

A photograph of a motorcycle in silhouette against a bright sunset. The sun is a large, glowing orb in the center, casting a warm orange and yellow light across the sky. The motorcycle's handlebars, mirrors, and wind deflector are visible in the foreground, creating a dark silhouette against the bright background. The overall mood is serene and adventurous.

Mis

VIAJES EN MOTO

por Argentina

FRANCO M. ALMADA



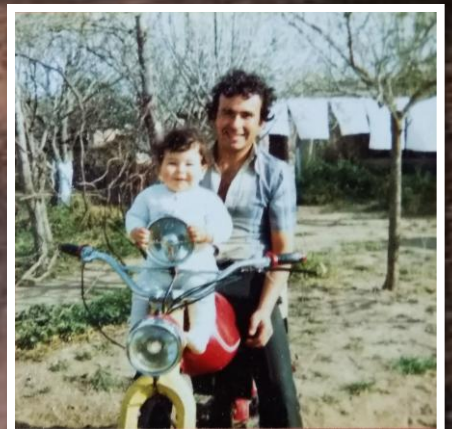
RALENTI®

Dedicado a mi padre, quien me enseñó a ver la belleza de la mecánica aun en sólo algunos engranajes oxidados.

A mi madre, quien me impulsó incansablemente a perseguir mis sueños a pesar de los tropiezos, y hoy me sigue cuidando desde el cielo.

A mis hijos, Ana Laura y Maxi, quienes me hacen crecer cada día y quienes sé que alguna vez desandarán los caminos que he recorrido.

Y a ese ángel que con mucho amor me recuerda cada día con su presencia y compañerismo que no se trata de llegar, sino de vivir el camino.



Este libro es un obsequio de

Para



www.ralenti.ar

Almada, Franco Maximiliano

Mis viajes en moto por Argentina; 1a Ed.; 2026

Merlo, San Luis, República Argentina; Libro digital, PDF

Archivo digital: descarga y online (español e inglés)

ISBN: 978-631-01-4226-5

1. Crónica de Viajes. 2. Turismo. 3. Motociclismo.

CDD 910

ISBN 978-631-01-4226-5



Foto de portada, correcciones, diseño editorial y diagramación:

Franco M. Almada

franco@ralenti.ar

Esta es una publicación personal e independiente. Los artículos y opiniones vertidas en el presente documento son de responsabilidad única y exclusiva del autor. No se permite la reproducción o copia total o parcial de este libro, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión o envío de cualquier forma o por cualquier medio electrónico, mecánico, fotocopia u otros métodos, sin el permiso por escrito del autor.

El ralentí

El motor aún no gira, pero todo lo demás ya está en movimiento.

La moto descansa sobre la pata lateral, cargada hasta donde su diseño lo permite y un poco más allá. No hay apuro. El viaje nunca empieza cuando se gira la llave, sino mucho antes, en ese instante en el que la cabeza ya no está donde el cuerpo permanece.

El ralentí es eso: un estado previo. Una pausa activa. El sonido mínimo que anuncia que algo está a punto de suceder.

Durante días —a veces semanas— la partida se fue armando en silencio. No hubo anuncios rimbombantes ni despedidas solemnes. El viaje se coló en las conversaciones, en las noches de insomnio, en la forma distraída de mirar mapas que no prometen certezas, sólo direcciones.

La gente suele preguntar por el destino. Como si el viaje fuera una línea recta y no una sucesión de decisiones pequeñas. La respuesta casi nunca conforma, porque no hay una palabra que pueda explicar la necesidad de salir. No es huida. Tampoco búsqueda. Es, más bien, una forma de honestidad.

Empacar es un ejercicio de renuncia. Cada objeto que entra obliga a dejar otro afuera. Lo mismo ocurre con los pensamientos. No todo puede acompañar. Hay recuerdos que pesan demasiado para ser llevados tan lejos.

La moto no entiende de dudas. Está hecha para avanzar. No cuestiona el clima, ni la carga, ni la extensión del camino. Esa lógica simple es parte de su atractivo. En un mundo saturado de decisiones, la ruta reduce todo a lo esencial: acelerar, frenar, mantener el equilibrio.

Antes de partir, el entorno se vuelve extrañamente nítido. Los sonidos cotidianos parecen despedirse uno por uno. El viento, que siempre estuvo ahí, ahora se hace notar. El sol se mide distinto cuando no hay horarios que cumplir.

No se trata de valentía. Viajar en moto no es un acto heroico. Es, en todo caso, una aceptación. La aceptación de que no todo está bajo control. De que el cuerpo se cansa, la máquina falla y el camino no siempre acompaña.

La ruta espera sin urgencia. Lleva décadas —a veces siglos— en el mismo lugar. Es el viajero quien llega apurado, cargado de expectativas, creyendo que algo extraordinario va a ocurrir apenas cruce el primer kilómetro.

Con el tiempo se aprende que lo extraordinario no irrumpe. Se filtra. Está en la conversación breve con un desconocido en una estación de servicio. En el mate compartido al costado del camino. En la sensación de pequeñez frente a un paisaje que no necesita ser fotografiado para quedar grabado.

El ralentí se sostiene unos segundos más. El motor vibra bajo el asiento como un animal contenido. No hay música. No hace falta. La ruta tiene su propio ritmo, y tarde o temprano se impone.

Salir es un gesto simple. Volver, no tanto.

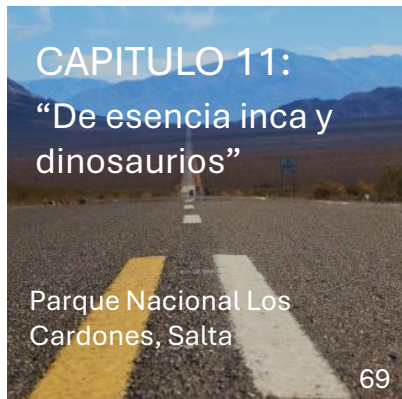
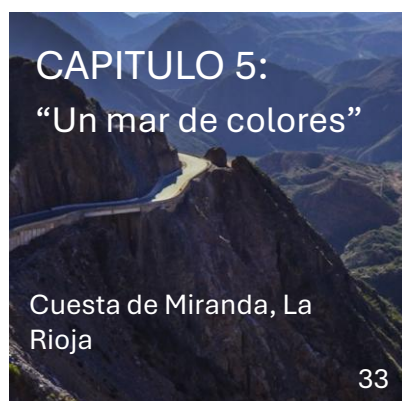
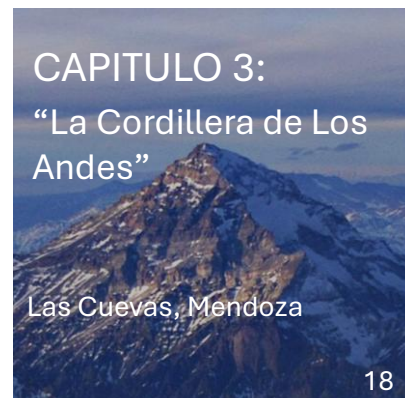
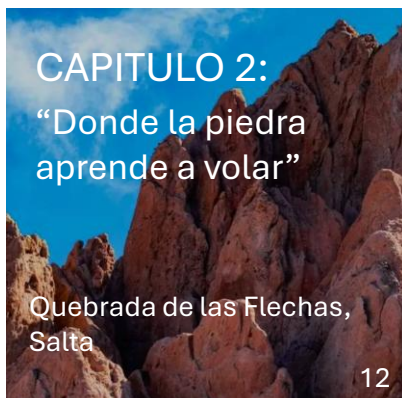
El viaje no promete respuestas. Promete preguntas mejores. Y eso, para algunos, es motivo suficiente.

La primera marcha entra sin resistencia. El sonido cambia. El mundo también.

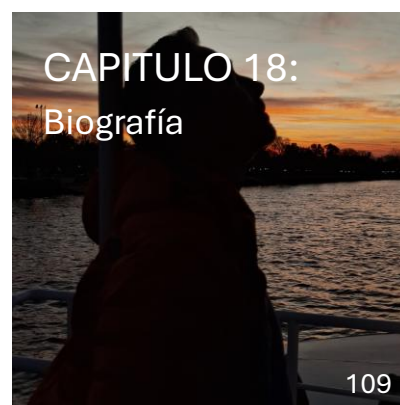
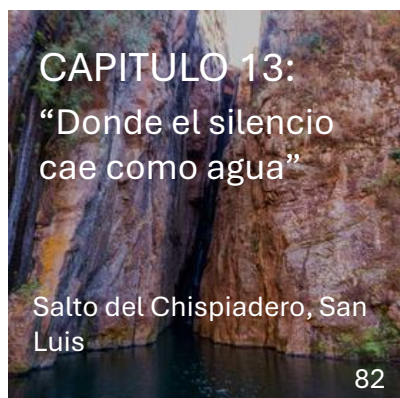
Este libro empieza acá. Pero el viaje había comenzado mucho antes.

Franco.

INDICE



INDICE



Enlaces a nuestras redes:



CAPITULO 1

El equipaje invisible



Villa Carlos Paz, provincia de Córdoba

Nadie pesa el equipaje que no se ve.

Antes de salir, todo parece estar bajo control. La ropa justa, las herramientas básicas, los documentos en un bolsillo impermeable. El cálculo es preciso, casi obsesivo. Cada kilo cuenta. Cada centímetro importa. Sin embargo, hay una carga que no figura en ninguna lista y que, aun así, condiciona cada kilómetro.

Es la que viaja dentro.

Uno cree partir liviano, pero la ruta se encarga de desmentirlo. Los primeros tramos suelen ser indulgentes. El cuerpo todavía responde, la mente está ocupada en la técnica, en el tránsito, en el mapa. Pero cuando el paisaje se abre y el tiempo se estira, aparece el verdadero equipaje.

Viajan con nosotros los miedos heredados, las decisiones postergadas, las conversaciones inconclusas. Viajan los errores que no se corrigieron y los aciertos que no se celebraron. Nada de eso se queda esperando en casa.

El movimiento no los borra. Los ordena.

La moto impone una forma particular de estar en el mundo. No hay distracciones prolongadas. No hay paredes que amortigüen pensamientos. El casco aísla el ruido externo, pero amplifica la voz interna. Cada recta larga se convierte en un diálogo sin interrupciones.

Al principio, uno intenta escapar de ese murmullo. Acelera. Busca música. Se detiene más de lo necesario. Pero la ruta es paciente. Sabe que tarde o temprano el viajero va a escuchar.

No todos los pensamientos pesan igual. Algunos se acomodan rápido, como si hubieran estado esperando ese espacio. Otros se resisten, golpean, incomodan. Son los que fueron empujados hacia atrás durante demasiado tiempo.

