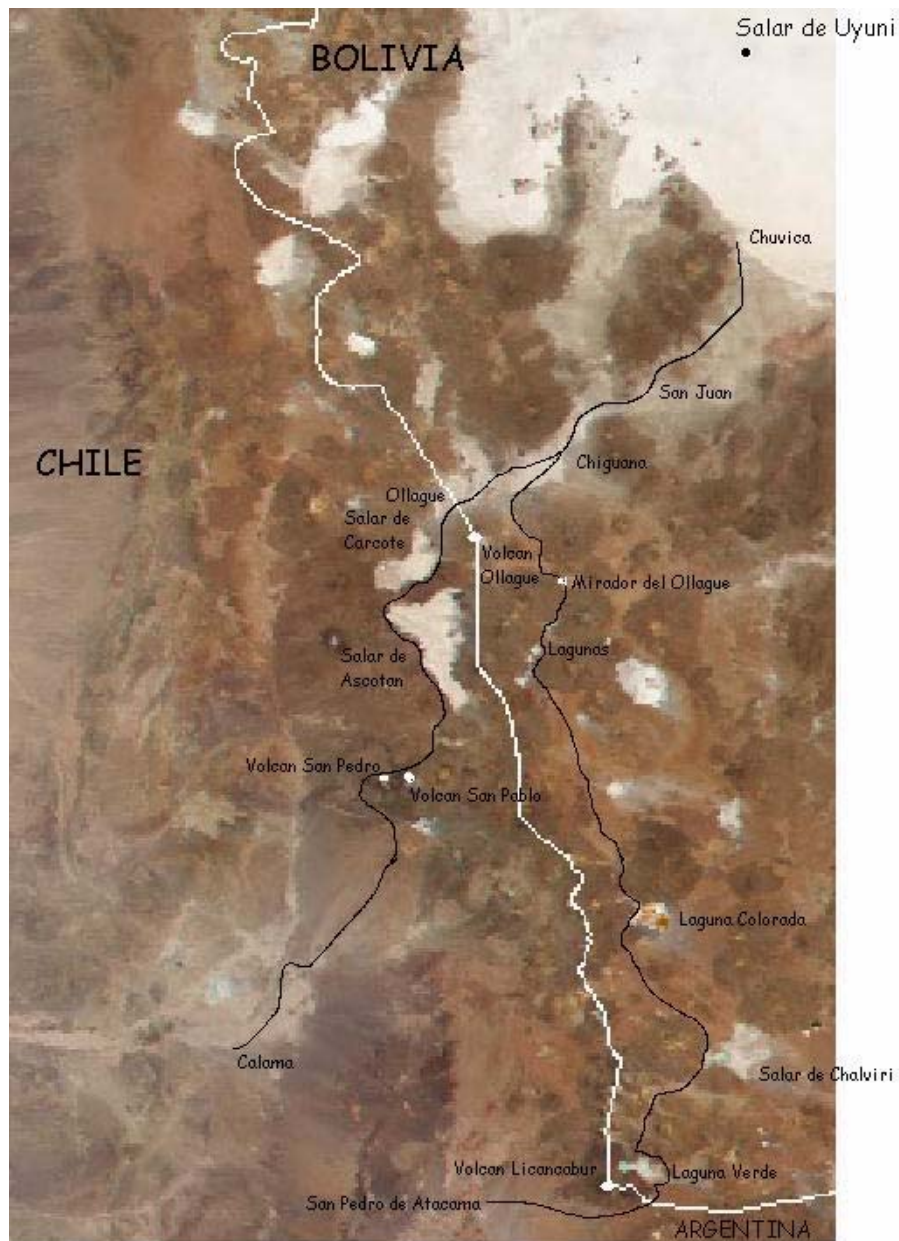


ROTEIRO DESERTO DE ATACAMA E ALTIPLANO BOLIVIANO

Por Ricardo Yoshio Kurihara (setembro de 2003)



DISTÂNCIA TOTAL PERCORRIDA: 711 KM

DURAÇÃO: 15 DIAS

ALTITUDE: DE 2400 A 4850 m

TEMPERATURA: DE - 20°C (NOITE) A 25°C (DIA)

ROTEIRO DESERTO DO ATACAMA + ALTIPLANO BOLIVIANO

Uma das mais belas regiões da Bolívia fica no chamado altiplano boliviano, que realmente é alto, mas tem muito pouco de plano.

