

GUSTAVO RICCHINI LEITE

RUTAS INCAS

MOTO EXPEDIÇÃO



BRANDY

GUSTAVO RICCHINI LEITE

RUTAS INCAS

MOTO EXPEDIÇÃO

Idealizador:
Victor Hugo C. Brandani

Fotografia:
Gustavo Ricchini Leite
Alexandre José Vicente
Priscila Corrêa Vicente
Sabrina Thomé e Castro

Texto:
Gustavo Ricchini Leite

Revisão:
José Celso Soares Vieira

Criação e Diagramação:
André Maia Angelo

Criação:
Fernando Henrique Prado Assalin

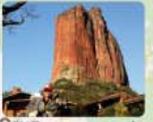
Tradução:
Ignacio Aguayo Valdivia

Apoio:
Brandy Indústria e Comércio Ltda.
Rua Caconde, 660 - Jardim Salgado Filho
(Marginal da Via Anhanguera, Km 317)
Ribeirão Preto - SP - CEP 14079-016
(16) 3995-9955
www.brandy.com.br

Sumário

Roteiro da Expedição Rutas Incas.....	6
Introdução.....	8
Turismo entre Corumbá e <i>Samaipata</i>	15
Buzinas.....	20
Polícia <i>Caminera</i> Boliviana.....	20
El Fuerte de Samaipata.....	22
Hotel 5 Estrelas.....	24
Uma Noite Mágica na <i>Cratera de Maragua</i>	26
<i>Salar de Uyuni</i>	32
Perigos no <i>Salar de Uyuni</i>	36
Parque Nacional <i>Sajama</i>	42
Estradas Bloqueadas.....	47
A Estrada da Morte.....	49
<i>Tiwanaku</i>	52
Problemas na Fronteira.....	54
Escapando do Terremoto.....	58
A Cidade Perdida dos Incas.....	60
De <i>Cusco</i> a <i>Nazca</i>	65
Das Linhas de Nazca ao Oásis de <i>Huacachina</i>	68
Vale do Rio <i>Cañete</i> - Buzine ou Descanse em Paz.....	74
Nevasca na Cordilheira Peruana.....	80
Cuidado Animais na Pista.....	84
Reserva Nacional de <i>Paracas</i>	85
<i>San Pedro de Atacama</i>	92
<i>Paso de Sico</i>	94
Argentina.....	98
Paraguai.....	100
Retorno ao Brasil.....	102
Parceria entre Rutas Incas e Brandy.....	104
Produtos Brandy e Vipal Utilizados na Expedição.....	106

Roteiro da Moto Expedição Rutas Incas



Introdução

RUTAS INCAS MOTO EXPEDIÇÃO nasceu de um antigo sonho em viajar de moto pela América do Sul, em busca do legado histórico deixado pela Civilização Inca.

A expedição foi realizada em Agosto de 2016. O roteiro incluiu seis países (Bolívia, Peru, Chile, Argentina, Paraguai e Brasil) e cerca de quarenta pontos turísticos, num percurso total de 13.200 Km.

Eu sabia que passaria por regiões assoladas por extrema pobreza. Então, pensei em alternativas para contribuir de alguma forma com os habitantes desses locais.

Precisava de algo leve e pouco volumoso, em razão do espaço limitado para bagagens na moto. Alguns dias antes da partida, deparei-me com um pacote de bexigas na gôndola de um supermercado. Pronto! Havia encontrado uma forma simples de levar alegria às crianças que encontraria pelo caminho.





A moto utilizada para a aventura foi uma BMW G 650 GS SERTÃO, a qual me agrada pelo desempenho e eficiência nas estradas de terra. Apenas o tanque de 14 litros não era o mais apropriado para o destino, mas adaptei dois galões de cinco litros para aumentar a autonomia.

Minha moto foi equipada com várias peças da Brandy, como Kit Transmissão, Bateria, Vela de Ignição, Pastilha de freio, Óleo de Motor e Bengala, além do par de Pneus Vipal TR300

O local escolhido para a partida foi o Santuário das Sete Capelas, em Ribeirão Preto, e no dia seguinte eu já rodava pelo Pantanal sul-mato-grossense, onde encontrei Alexandre e Priscila, meus primeiros amigos da viagem.



O simpático casal catarinense viajava a bordo de uma Yamaha XTZ 250 Ténéré e tinha como destino um belo roteiro pelos rincões da Bolívia. Decidimos viajar juntos por alguns dias, sem saber que mais alguém nos acompanhava. Pois é leitor, se você ficou curioso, eu explico: a Priscila não sabia que estava grávida e o Lucas já curtia sua primeira viagem de moto confortavelmente na barriga da mãe. Eta, moleque de sorte!



Turismo entre Corumbá e Samaipata

Poucos motociclistas exploram as atrações turísticas existentes entre Corumbá e *Samaipata*. Após cruzarmos a zona de fronteira Corumbá-Puerto Quijarro, percorremos cerca de 250 Km até o *Valle de Tucavaca*, considerado o bosque seco tropical mais conservado de toda América do Sul.