El cansancio ayuda. Cuando el cuerpo empieza a doler, la mente deja de fingir. En esos momentos, la honestidad no es una elección, es una consecuencia.

Hay culpas que se vuelven livianas cuando se las mira en movimiento. Y hay certezas que, sometidas al polvo y al viento, pierden rigidez. La ruta no juzga. Sólo expone.

Cada parada es un balance provisorio. Un café caliente en una estación de servicio, una sombra breve al costado del camino. Allí se revisa lo recorrido y, sin querer, también lo vivido.

Se aprende a soltar de a poco. No como quien abandona, sino como quien entiende. El equipaje invisible no desaparece, pero se redistribuye. Deja de ser carga para convertirse en compañía.

Viajar no resuelve la vida. No borra el pasado ni garantiza futuros mejores. Lo que hace es ofrecer perspectiva. Pone distancia. Y en esa distancia, muchas cosas encuentran su lugar.

Hay días en los que la moto avanza liviana, aun con alforjas llenas. Otros, en cambio, cada kilómetro parece exigir un esfuerzo extra. No es el terreno. Es lo que se está procesando.

La ruta tiene esa capacidad: vuelve tangible lo intangible. Transforma emociones en peso, decisiones en curvas, recuerdos en viento en contra.

Cuando cae la tarde y el sol empieza a bajar, el cansancio se vuelve un aliado extraño. El cuerpo pide pausa, pero la mente está más clara que nunca. Es en esos instantes cuando se comprende que el viaje no es una suma de lugares, sino una resta de excusas.

Al final del día, al apagar el motor, queda una sensación difícil de nombrar. No es alivio. No es plenitud. Es equilibrio.

El equipaje invisible sigue ahí. Siempre seguirá. Pero ahora ocupa el lugar correcto.

Y eso lo cambia todo.



CAPITULO 2

Donde la piedra aprende a volar

Quebrada de las Flechas, RN 40, provincia de Salta

CAPITULO 2

Quebrada de las Flechas, RN 40, provincia de Salta

Si le preguntas a un motoviajero qué se siente al recorrer rutas en su moto, probablemente no encuentre una respuesta inmediata. No porque no exista, sino porque la sensación no cabe del todo en palabras. Libertad es lo que suele decirse. Y no es una mentira. Pero tampoco es toda la verdad.

La libertad en la ruta no es euforia constante. Es una forma de desprendimiento. Un acto sostenido de soltar. Dejar atrás horarios, nombres propios, obligaciones que se repiten como un eco. Subirse a la moto y viajar —sólo viajar— es aceptar que, por un tiempo, nada más importa que el próximo kilómetro.

Porque uno puede encontrar muchas cosas en el camino. Personas, paisajes, incluso un lugar donde quedarse. Pero encontrarse a uno mismo no es una promesa segura. Es apenas una posibilidad. Y aun así, alcanza para arrancar.

La ruta es el escenario inevitable de esa búsqueda. No como fondo, sino como protagonista. Hay caminos que, con los años, se vuelven leyenda. No por su facilidad, sino por lo que exigen. Por lo que revelan. Por eso algunas rutas trascienden mapas y épocas, y pasan a formar parte del imaginario colectivo de los viajeros.

La vida, esta vez, empuja hacia un lugar que parece no pertenecer del todo a este mundo.

Salta aparece sin estridencias, pero con una fuerza difícil de ignorar. La provincia no se muestra: se impone. Sus colores no buscan agradar. Sus formas no piden permiso. Todo allí parece responder a una lógica antigua, anterior al viajero y a la ruta misma.


Existen caminos que se volvieron famosos lejos de su lugar de origen. La Ruta 66 en Estados Unidos, por ejemplo, unió ciudades, películas, generaciones enteras. Aunque ya no exista como vía oficial, sigue viva en la memoria de quienes la recorrieron. Fue reemplazada por autopistas más rápidas, pero no por caminos más significativos.

Algo parecido ocurre con la Carretera Austral en Chile, donde la naturaleza se despliega sin reservas: lagos que reflejan el cielo, bosques que no recuerdan haber sido tocados, glaciares que parecen ajenos al paso del tiempo. O con el antiguo camino de las Yungas en Bolivia, tallado a fuerza de riesgo, donde la belleza y el peligro conviven sin disimulo.

La Argentina también tiene su ruta mítica.

La Ruta Nacional 40 no necesita presentación entre viajeros. Es una columna vertebral de más de cinco mil kilómetros que atraviesa el país de sur a norte, conectando geografías que parecen pertenecer a mundos distintos. Hay tramos prolijos, modernos, previsibles. Y hay otros donde la ruta deja de ser una promesa cómoda para convertirse en una experiencia.

Uno de esos tramos está en Salta. Y no se parece a ningún otro.



La Quebrada de las Flechas aparece como una ruptura en el paisaje. Un accidente geológico que obliga a bajar la velocidad, no por el estado del camino, sino por la necesidad de mirar. La ruta la atraviesa para unir Cafayate con Cachi, pero durante varios kilómetros parece más un permiso que una imposición humana.

El asfalto se termina pronto. Apenas unos kilómetros después, el ripio toma el control. No es hostil. Es honesto. Marca el ritmo. Exige atención. Cada vibración recuerda que el cuerpo y la máquina están trabajando juntos.

Las formaciones rocosas emergen como cuchillas de piedra clavadas en la tierra. Inclinas, afiladas, desafiando cualquier noción de equilibrio. No hay curvas suaves aquí. Todo es ángulo, tensión, verticalidad. La quebrada se formó millones de años atrás, cuando la Puna comenzó a elevarse y la tierra decidió plegarse sobre sí misma.


Transitar este lugar no es simplemente avanzar. Es ingresar. Las paredes se elevan, el espacio se estrecha, el cielo parece quedar atrapado entre filos de roca. El paso del Ventisquero, el paso de la Flecha. Nombres que no explican, pero sugieren.

El silencio es profundo. No ausencia de sonido, sino presencia total del entorno. El viento se cuela entre las placas, la moto suena distinta, el tiempo se estira.

Y entonces, cuando la vista empieza a acostumbrarse al ocre, al rojo, al marrón, aparece el verde. Sin aviso. El cauce del Río Calchaquí irrumpe como una concesión inesperada. Vegetación, agua, vida. El contraste es tan abrupto que parece irreal.

El río nace lejos, en el Nevado del Acáy, casi seis mil metros más arriba. Aquí se muestra contenido, serpenteante. Pero el ancho de su cauce y las rocas que arrastra cuentan otra historia. Una historia de crecidas, de fuerza, de respeto.

No hay pueblos cercanos. No hay señal. La ruta exige previsión. Agua, protección, una moto en condiciones. No como advertencia dramática, sino como regla básica de convivencia con el entorno. Aquí no hay margen para la improvisación descuidada.

A man with grey hair and a beard, wearing sunglasses, a dark button-down shirt, and dark pants, is walking on a dirt road. He is looking to his right. The road is flanked by a wooden fence. In the background, there are mountains under a clear blue sky.

El viaje avanza lento. No por dificultad extrema, sino porque el cuerpo entiende que no hay apuro. Estos ciento treinta kilómetros no se miden en distancia, sino en experiencia.

Al final, no importa si se recorre de norte a sur o al revés. La Quebrada de las Flechas deja marca en ambos sentidos. Es uno de esos lugares que no se cruzan: se atraviesan.

La naturaleza ofrece escenarios únicos sin exigir nada a cambio, salvo decisión. **Decidir salir. Decidir avanzar. Decidir escuchar.**

El motor sigue girando en ralentí aun cuando se detiene. El viaje continúa.

Nos vemos en la ruta.

CAPITULO 3

Cruzar la cordillera de Los Andes en moto

Las Cuevas, RN 7, provincia de Mendoza

CAPITULO 3

Paso internacional Libertadores, RN 7, provincia de Mendoza

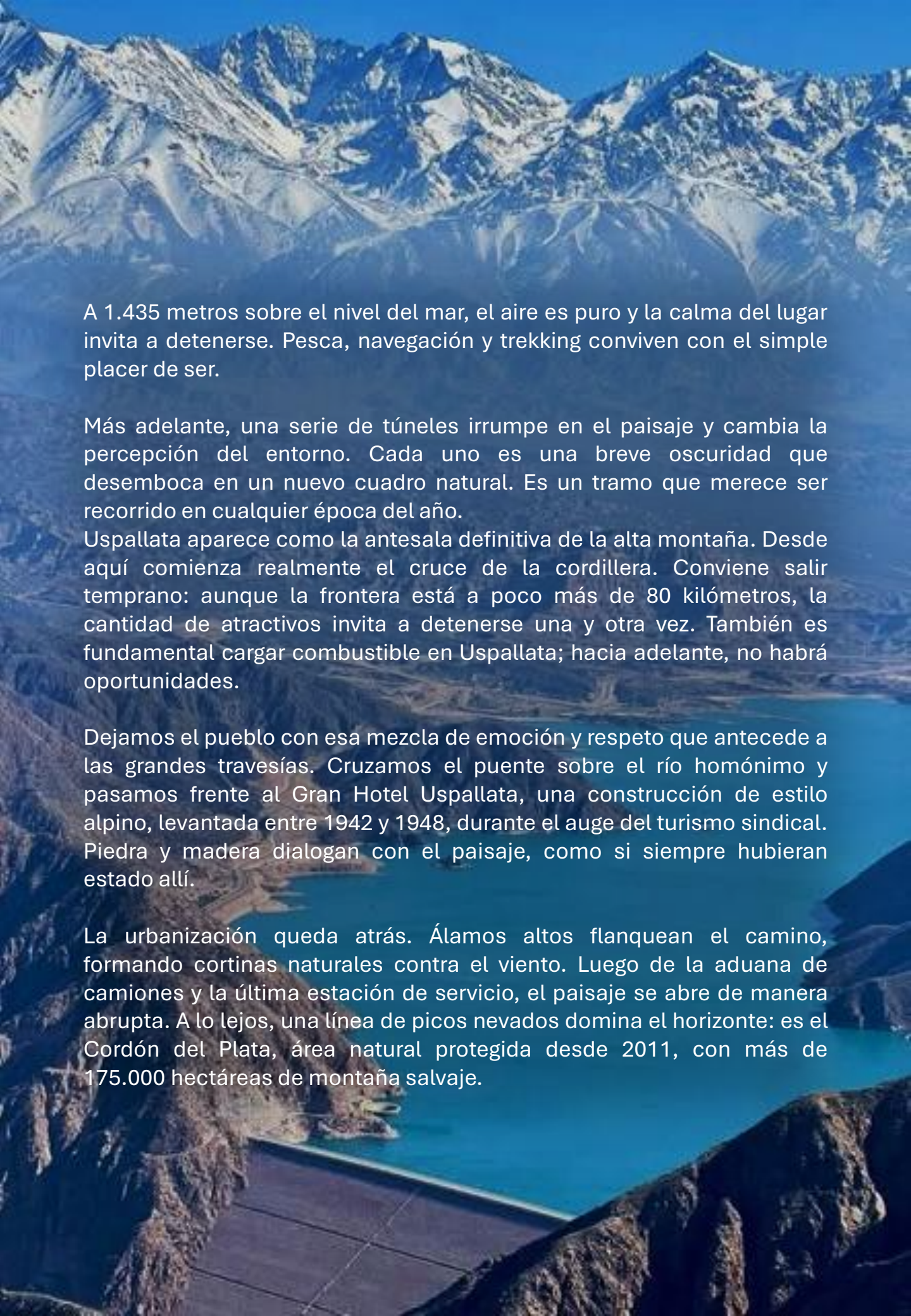
Existen desafíos que todo viajero guarda en algún rincón de la mente. Para muchos motociclistas, uno de ellos tiene alta significancia: cruzar la Cordillera de los Andes. No se trata solo de unir dos puntos del mapa, sino de atravesar un límite natural que impone respeto, silencio y admiración. La experiencia es incomparable.