Tradicionalmente, o turismo na região é feito a partir da cidade de Uyuni utilizando-se jipes de agências de viagem, num roteiro de três ou quatro dias que passa pelo Salar de Uyuni e a Isla de Pescado, por lagoas cheias de flamingos, pela Laguna Colorada, pela Laguna Verde aos pés do vulcão Licancabur e termina em San Pedro de Atacama, no Chile, ou então retornando a Uyuni, para quem vai continuar na Bolívia.

Já para se percorrer esta região de bicicleta, existem alguns obstáculos, tais como a altitude, que varia de 3600 m a 4850 m, o frio intenso que faz de madrugada, com temperaturas que podem descer a 20 graus negativos na primavera ou a algo em torno de 30 graus negativos no inverno, e por último as condições das pseudo estradas, devido aos imensos areais e longos percursos com costelas de vaca (costeletas). Dependendo da época, a dificuldade de navegação também pode ser um problema, principalmente nos meses chuvosos, quando o Salar de Uyuni pode ficar coberto com uma fina camada de água, apagando as marcas dos pneus dos veículos que servem de orientação. De qualquer forma, a beleza única do local compensa isso tudo e, além do mais, os cicloturistas já estão acostumados e até gostam destas condições.

O roteiro percorrido nesta viagem é um pouco diferente da rota tradicional dos jipes. Ele começa na cidade chilena de Calama, uma das principais cidades mineiras do Chile, ao lado de Chuquicamata, que é a maior mina de cobre a céu aberto do mundo. Calama fica a 2400m de altitude e, desta forma, é possível ir se aclimatando com o ar rarefeito à medida em que se pedala em direção à fronteira com a Bolívia, na cidade de Ollagüe, a quase 4000 m. A partir daí, toma-se um longo trecho realmente plano, podendo-se ir até a cidade de Uyuni ou sair diretamente ao Salar de Uyuni e à Isla de Pescado, já que os atrativos daquela cidade boliviana não justificam tanto assim a viagem.

Após percorrer esta região plana, começa a parte dura, que vai do posto militar de Chiguana até a Laguna Verde. A altitude passa para a casa dos 4000 m, chegando ao máximo de 4850 m. Existem longos trechos impossíveis de se pedalar, devido ao areal, às pedras soltas, às subidas íngremes, ao vento frontal ou a tudo isso junto, fazendo com que esse local seja um dos mais divertidos do mundo para a prática do cicloturismo, principalmente na chegada a San Pedro de Atacama, com seus 30 km de forte descida numa estrada asfaltada.

DESCRITIVO DO PERCURSO

Trecho de Calama a Chiu-chiu (33 km, asfaltado)

Sair de Calama tomando a avenida Balmaceda em direção à mina de Chuquicamata. Após passar pelo Shopping Mall Lider, pegar a avenida à direita, seguindo direto a Chiu-chiu. Percurso fácil, com leve subida e vento favorável quase todo o tempo. Em Chiu-chiu existe um hotel simples mas muito bom, com água quente, e alguns locais para comer ou comprar suprimentos básicos.

