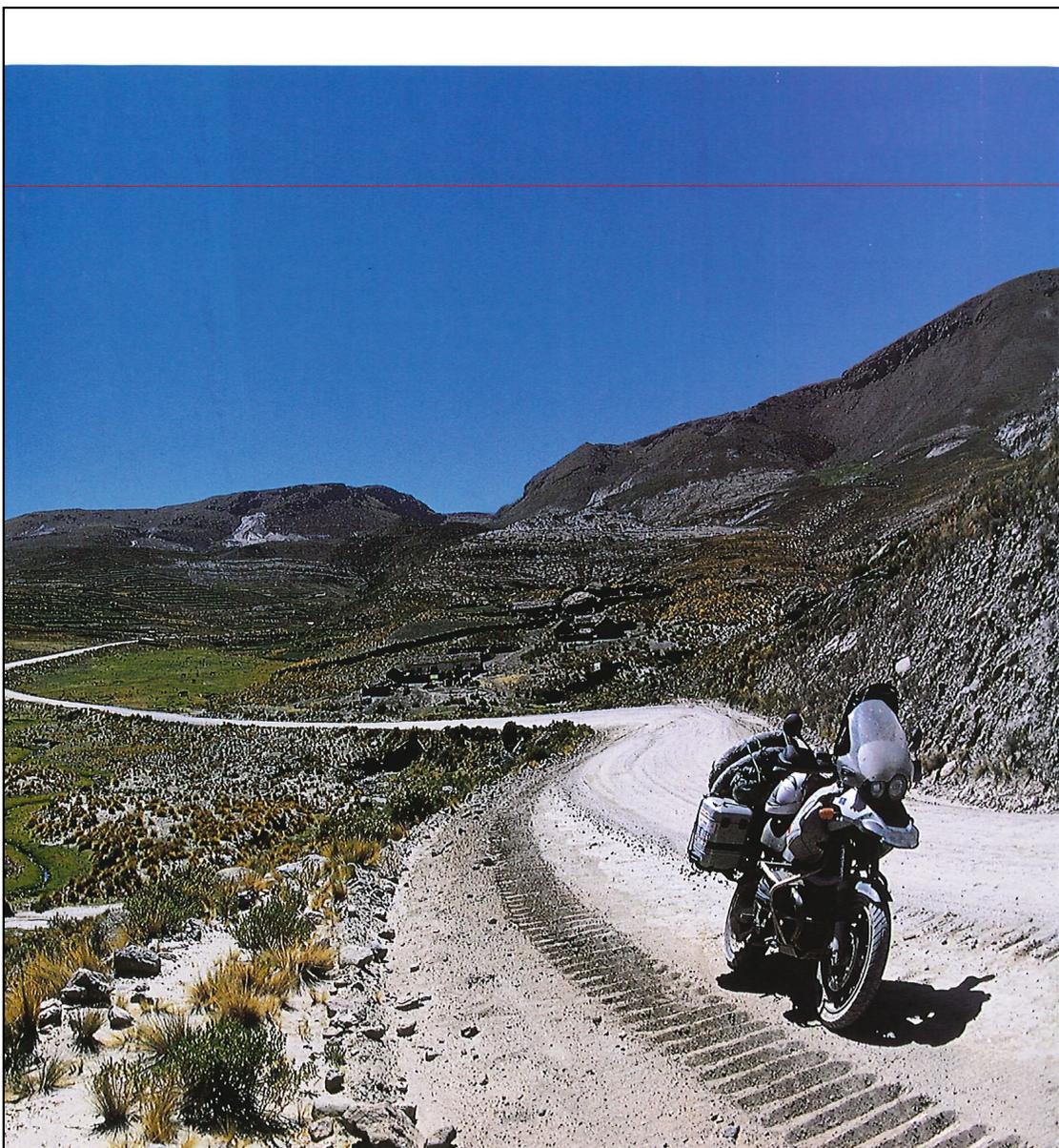
provenienti dalla vicina Calama. La tappa è andata via liscia, in compenso il giorno dopo mi attenderanno oltre 400 km di incognite.