Este viaje nos invita a recorrer la Ruta Nacional N° 7, entre Uspallata y Las Cuevas del lado argentino, para luego asomarnos —si el destino lo permite— a los caracoles del lado chileno. Una ruta que no solo conecta océanos, sino también historias, paisajes y emociones profundas.

La Ruta 7, también llamada Libertador General San Martín, nace en Buenos Aires y atraviesa cinco provincias argentinas. Cruza el sur de Santa Fe, el sur cordobés, la capital puntana y se interna en Mendoza a través de un arco inconfundible: el de Desaguadero. Construido en 1936, bajo el plan de promoción turística del gobernador Guillermo Cano, se alza como una puerta simbólica que da la bienvenida a la “tierra del sol y del buen vino”. Desde 2006 es patrimonio cultural de la provincia, y marca un antes y un después en el paisaje.

Ciento setenta y ocho kilómetros más adelante aparece la ciudad de Mendoza. A partir de aquí, la geografía comienza a cambiar. Las formas se endurecen, los colores se vuelven más secos y el horizonte empieza a elevarse. Esta vía es parte del principal corredor bioceánico del país: 1.224 kilómetros de suelo argentino por donde circulan mercancías, historias y sueños que buscan el otro lado del continente.

El verdadero atractivo montañoso comienza poco después de dejar atrás la capital mendocina. El camino hacia Potrerillos es una transición perfecta. La ruta serpentea junto al río Mendoza hasta encontrarnos con un lago de aguas azules y turquesas que parecen irreales, enmarcadas por montañas de tonos ocres y rojizos.

An aerial photograph of a mountain range with a turquoise lake in the foreground. The mountains are rugged and covered in snow, with a clear blue sky above. The lake is a vibrant turquoise color, surrounded by dark, rocky terrain. The overall scene is a high-altitude landscape.

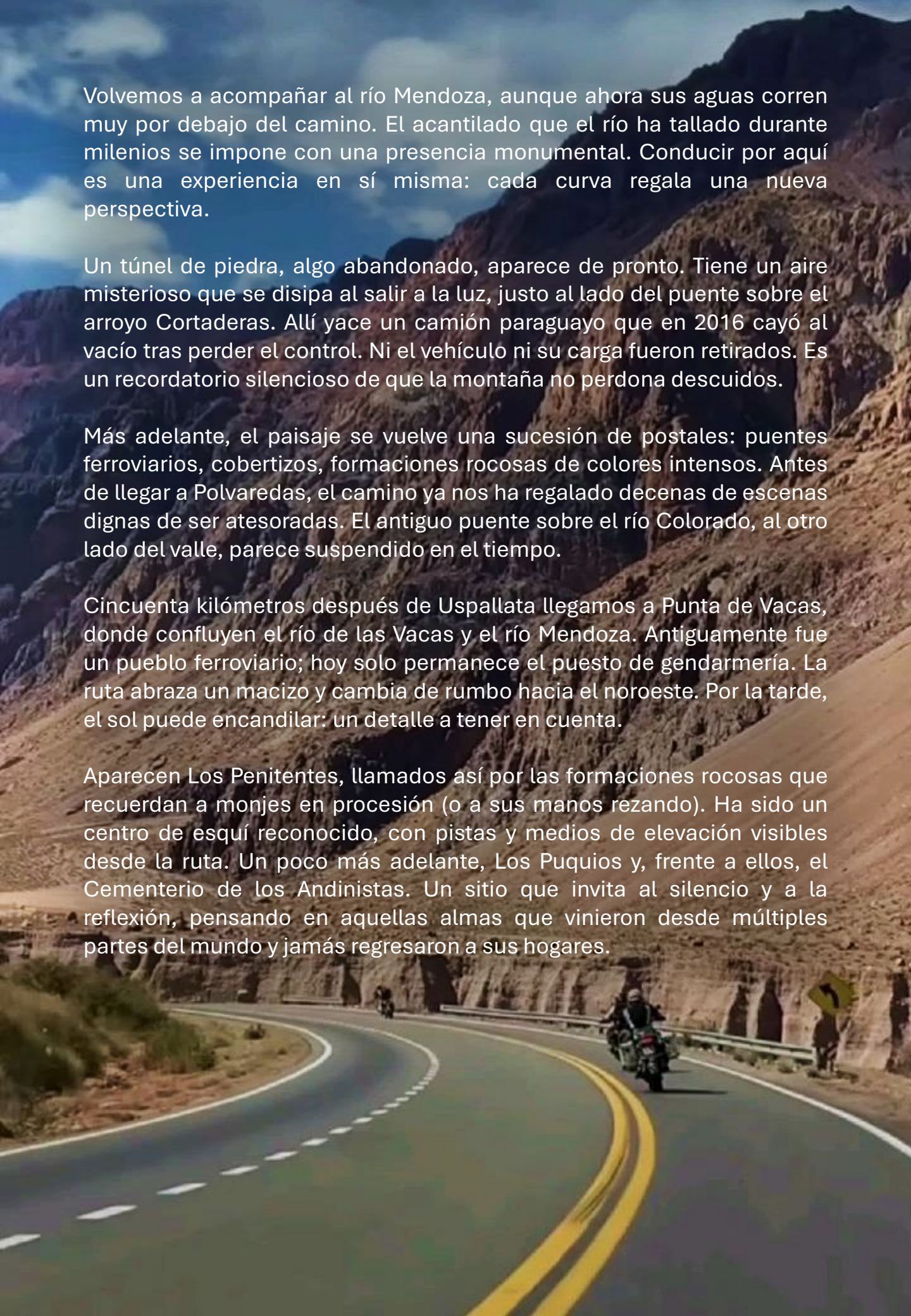
A 1.435 metros sobre el nivel del mar, el aire es puro y la calma del lugar invita a detenerse. Pesca, navegación y trekking conviven con el simple placer de ser.

Más adelante, una serie de túneles irrumpe en el paisaje y cambia la percepción del entorno. Cada uno es una breve oscuridad que desemboca en un nuevo cuadro natural. Es un tramo que merece ser recorrido en cualquier época del año.

Uspallata aparece como la antesala definitiva de la alta montaña. Desde aquí comienza realmente el cruce de la cordillera. Conviene salir temprano: aunque la frontera está a poco más de 80 kilómetros, la cantidad de atractivos invita a detenerse una y otra vez. También es fundamental cargar combustible en Uspallata; hacia adelante, no habrá oportunidades.

Dejamos el pueblo con esa mezcla de emoción y respeto que antecede a las grandes travesías. Cruzamos el puente sobre el río homónimo y pasamos frente al Gran Hotel Uspallata, una construcción de estilo alpino, levantada entre 1942 y 1948, durante el auge del turismo sindical. Piedra y madera dialogan con el paisaje, como si siempre hubieran estado allí.

La urbanización queda atrás. Álamos altos flanquean el camino, formando cortinas naturales contra el viento. Luego de la aduana de camiones y la última estación de servicio, el paisaje se abre de manera abrupta. A lo lejos, una línea de picos nevados domina el horizonte: es el Cordón del Plata, área natural protegida desde 2011, con más de 175.000 hectáreas de montaña salvaje.



Volvemos a acompañar al río Mendoza, aunque ahora sus aguas corren muy por debajo del camino. El acantilado que el río ha tallado durante milenios se impone con una presencia monumental. Conducir por aquí es una experiencia en sí misma: cada curva regala una nueva perspectiva.

Un túnel de piedra, algo abandonado, aparece de pronto. Tiene un aire misterioso que se disipa al salir a la luz, justo al lado del puente sobre el arroyo Cortaderas. Allí yace un camión paraguayo que en 2016 cayó al vacío tras perder el control. Ni el vehículo ni su carga fueron retirados. Es un recordatorio silencioso de que la montaña no perdona descuidos.

Más adelante, el paisaje se vuelve una sucesión de postales: puentes ferroviarios, cobertizos, formaciones rocosas de colores intensos. Antes de llegar a Polvaredas, el camino ya nos ha regalado decenas de escenas dignas de ser atesoradas. El antiguo puente sobre el río Colorado, al otro lado del valle, parece suspendido en el tiempo.

Cincuenta kilómetros después de Uspallata llegamos a Punta de Vacas, donde confluyen el río de las Vacas y el río Mendoza. Antiguamente fue un pueblo ferroviario; hoy solo permanece el puesto de gendarmería. La ruta abraza un macizo y cambia de rumbo hacia el noroeste. Por la tarde, el sol puede encandilar: un detalle a tener en cuenta.

Aparecen Los Penitentes, llamados así por las formaciones rocosas que recuerdan a monjes en procesión (o a sus manos rezando). Ha sido un centro de esquí reconocido, con pistas y medios de elevación visibles desde la ruta. Un poco más adelante, Los Puquios y, frente a ellos, el Cementerio de los Andinistas. Un sitio que invita al silencio y a la reflexión, pensando en aquellas almas que vinieron desde múltiples partes del mundo y jamás regresaron a sus hogares.