Trecho de Chiu-chiu à antiga Estação San Pedro (50 km, incluindo desvio ao Pukará de Lasana)

Para sair de Chiu-chiu, existem duas opções: uma pelo antigo caminho internacional à Bolívia (que ainda não está pavimentado mas com as obras de pavimentação já iniciadas) ou voltando um pouco até a estrada asfaltada que vem de Calama e seguir em frente pelo asfalto até a ponte Conchi. Optando pelo antigo caminho internacional, pegar uma saída à esquerda no km 1,5, sinalizada para ir a Lasana, percorrendo um trecho junto às margens do Rio Loa. No km 8,5 há uma saída não sinalizada à esquerda, que atravessa uma ponte e chega ao Pukará de Lasana, antiga fortaleza agora em ruínas, mas que vale uma visita. Como o desvio não está sinalizado, deve-se prestar atenção nesta região para não passar direto. É possível ver parte das ruínas desde a estrada. Junto às ruínas, existe um restaurante, água, banheiros e provavelmente dá para conseguir permissão para acampar.

Saindo do pukara, retornar à estrada que margeia o Rio Loa e pegar a subida que está sinalizada para Ayquina e Toconce. Esta subida é relativamente forte e, após 1 km, encontra-se novamente com o caminho internacional. Virar à esquerda, tomando rumo norte, em direção à Bolívia.

Até o km 34, onde está o cruzamento com o caminho que vem da ponte Conchi, a estrada está em boas condições, quase sempre numa subida leve e monótona. No km 50, desvio à esquerda para a antiga estação de trem de San Pedro. Existem poucas casas e quase nenhum morador e por isso é difícil conseguir água. Como a estação está desativada, é possível acampar junto a ela ou até mesmo na sua varanda, protegido do vento.

Trecho da Estação San Pedro ao costado dos vulcões San Pedro e San Pablo (26km)

Saindo da estação, voltar ao caminho internacional, subindo em direção à Bolívia. Logo em seguida, a estrada cruza o rio San Pedro, onde também é possível acampar protegido do vento, mas ainda sem água. O caminho segue em leve subida até passar pelo vulcão Puruña e fazer uma curva à esquerda. Começa uma leve descida, mas provavelmente com vento contra. No final da descida, duas curvas à direita mudam totalmente as condições, que passam a ser de subida com vento favorável. Após uma subida mais forte, o caminho fica quase plano, com leves ondulações. Ao lado do km 103 da estrada, existe um bom local para acampar, com uma área cercada por um muro de pedras que dá proteção contra o vento. A altitude é próxima dos 4.000 m e faz muito frio durante a noite.

Se estiver bem aclimatado à altitude e rodando bem, dá para seguir um pouco mais à frente, passar pela estação Ascotan e acampar no salar de Ascotan, para chegar a Ollagüe no dia seguinte. Caso contrário, acampar no km 103 mesmo, pois estará mais abrigado. Provavelmente, quando a estrada estiver asfaltada, será possível pedalar num único dia de Chiu-chiu ou de Lasana até este acampamento, desde que aclimatado à altitude.

Trecho do costado dos vulcões San Pedro e San Pablo até Estação Cebollar (44km)

Saindo do acampamento do km 103, o caminho apresenta subidas e descidas bem leves, sendo quase plano e com a pista em boas condições. Após 18 km, chega-se à antiga estação de trem Ascotan, onde hoje existe um posto de controle dos Carabineros de

Chile e é possível conseguir um pouco de água. Logo após este posto de controle, há um descida de 200 m de desnível, até o Salar de Ascotan. Atenção para não sair da estrada, pois a região à direita da pista é um campo minado.

Seguir pela borda do salar, num caminho mais arenoso do que o esperado, até chegar à antiga estação Cebollar, onde hoje há um acampamento de uma empresa de mineração. É possível obter água neste acampamento e, eventualmente, autorização para dormir no local.

Trecho Estação Cebollar a Ollagüe (49 km)

Saindo de Cebollar, seguir pela borda do salar de Ascotan até seu extremo norte, onde o caminho faz uma curva à direita e chega a uma subida. Do outro lado, desce ao Salar de Carcote, com uma vista espetacular. A partir daí, o caminho volta a ficar plano e menos arenoso. No km 39, uma subida leve mas longa, de aproximadamente 3 km. Após atingir o topo, o caminho segue em leve descida até chegar a Ollagüe, que conta com pelo menos dois alojamentos básicos, pequenos mercados onde é possível comprar pão e comida simples, um restaurante, central telefônica, posto de saúde e internet. A água corrente é escassa.