Una sorsata di Super

A cena mi dicono che posso evitare una quarantina di km di sterrato percorrendo una strada mineraria asfaltata, per poi congiungermi più a nord sulla principale per la Bolivia. Peccato solo che il ponte che dovrebbe unire le due sponde del fiume sia sbarrato, è pericolante. Il bello di questi posti

è che le rogne le trovi anche senza cercarle...

Grazie all'aiuto degli operai del cantiere riuscirò a guadare il fiume più a monte, disponendo tra le due sponde una serie di tavole. La prova strutturale del frettoloso ponte verrà compiuta dal sottoscritto, più tre degli improvvisati genieri amici. Ce la faccio, passo. Alla fine abbracci e baci, riprendo in direzione Bolivia. Le saline e gli effetti cromatici si susseguono con impressionante continuità. A Ollague, classico posto di frontiera,



ho la netta sensazione che rimarrò senza benzina: da Calama ho percorso 185 km, ne mancano 208 a Uyuni. Ho circa 90 km di autonomia e qui non c'è stazione di servizio... Traffico fino a questo momento? Zero, nada, nessuno cui chiedere aiuto. Alla fine la situazione sarà risolta da Federico, tuttopare ferroviario di questo sperduto angolo di Cile. Federico mi porta un miracoloso, fantastico, opportuno bidone rosso con la scritta: SUPER 97 oct. Da lì tireremo fuori il sostentamento per la mia pule-

dra gravida, travasandola con un tubo, oltre che ingurgitarne una giusta quantità che nei giorni futuri trascinerà i miei interlocutori nel più mero sconforto. Sono in Bolivia, sono finalmente pronto per ripartire, ma per andare dove? Mi vedo letteralmente costretto ad inventare la strada. Sotto le ruote dovrebbe srotolarsi una pista: come al solito in questa zona e a queste altitudini non c'è asfalto. Però la strada è riportata sulle cartine come una statale, la 701 per l'esattezza. Le parole dell'impiegato alla dogana che

mi consigliava di raggiungere il collettivo (bus) partito una mezz'ora prima, cominciano magicamente a prendere un allarmante significato: la strada principale piano piano scompare. Niente, una traccia, o meglio più tracce, senza nessun riferimento, a parte qualche segnale, rappresentato da un cippo bianco sapientemente mimetizzato a livello del suolo, che scaltamente si confonde con il riverbero salino. Niente! Solo qualche jeep a cui chiedere informazioni. Raggiungo il famoso

