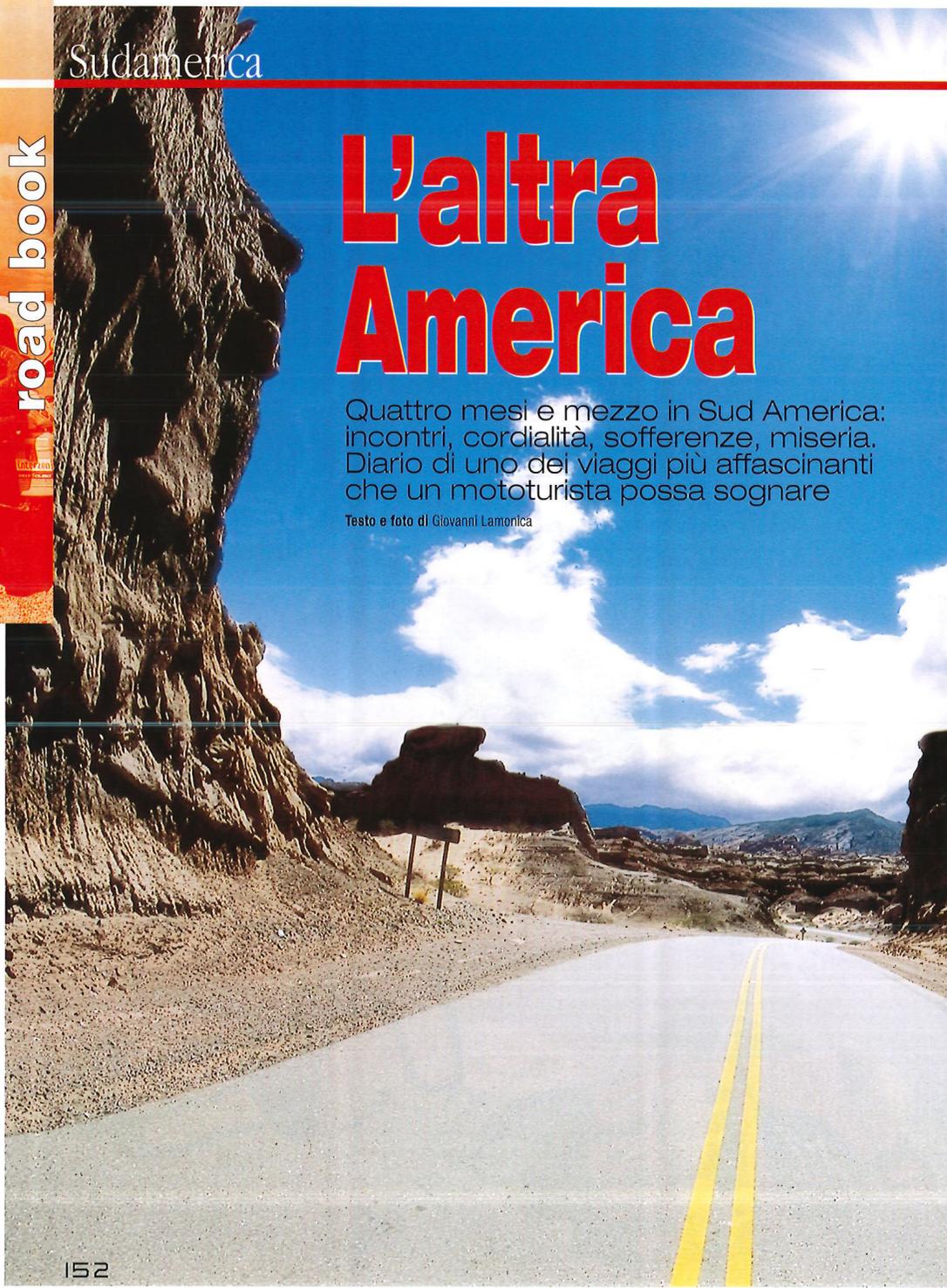


L'altra America

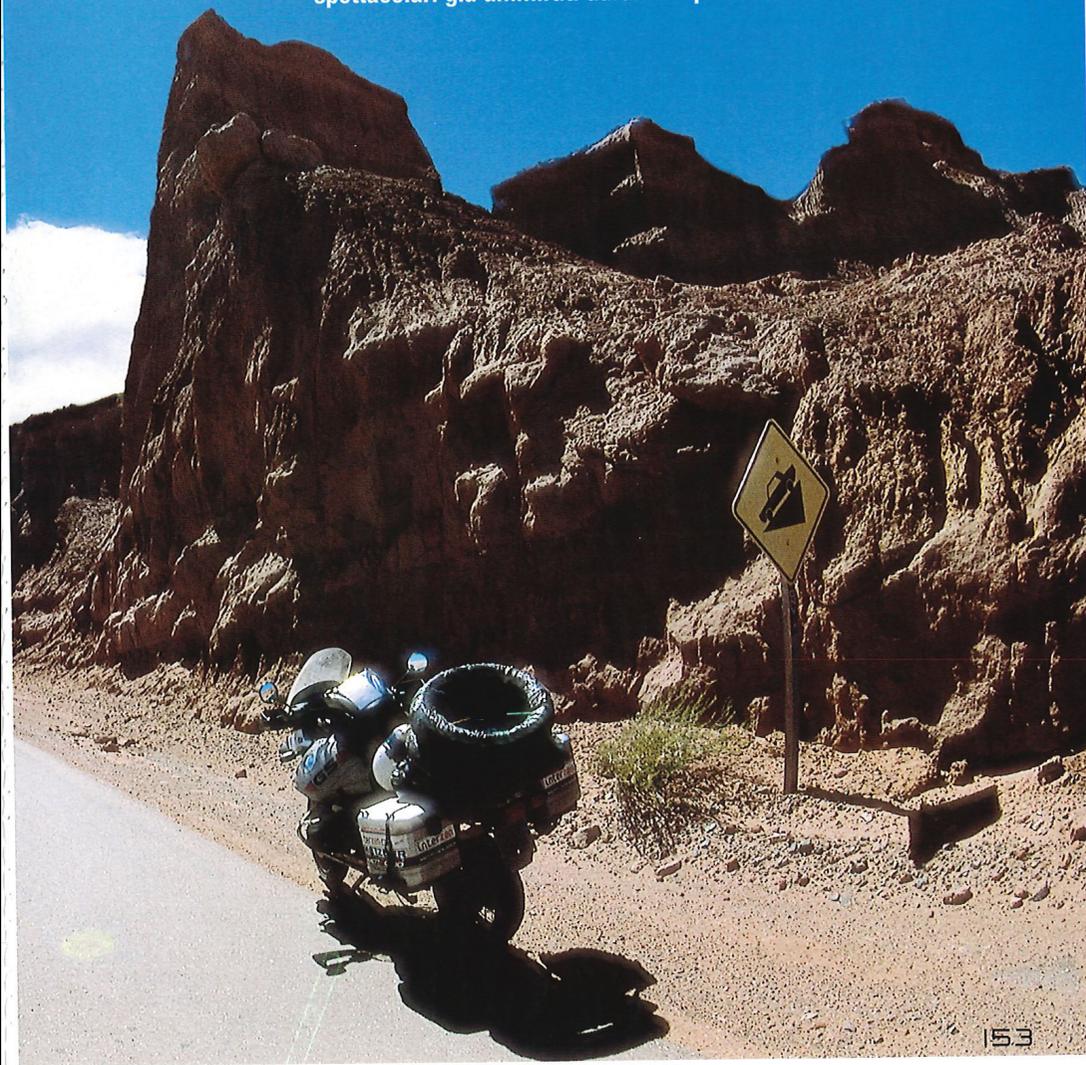
Quattro mesi e mezzo in Sud America: incontri, cordialità, sofferenze, miseria. Diario di uno dei viaggi più affascinanti che un mototurista possa sognare

Testo e foto di Giovanni Lamonica



126 giorni e oltre 30000 chilometri, attraversando in moto Brasile, Argentina, Bolivia, Perù, Cile, Uruguay: un'idea divenuta realtà dopo essere nata quasi per scherzo grazie all'interessamento della BMW Italia.