Trecho de Ollagüe a San Juan, na Bolívia (68 km)

Saindo do alojamento Brin-Bran de Ollagüe, chega-se ao posto de controle de fronteira chileno em menos de 1 km (aberto das 8 às 17 horas todos os dias, inclusive sábado e domingo). Mais 2 km e chega-se ao posto do lado boliviano, chamado Avaroa.

Do lado boliviano, o caminho não é tão claro e definido. Após o posto de controle, cruzar para o lado direito da estrada de ferro e seguir as marcas deixadas por carros e caminhões que passaram por ali. Um pouco mais à frente, o caminho cruza novamente a estrada de ferro e, no km 18, faz uma curva à esquerda, indo em direção a uma grande montanha. O caminho segue alguns km paralelo à base desta montanha e depois volta-se à direita, indo em direção ao posto militar de Chiguana, que fica no km 37,5.

O caminho tende novamente à esquerda e, no km 46, passa por um marco que sinaliza uma bifurcação virtual (pois mal dá para se identificar um caminho, muito menos uma bifurcação): San Pedro de Quemez saindo à esquerda e San Juan seguindo em frente. Até o km 57 o caminho é excelente, quase como asfalto, mas aí piora e vai ficando cada vez pior até chegar a San Juan, no km 68, com muita areia e costela de vaca.

Obs. 1: Alguns ciclistas utilizam a linha do trem como referência e seguem por ela, mas é melhor seguir o caminho feito por carros e caminhões, pois o salar está mais seco e firme. Outro problema de ir pela linha de trem é passar direto sem ver San Juan e acabar indo parar em Julaca, que seria a rota para aqueles que pretendem ir à cidade de Uyuni.

Obs. 2: Em San Juan existem vários alojamentos, alguns com água quente (que pode ser cobrado à parte), vários mercadinhos e casas que vendem pão, posto telefônico e é possível trocar dólares ou pesos chilenos. Atenção: apesar do grande movimento de turistas, não há restaurantes, embora exista a opção de pedir para que preparem uma refeição em algum alojamento.

Trecho de San Juan a Chuvica (50 km)

O caminho feito pelos jipes é muito ruim, devido à areia e às costelas de vaca. Se o salar estiver seco (pergunte aos motoristas de jipe ou a motociclistas de San Juan), a melhor opção é sair da estrada e seguir pela borda do salar (possível apenas para motos e bicicletas, pois os jipes afundam com seu peso).

Saindo de San Juan, o caminho pega uma subida leve e contínua até um planalto. No km 11, pegar desvio à direita, indo em direção ao salar. Ficar bem atento, pois aparecerá um single-track que tenderá à esquerda, em direção a Chuvica. Existem várias estradinhas e single-tracks na região, alguns indo para o salar e daí para Uyuni, assim como estradinhas que vão para a vila de Colcha-K. É necessário um certo senso de direção para tomar esta variante. O single-track às vezes se torna uma estrada e às vezes cruza pequenas elevações, até chegar ao salar propriamente dito e voltar à estrada oficial poucos km antes de Chuvica.

Em Chuvica, existe a opção de ficar no alojamento da Colque-Tours, desde que sobre algum quarto vago ou pedir para dormir nos corredores junto com os motoristas de jipe. Caso contrário, existem bons locais para acampar próximo ao vilarejo. Se for pedalar até a Isla de Pescado, entrar no salar e seguir em direção ao Vulcão Tunupa, até a ilha tornar-se visível. São cerca de 50 km desde Chuvica e na ilha existe local para comer à vontade, pois é ponto de parada para almoço dos jipes de turismo.