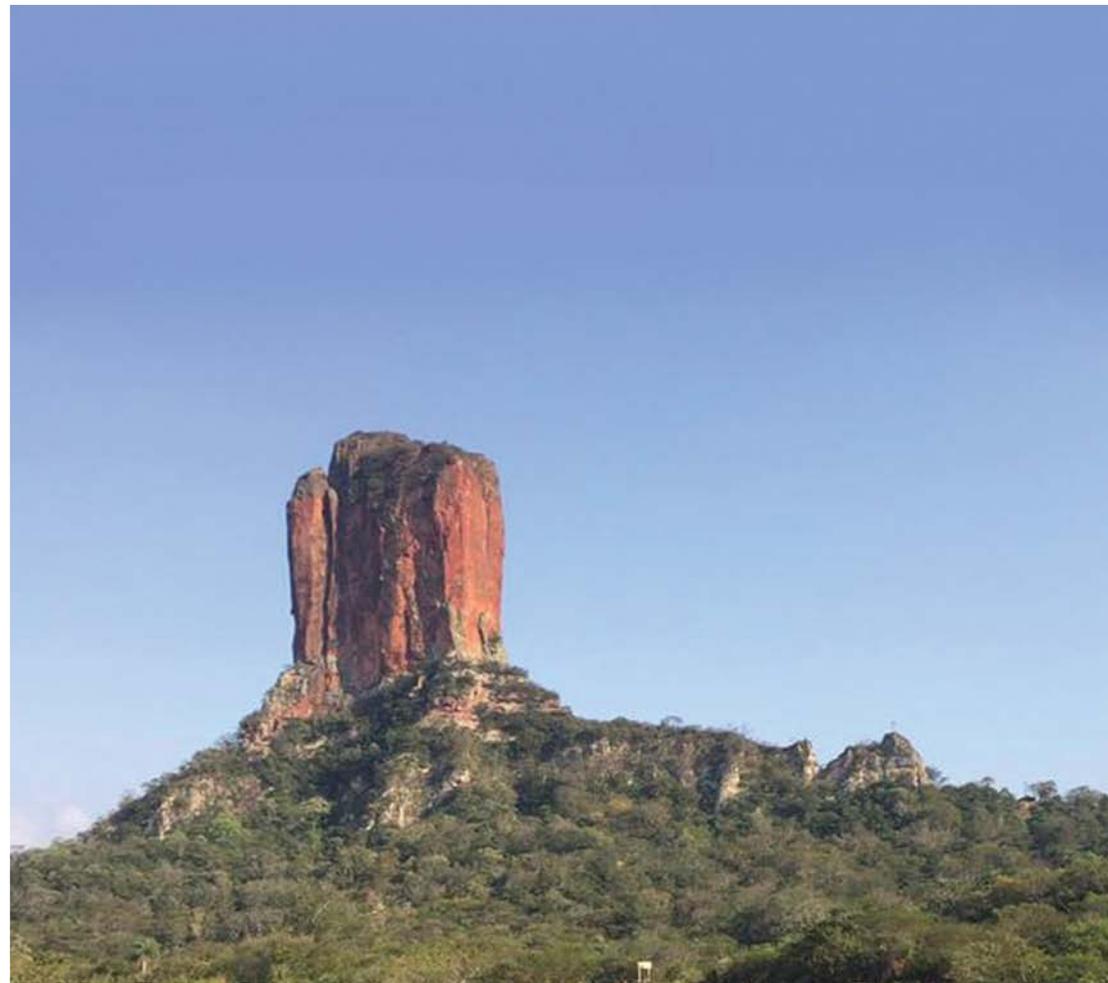
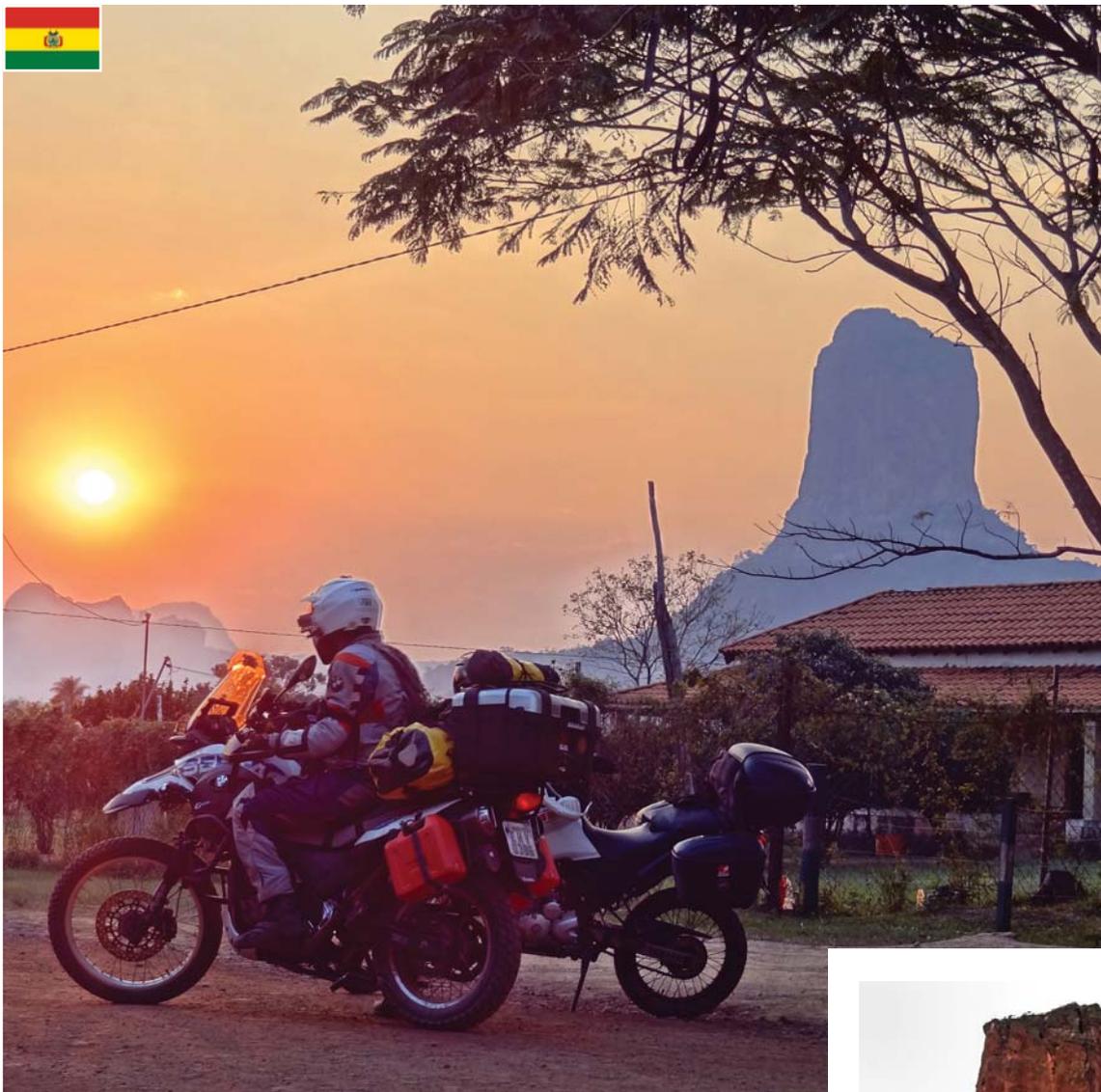
Para chegar ao *Valle de Tucavaca* foi preciso atravessar o povoado de *Santiago de Chiquitos* e seguir mais 4 Km por uma estrada de areia fina.

Abandonamos as motos e as bagagens ao lado de uma capela e subimos por uma trilha íngreme até um mirante, onde nos sentamos à beira do precipício para contemplar a paisagem.

Foi nesta estrada de areia fina que experimentei o primeiro tombo da viagem. Perdi a aderência da roda dianteira e serpeei por alguns metros até encontrar o chão. Nada demais, apenas alguns arranhões nas carenagens da moto e a certeza de que a aventura realmente havia começado.







Deixamos *Tucavaca* e seguimos em direção ao sol poente até avistarmos a *Torre de Chochis* ou *Muela del Diablo*, uma imponente formação geológica de arenito vermelho, com 200 metros de altura. Ficamos hospedados no hotel *El Pelegrino*, em *Chochis*.

Na madrugada seguinte, fomos até a *Muela del Diablo* para assistir ao nascer do sol. Já estávamos no mirante “*El Guardian*” quando avistamos o lendário Trem da Morte, que surgiu rasgando o horizonte à nossa frente. Ainda sobrou tempo para visitar o *Santuário de Chochis* e suas inúmeras obras de madeira entalhada.





Buzinas

Num trecho de 490 Km, entre *Chochis* e *Samaipata*, enfrentamos o caótico trânsito de *Santa Cruz de la Sierra*, onde fiquei intrigado com a quantidade de carros buzinando ao meu redor. Logo imaginei que estava desrespeitando alguma lei de trânsito ou que havia algo de errado com minha moto. Porém, aos poucos fui percebendo que o uso frenético da buzina é algo muito comum entre os motoristas das grandes cidades bolivianas.

Polícia Caminera Boliviana

É comum ser parado pela polícia nas estradas da Bolívia. O procedimento é curioso, pois uma corda é puxada pelo interior da guarita e em segundos a pista está interdita. As guaritas não seguem nenhum tipo de padronização, o motociclista poderá encontrar uma estrutura de alvenaria, uma cabine de fibra de vidro ou até mesmo um barraco improvisado com palhas, lonas e madeiras.



Apesar do tratamento cordial dispensado pela maioria dos policiais bolivianos, um fato ocorrido na Rodovia 07, entre *Santa Cruz* e *Samaipata*, merece registro.

Após apresentar a documentação solicitada, o oficial da Polícia *Caminera* exigiu o pagamento de 10 bolivianos para autorizar nossa passagem. Argumentei que tal “taxa” era indevida, mas o policial mostrou-se irredutível. Infelizmente, fomos obrigados a pagar a famigerada “contribución” para seguirmos viagem a *Samaipata*.

A foto ao lado comprova a cordialidade dos policiais Bolivianos.