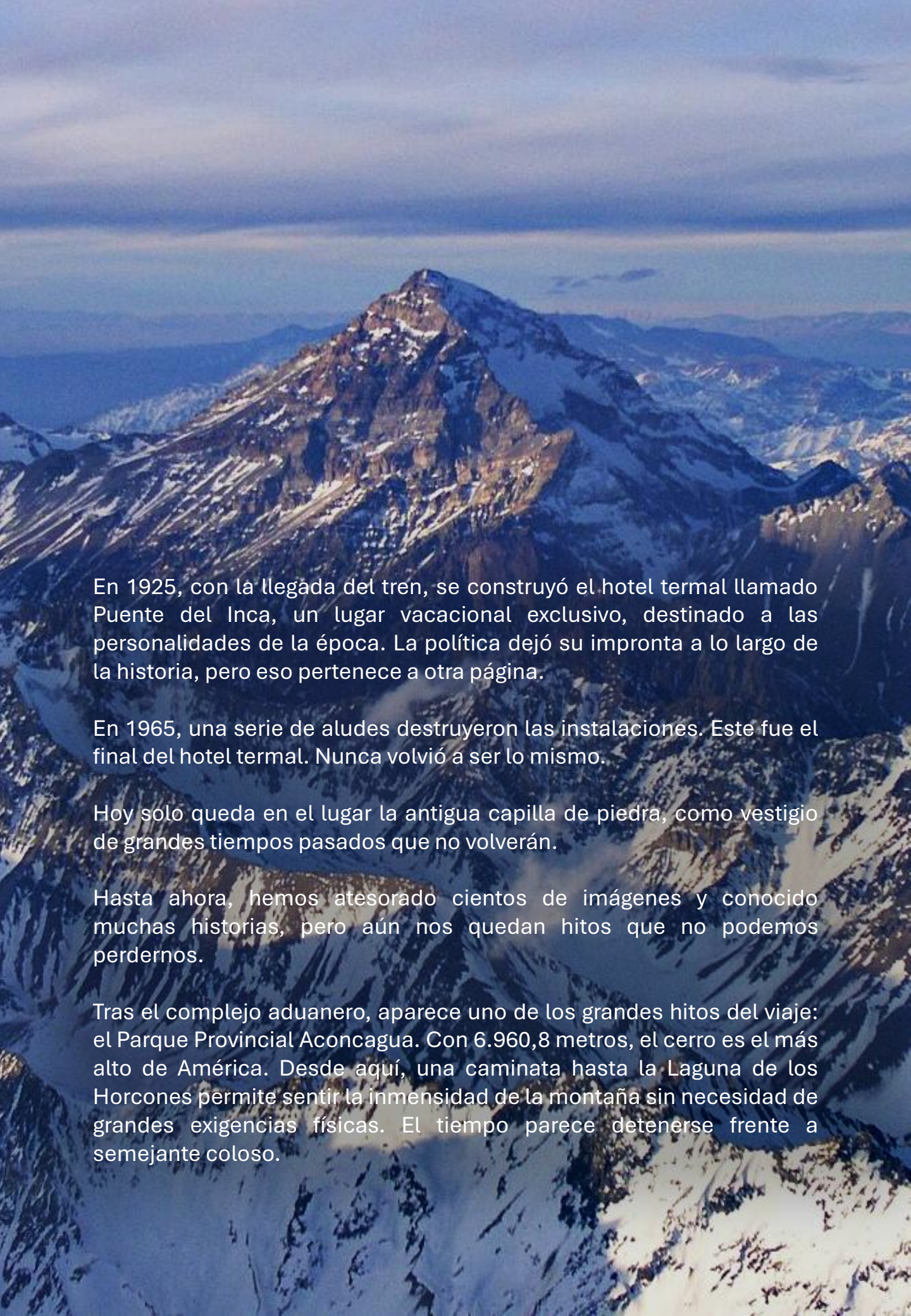
Adelante aparecen una serie de pequeñas construcciones. Del lado norte es la compañía de cazadores de alta montaña del ejército argentino. Del lado sur son los locales de artesanías del Puente del Inca, una de las principales atracciones. Aquí se puede parar, descansar, comer algo e incluso comprar recuerdos. Esta extraña geoforma es muy llamativa por sus colores naturales.

LA LEYENDA

La cultura popular creó incluso una leyenda: Se trata de un jefe inca quien debió llevar a su hijo, heredero al trono, a ese lugar para curar su parálisis. Al no poder pasar por las indomables aguas, su ejército creó un puente humano. Se dice que el jefe y su hijo lograron pasar, pero sus soldados se petrificaron en el lugar.

Geológicamente hablando, los antiguos deslizamientos, sumado a las aguas que los cementaron, dieron origen a este puente natural de media cuadra de largo y cerca de 20 metros de altura. De las laderas brotan aguas termales con un alto contenido de minerales, los cuales pintan el paisaje. Este lugar fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.





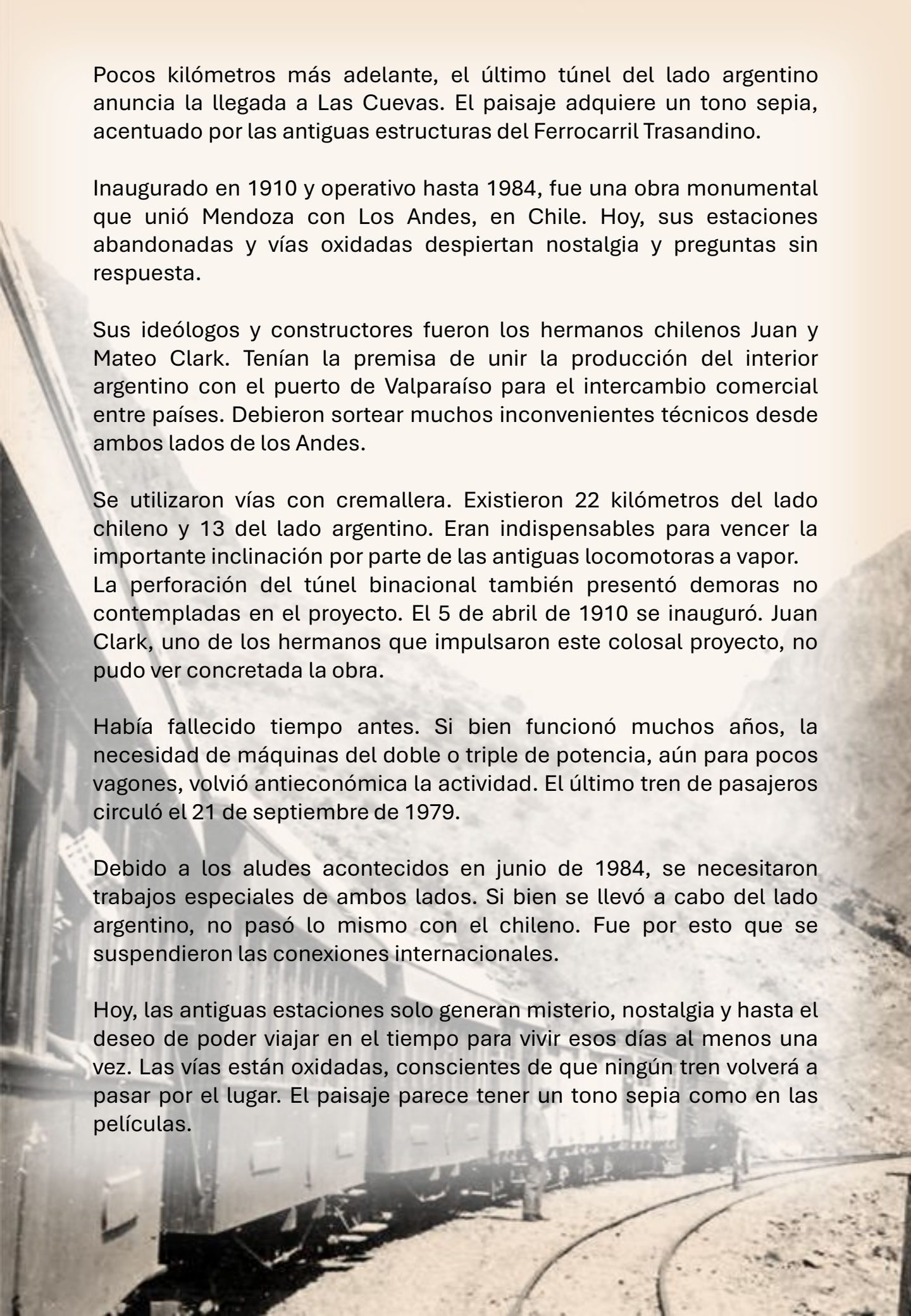
En 1925, con la llegada del tren, se construyó el hotel termal llamado Puente del Inca, un lugar vacacional exclusivo, destinado a las personalidades de la época. La política dejó su impronta a lo largo de la historia, pero eso pertenece a otra página.

En 1965, una serie de aludes destruyeron las instalaciones. Este fue el final del hotel termal. Nunca volvió a ser lo mismo.

Hoy solo queda en el lugar la antigua capilla de piedra, como vestigio de grandes tiempos pasados que no volverán.

Hasta ahora, hemos atesorado cientos de imágenes y conocido muchas historias, pero aún nos quedan hitos que no podemos perdernos.

Tras el complejo aduanero, aparece uno de los grandes hitos del viaje: el Parque Provincial Aconcagua. Con 6.960,8 metros, el cerro es el más alto de América. Desde aquí, una caminata hasta la Laguna de los Horcones permite sentir la inmensidad de la montaña sin necesidad de grandes exigencias físicas. El tiempo parece detenerse frente a semejante coloso.



Pocos kilómetros más adelante, el último túnel del lado argentino anuncia la llegada a Las Cuevas. El paisaje adquiere un tono sepia, acentuado por las antiguas estructuras del Ferrocarril Trasandino.

Inaugurado en 1910 y operativo hasta 1984, fue una obra monumental que unió Mendoza con Los Andes, en Chile. Hoy, sus estaciones abandonadas y vías oxidadas despiertan nostalgia y preguntas sin respuesta.

Sus ideólogos y constructores fueron los hermanos chilenos Juan y Mateo Clark. Tenían la premisa de unir la producción del interior argentino con el puerto de Valparaíso para el intercambio comercial entre países. Debieron sortear muchos inconvenientes técnicos desde ambos lados de los Andes.

Se utilizaron vías con cremallera. Existieron 22 kilómetros del lado chileno y 13 del lado argentino. Eran indispensables para vencer la importante inclinación por parte de las antiguas locomotoras a vapor. La perforación del túnel binacional también presentó demoras no contempladas en el proyecto. El 5 de abril de 1910 se inauguró. Juan Clark, uno de los hermanos que impulsaron este colosal proyecto, no pudo ver concretada la obra.