Il resoconto di questo fantastico tour non è fatto in forma di diario, poiché non è stato seguito un percorso totalmente in linea; piuttosto mi sono lasciato spesso guidare dall'istinto e, in qualche situazione, sono state apportate in corsa variazioni di itinerario dettate dalla fantasia e... dalla prudenza, nonché dalla voglia di godere nuovamente di certi panorami spettacolari già ammirati durante il percorso.



ARGENTINA

Dopo averla visitata nel 2000, l'avevo definita la Norvegia del Sud America. Bellezze naturali tra le più impressionanti del pianeta (Iguazù, il ghiacciaio Perito Moreno, le Ande con l'Aconcagua, la Patagonia, solo per citarne qualcuna), risorse minerarie, una terra straordinariamente fertile dove nulla è vietato, dall'allevamento alle coltivazioni intensive, una giusta dose di petrolio e pochissimi abitanti... tutto mi induceva a ritenere di avere scoperto una specie di paradiso in terra. Ora sono meravigliato di come una nazione così ricca possa avere problemi sociali, e rimango incredulo e all-

bitto di fronte ad un vero e proprio disastro economico. Il paese, così pieno di ricchezze, è continuamente tradito da una serie di ladroni (chorros) che si succedono al governo con frequenza ed assiduità talmente impressionanti da stupire perfino il Sud America.

Lo hanno chiamato Corallito... altro strano nome, ma qui sanno bene cosa significhi. Dicembre 2001: dal giorno alla notte, il peso (la moneta corrente) perde più del 50% del proprio valore. L'economia argentina, gravata dai debiti contratti, subisce un durissimo colpo. Le banche interrompono l'emissione di denaro e bloccano tutti i titoli in portafoglio.

È il tracollo. Il corallito, appunto. Le conseguenze sono gravissime: per contrastare un'inflazione superiore al 25% lo stato e le province emettono strane obbligazioni che sostituiscono la moneta corrente, ma che di fatto non hanno nessun valore. Lo stato le usa per pagare i propri impiegati e far fronte ad una parte dei suoi impegni. Le emissioni filateliche hanno più valore... Le elezioni, con la vittoria scontata della sola corrente presentatasi, il peronismo, non hanno risolto molto, credo. E la gente? Sono passivamente in attesa del miracolo, dopo aver perso molto, in alcuni casi moltissimo.

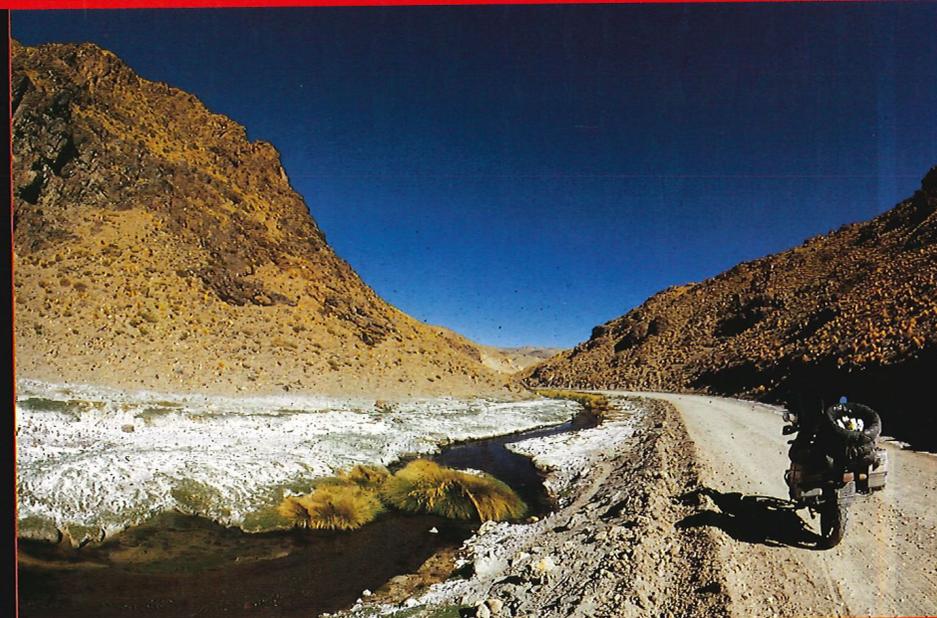


Sudamerica - **Argentina**



Uno dei pochi tratti della ruta 40 asfaltati

Mesopotamia argentina, vicino al confine con lo stato di Buenos Aires



I colori a queste altitudini sono davvero straordinari, siamo sempre sulla ruta 51

Incontri nella quebrada di Cafayate



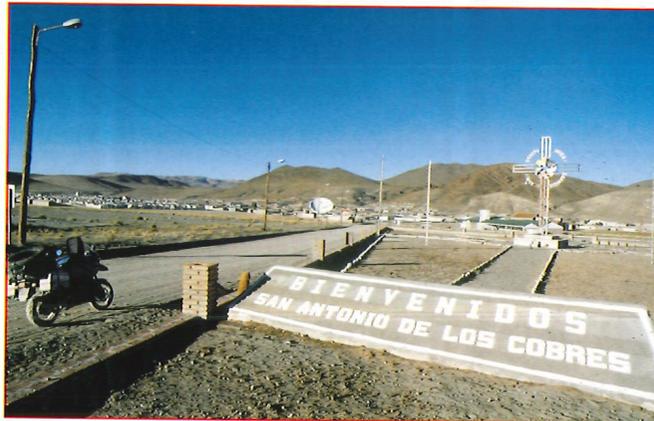
Sudamerica - Argentina



Molti chiedono il pugno di ferro e l'unica speranza sta in un movimento di massa che sposti definitivamente gli equilibri, ma in un paese che sta vedendo letteralmente scomparire la classe media, con il relativo sprofondamento del livello culturale, è un'eventualità decisamente remota.

Fortunatamente in Argentina si possono ammirare alcune tra le più preziose bellezze del pianeta, così la noiosa e lenta marcia di avvicinamento alle Ande attraverso la pampa brasiliana e argentina subisce uno scossone per la spettacolarità della cataratta di Iguazù. Iguazù, in lingua guarani, significa "grande acqua", nome quanto mai appropriato, visto che più di duecento cascate si riuniscono su un fronte di 2500 metri in mezzo ad un'esuberante vegetazione tropicale.