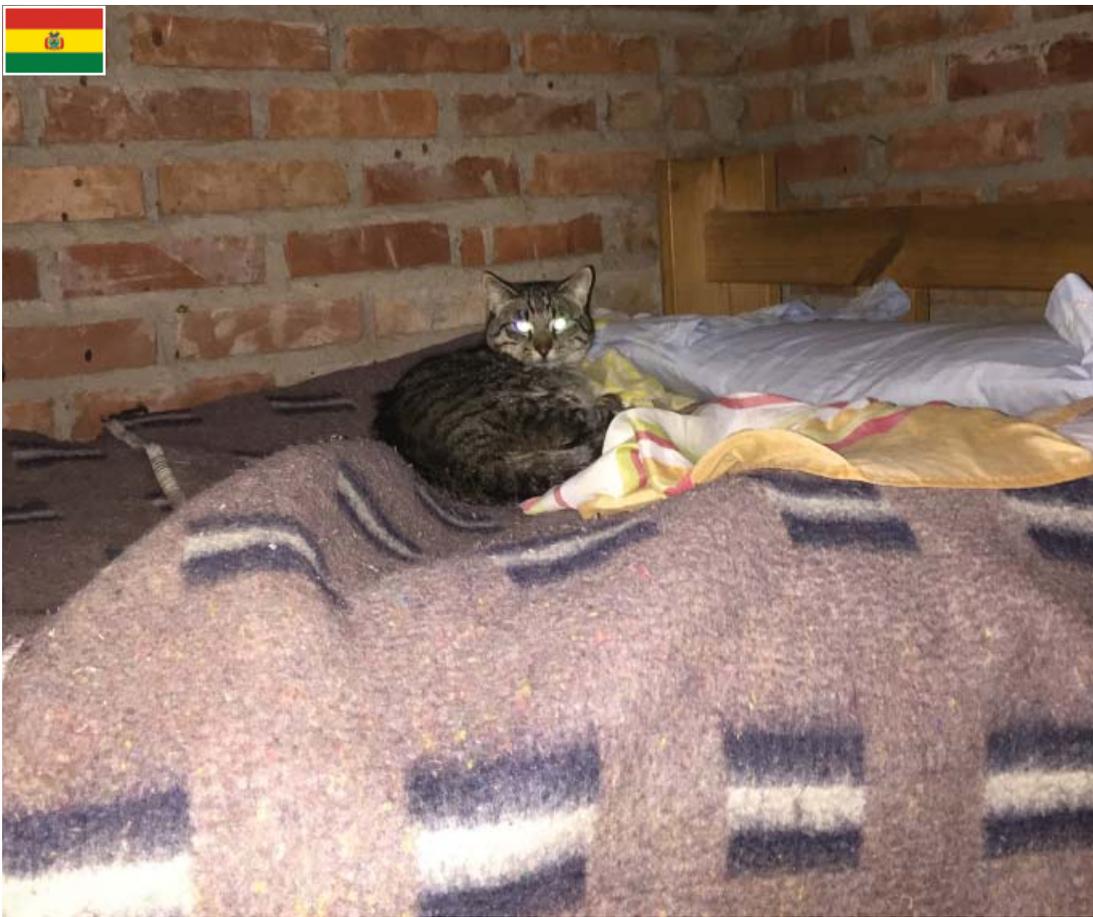


El Fuerte de Samaipata

O terceiro dia na Bolívia começou com uma visita ao *Fuerte de Samaipata*, um sítio arqueológico pré-Inca, listado como patrimônio da humanidade pela UNESCO. Além de caminhar ao lado das ruínas de antigas casas construídas pelos Incas (1470 - 1490 D.C.), tivemos a oportunidade de conhecer a *Roca Tallada*, considerada a maior rocha esculpida do mundo.

A segunda atração do dia era a própria estrada, pois enfrentaríamos um longo trecho de terra para chegar a *Sucre*. Mas algumas obras na *Ruta 05* atrasaram a viagem e fomos obrigados a dormir num pequeno povoado chamado *Peña Colorada*.





Hotel 5 Estrelas

Peña Colorada não é a melhor indicação para os turistas mais exigentes. Porém, acredito que são as situações inusitadas que nos trazem as melhores lembranças de uma viagem. Conseguimos abrigo em uma hospedagem familiar. Ofereceram-nos uma edícula em construção, com quartos sem portas e colchões de palha. O banheiro ficava na área externa e chamava a atenção pelo vaso sanitário “ao estilo turco”, roupas íntimas penduradas nos chuveiros e pelo forte odor proveniente da fossa.

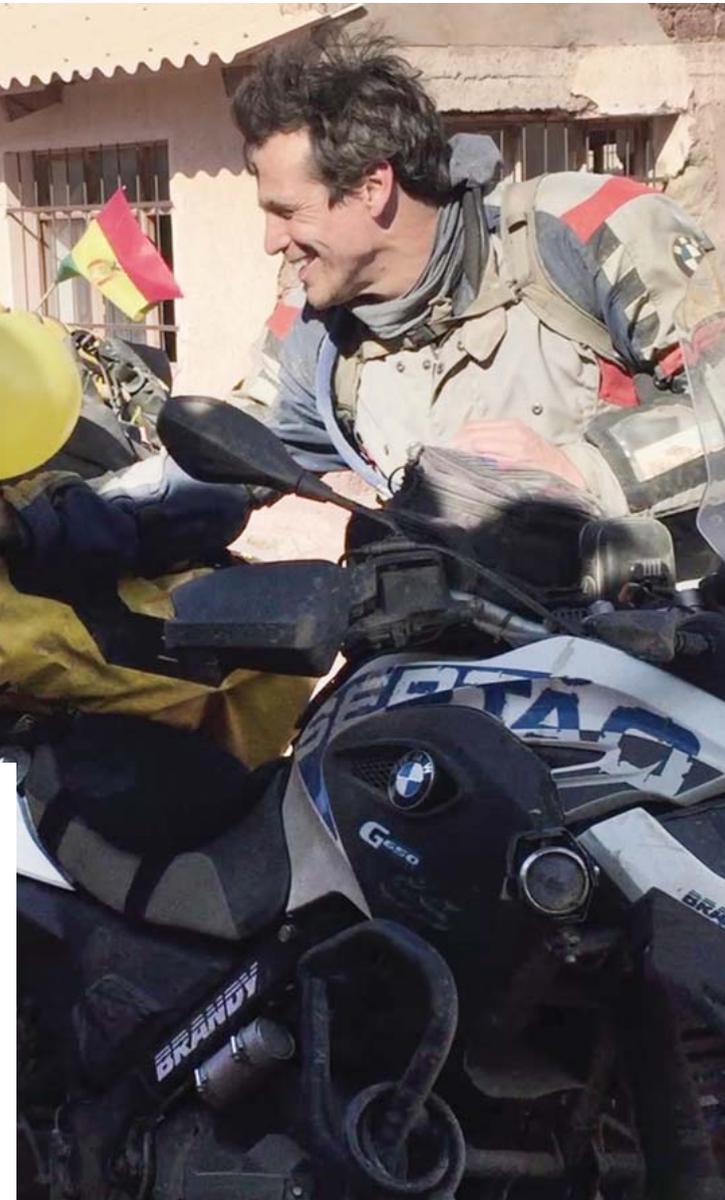
A noite foi agitada! Antes de deitar, precisei espantar um gato que descansava tranquilamente na cama superior do meu beliche. Escolhi a cama de baixo e após algumas horas de sono, fui acordado por um cachorro vira-lata que pulou sobre minha cabeça. Já havia retomado o sono quando escutei um barulho e vi dois vultos dentro do quarto em plena madrugada. Levantei assustado e assim permaneci até escutar a voz da dona da hospedagem, explicando que o outro vulto também ficaria hospedado no meu quarto. Aguardei o novo hóspede se acomodar na cama de cima e voltei a dormir extremamente arrependido por ter espantado o pobre gato.





Uma Noite Mágica na Cratera de Maragua

Assim que amanheceu em *Peña Colorada*, continuamos nossa rota, passando por *Aiquile*, *Sucre*, *Chataquila*, até alcançar o topo da *Cordilheira de los Frailes* (3.700 m.s.n.m.). Ali uma placa indica o início da famosa Trilha Inca. Iniciamos a descida por uma estrada sinuosa que nos levou ao centro da *Cratera de Maragua*, onde existe um vilarejo habitado por indígenas da cultura *Jalq'a*.



As crianças do vilarejo fizeram questão de recepcionar os três “viajeros” que acabavam de chegar com suas motos empoeiradas. Aproveitei a oportunidade para distribuir as bexigas que trazia comigo. É inexplicável que um presente tão simples desperte tamanha alegria. O sorriso de cada criança tornou nossa tarde muito especial!



Ao anoitecer, recebemos um convite inusitado. Crispin Ventura, um nativo de *Maragua*, foi até nosso alojamento e nos convidou para uma festa que aconteceria em sua casa.

Fomos recebidos de forma calorosa pelos amigos e familiares de Crispin. Apenas uma fogueira iluminava o quintal da pequena casa de adobe. Além de uma ótima conversa, nossos anfitriões nos ofereceram uma bebida destilada e a oportunidade de participar ativamente da celebração. Misturados aos nativos de *Maragua*, dançamos em círculo, cantamos e “tentamos” tocar instrumentos musicais andinos.

Os sons da *quena*, do *charango*, da *zampoña* e de nossas risadas jamais serão esquecidos! Foi uma noite mágica!



Salar De Uyuni

Com mais de 10.000 km² e a 3.600 metros de altitude, o *Salar de Uyuni* é um destino obrigatório para quem viaja de moto pelo América do Sul. Chegar ao maior deserto de sal do mundo era um desejo antigo e por este motivo meus olhos lacrimejaram quando vi aquela imensidão branca à minha frente.

Logo pela manhã, visitamos o Cemitério de Trens, o Monumento de Sal “Dakar 2014” e o Marco das Bandeiras.

Em seguida, vivi minha primeira aventura no deserto. Imaginei que um pontinho preto que se distanciava era a moto de Alexandre e segui na mesma direção, mas depois de algum



tempo percebi que não eram os meus amigos. Na verdade, estava acompanhando um veículo 4x4 de alguma agência de turismo. Completamente perdido, a solução foi manter a calma e rodar sem rumo pelo *salar* até avistar o primeiro ponto de referência. Horas depois, reencontrei o casal na *Isla Incahuasi*, onde aproveitamos para caminhar entre inúmeros cactos milenares.

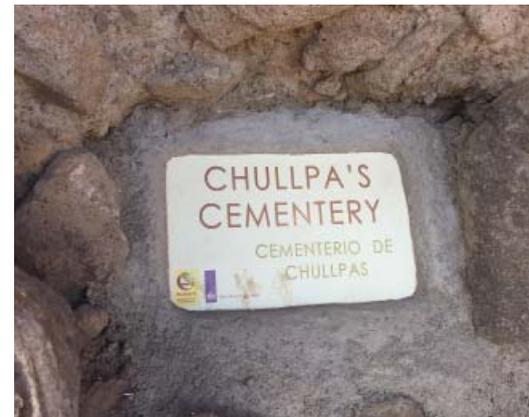
Acelerar a moto e serpentear pelo deserto, admirando os desenhos formados no solo pelo acúmulo de sal, provocaram-me uma indescritível sensação de plenitude e liberdade. Posso dizer que antes da partida eu já sentia vontade de voltar.