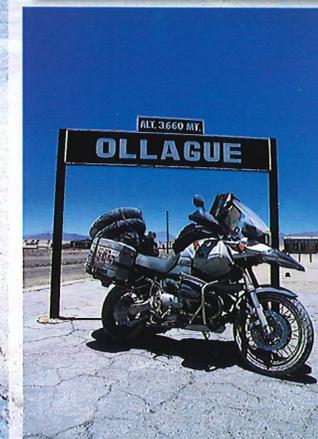
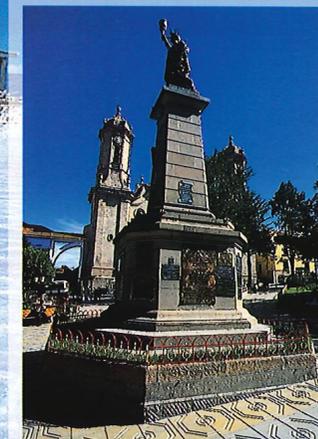
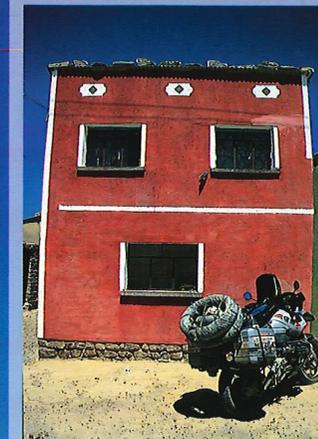
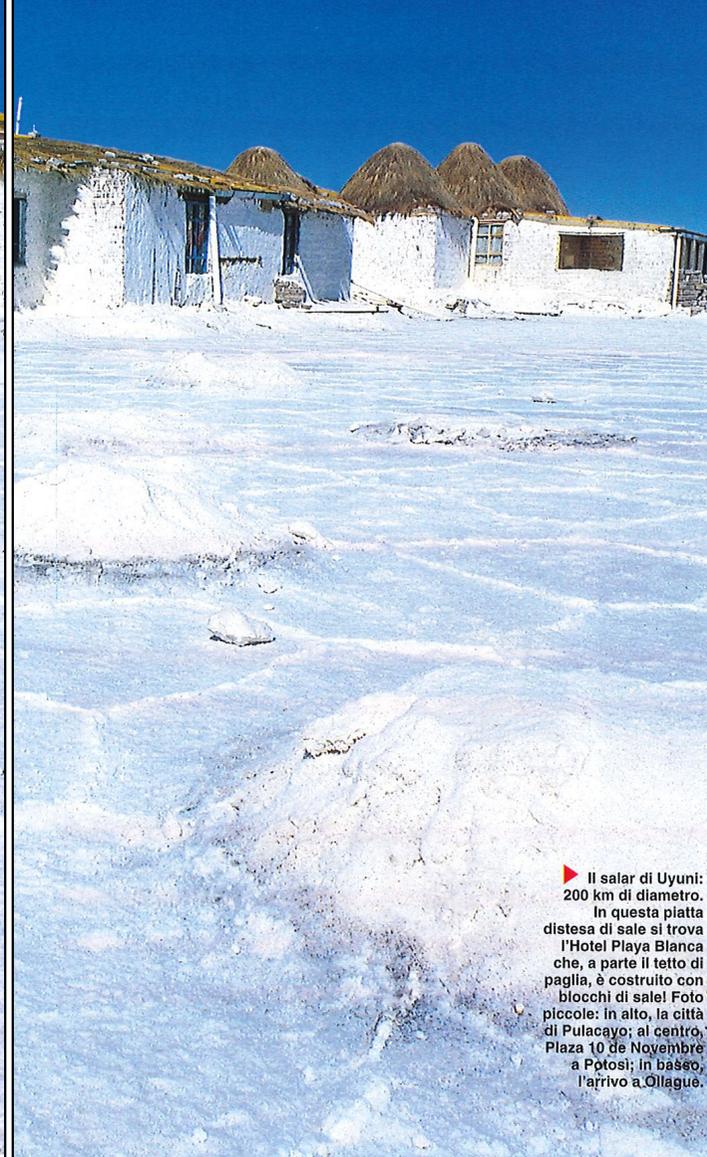
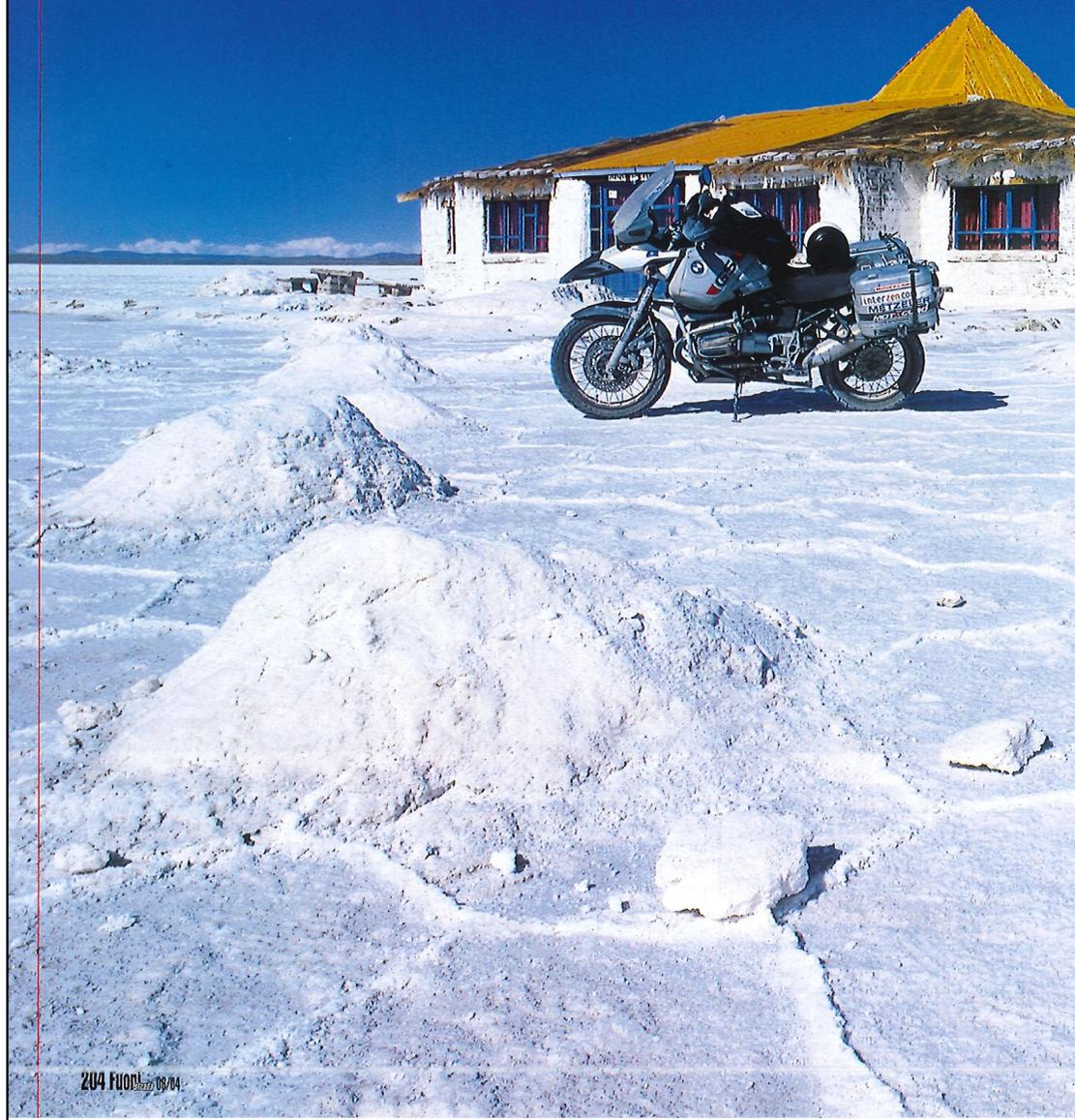
pullman ma lo perdo fermandomi a scattare foto. Per raggiungere Uyuni, meta della giornata, devo attraversare l'immensa distesa salina. Lo spettacolo del salar di Uyuni è suggestivo: quando la superficie si asciuga, le saline trasformano il paesaggio in una accecante bianca distesa, dalle dimensioni