A distanza di tre anni dall'ultima volta che sono stato qui, mi entusiasmo sempre come un bambino, sul ponticello che va a finire direttamente nella Garganta del Diablo (la parte più suggestiva ed impressionante). Un'esperienza maestosa e... bagnata. Assolutamente da non perdere, assieme alla

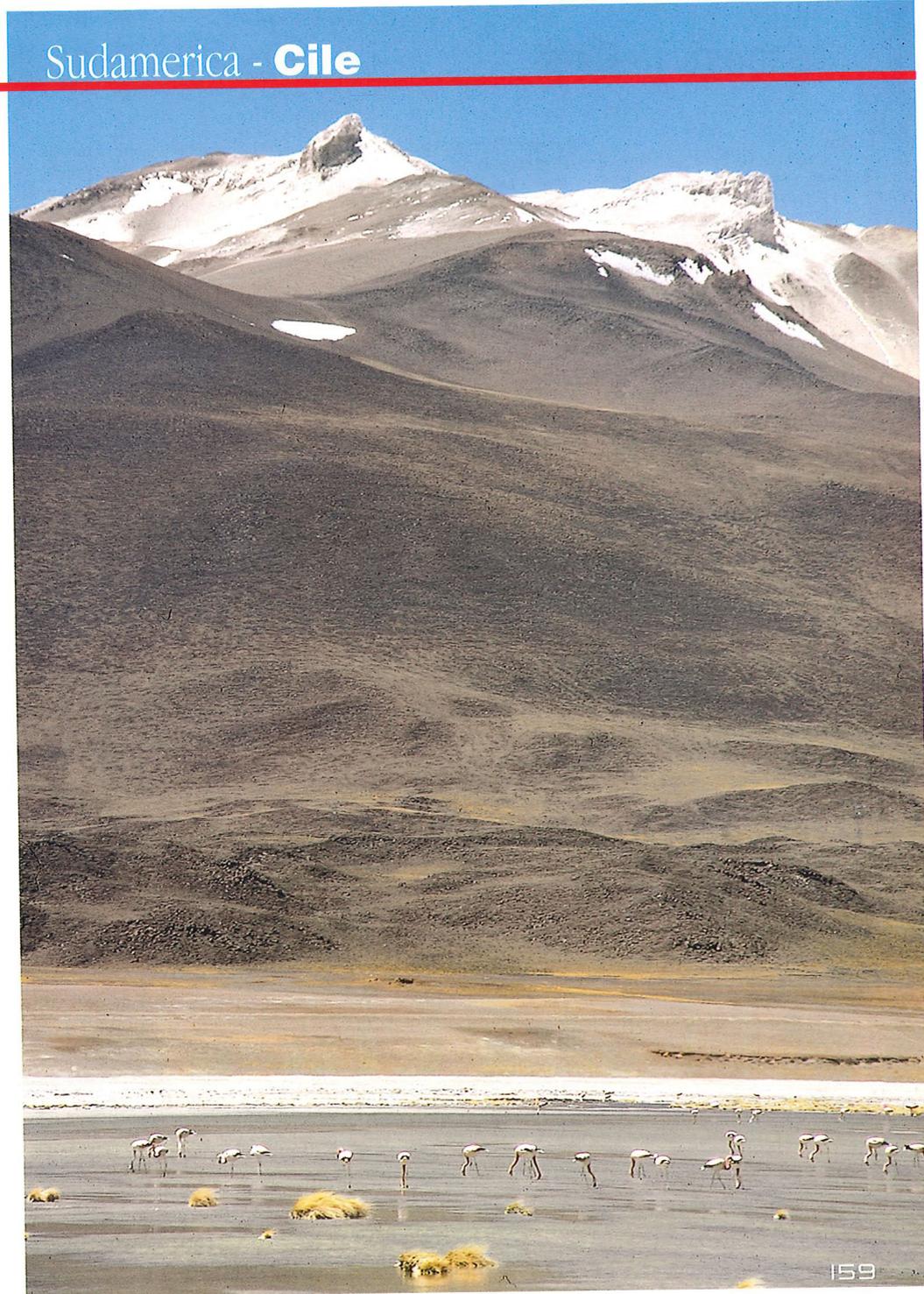


di zolfo e di sale produceva un sedimento, decisero di incanalarla per costruire questo impressionante ponte di sale che si eleva sopra il Rio Mendoza ad un'altezza di una ventina di metri. I colori stordiscono la percezione visiva: i gialli, trasformandosi in arancione attraverso una metamorfosi cromatica, si mischiano ai verdi...

Un altro ponte, completamente diverso, è quello che collega le città di Rosario e Victoria, attraversando il fiume Paraná. Ha due torri di 150 m e decine di piloni appoggiati al fondo del fiume per mezzo di terrapieni; ormai è quasi completato e, pur non ancora aperto al traffico, chiedendo un permesso forse è possibile attraversarlo. In questo periodo dei lavori è assai difficile ottenere l'autorizzazione, ma l'impresa è la Impregilo ed il direttore è italiano: Oreste Busolini, al quale sono riuscito alla fine a strappare il fatidico permesso per provare l'ebbrezza di galleggiare (sì, è la parola esatta) su questa opera faraonica di 60 chilometri, costata 380 milioni di dollari. La sensazione è straordinaria perché manca ancora l'asfaltatura, non c'è alcuna traccia di traffico e si può godere il fiume in solitudine, come se lo si attraversasse in barca. Manca poco all'apertura, e ovviamente le cose cambieranno...

Dopo Cordoba inizia la parte più interessante e suggestiva del viaggio: si va verso il Perù, transitando dal nord del Cile e dalla Bolivia. Il carico della moto è adeguato agli imprevisti (che possono rendere avventuroso il viaggio, ma che sono sempre fastidiosi) e, oltre ai già ingombrantissimi bagagli, sul retro sono adagiate due gomme di scorta: una volta passato il confine sarà praticamente impossibile trovare coperture di questa misura.

Sudamerica - Cile



Sudamerica - Cile

CILE

Al momento di entrare in Cile il tempo è piovoso, tanto da costringermi a chiedere alla stazione di polizia di Chilecito informazioni sulla transitabilità dei passi. La priorità va al Passo di Sico, ma con questo tempo mi sento di accettare qualsiasi opzione. Le informazioni ricevute mi danno la sicurezza che tutti e tre i valichi che mi interessano sono transitabili, anche se il passo di Sico (quello che ritengo il più spettacolare) è all'ultimo posto nella classifica stilata dalla polizia militar argentina, a causa della scarsità di traffico e delle condizioni della strada. Arrivato a Salta decido di tentare. San Antonio de los Cobres mi accoglie con una luce straordinaria ed un vento da abbattere un mulo, come si dice in Patagonia.

Impressionante? Sentite cosa ho scritto sul diario di bordo a proposito del giorno dopo: "Passo Sico, finalmente sono alla frontiera. 140 chilometri di fuoristrada di cui 90 pazzeschi, impegnato a rimanere in piedi in nuvole di polvere dello stesso spessore e consistenza del

borotalco, il contachilometri si muove al rallentatore. No, non ce la faccio!"