Trecho de Chuvica a San Juan (50 km)

Tomar o mesmo caminho feito na ida, evitando a estrada oficial, que está em péssimas condições.

Trecho de San Juan ao primeiro acampamento antes das lagunas (56 km)

Sair de San Juan e ir em direção ao posto militar de Chiguana, ficando atento a eventuais single-tracks feitos por motos, que cortam caminho ou desviam de trechos mais arenosos. São 30 km até Chiguana, onde há controle de passaporte. Não contar com água no posto militar, pois ela pode estar escassa e com má qualidade, dependendo de quando foi a última vez que recarregaram os tanque dos soldados.

Passando pelo posto, seguir paralelo à linha do trem por três km, até uma bifurcação e aí tomar a esquerda, seguindo em direção a um vulcão. A parte plana do percurso termina 15 km após Chiguana, começando uma longa subida de 11 km. É possível acampar em dois locais durante a subida, nos km 52 e 54 contados a partir de San Juan (protegidos do vento por ser uma baixada), ou no final dessa subida, no km 56, em local onde foi feito um muro de pedras. Cuidado com ratos nesta região.

Trecho do primeiro acampamento até Laguna Cañapa (32 km)

Saindo do acampamento, pedalar cerca de 10 km por caminho relativamente plano, com o vulcão Ollagüe à direita. No km 10, inicia-se uma descida mais forte, indo em direção a um vale com grandes rochas, onde também é possível acampar bem protegido do vento. Logo após o final de descida, o caminho faz uma curva à esquerda, entrando num trecho muito arenoso (cuidado para não seguir em frente - o correto é virar à esquerda e continuar no plano).

No km 12,5, bem numa esquina, fica o mirador do vulcão Ollagüe, com belas formações de rocha vulcânica.

O caminho segue bem arenoso e vai melhorando aos poucos. No km 16, uma subida de 1 km, seguido de uma descida com muitas pedras. Logo depois, uma subida forte de 2 km, com muitas pedras soltas - ruim até para os jipes. Após a subida, diminuem as pedras, mas o caminho continua pesado, devido à areia e às costelas de vaca. Existem bons pontos abrigados para acampar, mas vale a pena seguir até a Laguna Cañapa, onde é possível acampar junto ao lago, próximo aos flamingos (apesar do cheiro). Cuidado com a comida, pois há raposas no local.

Trecho da Laguna Cañapa ao Deserto de Siloli (41 km)

O trecho entre as diversas lagunas é relativamente fácil, com subidas e descidas leves entre elas. Após a Laguna Cañapa, são 10 km até a Laguna Hedionda, maior e com mais flamingos, mas sem um local protegido do vento para acampar. No km 13 surge a Laguna Chiar Kota e, logo a seguir, as lagunas Honda e Ramaditas. Poucos flamingos nestas lagoas e só na Honda há condições razoáveis para acampar, pois o terreno das outras está cheio de pedras.

No km 20, logo após a Laguna Ramadita, começa um pampa longo e bastante quente, plano ou em leve subida até o km 36. O problema é que ele é cada vez mais arenoso, sendo praticamente impossível pedalar por um trecho de quase 10 km. No km 36 termina o areal, mas começa um trecho com muitas pedras e a subida fica mais forte. São cerca de 3 km de subida, com locais bem protegidos para acampar. No km 40, começa uma leve descida que forma uma pequena depressão 1 km à frente, onde se encontram duas rochas isoladas, cada uma do tamanho de uma mesa, que oferecem um pouco de proteção contra o vento, possibilitando acampar.

Trecho Deserto Siloli a Laguna Colorada (56 km)

Começa com uma subida de 1,5 km, até chegar a um planalto de 2 km, ambos com piso regular. Daí, começa uma descida que vai até o km 6,5, onde há uma enorme placa de boas vindas ao Parque Eduardo Avaroa. Começa uma subida longa mas leve, que vai até o km 15, sendo que os últimos 3 km são quase planos. O piso é aceitável e é possível pedalar a maior parte do tempo. No final desta subida, chega-se a um paredão rochoso, com belos exemplares de yareta e um bom local para acampar. Neste local também existem vizcachas, animal parecido com um coelho.