infinite. Guidare in queste condizioni è un'esperienza che da sola vale il viaggio. Percorro qualche km su di un terrapieno e poi la strada scende nella piana, il pomeriggio sta spingendo il sole verso l'orizzonte. Il bianco del sale, l'azzurro del cielo e l'ombra della moto. Mi sento un uomo, solo, fortunato e

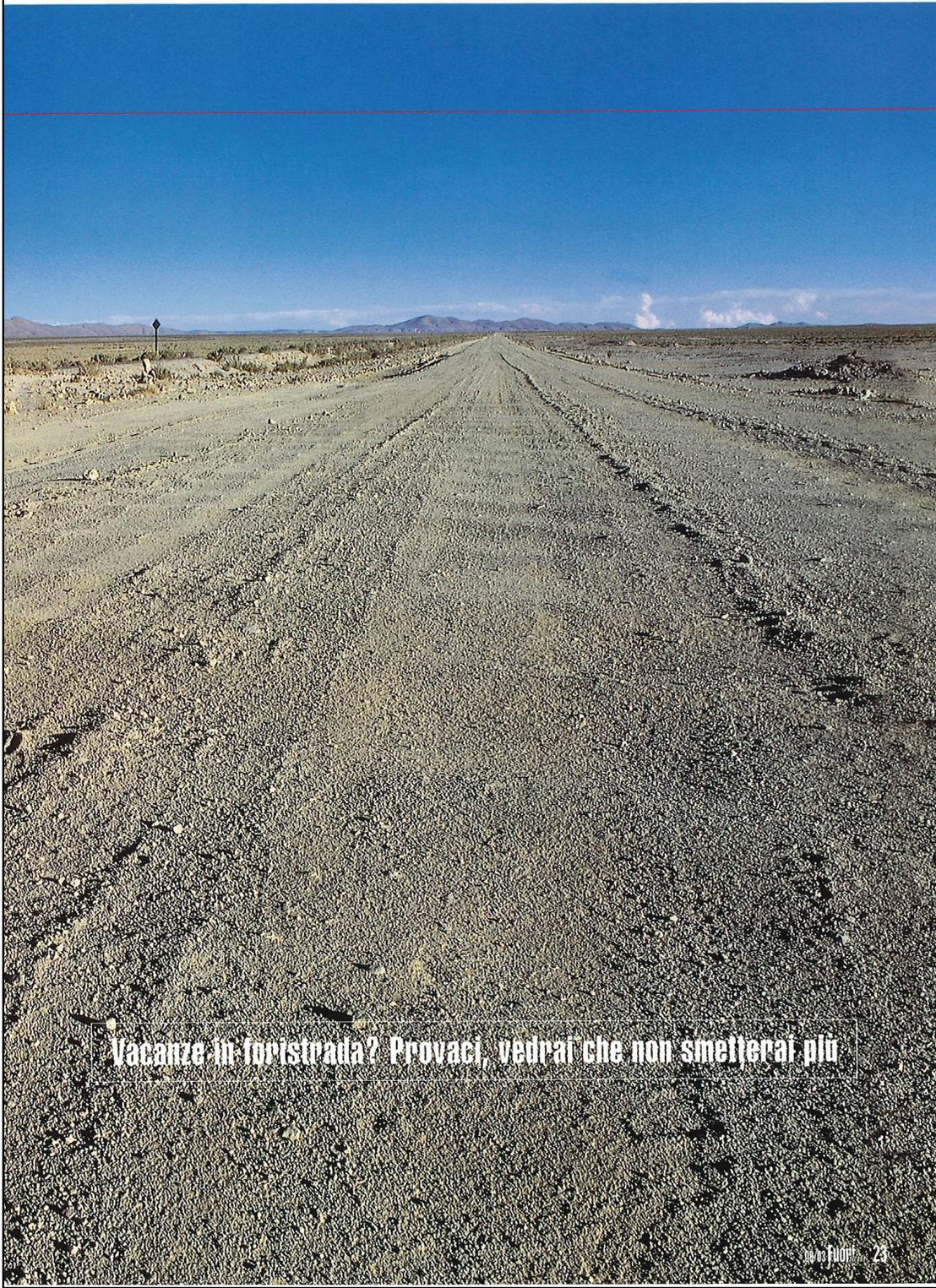