Eppure fino al primo passo era filato tutto liscio; sterrato sì, ma fattibile. Poi, valicati i 4500 metri e passa dell'Alto Chorrillo... l'inferno. Una piana desertica e questo sabbione che non finisce mai. Peccato, perchè il paesaggio è di incomparabile bellezza: si viaggia a più di 4000 metri, fra montagne colorate ed immense lagune di sale (salar).

Arrivo al controllo di frontiera e sono finito, una macchia nera nell'allucinante bagliore del riverbero solare.

Mancano ancora 250 chilometri, di cui solo gli ultimi 80 asfaltati. Realizzo l'incredibile realtà: se sono tutti come gli ultimi non ce la faccio.

Chiedo della pista ed il gendarme mi fa: "mucho viento arribal (molto vento lassù)". Infatti. Ripenso al giorno prima, quando facevo fatica persino a stare in piedi...

Tento di andare fino al passo per vedere le condizioni della strada e del vento. La situazione migliora decisamente.

Sono stanchissimo, ma ora per lo me-

no si può proseguire. Arrivo al controllo fitosanitario cileno dopo circa 40 chilometri.

Un carabiniere mi controlla la patente e mi dice che devo aprire i bagagli. Cerco di spiegargli che disarmare la moto, con gomme, borse e compagnia bella è una cosa complicata e faticosa, soprattutto per me che a questo punto della giornata faccio fatica a tirar fuori anche il fazzoletto dalle tasche.

Lapidario: "purtroppo è la legge"

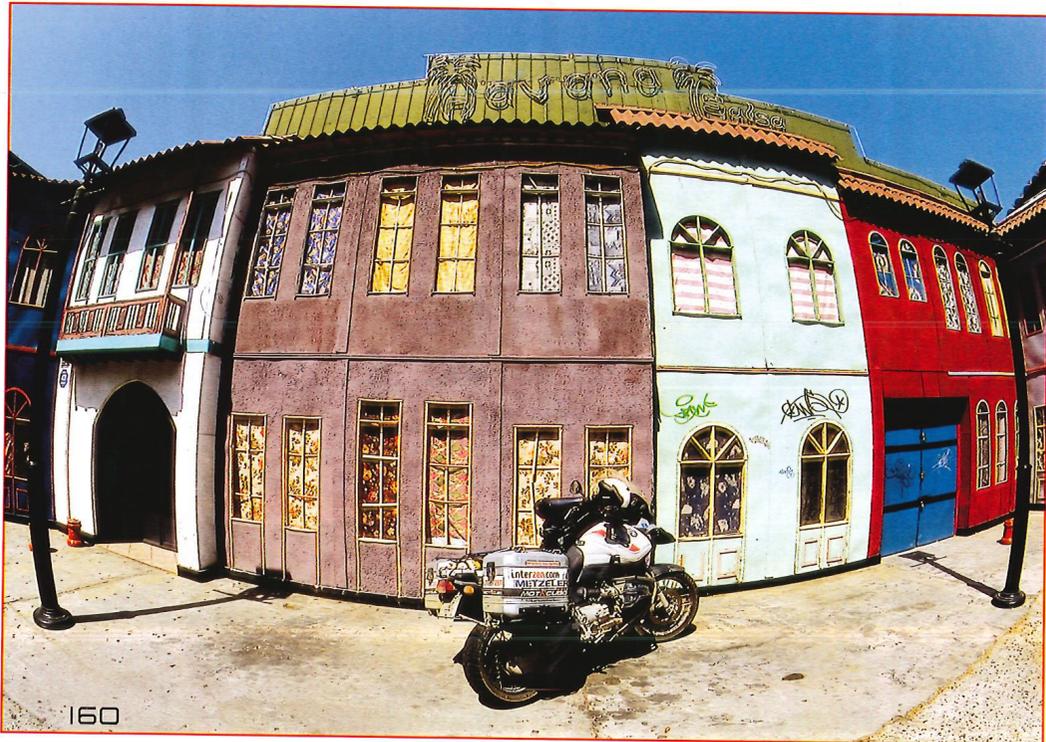
Morale: mi fa aprire solo i bauletteri, operazione semplice, ma che richiede l'asportazione di tutte le borse e delle gomme.

"Muchas gracias y suerte (grazie e buona fortuna)", lasciandomi da solo a riavvolgere l'impolverato involtino dei miei quattro mesi di vita errante.

Il carabiniere uscito per alzare la sbarra mi si avvicina, mi dà una mano a rimontare il tutto sentenziando: "che potrà mai portare uno che va in giro in moto!"

La polvere è dappertutto. Gli chiedo se ha dell'acqua per sciacquarmi. Entro nella guardiola, dove stanno mangiando.

"Buen provecio (buon appetito)".



Ecco come possono cambiare anche le giornate peggiori... Discutendo, mentre il militare mi versa da una caraffa acqua per lavarmi le mani, lo informo che è la terza volta che visito il Cile e che una delle cose che più mi attirano è il pescado (pesce).

Mi guarda: "quiere pescado (vuoi del pesce)?"

Non ho neanche tempo di rispondere che mi ritrovo seduto al tavolo: pescado con riso, insalata di cipolle piccante e macedonia.

Mi dice che questo è il servizio di gendarmeria di frontiera cilena.

"Mañana vuelvo, que tiene en el menu (domani ritorno, cosa avete nel menu)?"

Siamo in quattro a tavola, e la conversazione va avanti tra risate generali, fino a quando purtroppo mi rendo conto che la strada è ancora tanta.

L'amico, si chiama Wilfredo, mi accompagna alla sbarra: "per strada troverai due salar da panico per le tue foto. Per il vento non preoccuparti, da adesso diminuisce".

Nei salar c'erano anche i fenicotteri rosa, Wilfredo se ne era dimenticato!

Parinacota (che in Aymara vuol dire "posto dei fenicotteri") è sicuramente un altro punto saliente dell'itinerario cileno: questo minuscolo villaggio, inserito in uno scenario da highlands scozzesi a 4395 metri, non sarà molto confortevole, ma è sicuramente il punto più vicino al Parque Nacional Lauca, posto al confine tra Cile e Bolivia. L'immagine simbolo del parco è il Lago Chungara, il più alto del mondo con i suoi 4500 metri, dominato dalle cime innevate dei vulcani Parinacota, Pomerata, Salama e Quisquisini, con il primo che si specchia nelle sue acque verde smeraldo.

Per ragioni fotografiche passo un paio di volte da qui, ma, a dirla tutta, entrambi i tentativi si risolvono in un fiasco, e non mi rimangono che poche testimonianze degne di tanta spettacolarità.

Sì, perché da Parinacota se si è fortunati è possibile vedere il vulcano omonimo, che "indossa" un cappello di ghiacci ben oltre i 6000 metri. Degno corollario: mandrie di lama e stormi di fenicotteri rosa. Credetemi, ce l'ho messa tutta... Ci sono tornato due volte, ho conosciuto e parlato con praticamente tutti gli abitanti del villaggio (bello sforzo, direte voi, sono cinque famiglie), ho dormito in baracche di fango, con la temperatura che di notte scende di parecchi gradi sotto lo zero anche d'estate. Ma

Sudamerica - Cile

non c'è stato niente da fare, il vulcano Parínacota si è mostrato solo al secondo tentativo, mentre mi godevo gratuitamente insieme a tutti gli abitanti un incredibile tramonto: una mezz'oretta di spettacolo di quelli che sicuramente non si dimenticano; le dita rattrappite dal freddo che ormai non si sente più, avvinghiate alla inutile reflex, pensando solo a quante tonalità di rosso possano esistere e perché per scoprirle si debba andare così lontano da casa.