Había fallecido tiempo antes. Si bien funcionó muchos años, la necesidad de máquinas del doble o triple de potencia, aún para pocos vagones, volvió antieconómica la actividad. El último tren de pasajeros circuló el 21 de septiembre de 1979.

Debido a los aludes acontecidos en junio de 1984, se necesitaron trabajos especiales de ambos lados. Si bien se llevó a cabo del lado argentino, no pasó lo mismo con el chileno. Fue por esto que se suspendieron las conexiones internacionales.

Hoy, las antiguas estaciones solo generan misterio, nostalgia y hasta el deseo de poder viajar en el tiempo para vivir esos días al menos una vez. Las vías están oxidadas, conscientes de que ningún tren volverá a pasar por el lugar. El paisaje parece tener un tono sepia como en las películas.

Las Cuevas es el final de este camino, el punto más occidental del viaje. Allí se encuentran pocas construcciones. Una de ellas es el arco de ingreso al camino de cornisa que lleva al monumento del Cristo Redentor.

Estamos en el corazón de la Cordillera de los Andes. Para subir al monumento, ubicado a 3.854 metros sobre el nivel del mar, se debe sortear un camino escarpado, lleno de curvas y pendientes pronunciadas. Es normal ver nieve en casi cualquier época del año, sobre todo en la cara sur de la montaña que se aprecia enfrente, desde donde cuelgan los hielos de un glaciar eterno.

El monumento es una gran estatua de bronce de 7 metros de altura creada por el escultor argentino Mateo Alonso e inaugurada en 1904. Conmemora el fin de un desacuerdo internacional que casi genera un conflicto bélico entre los dos países. Una placa a sus pies dice, **“Se desplomarán primero estas montañas antes que argentinos y chilenos rompan la paz jurada a los pies del Cristo Redentor”**





Nos maravillamos con el paisaje y bajamos nuevamente al nivel del pequeño poblado. Una vez más sobre el asfalto, deberemos pagar el peaje para atravesar el túnel internacional, motivo insoslayable de nuestro viaje. La última imagen antes de ingresar a la oscuridad del túnel es monumental: hacia la derecha se encuentra la quebrada de Matienzo, un paisaje que parece no tener fin.

Son esos momentos en los que uno cae en la cuenta de que viajar y **conocer este país es un sueño.**

CAPITULO 4

Una pintura viviente

Esteros del Iberá, provincia de Corrientes

CAPITULO 4

Esteros del Iberá, colonia Carlos Pellegrini, provincia de Corrientes

Existe en la Argentina un extenso humedal que respira al ritmo del agua. Un territorio que parece no tener bordes precisos y donde el horizonte se diluye entre pastizales, lagunas y cielos infinitos. Son unos 12.000 kilómetros cuadrados en el corazón de la provincia de Corrientes, parte de los humedales Paraná–Paraguay, un sistema interconectado que une al Pantanal con el Delta del Paraná y que, en su conjunto, constituye el segundo humedal más grande del mundo.

El Iberá no es un sitio aislado: es un fragmento vital de un entramado hidrográfico de casi 45.000 kilómetros cuadrados, donde se despliega un ecosistema subtropical y tropical de una diversidad tan vasta como atractiva.

Este es un viaje magnífico, uno de esos recorridos que no se miden en kilómetros sino en asombros. Aquí la flora y la fauna no pasan desapercibidas. Hoy rodamos hacia los Esteros del Iberá, o Aguas Brillantes, como los nombra la lengua guaraní. Un nombre justo, porque el agua aquí no solo refleja el cielo: lo multiplica.

Ubicado en el centro de la provincia de Corrientes, el Iberá está compuesto por un intrincado sistema de bañados, esteros, canales, lagunas, embalsados y tierras altas que se fueron formando durante miles de años sobre un antiguo cauce del río Paraná. Dentro de esta reserva natural se encuentra el Parque Provincial Iberá, con más de 500.000 hectáreas declaradas Área Protegida desde 1983. A este esfuerzo se sumó la donación de más de 150.000 hectáreas de tierras altas por parte de la Fundación Conservation Land Trust, destinadas a parques nacionales.

Así nació el Gran Parque Iberá: unas 700.000 hectáreas protegidas de humedales. Uno de los parques más extensos de la Argentina y el segundo humedal más grande del planeta. Su extraordinario estado de conservación y su biodiversidad convierten a este lugar en un santuario natural donde la cultura gauchesca aún late con fuerza, integrada al paisaje, sin imponerse sobre él.

Como viajeros, y más aún como motociclistas, tenemos el privilegio de recorrerlo con los sentidos abiertos. La Laguna Iberá concentra una fauna que parece salida de un documental. Más de 350 especies de aves sobrevuelan, cantan y anidan en estos cielos: algunas endémicas, otras amenazadas, como el Cardenal Amarillo o el elegante Yetapá de Collar.



En las orillas y bajo el agua habitan más de 60 especies de reptiles: yacarés, serpientes, lagartos y tortugas acuáticas. Entre los mamíferos —alrededor de 85 especies— aparecen figuras emblemáticas: el mono carayá, el ciervo de los pantanos, el aguará guazú, el venado de las pampas y, por supuesto, los omnipresentes carpinchos. La flora acompaña con igual generosidad: unos 1.400 tipos de plantas se distribuyen en microambientes que van desde árboles imponentes hasta delicadas especies flotantes.



Hydrochoerus hydrochaeris. Así lo llama la ciencia. Para todos los demás, es el carpincho. El roedor viviente más grande del mundo. Habitante natural de humedales y bosques densos, siempre cerca del agua. Social por naturaleza, suele moverse en grupos que pueden llegar al centenar, aunque lo habitual es verlos de diez o veinte individuos. Son excelentes nadadores, capaces de bucear hasta cinco minutos, desplazándose casi completamente sumergidos, dejando apenas visibles ojos, orejas y fosas nasales.

Su nombre guaraní, capibara, significa “señor del pasto”. Y le queda perfecto. De cuerpo robusto, sin cola, con patas cortas y fuertes, puede medir entre uno y un metro treinta de largo, y alcanzar los sesenta centímetros de altura. Son animales crepusculares: durante el calor del día descansan en el agua o en el barro, y para dormir se ocultan entre la vegetación espesa, sin necesidad de madrigueras.



Compartiendo ese mismo ambiente aparece el yacaré, dueño ancestral del estero. Con más de dos metros y medio de longitud y hasta ochenta kilos de peso, este reptil anfibio está completamente adaptado al agua. Sus ojos poseen una membrana que le permite ver bajo la superficie, y tanto oídos como fosas nasales pueden cerrarse a voluntad. La imagen típica es inconfundible: la cabeza rugosa apenas asomando entre los camalotes.

Prefiere humedales poco profundos y densamente vegetados, donde puede camuflarse, cazar y reproducirse. El agua es su territorio natural, aunque en tierra firme también puede capturar pequeñas presas. Tras la puesta de huevos, machos y hembras toman prolongados baños de sol, regulando su temperatura corporal. No es casual que “yacaré” sea una palabra guaraní: en la cosmovisión local, este animal ocupa un lugar mítico y respetado.

La moto nos lleva hasta Colonia Carlos Pellegrini, uno de los accesos más conocidos al Iberá. Aquí, senderos peatonales se internan en la naturaleza, invitando a caminar despacio, en silencio. Son paseos serenos, donde cada sonido —un chapoteo, un aleteo, un crujido— parece amplificado. Nueve portales permiten el ingreso a la laguna; uno de ellos es el portal Uguay, ubicado a 82 kilómetros de la ciudad de Mercedes.

Desde allí, tras recorrer unos 70 kilómetros de ripio, se llega a la colonia. El camino exige paciencia y atención, pero la recompensa es inmediata. En las aguas claras se distinguen dorados, sábalos, surubíes, rayas, bogas y palometas: unas 125 especies de peces que completan este universo acuático.

Un dato resume la magnitud del lugar: el 45% de las aves que habitan la Argentina viven en el Iberá. Y entre sus habitantes se encuentran especies críticamente amenazadas, declaradas Monumento Natural Provincial en Corrientes. El aguará guazú, el lobito de río, el oso hormiguero, el ciervo de los pantanos, el venado de la sierra y el ciervo de las pampas son algunos de ellos.

Cuando apagamos el motor y el silencio vuelve a ocupar su lugar, entendemos que el Iberá no se recorre: se contempla. Es un espacio donde el tiempo se estanca como el agua quieta de una laguna, y donde cada visitante es apenas un invitado más en un equilibrio frágil y perfecto. Aquí, la naturaleza no necesita explicaciones. Solo pide tiempo para ser admirada.



CAPITULO 5

Un mar de colores

Cuesta de Miranda, RN 40, provincia de La Rioja

CAPITULO 5

Cuesta de Miranda, RN 40, provincia de La Rioja

Hay un lugar donde las montañas no se conforman con ser montañas. Donde los colores se mezclan como si alguien hubiera decidido pintar el paisaje sin moderación. Rojos profundos, verdes apagados, ocre infinitos. Grandes piedras detenidas en el tiempo. Cardones erguidos como centinelas. Un territorio donde la historia se remonta a épocas precolombinas y todavía se percibe en el aire.