Perigos no Salar de Uyuni

O Salar de Uyuni também esconde alguns perigos. Além do risco de colisão com outro veículo, é possível encontrar grandes buracos na camada de sal, com diâmetro e profundidade suficientes para engolir a roda da moto. Seguíamos em alta velocidade pelo deserto quando nos deparamos com alguns pelo caminho. Apesar de escaparmos ilesos, tivemos a preocupação em fotografá-los para alertar outros motociclistas através das redes sociais.

No final do dia, visitamos o *Cementerio de Chullpas*, onde descansam as múmias de *Coqueza*. Dormimos em um *hostal* de sal (*Hostal Maya*) aos pés do *Vulcão Tunupa*, com uma vista mais que privilegiada do Salar de Uyuni.







Era dia de trocar de paraíso. Contornamos o *Vulcão Tunupa* por uma estrada de terra até encontrarmos a *Ruta 603* e viajamos cerca de 630 Km até a *Vila Sajama*.





Parque Nacional Sajama

O *Parque Nacional Sajama* (4.200 m.s.n.m.) é um dos lugares mais belos onde já estive. Localizado na parte ocidental da Cordilheira dos Andes, tem como atração principal o *Nevado Sajama*, um vulcão inativo, cujo cume atinge 6.542 metros de altitude.

Pilotamos por bosques de *queñuas*, visitamos o Vilarejo de *Tomarapi*, atravessamos pastos repletos de *lhamas* e nos misturamos aos vapores jorrados pelos *Géiseres de Juchusuma*. Além do *Nevado Sajama*, os *Nevados de Payachatas* também compõem a paisagem e marcam a fronteira entre Bolívia e Chile.







No final da tarde, pude retribuir tudo que o *Parque Sajama* havia me proporcionado durante o dia. Encontrei algumas “*chicas*” brincando na praça e logo saquei as bexigas que estavam na mala de tanque. Felizes, agradeceram o “*regalo*” e ainda me explicaram que na Bolívia as bexigas são chamadas de “*globos*”.

A noite contou com um bom vinho boliviano e um clima de despedida, pois no dia seguinte eu seguiria para a *Carretera de la Muerte* e meus amigos catarinenses começariam o retorno ao Brasil. Brindamos felizes o sucesso da parceria entre a *Expedição Rutas Incas* e a *Expedição Sajama*.



Cronología del conflicto minero en Bolivia con la peor violencia en años

El conflicto se activó cuando el Parlamento trataba una norma para impulsar la creación de sindicatos en las cooperativas y estalló tras la promulgación de esa reforma.



Enfrentamientos entre policías y cooperativistas mineros en la localidad de Panduro.

La Razón Digital / EFE / La Paz
15:33 / 26 de agosto de 2016

La escalada de violencia en el conflicto de las cooperativas mineras en Bolivia derivó en el asesinato a golpes del viceministro de Régimen Interior, Rodolfo Illanes, y la denuncia del sector de tres mineros muertos por disparos policiales.

El presidente boliviano, Evo Morales, dijo hoy que el asesinato de Illanes, tras ser torturado y secuestrado, es “imperdonable” y lamentó el deceso de los mineros asegurando que la Policía no tenía órdenes de portar armas letales para desbloquear las carreteras.

El conflicto se activó cuando el Parlamento trataba una norma para impulsar la creación de sindicatos en las cooperativas y estalló tras la promulgación de esa reforma.

Principales episodios del conflicto minero

10 de agosto.- Miles de mineros organizados en cooperativas inician bloqueos de rutas contra la aprobación en el Congreso de una reforma a la Ley de Cooperativas, que permite los sindicatos en esas organizaciones. La policía detiene a 113 mineros y los manifestantes toman como rehenes a 46 agentes. Hay heridos en ambos bandos.

Me gusta 0

Twitter

G+

imprimir A reducir

enviar A aumentar

comentar + compartir

Etiquetas

Cronología, conflicto, minero, Bolivia, violencia

Más información

+ Unasur y OEA condenan muerte de Illanes, medios internacionales hacen eco de la noticia

Estradas Bloqueadas

No dia 10 de agosto de 2016, deixei *Sajama* com destino a *Coroico*, sem saber que milhares de mineiros, armados com explosivos, bloqueavam diversas rodovias pelo país, em protesto contra mudanças na legislação dos sindicatos.

O maior bloqueio ocorreu na região de *Mantecani*, onde os mineiros bloquearam a rodovia (*La Ruta Nacional 1*) que liga *La Paz* a *Oruro*. Era justamente por lá que eu precisava passar. Ao me deparar com o trecho



A Estrada da Morte

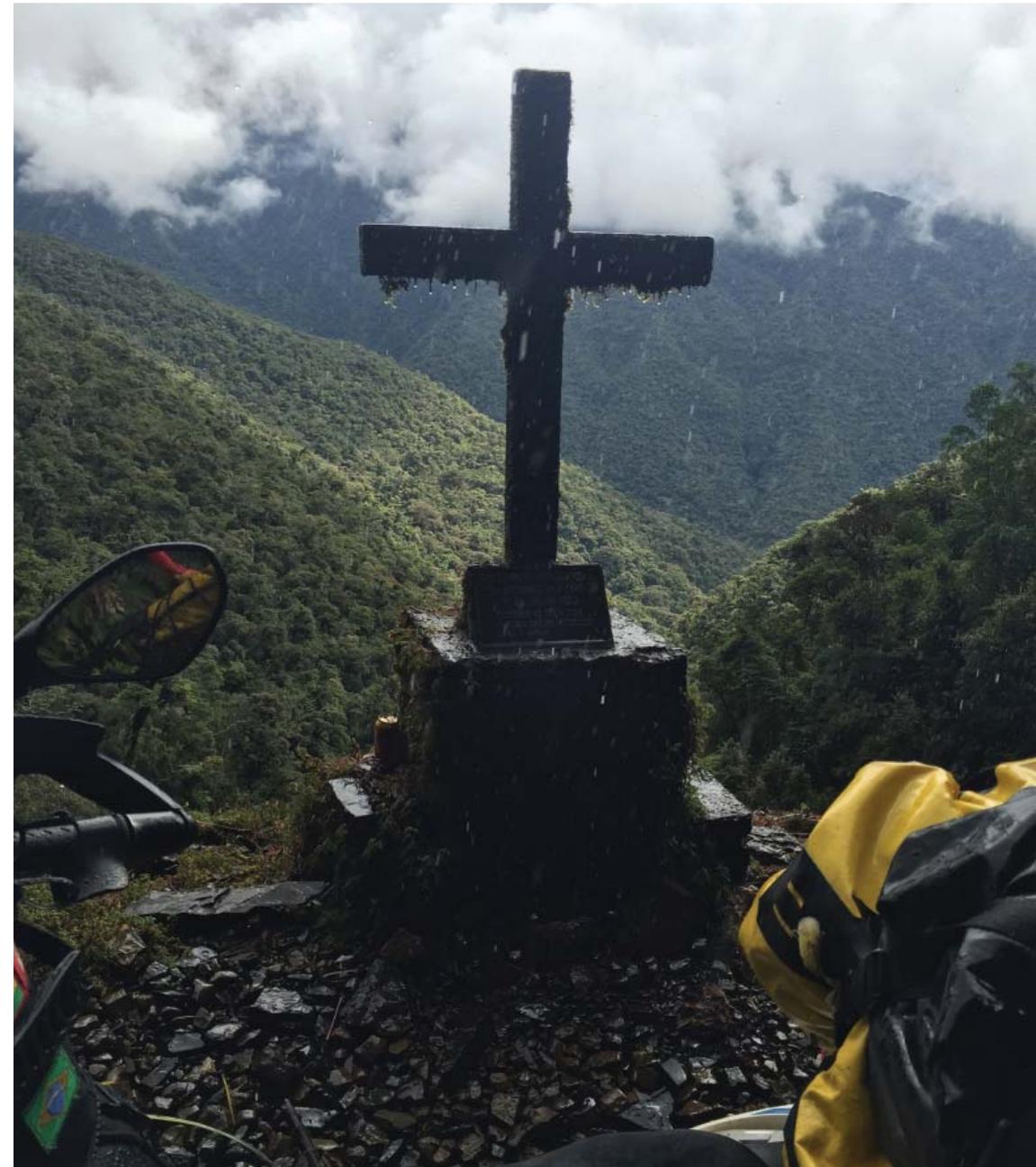
A *Carretera de la Muerte* possui uma história interessante, pois foi construída por prisioneiros de guerra paraguaios, durante a Guerra do Chaco. Em 1995, foi considerada a rota mais perigosa do mundo, segundo avaliação divulgada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em razão do elevado índice de acidentes fatais.

bloqueado, senti que o clima de tensão era evidente. Naquele momento eu tinha três opções: aguardar o fim dos protestos, solicitar autorização de passagem aos líderes do bloqueio ou procurar uma rota alternativa. A primeira não me interessava. A segunda era tentadora, mas extremamente perigosa e cabe aqui explicar o porquê!