Altro spettacolo incredibilmente affascinante sono i Geroglifos de los Cerros Pintados, specie di linee di Nazca, ma disegnate su delle colline e visibili solo dalla pianura deserta (e come per Nazca viene naturale chiedersi il motivo di queste impressionanti figure dipinte). Arrivo ed il posto mi conquista immediatamente. C'è tutto: solitudine, un vento piuttosto fastidioso, luce. Quella del mattino è il massimo per le foto, così spiego al guardia parco che potrei tornare l'indomani; lui mi dice che non ci sono problemi, non devo acquistare un altro biglietto.

"Quanto sale (quanto costa)?"

"Mil pesos"

"Tiene descuento por estudiantes (hai lo sconto studenti)?"

"No, cinco ciento pesos"

Ok, pago: "ci vediamo dopo"

Chiedo se posso bivaccare.

"Claro (certamente)!"

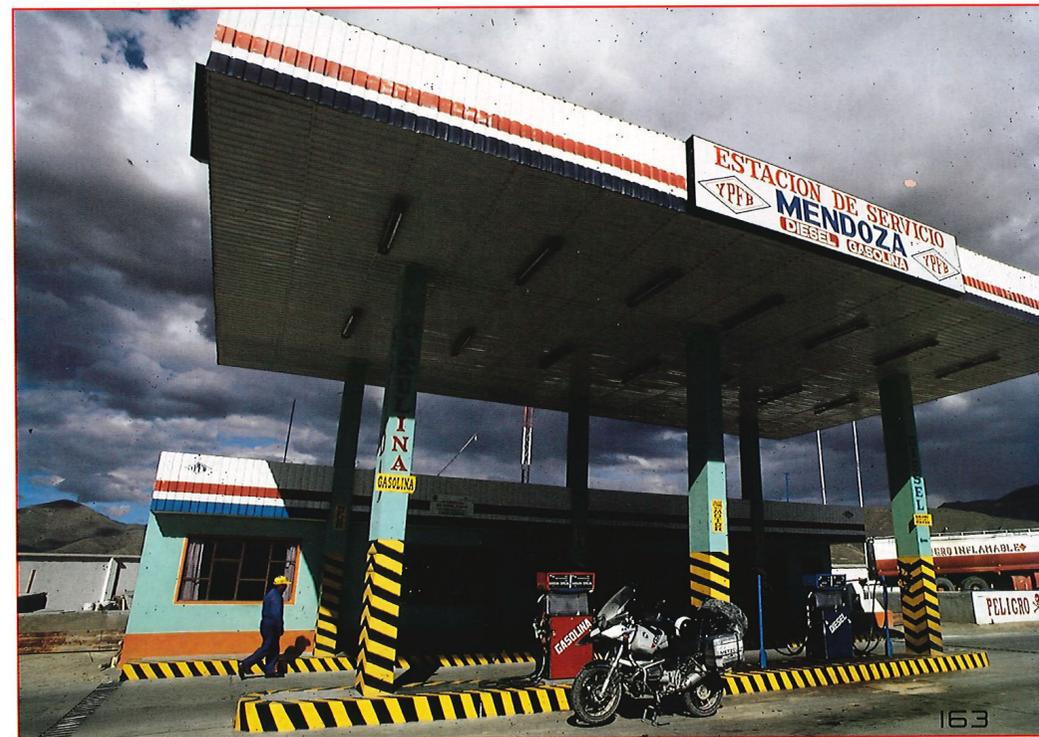
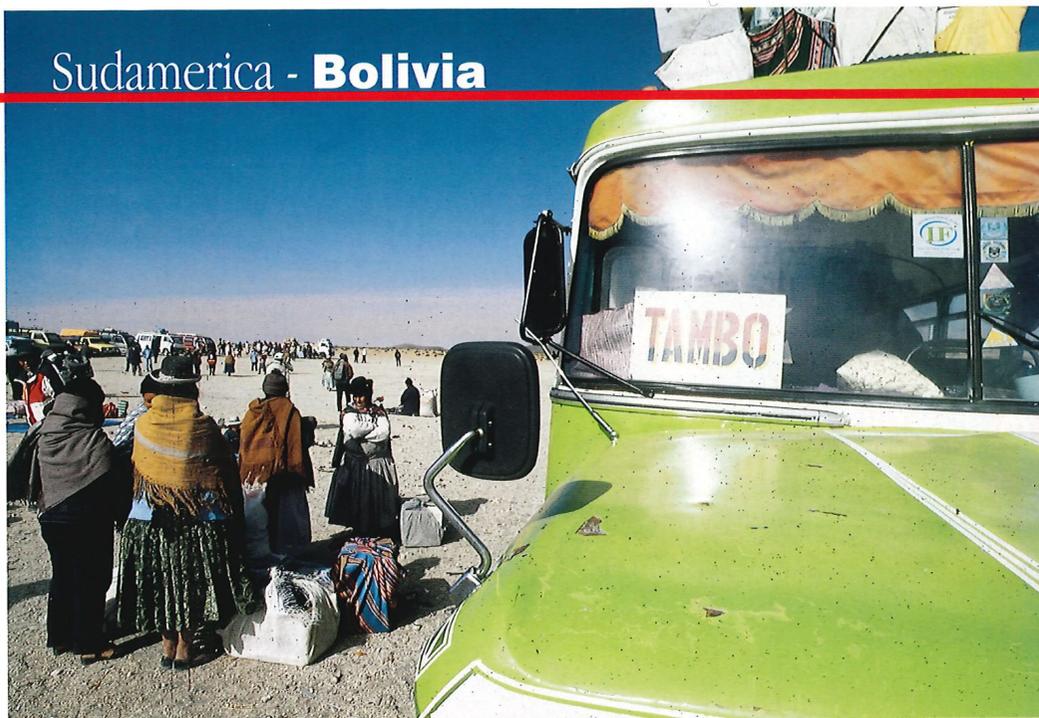
Alejandro (il guardia parco) mi lascia la sua acqua potabile, il bagno della guardiola aperto e mi dice che il vento (ora davvero sostenuto) diminuisce quasi del tutto dopo il tramonto. Il bivacco è fantastico, nonostante il vento, con tramonto incluso nel pacchetto servizi.