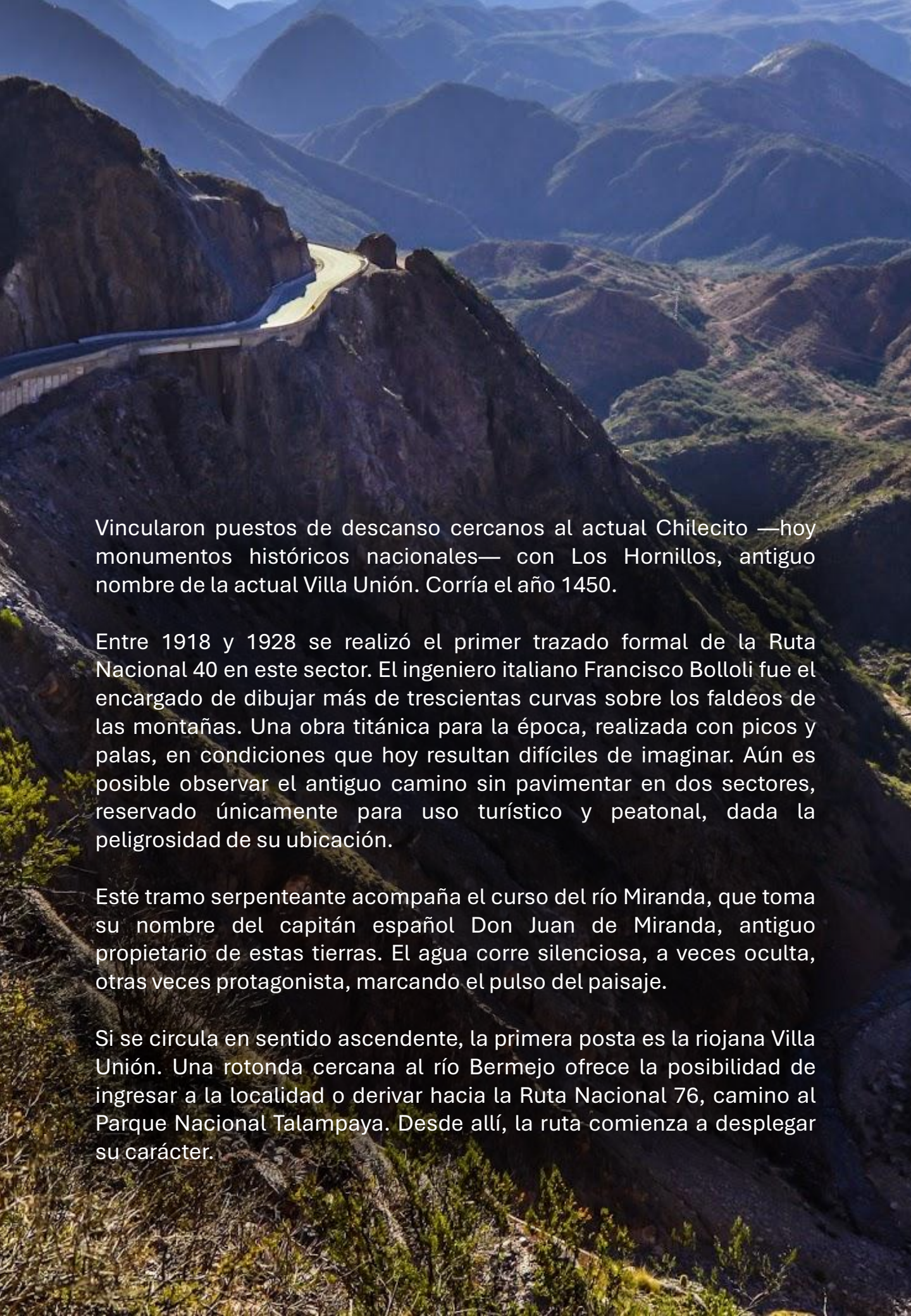
Estamos en el noroeste de la provincia de La Rioja. Estamos en la Cuesta de Miranda.

Hablar de caminos emblemáticos en Argentina conduce, casi inevitablemente, a uno solo: La Ruta Nacional N° 40, Libertador General Don José de San Martín. Un trazo que atraviesa el país de sur a norte y que, con el paso de los años, se transformó en uno de los mayores desafíos para los viajeros. No sólo por su extensión, sino por la diversidad de paisajes, climas y culturas que conecta.

Aquí, la ruta se apoya en un escenario singular. Muy cerca se eleva la sierra de Famatina, considerada la sierra más alta del mundo. Su pico homónimo, con 6100 metros sobre el nivel del mar, es el segundo en altura del país, apenas superado por el Cerro General Belgrano. Un coloso silencioso que domina la región.

Hace unos diez millones de años, durante la formación de la cordillera de los Andes, la sierra de Famatina fue desplazada, elevando un piso geológico de más de quinientos millones de años. Ese fenómeno convirtió a esta zona en un tesoro arqueológico y paleontológico, visible hoy en lugares como el Parque Nacional Talampaya y en Ischigualasto, el célebre Valle de la Luna. Viajar por aquí es hacerlo sobre capas de tiempo.

La ruta, claro está, es mucho más reciente. Sin embargo, su trazado original podría atribuirse a los incas. Fueron ellos quienes buscaron una manera de cruzar el cordón montañoso rumbo a Chile, aprovechando una falla geológica.



Vincularon puestos de descanso cercanos al actual Chilecito —hoy monumentos históricos nacionales— con Los Hornillos, antiguo nombre de la actual Villa Unión. Corría el año 1450.

Entre 1918 y 1928 se realizó el primer trazado formal de la Ruta Nacional 40 en este sector. El ingeniero italiano Francisco Bolloli fue el encargado de dibujar más de trescientas curvas sobre los faldeos de las montañas. Una obra titánica para la época, realizada con picos y palas, en condiciones que hoy resultan difíciles de imaginar. Aún es posible observar el antiguo camino sin pavimentar en dos sectores, reservado únicamente para uso turístico y peatonal, dada la peligrosidad de su ubicación.

Este tramo serpenteante acompaña el curso del río Miranda, que toma su nombre del capitán español Don Juan de Miranda, antiguo propietario de estas tierras. El agua corre silenciosa, a veces oculta, otras veces protagonista, marcando el pulso del paisaje.

Si se circula en sentido ascendente, la primera posta es la riojana Villa Unión. Una rotonda cercana al río Bermejo ofrece la posibilidad de ingresar a la localidad o derivar hacia la Ruta Nacional 76, camino al Parque Nacional Talampaya. Desde allí, la ruta comienza a desplegar su carácter.



El primer tramo es recto. A ambos lados, la vegetación autóctona convive con formaciones rocosas que parecen esculturas naturales. Figuras coloradas emergen del suelo e invitan a jugar con la imaginación. La primera de ellas aparece alrededor del kilómetro 3804.

El lugar es hogar de una fauna diversa: aves de múltiples especies y huellas de puma no son rarezas. Se recomienda ingresar de día, acompañado y con suma precaución, respetando siempre la fragilidad del entorno.

El ascenso continúa. Casi novecientos metros más arriba se alcanza el punto conocido como Bordo Atravesado, el punto más alto del recorrido, a 2040 metros sobre el nivel del mar. Aquí se produce el quiebre del camino. La altura todavía no se hace sentir con intensidad, salvo para quienes realizan esfuerzos físicos como ciclismo o senderismo. Para el motoviajero, es un punto de contemplación obligada.

La calzada se encuentra en muy buenas condiciones y la demarcación es casi completa. Es habitual encontrar barreras de contención ante posibles derrumbes, más frecuentes durante la temporada de lluvias. Existen también miradores formados por terraplenes, desde donde la vista abarca buena parte de la cuesta y permite dimensionar su magnitud.

El cardón domina la escena. Ícono indiscutido de la flora riojana, aparece una y otra vez recortándose contra el cielo. A medida que se desciende hacia el oriente, la vegetación cambia sutilmente. Aumenta la humedad, aunque la tasa anual de lluvias sigue siendo baja. La flor del cardón, declarada flor provincial, simboliza esta resistencia silenciosa.

La Cuesta de Miranda exige atención. La fisonomía del lugar puede favorecer la formación de nubes bajas que envuelven la ruta en una neblina cerrada. En invierno, no son extrañas las nevadas. La amplitud térmica es marcada y el viento Zonda puede levantar polvo en suspensión, reduciendo la visibilidad. Conducir con precaución es indispensable. Llevar agua y el tanque lleno no es una sugerencia: es una necesidad. No hay estaciones de servicio en el trayecto.



El descenso continúa. La ruta, oficialmente denominada Ruta Escénica, honra con ese nombre el valor cultural y natural que representa. El puente blanco sobre el río Miranda marca uno de los últimos hitos del recorrido. La vegetación circundante acompaña sin imponerse. Poco después, la llegada a Nonogasta señala el cruce entre la Ruta Nacional 40 y la Ruta Nacional 74. Para entonces, se ha descendido más de un kilómetro en vertical.

Viajar en moto por estos caminos permite ver el mundo con otros ojos. Cada curva ofrece una perspectiva nueva. Cada pausa, una historia. Por eso, a quienes sueñan con recorrer estas rutas, sólo queda decirles una cosa: **salgan y vívanlo.**



CAPITULO 6

Donde el verde respira

Selva de las yungas, provincia de Tucumán

CAPITULO 6

Selva de las Yungas, RP 307, provincia de Tucumán

Alguien podría pensar que es parte de la selva amazónica. Pero no lo es. Y esa confusión inicial dice mucho del asombro.

No hace falta atravesar fronteras ni sumar miles de kilómetros para ingresar en este tesoro natural. Basta con avanzar. Basta con dejar que el camino se eleve y el color lo invada todo. Hoy la mirada se tiñe de verde. Un verde profundo, húmedo, vivo.

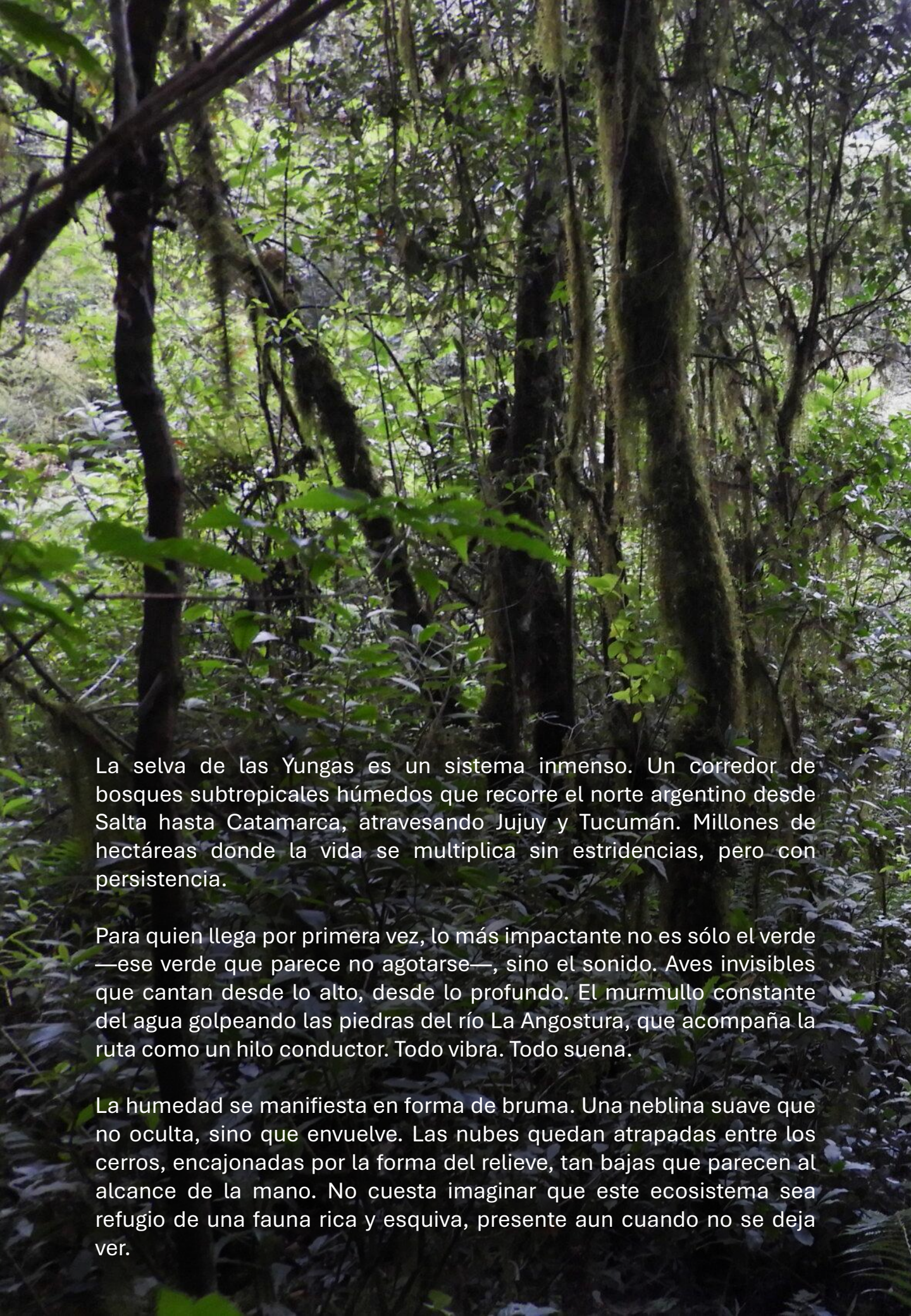
Bienvenidos a la provincia de Tucumán.