Embora não sejam raros os casos de motociclistas estrangeiros autorizados a atravessar bloqueios, tal prática nem sempre termina em êxito. O grande risco é que manifestantes posicionados ao longo do trecho bloqueado não tenham sido avisados sobre a autorização de passagem e o motociclista pode ser alvo de pedradas e outras agressões ainda mais graves.

Feito o alerta, volto ao relato e revelo que minha opção foi pela rota alternativa, uma verdadeira aventura, onde carros e caminhões disputavam cada pedaço da pista improvisada. Por três vezes fui obrigado a sair da estrada para evitar colisão com os veículos que vinham em sentido contrário.

De volta à *Ruta 01*, passei por *El Alto* e enfrentei muita chuva e neblina na *Rodovia Nacional 03*, que liga *La Paz* a *Coroico*.





Descobri a *Carretera de la Muerte* através de um vídeo que mostrava um ônibus deslizando em uma estrada estreita até ser engolido pelo precipício. Embora já não mais ofereça os riscos de antigamente, é justamente a sensação de perigo que atrai milhares de turistas para a Estrada da Morte.

Todos os motoristas são obrigados a respeitar o tráfego em “mão inglesa”, pois a estrada é muito estreita e essa medida facilita a visibilidade do condutor que margeia o precipício.

Percorri o trecho de *Yolosa* até o *Mirador Chuspipata* (31 Km). Bastou seguir as cruzeiras e placas fúnebres espalhadas pelo caminho até encontrar as belíssimas quedas d’água que desabam sobre a estrada. Um momento único e mais um sonho realizado sobre duas rodas!





Tiwanaku

Após dormir em *La Paz*, rodei cerca de 70 Km até o Sítio Arqueológico de *Tiwanaku*, antiga capital de um importante império pré-Inca. Um verdadeiro passeio pela história e pela arqueologia, no qual tive a oportunidade de conhecer a pirâmide de *Akapana*, o templo de *Kalasadaya*, as ruínas da pirâmide de *Puma Punku*, alguns monólitos e o monumento *Puerta del Sol*.

Optei por descansar em um hotel ao lado das ruínas (Hotel *Akapana*), pois no dia seguinte deixaria a Bolívia pela zona fronteira de *Desaguadero* e iniciaria minha jornada pelo Peru.





Problemas na Fronteira

Os bancos escolares ensinaram-me que o Peru era um dos países da América Latina, mas conheci um Oficial de Aduana em *Desaguadero* que pensava exatamente o contrário. Um dos documentos obrigatórios para entrar com a moto em território peruano era o Seguro Viagem. O oficial barrou minha entrada, sob o argumento de que meu seguro não era válido para o Peru. Expliquei à autoridade que o seguro abrangia todos os países da América Latina. Ele releu calmamente o documento e respondeu:

“¡Verdad! Ahora veo que está escrito América Latina.”

Sorri aliviado (em vão). Mas ele continuou:

“Pero no está escrito Perú. ¡Usted no entra!”

Perdi uma hora pensando em alternativas. Decidi retornar e tive a sorte de ser atendido por outro oficial. Também criou dificuldades, mas no final fingiu acreditar que o Peru fazia parte da América Latina e liberou minha entrada. Alívio!



A primeira cidade peruana da expedição foi *Puno*, ponto de partida para conhecer o *Lago Titicaca*, berço da civilização Inca.

Um passeio de barco levou-me até as Ilhas Flutuantes de *Uros*, construídas artificialmente com uma planta chamada *tatora*. Os nativos recebem os turistas com um belo canto *aymará* de boas-vindas. Após aprender um pouco sobre a cultura dos *Uros*, aceitei o convite para navegar pelo *Titicaca*, a bordo de uma balsa rústica de *tatora*. Assim que me viram com as bexigas, as crianças abandonaram os remos e juntos curtimos um dos momentos mais belos da expedição!





Escapando do Terremoto

O meu roteiro original de viagem previa que o trecho de *Puno* a *Chivay* deveria ser feito no dia 14 de agosto de 2016. Mas, no dia anterior, senti vontade de passar uma noite em *Isla del Sol*. Então, mudei meu destino. Ao invés de *Chivay*, fui para *Copacabana* (Bolívia) e de lá tomei um barco até a Ilha Sagrada dos Incas. Aproveitei o final de tarde para fazer *trekking* até a Mesa de Sacrificios, antigamente utilizada pelo Incas para a prática de sacrifícios de animais e seres humanos em rituais religiosos..



NOTICIAS / MUNDO DEPORTES OPINIÓN VIDA SOCIAL SECCIONES PROVINCIAS

NOTICIAS / MUNDO

Perú: al menos 9 muertos y 40 heridos deja terremoto en Arequipa

AGO. 15, 2016 | 09:29

Ubicación de la zona del terremoto en Perú.

TWITTER TUTEA Lima, AFP.

COMPARTIR COMPARTIR

EMAIL EMAIL

COMPARTIR COMPARTIR

GUARDAR GUARDAR

At menos nueve personas murieron y 40 resultaron heridas la noche del domingo luego de un sismo de 5,2 grados de magnitud en la región de Arequipa, sur de Perú, que afectó principalmente zonas de construcciones rústicas y bloqueó vías, dificultando el acceso a los rescatistas.

El epicentro del sismo se registró a 10 km de la ciudad de Chivay, capital de la provincia de Caylloma, el turístico Valle del Colca, según el Instituto Geofísico de Perú. Al temblor le han sucedido réplicas durante la madrugada del lunes que mantienen alarmada a la población que aguarda por ayuda.

Enquanto eu vivenciava o estilo de vida pacato dos habitantes de *Isla del Sol*, um terremoto de 5,2 graus de magnitude atingia o local onde eu deveria estar, justamente o distrito de *Chivay*, provocando desabamentos, rachaduras nas estradas, nove vítimas fatais e dezenas de feridos. Fiquei sabendo da tragédia somente no dia seguinte, através de mensagens de amigos preocupados com minha segurança, mas felizmente a sorte estava ao meu lado.



A Cidade Perdida dos Incas

Foi preciso viajar de moto de *Puno* a *Ollantaytambo* e depois seguir de trem até *Aguas Calientes*, cidade mais próxima a *Machu Picchu*. Tive a felicidade de visitar a Cidade Perdida dos Incas num dia especial, pois além de muito sol, havia um enorme condor andino sobrevoando as ruínas.

Depois de subir as longas escadarias e tirar aquela foto clássica, com *Huayna Picchu* ao fundo, aproveitei o restante do tempo para admirar a vista panorâmica e absorver um pouco da energia que paira sobre *Machu Picchu*.



Após conhecer *Machu Picchu*, retornei minha viagem pelo *Vale Sagrado dos Incas*. Dividi as ruas de *Calca* com as procissões em homenagem a *Pacha Mama*.

Também visitei as Ruínas de *Ollantaytambo*, as *Salinas de Maras* e me aventurei em um *trekking* pelas montanhas coloridas de *Vinicunca*, também conhecidas como *Rainbow Mountain* (5.300 m.s.n.m.).





De Cusco a Nazca

Imaginem passar dois dias subindo e descendo a Serra do Rio do Rastro. Essa foi minha sensação ao percorrer os 650 Km de curvas entre Cusco e Nazca. A estrada tem curvas para todos os gostos e constante variação de altitude e temperatura. Encontrei pelo caminho algumas lagunas altoandinas que pareciam intocadas pelo homem. Escolhi a Laguna Islacocha (4.200 m.s.n.m.) para relaxar o corpo e curtir a paisagem ao lado de algumas lhamas.