Il nord del Cile è famoso soprattutto per il deserto di Atacama ed i suoi salar al confine con Bolivia ed Argentina. San Pedro De Atacama è una splendida e tranquilla oasi ai margini del deserto dove, nonostante ormai si viva di turismo, la vita scorre tranquilla, con ritmi dettati dalla natura, dove le persone sembrano tutte simpatiche, le ragazze tutte carine; insomma, uno di quei posti dove si torna sempre con piacere e dove si finisce per rimanere sempre più di quanto si preve-

desse all'inizio. A 90 chilometri a nord di San Pedro ecco la valle della Luna (fantastica vallata a 4300 metri d'altitudine) e i geysers del Tatio, un centinaio di getti di vapore, i più alti del mondo, che al mattino presto offrono uno spettacolo surreale. La vera rivelazione del passaggio cileno è però la terza regione, comunemente chiamata Norte Chico. La zona, semi arida, è bellissima, splende di colori indimenticabili, ed è caratterizzata da dune giganti marroni che tendono al giallo con la Panamericana che la attraversa longitudinalmente: uno spettacolo da godersi viaggiando.

Le grandi distanze vengono interrotte da piccoli paesi sull'Oceano, dove l'ospitalità è un dogma. Dopo due giorni trascorsi nel porticciolo di Caldera (mangiando pesce freschissimo, facendo le ore piccole con i gestori della pensione che mi ospita, bighellonando nelle viuzze o godendosi il sole sulle sue spiagge) è normale sentirsi a casa propria in questo sperduto angolo di mondo. È uno di quei posti che rende più difficile salire in sella e partire.

Sudamerica - Bolivia



Sudamerica - **Bolivia**



BOLIVIA

Si rimane costantemente in altura per quasi due settimane. Ad Olliague, punto di confine, dovrei trovare una pista (niente asfalto a queste altitudini ed in questa zona) riportata sulle cartine come una statale, la 701. L'impiegato della dogana mi aveva effettivamente consigliato di raggiungere il collettivo partito una mezz'ora prima... ora comincio a capire cosa intendesse: la strada, si eclissa, scomparendo. Niente. Solo una traccia, o meglio più tracce, senza nessun riferimento; un segnale, rappresentato da un cippo bianco sapientemente mimetizzato a livello del suolo, si confonde con il riverbero salino. Niente: Solo qualche jeep a cui chiedere informazioni ed il solito pullman che raggiunge, ma che perdo sistematicamente per fermarmi a scattare foto, tanto da ritrovarlo dietro di me dopo un paio d'ore.

Il mio rapporto con il salar di Uyuni (a

quasi 3700 metri d'altitudine, la distesa piatta più vasta del mondo, con i suoi 12106 chilometri quadrati un tempo completamente sommersi dall'acqua) era iniziato qualche anno fa con uno shock visivo per un'immagine su una rivista fotografica: "Un giorno ci andrò, forse in moto". Logico che la mia reazione, nel momento in cui vi arrivo, sia quella di un bambino al quale hanno fatto un regalo insperato ma desiderato per lungo tempo. Percorro qualche chilometro su di un terrapieno e poi la strada scende nella piana, mentre il sole all'orizzonte accende luci incredibili.

La vista spazia nel niente infinito: il bianco del sale, l'azzurro del cielo e l'ombra della moto. Mi sento un uomo solo, fortunato, stupidamente felice. Trascorrerò tre giorni in questo che considero uno dei posti più incredibili, spettacolari e suggestivi che abbia mai visitato.

La Bolivia ha in serbo per i visitatori an-

che altre meraviglie, straordinarie, uniche e a volte drammatiche, come Potosi, la città che contribuì al sorgere del capitalismo in Europa. È praticamente impossibile parlare del processo di spoliazione del Sud America senza parlare di Potosi. Quando gli spagnoli arrivarono nell'impero Inca, il Perù non era più l'agognato paese della cuccagna. I giacimenti d'oro e d'argento si erano presto esauriti, fu dunque nell'alto Perù, la Bolivia appunto, che gli spagnoli fecero una scommessa, e la vinsero. Nel 1545 avviarono lo sfruttamento della montagna rossa di Potosi, il più grande giacimento d'argento della storia dell'umanità, situato a quota 4000 metri. Diego Hualpa, il quechua (un nativo delle Ande meridionali, n.d.r.) originario di Cuzco che scoprì l'argento del Cerro Rico, non si rese certo conto di quello che avrebbe scatenato quando confidò la sua scoperta a Centano, uno dei tanti avventurieri spagnoli dell'epoca di Pizarro.



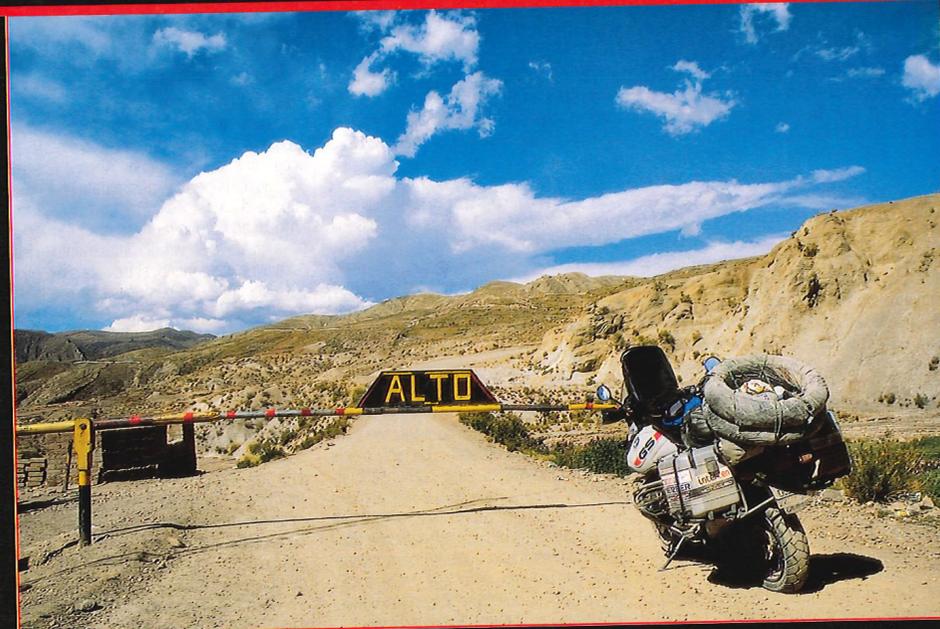
Sudamerica - Bolivia

road book



Guidando da Uyuni a Colchani

Poche segnalazioni nel niente assoluto, ma la strada dov'è?



La strada per la miniera boliviana per antonomasia Cerro Rico. A 5 minuti dalla città un posto di blocco, ma un ragazzo m'invita ad entrare: "¡O bolivianos!". "Per cosa?". "Come per cosa, per l'utilizzo della carrettera!".

Guidando verso Oruro.



Sudamerica - Bolivia

Il Sumaj Orcko, il monte più bello, così lo chiamavano i quechua, si rivelò una miniera così favolosa che Carlo V nel 1555 elevò Potosì al rango di città imperiale. Il filone nei tre secoli di sfruttamento avrebbe prodotto abbastanza da pavimentare d'argento una strada a due corsie fino a Madrid!

Fu a giusto titolo che gli spagnoli lo soprannominarono Cerro Rico, collina ricca. Alla fine del XVI° sec. Potosì, con 160000 abitanti, era diventata la città più grande d'America, più importante di Parigi e Londra. Gli storici concordano su un punto: il flusso d'argento delle miniere di Potosì verso l'Europa fu la "conditio sine qua non" dello sviluppo del capitalismo. Ma a prezzo del sacrificio di migliaia e migliaia di indios, e più tardi di schiavi neri.