La ruta provincial 307 no se recorre: se transforma. Es una línea que atraviesa mundos superpuestos. En pocos kilómetros, el viajero pasa de la llanura abierta a la selva cerrada; de la selva a la montaña; de lianas que cuelgan como cortinas naturales a cardones solitarios que anuncian otro clima, otra lógica. La humedad espesa de la vegetación exuberante va cediendo, lentamente, a la sequedad del valle precordillerano.

Todo ocurre sin escalas. Sin transiciones suaves. Como si el paisaje no creyera en medias tintas.

El viaje comienza en Acherá, en el cruce con la Ruta Nacional 38, entre Monteros y Famaillá. Desde allí, la ruta se abre paso hacia el oeste, acompañando el pulso productivo de la provincia. Según la época del año, es habitual encontrarse con camiones, tractores o carros avanzando a paso lento. Transportan caña de azúcar hacia los ingenios. El ritmo se reduce. La paciencia se vuelve parte del equipaje. La atención, una aliada imprescindible.

A medida que la moto avanza, la sensación es clara: uno cree internarse en la selva. Pero lo que realmente sucede es un ascenso. Y ese cambio de altura revela una de las características más fascinantes de la selva tucumano-oranense: los pisos de vegetación. Cada metro ganado modifica el paisaje, la temperatura, la luz. La naturaleza se reorganiza en capas, como si respondiera a una coreografía antigua y precisa.

A photograph of a dense, lush forest. The scene is filled with green foliage, including various leaves and ferns. Several tree trunks are visible, some of which are covered in thick, green moss. The lighting is soft and diffused, suggesting a humid environment. The overall atmosphere is one of a vibrant, thriving ecosystem.

La selva de las Yungas es un sistema inmenso. Un corredor de bosques subtropicales húmedos que recorre el norte argentino desde Salta hasta Catamarca, atravesando Jujuy y Tucumán. Millones de hectáreas donde la vida se multiplica sin estridencias, pero con persistencia.

Para quien llega por primera vez, lo más impactante no es sólo el verde —ese verde que parece no agotarse—, sino el sonido. Aves invisibles que cantan desde lo alto, desde lo profundo. El murmullo constante del agua golpeando las piedras del río La Angostura, que acompaña la ruta como un hilo conductor. Todo vibra. Todo suena.

La humedad se manifiesta en forma de bruma. Una neblina suave que no oculta, sino que envuelve. Las nubes quedan atrapadas entre los cerros, encajonadas por la forma del relieve, tan bajas que parecen al alcance de la mano. No cuesta imaginar que este ecosistema sea refugio de una fauna rica y esquivada, presente aun cuando no se deja ver.

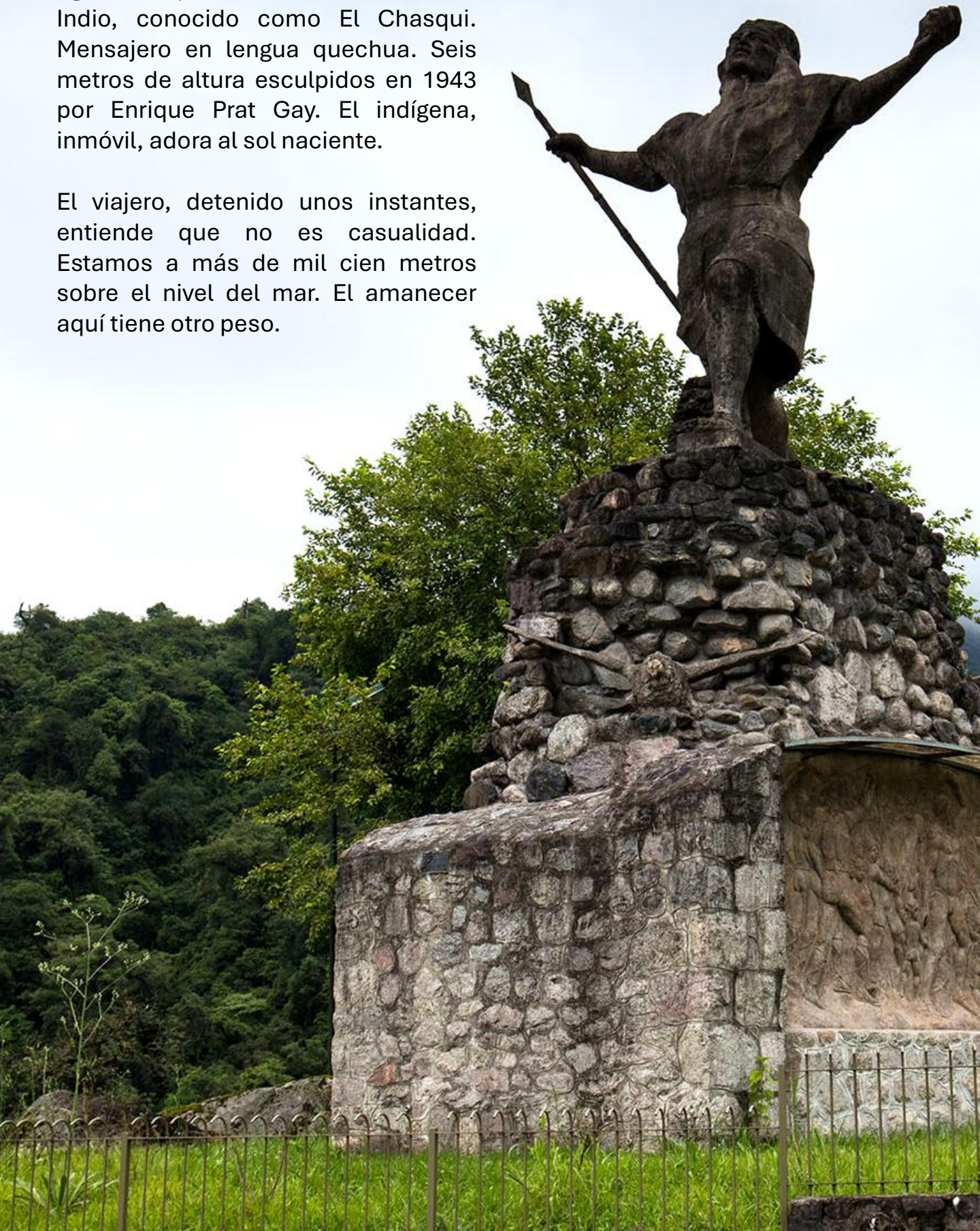
El nombre yunga, se dice, proviene del quechua yunka, valle cálido. Pero la palabra encierra más que una definición climática. También nombra a quienes habitaron estas tierras, a su lengua, a su manera de entender el entorno. Aquí, el paisaje no es sólo geografía: es memoria.

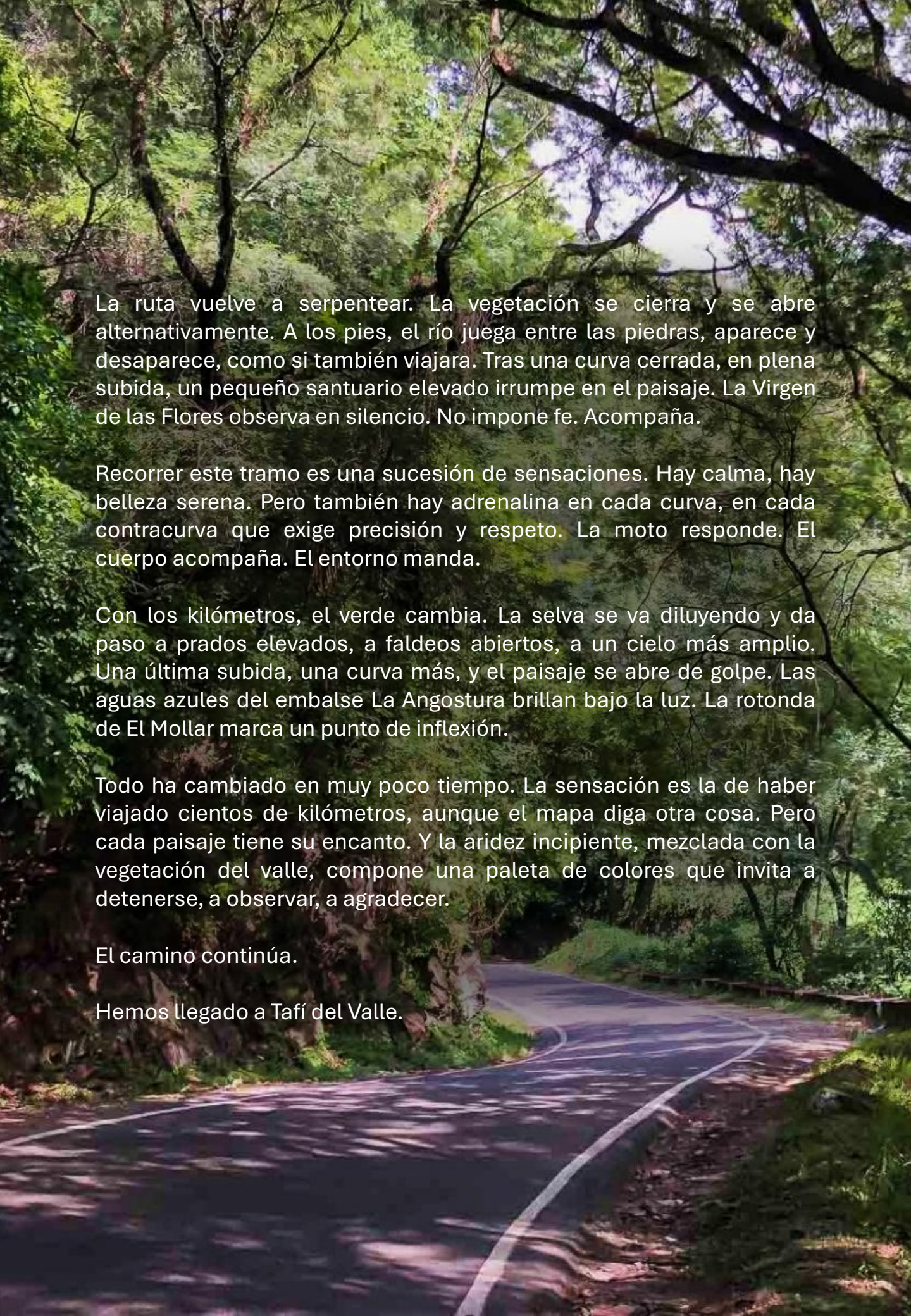
En verano, durante la temporada de lluvias, la selva se vuelve aún más generosa. Pequeñas cascadas aparecen sin aviso, escondidas entre la vegetación. Cursos de agua cristalina cruzan el camino para perderse luego en el cauce mayor. Todo fluye. Todo busca su destino.