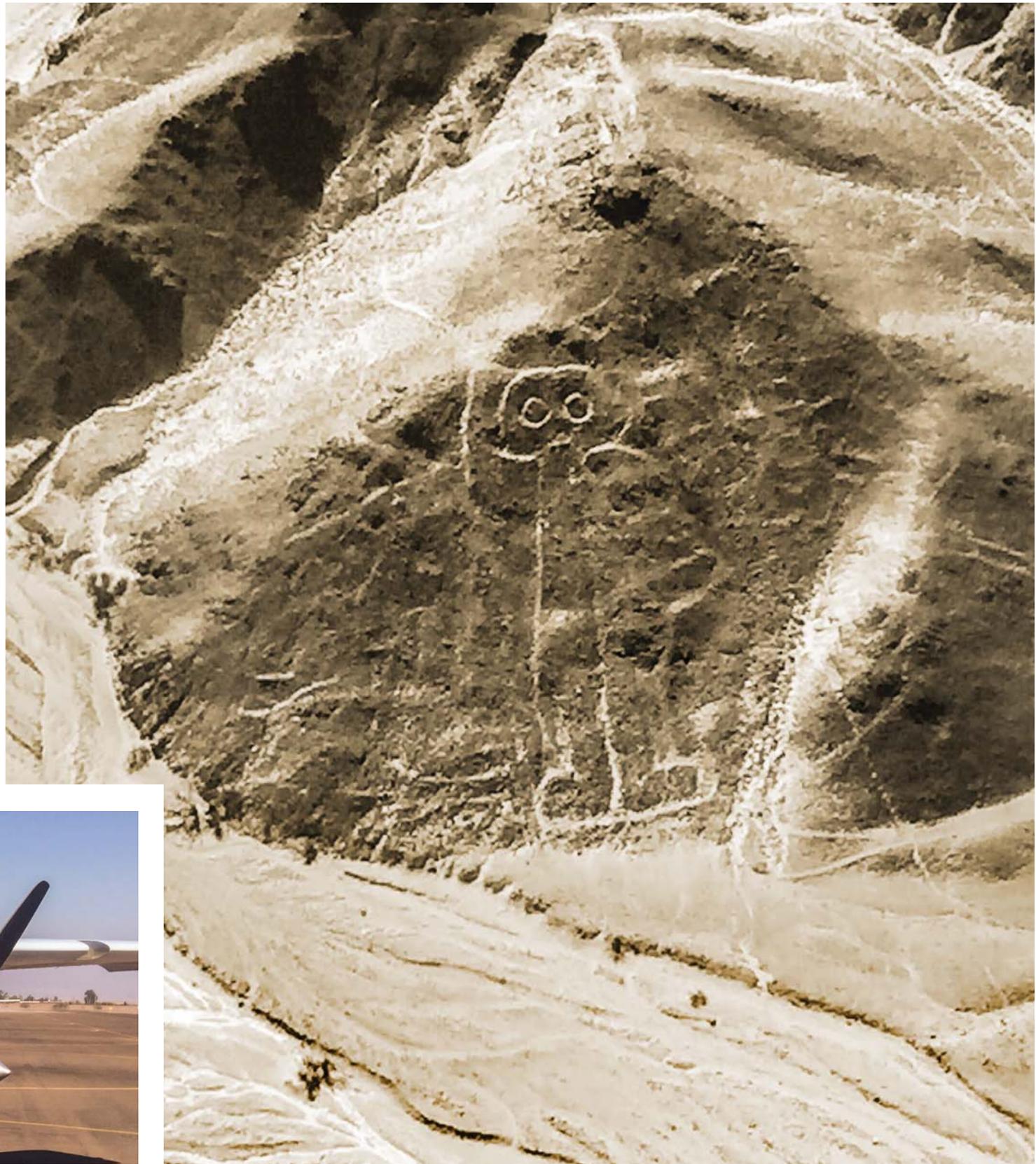






Das Linhas de Nazca ao Oásis de Huacachina

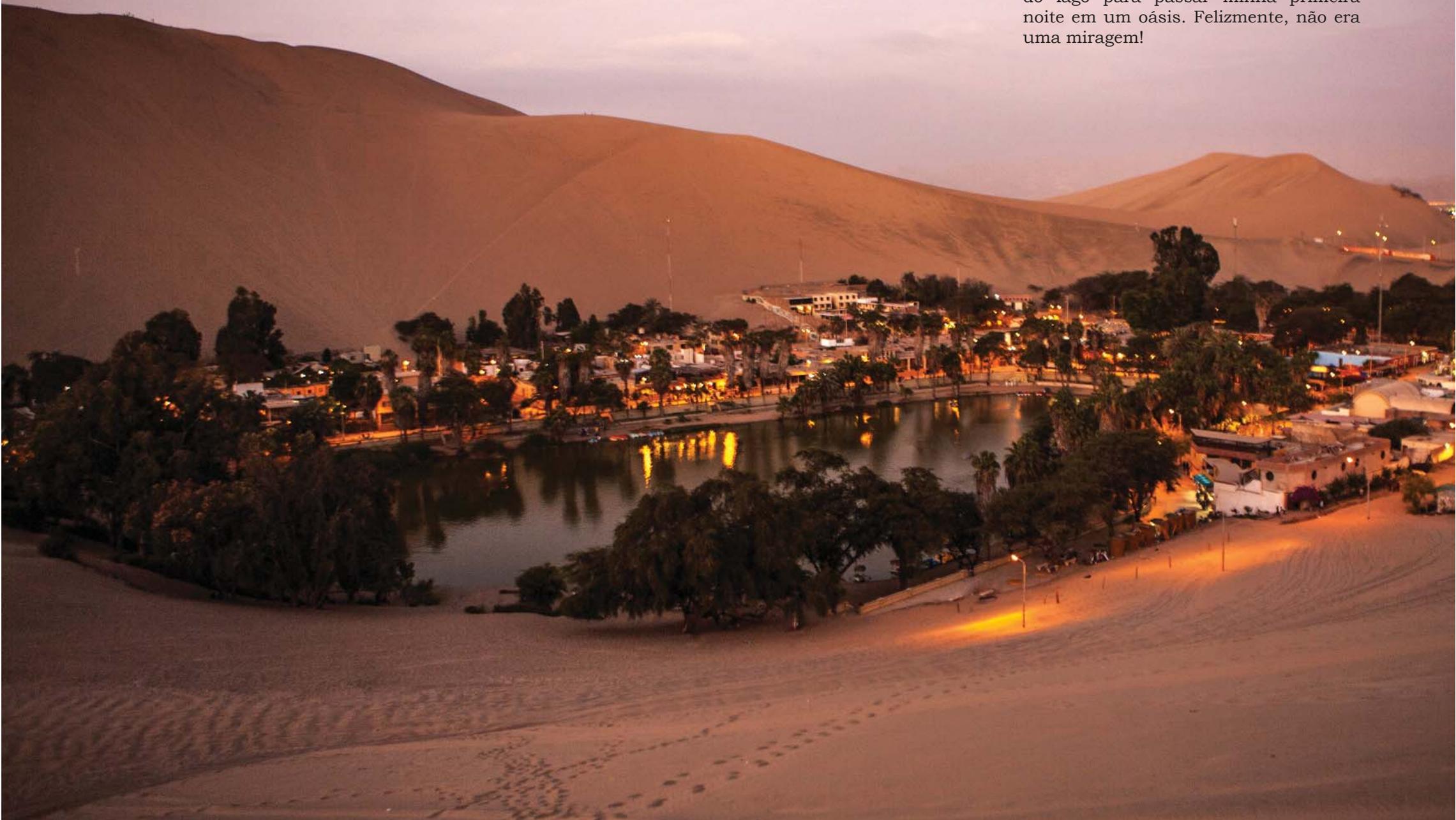
Aproveitei a proximidade entre *Nazca* e *Ica* (apenas 150 Km) para explorar vários destinos turísticos em um só dia. Pela manhã, sobrevoei as enigmáticas *Linhas de Nazca* a bordo de um avião Cessna 205. A visibilidade estava perfeita e foi possível enxergar alguns desenhos milenares criados pela civilização *Nazca* (pré-Incaica). Fotografei geoglifos em formatos de plantas, animais e figuras humanas.







De volta ao solo, viajei pela Rodovia Panamericana até encontrar o *Deserto de Ica*, onde me aventurei num passeio de “*gaiola*” pelas enormes dunas que rodeiam o *Oásis de Huacachina*. Ao final do dia, escolhi uma hospedagem à beira do lago para passar minha primeira noite em um oásis. Felizmente, não era uma miragem!