"Che importa" rispondevano i sovrani europei, ben contenti di questa montagna d'argento (per la quale il regno di Spagna andò due volte in bancarotta, indebitandosi e scialacquando, tanto che alla fine i veri beneficiari furono i paesi del nord Europa). Il processo è definibile come "accumulazione originaria del capitale", un'inie-

zione di liquidi inimmaginabile (30000 tonnellate di argento, ma c'è chi dice che furono quasi 45000), equivalente a 50 miliardi di dollari, valore aggiornato al 1970, il tutto fra i secoli XVI° e XIX°!

Ma quanti furono dunque i morti?

Da calcoli approssimativi risulta la spaventosa cifra di otto milioni! Un genocidio che fece vittime tra gli indios Aymará, i quechua e i neri importati dall'Africa con la tratta degli schiavi. Il lavoro forzato e gratuito eseguito a turni nelle miniere in condizioni spaventose era chiamato "Mita". Il sistema, e anche il nome "mita", erano stati copiati dalle tradizioni degli Inca. Ma mentre i figli del sole erano tenuti a lavorare due o tre anni per il loro padrone (una sorta di imposta reale), gli spagnoli obbligarono i contadini a diventare minatori, con giganteschi esodi di popolazioni dalle comunità quechua ed Aymará delle valli e dell'altipiano (ma i minatori lavoravano sotto terra fino a morirsi di sfinitimento o avvelenati dalle esalazioni del mercurio utilizzato nella lavorazione dell'argento, altro che "mita inca"!). Ben presto si dovettero importare uomini dall'Africa per carenza di mano d'opera).

Con le terre ormai prive di braccia, il fragile ecosistema degli altipiani fu irrimediabilmente distrutto e tutta l'economia della regione si concentrò intorno a Potosì. Fu così che sorsero Buenos Aires e Lima-El Callao, città portuali destinate a regolare il flusso d'argento e di merci tra America, Africa, ed Europa (la Casa di Contratación che guidava il valzer dell'argento, degli schiavi e delle merci, si trovava a Siviglia).

L'economia europea, in piena espansione grazie al "cash flow" procurato dall'America, poté generare allora un nuovo capitalismo, anche se forse nelle facoltà di economia le cose vengono spiegate in modo diverso...

Potosì era la Bisanza americana; l'Eldorado che non valeva la pena cercare in Amazonia. Lo sfruttamento andò avanti fino alla metà del XVIII° sec. quando la montagna cominciò ad accusare i colpi dello sfruttamento fino ad esaurirsi. Furono scoperti altri giacimenti in Perù e Messico, e Potosì decadde rapidamente, tanto da ridursi nella prima metà del XIX° sec. a soli 10000 abitanti. Le miniere sono ancora in funzione, ma la ricerca si è ora spo-

stata verso stagno, zinco, piombo e rame.

Dal 1952, anno in cui i minatori si ribellarono allo stato, una cooperativa gestisce il lavoro nella impressionante miniera, ma gli orari sono sempre massacranti, la mortalità elevatissima; i turni sono da 4 ore, segue un'ora di riposo e così via fino a che si ha forza di continuare, masticando coca ed uno strano prodotto chiamato leija (calce) una specie di aggregante che ne accelera gli effetti. I prezzi poi, sebbene il lavoro sia ora gestito autonomamente, sono sempre e comunque controllati dalle grandi compagnie internazionali.

A tutt'oggi circa 5000 minatori, di cui 300 donne, lavorano ancora nelle viscere del Sumaj Orcko: si va in pensione a 65 anni con un salario di fine rapporto di circa 500-600 bolivianos. Il nemico più terribile per i minatori è la silicosi che, già dopo dieci/quindici anni di lavoro in queste condizioni, mina inevitabilmente il fisico di questi disperati. Quando la malattia ha intaccato il 50% delle capacità polmonari, si può chiedere una pensione anticipata per invalidità, ma i controlli dello stato spesso sono volti a ritardare il più possibile questa eventualità...

La situazione è socialmente esplosiva, e non tardo a verificarlo: durante il viaggio transito al casello di Oruro e mi avvertono di fare attenzione, poiché i minatori sono in agitazione. A Caracollo, dove avrei dovuto trovare blocchi ed agitazioni, la vita scorre con i soliti, blandi ritmi boliviani. Passo un altro paio di villaggi, neanche riportati sulla cartina, quando in lontananza mi sembra di scorgere una colonia.

All'ingresso di Panduro il traffico è comple-

tamente bloccato.

"Fanno transitare solo a piedi. Tenta pure, ma attento: hanno anche la dinamite", mi dicono le incolpevoli vittime di questo sciopero. Risalgo lentamente la colonia fino ad arrivare alle prime propaggini del blocco. I minatori hanno invaso la carreggiata, ostruendola con sassi e gomme di camion. Supero il primo gruppo, ma al secondo mi fermano. "Non si passa"

"Lo so, ma li indietro mi hanno lasciato andare. Que pasa?"

Cominciano a raccontarmi che il governo non ha rispettato gli impegni presi.

Un'esplosione. Hanno fatto saltare un po' di dinamite a non più di quindici metri da dove sono stato fermato. Qualcuno è ubriaco, praticamente tutti masticano coca in attesa di una risposta del governo che dovrebbe arrivare nel pomeriggio.

Piazza la moto sul cavalletto e scendo.

"Che fai?"

"Niente, mi fermo ed aspetto con voi!"

"Ma no, vai; sei un turista ed hai tutto il diritto di transitare. Benvenuto!"

Sono quasi dall'altro lato ormai, quando mi fermo a parlare con tre ragazzi seduti su un copertone di camion.

Mi mostrano la dinamite: è sicuramente più rudimentale di quella vista a Potosì, le micce sono più corte e i detonatori rudimentali. Una signora si ferma e comincia a difendermi, dicendo che si vede che sono un turista e che non merito questo trattamento.

"Stiamo ciarlando, nada mas!" fa uno dei tre, ed un altro, sempre con l'esplosivo in mano: "io invece sto cercando di scambiare questa per la moto". "si, pero yo ne quie-

ro tres (sì, però ne voglio tre)" risponde. Scoppio di risa, mi volto e... non mi ero accorto: sono circondato da sguardi sorridenti.

La signora: "locos!", ed io a rispondere a decine di domande, sull'abbigliamento, la moto; uno vorrebbe fare un cambio tra il suo casco da minatore ed il mio da motociclista. Ci salutiamo e per la prima volta da quando sono in viaggio sono io a dire: "suerte y que le vaya bien (buona fortuna, che Dio ve la mandi buona)!" Speriamo.