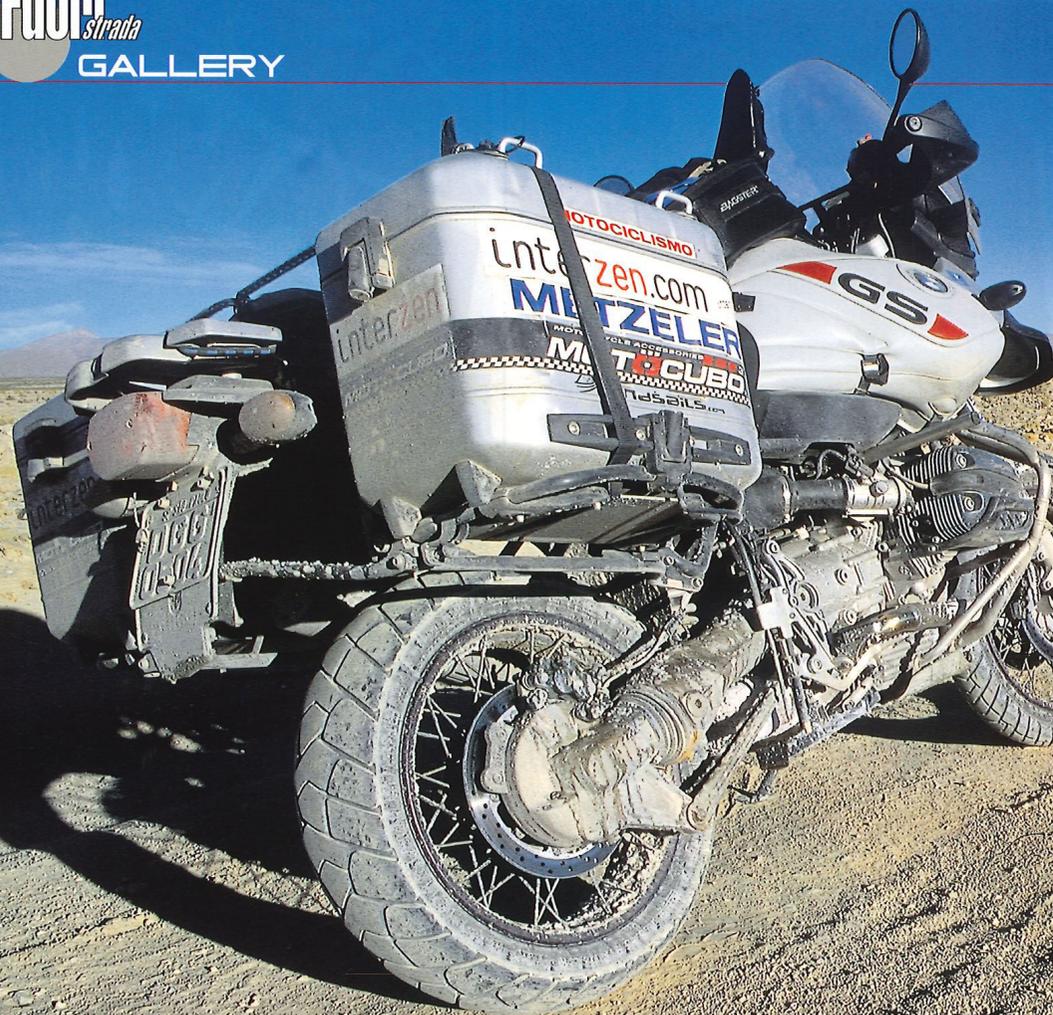
stupidamente felice. Mi trovo a quasi 3.700 m d'altitudine, nella distesa di sale più estesa del mondo, con i suoi 200 km di diametro. Dopo queste allucinazioni raggiungo al città, trascorrerò 3 giorni a Uyuni, in quello che considero uno dei posti più incredibili, spettacolari, suggestivi, fantastici. Ma la