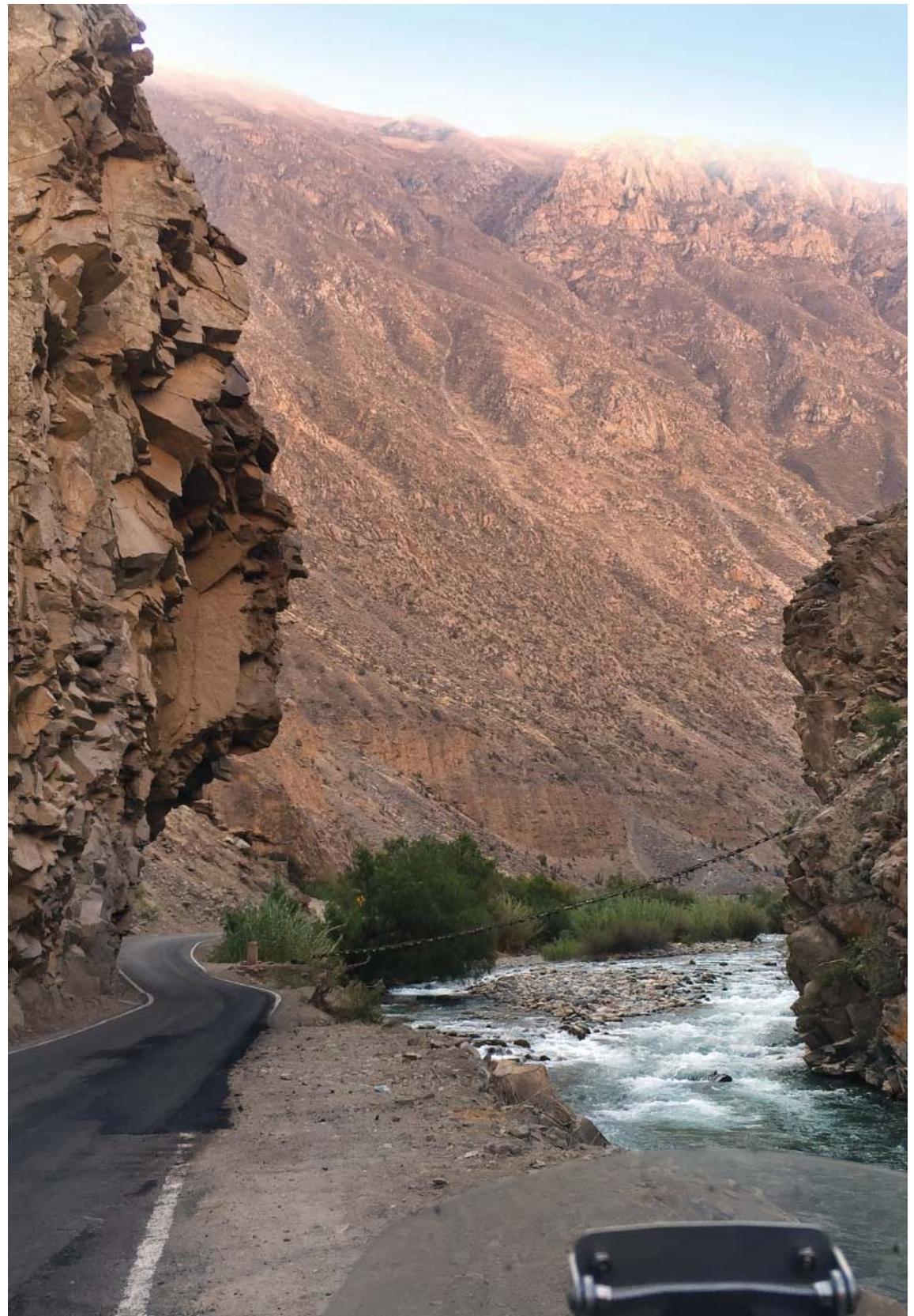


Vale do Rio Cañete - *Buzine ou Descanse em Paz*

Quando vi uma placa de trânsito indicando que o uso da buzina era obrigatório, percebi que ali começava meu desafio pela *carretera Cañete-Yauyos-Huancayo*. A estrada é estreita e muitos trechos não permitem que o condutor enxergue o veículo que trafega em sentido oposto, principalmente nos inúmeros pontos de curva acentuada. Por essa razão, a buzina e a sorte tornaram-se itens indispensáveis de sobrevivência.

O *Cañon de Uchco*, entre os distritos de *Alis* e *Tomas*, é uma das belas atrações que recompensam quem se atreve pilotar por esta rota.









Encontrei um restaurante logo na entrada de *Santa Inés* e supliquei por algo quente para beber. Rapidamente me trouxeram uma xícara com chá de folhas de coca, planta considerada sagrada pelos Incas. Aliviado e com o corpo aquecido, jantei deliciosas trutas com batatas assadas e consegui abrigo num local muito simples chamado *Alojamento Andino*.

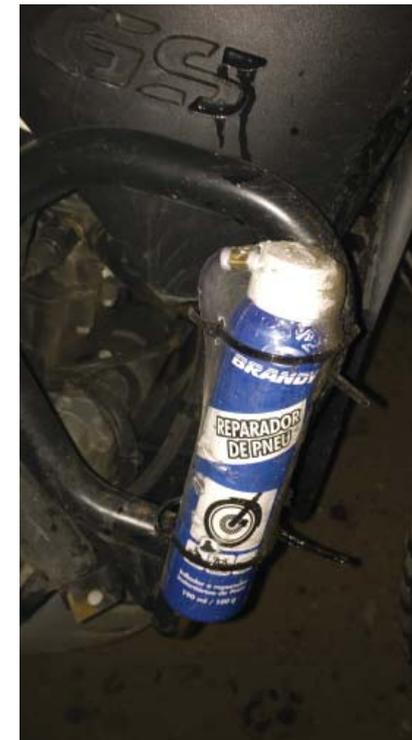
Nevasca na Cordilheira Peruana

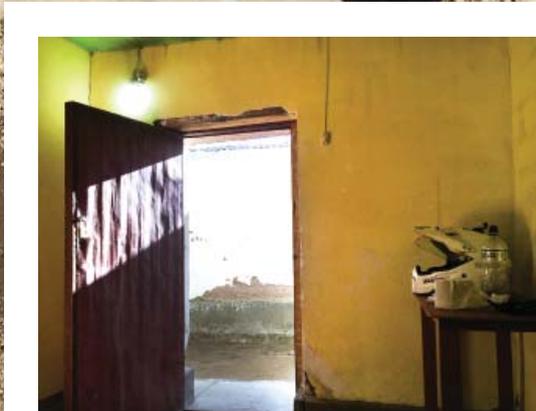
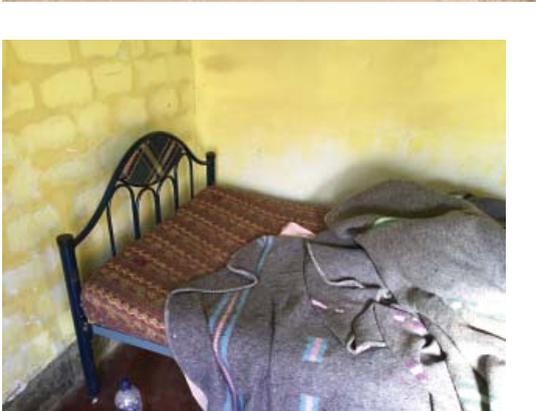
Cheguei em *Huancavelica* no final da tarde, após um longo dia de viagem. O correto seria parar por ali e procurar alguma hospedagem para descansar. Mas, teimoso, resolvi continuar e subi a Cordilheira à procura de algum vilarejo para pernoitar.

Eu não imaginava que a variação de altitude seria tão brusca. Deixei o sol de *Huancavelica* (3.660 m.s.n.m.) para enfrentar uma forte nevasca nas proximidades do vilarejo de *Astobamba* (4.750 m.s.n.m.).

Em pouco tempo, a viseira ficou congelada e foi preciso seguir com o capacete aberto. O vento frio passou a queimar o rosto e a neve enchia os olhos, atrapalhando a visibilidade. Com receio de “*gelo negro*” no asfalto, passei a seguir um furgão amarelo que seguia vagarosamente pela estrada.

Não havia sequer uma alma vagando pelo vilarejo de *Astobamba*, causando-me a impressão que o local estava abandonado. Fui obrigado a rodar pela estrada durante a noite até encontrar o povoado de *Santa Inés*. Nos quilômetros finais já sentia lentidão nos movimentos e perda na coordenação motora, meus primeiros sintomas de hipotermia.







Cuidado! Animais na Pista!

O cuidado deve ser redobrado quando se viaja pelas estradas bolivianas ou peruanas. Não é exagero dizer que todo dia haverá um animal esperando para cruzar a frente do motociclista. Alpacas, lhamas, vicunhas, guanacos, ovelhas, porcos ou cachorros. Em algumas ocasiões, tal evento transforma-se em um espetáculo. Um desses episódios aconteceu entre *Santa Inés* e *Paracas*, em plena *Cordilheira Peruana*, quando fui surpreendido pela travessia de uma manada de alpacas *huacaya*.



Reserva Nacional de Paracas

A maior atração desta Reserva Nacional são as magníficas falésias que separam o *Deserto de Paracas* das águas geladas do Oceano Pacífico. O motociclista tem uma razão especial para visitar este lugar, pois é permitido percorrer toda a extensão do parque com a própria moto. Aproveitei a oportunidade para acelerar sobre o ponto mais alto das falésias, rodeado por diversas aves marinhas que sobrevoavam as escarpas.