Questa assurda situazione sembra fatta apposta per farmi dimenticare che in realtà la Bolivia è fantastica. La Paz, la capitale più alta del mondo, è una delle poche città che abbia i quartieri residenziali situati più in basso delle favelas che li dominano. La spiegazione risiede nel fatto che 7/800 metri di dislivello in meno, a queste altitudini, possono migliorare di molto la vita quotidiana, e naturalmente a beneficiarne non possono che essere le classi più abbienti. La città è bellissima, con la sua splendida cornice naturale non sfuggerà certo accostata a Rio de Janeiro, Città del Capo, San Francisco ed Honk Kong. Trascorro tre giorni passeggiando disordinatamente per le vie e i quartieri, nei mercati; anche qui, però, la situazione non è tranquilla. L'esercito è schierato massicciamente a controllo delle strade: anche i campesinos (contadini) sono in agitazione. La situazione purtroppo degenererà drammaticamente: qualche settimana dopo apprenderò da un notiziario che la guerriglia urbana ha provocato decine di morti e numerosi feriti fra i manifestanti.

Il cerro los Pintados nell'omonimo parco siamo in Cile, nella prima regione, la più settentrionale, in uno dei più interessanti siti archeologici del mondo: qui circa 400 petroglifi ed un solo abitante!



Sudamerica - Perù

road book

PERÙ

Arrivando dal Cile, entrare in Perù è un po' macchinoso, per via delle formalità doganali: occorre procurarsi un modulo, chiamato papella pasejeros da riempire, in quattro copie, con i dati personali e del veicolo. Due copie resteranno in Cile; con le altre due, arrivati sul suolo peruviano devono essere espletati ben sei controlli con relativi timbri da apporre sui fogli in questione: controllo passaporto, polizia nacional peruiana, controllo fitosanitario, controllo bagagli, rilascio documento di circolazione e registrazione via computer. L'ultimo foglio, con i sei sellos (timbri), servirà per uscire dall'area doganale, finalmente liberi di circolare sul suolo peruviano. Qui per molteplici motivi di ordine sociale, politico, di sicurezza ed anche

personali, decido definitivamente di cambiare l'itinerario: non punto più verso il nord del continente (il Venezuela nell'ultimo mese è diventato un'incognita troppo grande) e l'Amazzonia (in piena stagione delle piogge), ma ritorno verso sud, inserendo tratti nuovi (di nuovo Bolivia, e Cile, l'Uruguay e il sud del Brasile).

Uscire dal paese è un'avventura tutta da raccontare. Io mi dirigo in Bolivia passando dal confine di Yunguno (dove la polizia è appostata in attesa di estorcere denaro a turisti e pellegrini in visita al santuario di Copacabana, sulle sponde del lago Titicaca): domande classiche: "Droga? Dollari falsi? Soles falsi?"

Non tirate fuori neanche gli spiccioli, sarebbero dichiarati immediatamente falsi e sequestrati. Io dichiaro di avere pochissi-

mi contanti, e di usare la carta di credito. Per il resto la solita, assoluta calma, per altro sempre necessaria quando si viaggia a queste latitudini.

Tutto ciò dal lato peruviano. Sul versante boliviano, invece, il militare, registrati i dati del veicolo, vi chiederà candidamente di pagare: "Diez bolivianos". Il sottoscritto ha fatto presente di essere già entrato altre volte nel paese senza pagare nulla e lui, sempre con l'innocenza dei giusti, mi ha risposto che è per un contributo (per le sue tasche).

A quel punto ci si può alzare e salutare. Se, in caso contrario, non riuscite a carvvela, chiedete una ricevuta sulla quale apporre anche il nome del poliziotto. Dovrebbe essere sufficiente ad affrancarvi dalla gabbella...



NOTE DI FINE VIAGGIO

Per l'ultima parte del viaggio eccomi, dopo quattro mesi, di nuovo in Brasile, quasi alla meta. Continuo a vagare con il solito ritmo da viaggiatore ubriaco, inserendo nell'itinerario Rio Negro, la pampa brasiliana, la zona delle missioni gesuite. Poi mi sorprende a pensare: "ma che stai facendo? Ma vattene al mare a riposarti che fra meno di quindici giorni sei a casa a preparare un altro viaggio". In verità neanche il paesaggio è molto entusiasman-te: dopo altipiani boliviani, Perù e nord del Cile, sfido chiunque a contraddirmi. E mare sia: Praya de Rosa (miglior spiaggia brasiliana l'anno passato) e le fantastiche lingue di sabbia dell'isola di Santa Catarina. Tutto qui? Quattro mesi e mezzo e finiamo così? È il periodo di carnevale, è un crimine non parteciparvi! Con un mega trasferimento di 1200 chilometri (in giornata), mi concedo gli ultimi giorni a Rio De Janeiro. È fatta. È davvero finita: sono stanco, felice, soddisfatto di me. Cosa resta dopo tanto peregrinare? La cordialità della gente, l'estrema miseria (che a volte diventa anche pericolosa disperazione) e le Ande, con i loro fantastici spettacoli naturali. Posso tornare a casa.

ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO:

casco VEMAR VRS; giacca SPIDI ERGO 365; pantaloni in pelle SPIDI BOSTON; guanti SPIDI TOWN, NK-2; stivali OXTAR INFINITY



Accessori

A parte la scelta della borsa da serbatoio Bagster, con cui ormai viaggio da anni: resistentissime, super capienti (37l fanno comodo portandosi dietro una mezza libreria in guide, l'attrezzatura fotografica e più di 100 rullini!), la moto era prettamente di serie con tutti accessori originali: manopole riscaldate, paramotore (quello più protettivo, ce ne sono 2) e borse in alluminio Adventure. Per quanto riguarda i bauletti, il sistema di aggancio è comodo e geniale (il rack può essere usato anche come base di appoggio, una specie di portapacchi aggiuntivo), ma la serratura è posizionata in basso, quindi espostissima agli urti ed i soliti ganci in plastica tendono a cedere con vibrazioni e peso.

Nei tratti di fuoristrada più duri, circa 4.000km, le ho fissate con delle cinghie. Il coperchio si apre a 180°, prestare attenzione, poichè è sprovvisto di corda che ne blocca l'apertura ed i ganci, in plastica, in caso di ribaltamento improvviso, possono spaccarsi.

A me è capitato fortunatamente ero ancora in Brasile e l'importatore mi ha aiutato a risolvere il problema fornendomi anche di ricambi che non ho utilizzato ma necessari dato che in caso di rottura la borsa non è più chiudibile.

Capitolo gomme: io uso sempre, sempre gomme radiali. In quest'occasione Metzeler Tourance e Pirelli Mt 90. Lunga, lunghissima resa kmetrica (solo un cambio in Perù), sono in difficoltà sulle strade sterrate, soprattutto se si ha un manico ordinario come il mio.

Hanno però un vantaggio. Con questa scelta, e sono al 6° viaggio raid, non ho mai bucato! Anche in questo viaggio e non è la prima volta, ho conosciuto un francese che con la stessa mia moto ma con i tassellati dopo poche centinaia di km di ruta 40 aveva perso i tasselli per poi spaccare il pneumatico e con moto di queste dimensioni reperire una gomma della misura giusta diventa una cosa abbastanza complicata.

Perché? Presto detto: il problema è il peso che poco viene digerito dai morbidi tacchettoni che tendono a cedere nonostante una trazione ben maggiore. Calcolando che in queste condizioni, tra l'altro, la percorrenza con simili coperture è di circa 5000km, fate un po' i conti di quante ne avrei dovute utilizzare!!!

Per maggiori informazioni, contattare il numero verde 800369065, www.metzelmoto.it