Logo após o paredão rochoso, uma curva à direita e entra-se num pampa arenoso de 8 km, praticamente impossível de se pedalar, seguido de outro pampa, em melhores condições.

No km 33, chega-se às formações conhecidas como Árbol de Piedra. Saindo deste local, a maioria dos jipes faz uma volta maior ao invés de ir direto à Laguna Colorada, pois o caminho está péssimo. São 18 km de descida, mas após os primeiros 2 km, o caminho fica muito arenoso, sendo necessário empurrar até na descida. Além disso, no final da tarde o vento fica muito forte e sopra lateralmente ou de frente.

Na Laguna Colorada existem três alojamentos (quatro na alta temporada), venda de água e comida básica (macarrão e bolachas). É possível pedir para preparar uma refeição em algum dos alojamentos e comprar pão diretamente dos motoristas de jipe. Vale a pena ficar mais tempo na Laguna e fazer uma caminhada pela sua margem norte.

Trecho Laguna Colorada - Salar de Chalviri (57 km)

Saindo do alojamento na Laguna Colorada, o caminho segue paralelo à margem da laguna, num trecho ruim, com muita costela de vaca. No km 10 existe um hotel novo, porém um pouco distante da margem do lago.

No km 15, entroncamento com a pista que vem da Laguna Verde e que segue para Alota e Uyuni. Neste ponto é possível acampar abrigado do vento, mas sem água. A qualidade da pista melhora bastante, o que ajuda a enfrentar o longo trecho de subida, de 7 km. No km 22, o caminho passa a alternar trechos de subidas com de descidas, com predomínio de subidas, a uma altitude próxima a 4.800 m. No km 32 há uma bifurcação e o ramo direito vai para a fronteira com o Chile, mas sem passar pelo Salar de Chalviri. Deve-se tomar o ramo da esquerda.

No km 34, nova bifurcação. O ramo da direita vai até os Geisers de Sol de Mañana, enquanto o ramo da esquerda segue pelo caminho principal. A melhor opção é seguir pela principal até o km 36. Neste local, deixar a bicicleta na estrada e descer a pé até os geisers, que ficam a 1 km de distância, no lado direito da pista.

Um pouco depois do desvio aos geisers, começa uma longa descida de 20 km de extensão. A pista é razoável, mas apresenta alguns trechos arenosos, que exigem cuidado para não sofrer um acidente. O melhor local para acampar no Salar de Chalviri é junto às águas termais, que se localizam no km 57, pouco depois de passar pela casa dos guarda-parques.

Trecho do Salar de Chalviri até Laguna Verde (42 km)

No início, o caminho é uma leve subida, em terreno com condições regulares. No km 13,5, começa uma subida mais forte, de 3 km. A partir daí, o caminho desce direto até a margem da Laguna Verde, mas é mais arenoso e difícil do que o trecho anterior. Chegando à Laguna Verde, verificar se é possível passar pelo meio das duas lagunas (chamadas Verde e Branca, embora as duas tenham coloração esverdeada). O refúgio fica na margem sul da Laguna Branca e eles preparam refeição. Também vendem produtos básicos, como água, bolacha, macarrão, e fazem câmbio de moeda, a cotações bem baixas. Para quem estiver preparado, é possível escalar até o topo do vulcão Licancabur a partir deste refúgio.

Trecho entre Laguna Verde e San Pedro de Atacama (57 km)

Sair de Laguna Verde em direção ao sul, em leve subida. No km 1,5, é necessário registrar a saída do parque. Atenção, pois o bilhete comprado em Laguna Colorada é válido por apenas 4 dias. Se demorar mais dias para percorrer este trecho, é necessário pagar nova entrada.