Bolivia ha in serbo per i suoi visitatori altre meraviglie, straordinarie, uniche, a volte drammatiche. Ancora qualche centinaio di chilometri di sterrati e arrivo a Potosì. Questo tratto rappresenta la parte più facile, dal punto di vista della guida, dell'intero percorso qui riportato.

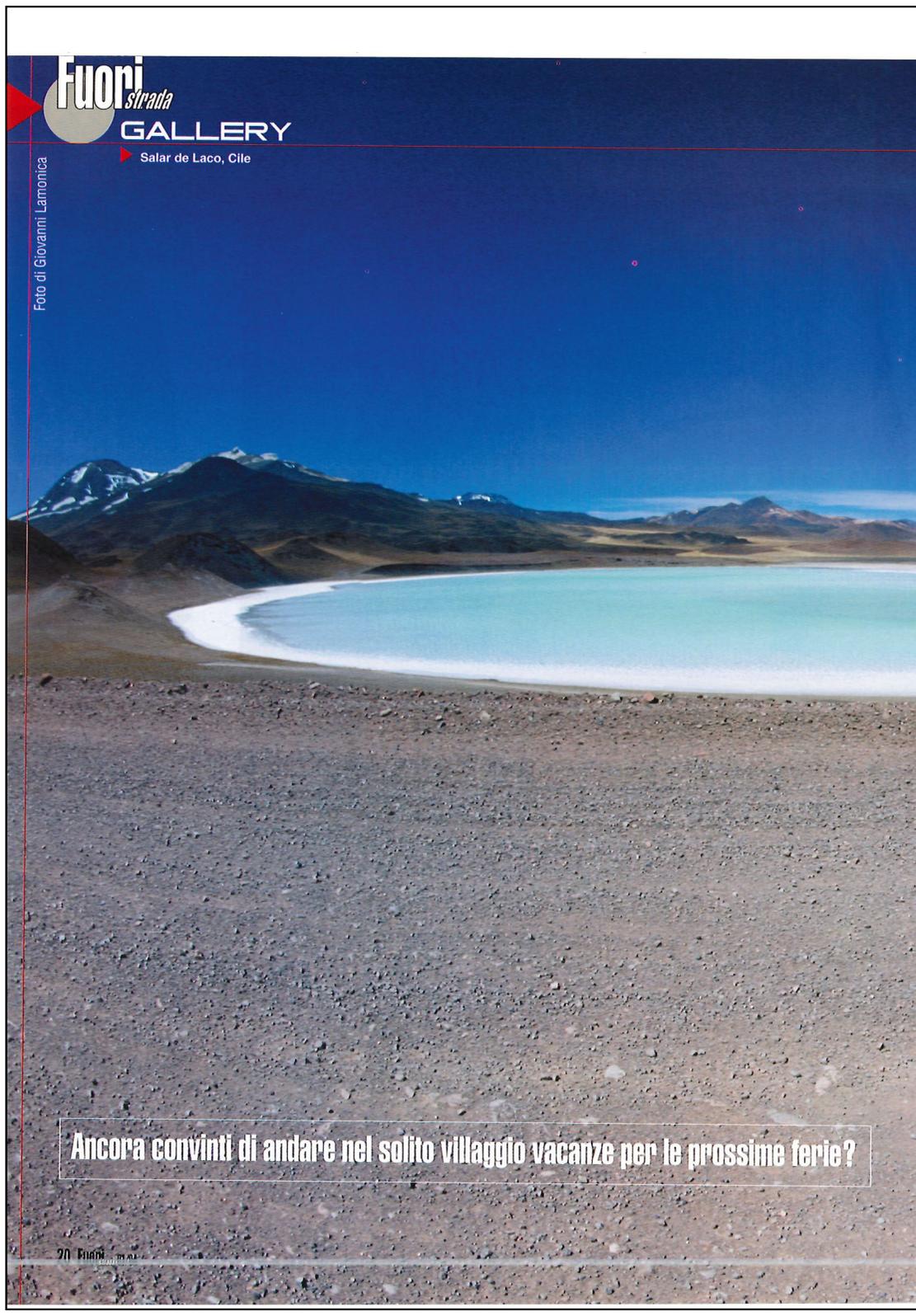
Potosì è la città che contribuì al sorgere del capitalismo in Europa. Qui, nel 1545, i colonizzatori spagnoli avviarono lo sfruttamento della montagna rossa di Potosì, situata a 4.000 metri d'altezza: il più grande giacimento d'argento a memoria d'uomo! Ma questa è un'altra storia.



► Il salar di Uyuni: 200 km di diametro. In questa piana di sale si trova l'Hotel Playa Blanca che, a parte il tetto di paglia, è costruito con blocchi di sale! Foto piccole: in alto, la città di Pulacayo; al centro, Plaza 10 de Noviembre a Potosì; in basso, l'arrivo a Ollague.



Vacanze in-foirstrada? Provacì, vedrai che non smetterai più



Ancora convinti di andare nel solito villaggio vacanze per le prossime ferie?