Viajei o restante do dia pela Rodovia Panamericana, admirando as praias da Costa Peruana e o mergulho do sol no Pacífico. Cruzei a fronteira ao anoitecer e dormi em *Arica*, no Chile.

Além das esculturas “*Presencias Tutelares*” (30 Km de *Arica*), também pude visitar o que sobrou das Oficinas Salitreiras de *Humberstone y Santa Laura*, construídas no século XIX para a exploração do salitre. Caminhar pela vila abandonada, onde viviam os salitreiros e suas famílias, causou-me a sensação de estar em uma cidade fantasma ou em um filme de faroeste.







Em San Pedro de Atacama, reencontrei Juan Pablo e Fernando, amigos chilenos dedicados ao motociclismo de aventura. Fiquei hospedado na casa de Juan e passei dias agradáveis ao lado de sua família e de seus amigos. Conforme estava planejado levei comigo 3 litros de óleo de motor da Brandy e após 10 mil km de viagem aproveitei para trocar o óleo do motor e fazer pequenos ajustes na moto.





Paso de Sico

Salares, lagunas e paisagens lunares são algumas das atrações numa estrada de *ripio* quase deserta e sem nenhum posto de abastecimento. O *Paso de Sico* foi o caminho escolhido para conquistar o quarto país da expedição, a Argentina. Ainda no trecho chileno visitei as *Lagunas Miñiques* e *Miscanti*, o *Salar de Águas Calientes* e a *Laguna Tuyaíto*. Nos pontos de maior altitude (acima de 4.000 m.s.n.m.), as laterais da pista estavam tomadas por “*penitentes*”, uma espécie de neve congelada em formato de cristas pontiagudas.

Os riscos em viajar *solo* por lugares tão inóspitos foram minimizados pelo aparelho alaranjado que ficava pendurado em minha jaqueta. Trata-se de um rastreador pessoal, via satélite (SPOT), que permite a comunicação com amigos e familiares, mesmo nos locais mais isolados. O rastreador ainda conta com um botão S.O.S. que informa a localização do piloto e agiliza o resgate em caso de acidentes.





Argentina

Já em território argentino, dormi em *San Antonio de los Cobres* e no dia seguinte viajei até *Salta* para cumprir a última missão incaica da expedição. Fui ao “*Museo de Arqueología de Alta Montaña*” para visitar uma das três múmias encontradas no topo do *Vulcão Llullaillaco*. Vivi um momento de profunda imersão na cultura ancestral ao ficar frente a frente com a *Menina do Raio (La Niña Del Rayo)*, uma criança inca sacrificada há mais de 500 anos num ritual sagrado conhecido como “*Capacocho*”.





Paraguai

Enfrentei muita chuva no *Chaco* argentino até entrar no Paraguai pela fronteira *Clorinda - Puerto Falcón*. Dormi na capital *Asunción* e no dia seguinte viajei para *Ciudad del Este*. Durante o percurso, fiz uma parada para visitar o *Santuário da Virgen de Caacupé*, padroeira do Paraguai, e agradecer a proteção recebida nos períodos mais críticos da expedição.

O chefe da polícia paraguaia concedeu autorização para que

a moto adentrasse ao pátio defronte à basílica, possibilitando o registro fotográfico deste momento especial.

Ainda em *Caacupé*, a BMW Sertão apresentou problemas no sistema de refrigeração do motor. Por sorte, havia um posto muito próximo, onde foi possível lavar a colmeia do radiador e repor o líquido de arrefecimento. Prossegui viagem com a válvula de temperatura queimada, evitando ao máximo congestionamentos e marchas reduzidas.





Após quase quarenta dias de expedição, voltei ao Brasil ao cruzar a Ponte Internacional da Amizade e completei 13.000 km de viagem no trecho que liga Foz do Iguaçu a Ribeirão Preto.

O retorno foi comemorado com uma visita “Ao Motoqueiro”, um monumento construído em 1981, em homenagem aos motociclistas vítimas de acidentes de trânsito.



O último ponto turístico foi a tradicional Choperia Pinguim de Ribeirão Preto, onde, ao lado da família e de minha namorada, passei a reviver as melhores histórias da expedição, com a certeza de que uma grande viagem sempre permanece viva na alma daqueles que nela se aventuram.

Parceria entre Rutas Incas e Brandy

A Expedição Rutas Incas contou com a parceria da Brandy, fabricante de motopeças fundada em 1958 e administrada por empreendedores apaixonados pelo motociclismo. Seu fundador, Hugo Brandani, nunca poupou esforços para apoiar os motociclistas e incentivar motociclismo nacional.

O bom exemplo do pai foi seguido por seu sucessor, hoje CEO da empresa, Victor Hugo Brandani, que desde o início acreditou no projeto e deu o suporte necessário para que a Brandy também se aventurasse nessa moto expedição.

A *BMW G 650 GS SERTÃO* foi equipada com várias peças fornecidas pela Brandy. O objetivo era testar a resistência e performance de cada uma delas em diversos tipos de solo e condições climáticas.

Ligar a moto pela manhã, após uma madrugada congelante na *Cordilheira dos Andes*, não costuma ser tarefa fácil. Porém, a qualidade das velas e da Bateria Brandy garantiram o funcionamento do motor sempre na primeira partida, o que me deixou extremamente confiante.

O óleo de motor escolhido foi o *Brandy 4T 10W40 Semissintético*. A primeira troca de óleo ocorreu na revisão que antecedeu a viagem.

Levei mais 3 litros para a segunda troca, feita somente após 10.000 km, quando cheguei em *San Pedro de Atacama*. Apesar da longa distância e das condições severas de uso, o óleo substituído ainda apresentava boa viscosidade.

O *Kit Transmissão Brandy* e os *Pneus Vipal* mostraram ótimo desempenho nos mais variados terrenos, como estradas de terra, lamaceiros, pistas pavimentadas, trechos de *ripio* e até um deserto de sal.



O *Reparador de Pneu Brandy* proporcionou-me tranquilidade nos lugares mais distantes, por ser uma solução prática e econômica na eventualidade de um pneu furado.

O êxito da parceria entre a Brandy e Rutas Incas Moto Expedição já nos faz sonhar com desafios ainda maiores, sempre em busca do desenvolvimento e da divulgação do *Mototurismo*.

Produtos Brandy e Vipal Utilizados na Expedição

As peças e lubrificantes da Brandy e os pneus Vipal são produzidos com um rígido controle de qualidade, seguindo as especificações precisas e utilizando matéria prima de alta qualidade no padrão exigido pelas principais montadoras.

Veja abaixo os itens utilizadas na BMW G 650 GS SERTÃO durante a Expedição Rutas Incas:

Cod. 0131 - Bateria BY-B12AL-A

Cod. 0709 - Corrente Transmissão com Retentor 520HO X 114L

Cod. 0262 - Kit Aço 1045 - Coroa 47 / Pinhão 16

Cod. 0579 - Coxim da Coroa Borracha

Cod. 0612 - Pastilha de Freio Speed 7,5mm Dianteira

Cod. 0611 - Pastilha de Freio Speed 9,0mm Traseira

Cod. 2014 - Vela de Ignição BY-DR8FB

Cod. 0948 - Óleo Motor Brandy Moto 4T Api SL Sae 10W40 Jaso Ma2

Cod. 0466 - Fork Oil Brandy 10W

Cod. 0159 - Reparador de Pneu Brandy 190ml

Cod. 1262 - Descarbonizante Limpa TBI Spray 300ml

Cod. 2164 - Graxa Adesiva Spray 300ml

Cod. 2163 - Lubrificante Desengripante Spray BY-40 300ml

Cod. 0559 - Removedor Spray Limpa Corrente e Motor 300ml

Cod. 0558 - Silicone Spray 300ml

Cod. 920603 - Pneu Vipal Tr300 90/90-21 Dianteiro

Cod. 920709 - Pneu Vipal Tr300 130/80-17 Traseiro





R\$ 49,99

RUTAS INCAS

MOTO EXPEDIÇÃO

Rutas Incas Moto Expedição nasceu de um antigo sonho em viajar de moto pela América do Sul, em busca do legado histórico deixado pela Civilização Inca.

O roteiro incluiu seis países (Bolívia, Peru, Chile, Argentina, Paraguai e Brasil) e cerca de quarenta pontos turísticos, num percurso total de 13.200 Km.



Apoio:

 **BRANDY**
Presente nas melhores lojas de moto peças

 **VIPAL**[®]
PNEUS DE MOTO

A Expedição Rutas Incas teve o apoio da Brandy e da Vipal que forneceram peças e pneus para serem testados nas condições mais adversas.