O posto de imigração da Bolívia fica no km 7,5, onde é carimbada a saída da Bolívia. Cobram B\$ 15,00.

O caminho segue com subidas e descidas curtas, porém mais fortes, até o km 13, onde finalmente chega ao asfalto. No km 15, inicia-se a forte descida que baixa de 4500m a 2500 m de altitude em cerca de 30 km. A estrada não tem muitas curvas, mas é necessário cautela, pois a bicicleta atinge facilmente os 60 km/h.

No km 56, posto de controle de imigração e controle aduaneiro e sanitário de San Pedro de Atacama.

Observações gerais:

As distâncias indicadas na descrição não são exatas, pois na Bolívia não há um caminho único a ser seguido e sim uma série de opções que podem ser tomadas. Isso ocorre porque os jipes adotam diversos percursos para fugir dos piores trechos e, desta forma, surgem muitas trilhas paralelas, todas convergindo a um mesmo lugar, mas com distâncias diferentes.

Outro fator que interfere bastante é a época em que se está viajando e, por consequência, as condições climáticas e do caminho. Nos meses de inverno, é possível que partes do altiplano estejam bloqueadas pela neve, inclusive para jipes. Neste caso, eles utilizam a opção de ir de Uyuni a Laguna Colorada pela vila de Alota e não passam pelas pequenas lagunas. Nos meses de chuva, no final e no início do ano, os salares podem estar com uma fina camada de água, tornando o terreno próximo às suas margens muito lamacento, obrigando a fazer desvios. Neste período, também fica muito difícil seguir a trilha deixada por outros carros, pois ela pode estar apagada ou coberta de água em vários pontos.

No trecho boliviano, é necessário uma boa dose de paciência e calcular com cautela as distâncias a serem percorridas a cada dia. Alguns trechos são horríveis, com muita areia ou costela de vaca, forçando o ciclista a empurrar a bicicleta por distâncias superiores a 10 km em determinadas regiões. Em determinados dias, é difícil percorrer mais do que 30 a 35 km.

A água é uma das preocupações principais. Existem pontos onde se pode abastecer, como em Calama, Chiu-chiu, Cebollar, Ollagüe, no trecho entre San Juan e a Ilha de Pescado, Laguna Colorada, Laguna Verde. Não contar com água no posto militar de Chiguana, pois os soldados podem estar com pouca água e ela estar com má qualidade. Uma fonte de água a ser considerada são os jipes com turistas que cruzam o caminho várias vezes ao dia. Eles não se recusarão a fornecer um pouco de água, se necessário.

Os motoristas de jipes de turismo são, em geral, muito amistosos e ajudam bastante os ciclistas, sejam através de informações, ou dando água, verificando as condições do ciclista, vendendo pão quando possível, etc.

Óculos de Sol são indiscutivelmente necessários, principalmente próximo aos salares, onde a luminosidade é altíssima. Se possível, utilizar óculos que protejam também contra o vento e a finíssima poeira típica da região, que é rica em enxofre.

Utilize algum tipo de espelho na bicicleta ou capacete. É muito difícil olhar para trás sem cair ou atolar na areia, principalmente quando se está rodando exatamente na marca de pneu deixada por um jipe alguns dias atrás.

Em todos os acampamentos, deixe a água dentro da barraca quando for dormir. Faz muito frio durante a noite, chegando facilmente a temperaturas de 15 graus negativos na primavera, ou ainda mais baixas no inverno. Existem registros de temperaturas inferiores a 30 graus negativos em Laguna Colorada. Se deixar a água do lado de fora,

ela fatalmente estará congelada ao amanhecer, podendo danificar a garrafa ou impossibilitando seu uso no preparo do café da manhã.

Procure acordar cedo, para pedalar o máximo possível no período da manhã, quando o vento está mais fraco. À tarde ele se torna mais forte, podendo se transformar num sério obstáculo. Este detalhe é particularmente importante se for atravessar o Salar de Uyuni, desde Uuni até Isla de Pescado.