Tras una subida en herradura, exigente y pronunciada, surge una figura inesperada. El monumento al Indio, conocido como El Chasqui. Mensajero en lengua quechua. Seis metros de altura esculpido en 1943 por Enrique Prat Gay. El indígena, inmóvil, adora al sol naciente.

El viajero, detenido unos instantes, entiende que no es casualidad. Estamos a más de mil cien metros sobre el nivel del mar. El amanecer aquí tiene otro peso.





La ruta vuelve a serpentear. La vegetación se cierra y se abre alternativamente. A los pies, el río juega entre las piedras, aparece y desaparece, como si también viajara. Tras una curva cerrada, en plena subida, un pequeño santuario elevado irrumpe en el paisaje. La Virgen de las Flores observa en silencio. No impone fe. Acompaña.

Recorrer este tramo es una sucesión de sensaciones. Hay calma, hay belleza serena. Pero también hay adrenalina en cada curva, en cada contracurva que exige precisión y respeto. La moto responde. El cuerpo acompaña. El entorno manda.

Con los kilómetros, el verde cambia. La selva se va diluyendo y da paso a prados elevados, a faldeos abiertos, a un cielo más amplio. Una última subida, una curva más, y el paisaje se abre de golpe. Las aguas azules del embalse La Angostura brillan bajo la luz. La rotonda de El Mollar marca un punto de inflexión.

Todo ha cambiado en muy poco tiempo. La sensación es la de haber viajado cientos de kilómetros, aunque el mapa diga otra cosa. Pero cada paisaje tiene su encanto. Y la aridez incipiente, mezclada con la vegetación del valle, compone una paleta de colores que invita a detenerse, a observar, a agradecer.

El camino continúa.

Hemos llegado a Tafí del Valle.

CAPITULO 7

El tiempo escrito en piedra

Quebrada de las conchas, provincia de Salta

CAPITULO 7

Quebrada de las conchas, provincia de Salta

¿En qué lugar pueden convivir, desde hace miles de años, un sapo inmóvil, un fraile silencioso, ventanas abiertas al cielo, castillos sin reyes y una garganta capaz de tragar ecos?

La respuesta aparece cuando la ruta nacional número 68 nos guía rumbo a Cafayate.

Bienvenidos a la provincia de Salta.

La Quebrada de las Conchas se revela, a primera vista, como un desfile de paisajes extraordinarios. Cerros rojizos, pliegues imposibles y formas caprichosas parecen haber sido esculpidas por una mente creativa. Sin embargo, cuesta imaginar que este escenario árido y mineral haya sido, en otro tiempo, un lugar fértil, húmedo, casi paradisíaco. Mucho menos pensar que, antes aún, fue fondo marino. La geología pone las cosas en perspectiva: frente a sus tiempos, los humanos somos apenas un parpadeo.

Hace unos quince millones de años, el mar avanzó sobre el continente. Por eso hoy aparecen fósiles de peces, restos marinos y hasta huellas de dinosaurios tierra adentro. Las capas de calizas se superponen como páginas de un libro antiguo, abiertas para quien sepa leerlas. Las algas marinas ya no son visibles para el ojo común, pero dejaron su huella en la piedra. Y las formas resultantes superan cualquier ejercicio de imaginación.


Adentrarse en la Quebrada de las Conchas —también llamada Quebrada de Cafayate— es una experiencia que despierta todos los sentidos. Uno sabe que verá formaciones a las que el ingenio humano les puso nombre, pero descubrirlas una a una se vuelve un juego, una búsqueda constante entre curvas y miradores.

Descendiendo desde la ciudad de Salta, y algunos kilómetros después de la pequeña localidad de La Viña, aparece el río de las Conchas. Desde aquí nos acompañará casi todo el trayecto hasta Cafayate. A veces ancho y pedregoso, otras veces encajonado entre paredes de roca, el río marca el pulso del paisaje. En sus sectores más estrechos, el agua forma rápidos que recuerdan que sigue siendo la gran escultora de esta quebrada.

El primer alto en el camino suele ser el mirador de Guachipas. Desde allí, el río serpentea entre cerros y una vegetación sorprendentemente verde irrumpe en el paisaje, ofreciendo un contraste que anticipa la diversidad que vendrá.

Unos kilómetros más adelante, el puente carretero cruza el cauce y regala la vista del puente Morales. El lugar parece diseñado para una escena cinematográfica. No por casualidad, aquí se filmaron partes de la película argentina “Relatos Salvajes”. La ruta, el río y los cerros crean una atmósfera tan dramática como perfecta.





La traza continúa descendiendo, ahora inmersa entre cerros multicolores. De pronto, una curva hacia la izquierda muestra sin filtros el poder de la naturaleza: el río reclamó su espacio y la obra del hombre debió retroceder.

Seguimos avanzando. Las montañas se elevan a ambos lados del camino, cada vez más altas, más cerradas, más imponentes. Flanquean el viaje como gigantes de piedra. Estamos llegando a una de las paradas obligadas: la Garganta del Diablo.

El lugar impresiona. Altas paredes verticales forman un estrecho pasaje donde el sonido se amplifica y el silencio pesa. Su origen recuerda al de las chimeneas del Parque Nacional Talampaya, aunque aquí la escala es mayor. Durante siglos, el agua descendió por estas grietas, excavando la roca con paciencia infinita. A unos setecientos metros aparece otra formación hermana: el Anfiteatro. Desde la ruta no se percibe su verdadera dimensión, pero visto desde el aire se distingue claramente el antiguo cauce que convirtió a ambos sitios en gigantescas cascadas del pasado.

De vuelta en la ruta, pasamos frente al mirador Tres Cruces, desde donde se aprecia el ancho cauce del río de las Conchas. Cerca de allí, un curioso accidente del terreno permite practicar lo que algunos llaman “surf de tierra”: un gran tobogán natural con la pendiente justa para dejarse llevar por la gravedad, entre risas y polvo.


Una de las formaciones más emblemáticas aparece casi sin aviso: el Sapo. Su silueta es tan clara que no necesita explicación. Ubicado junto a la ruta, parece observar el tránsito con calma eterna. Durante décadas ha sido protagonista de incontables fotografías, cumpliendo su rol de guardián pétreo del camino.

Más adelante, del otro lado del río, se esconde el Fraile. Esbelto, discreto, mimetizado con el rojo del entorno, no siempre se deja ver a la primera. Son las sombras, según la hora del día, las que juegan a revelarlo o esconderlo. Una vez identificado, la figura humana con sotana resulta imposible de ignorar.



Basta una curva más para encontrarse con las Casitas de los Loros. Un murallón de otro color, perforado por decenas de pequeños huecos, que sirve de refugio a estas aves ruidosas y coloridas. La montaña, una vez más, demuestra que también puede ser hogar.

El Obelisco aparece luego, firme y solitario, al borde de la ruta. Su forma cónica, separada del resto del relieve, lo hace inconfundible y de fácil acceso.



A esta altura, los cerros no cambian tanto de color, pero sí de altura. La quebrada comienza a abrirse, señal de que el tramo más encajonado queda atrás. Sin embargo, las sorpresas continúan. Tras una curva, surgen las Ventanas: aberturas naturales en la roca que parecen miradores esculpidos por una arquitectura imposible.

Casi en la misma dirección, pero del otro lado del río, se alzan los Castillos. Grandes, altos y majestuosos, con torres y murallas que justifican plenamente su nombre. Es fácil imaginar historias medievales en estas formas minerales, aunque su origen sea mucho más antiguo que cualquier reino humano.

Existen otros atractivos alejados de la ruta principal, que requieren caminatas por el campo. El Arco, una delicada estructura natural, y los Médanos, casi al final del recorrido, suman nuevas postales a este viaje geológico.

No hay dudas: la ruta nacional 68 es una de las más fascinantes del país. Conviene recorrerla con buen clima, sin apuros, dejando que cada curva sorprenda. Poco a poco, las bodegas comienzan a aparecer, anunciando la cercanía de Cafayate y de algunos de los vinos más reconocidos de Argentina. Las curvas se estiran, la ruta se vuelve recta y, finalmente, se encuentra con la mítica ruta nacional 40.

Hemos llegado a Cafayate, pero el eco de la quebrada, el rojo de sus paredes y la sensación de haber viajado en el tiempo, nos acompañarán mucho más allá del final del asfalto.

CAPITULO 8

La historia del agua



Reserva Natural Villavencio, Las Heras, provincia de Mendoza

CAPITULO 8

Reserva Natural Villavicencio, Las Heras, provincia de Mendoza

Enclavada en la precordillera de los Andes, entre el Valle de Uspallata y las planicies pampeanas orientales, se encuentra esta reserva natural que alberga una biodiversidad considerable. Cientos de especies de flora, mamíferos, aves, reptiles y algunos animales declarados Monumento Natural Provincial.

Precedido por una imagen reconocible por décadas, no será difícil encontrar al Hotel Termal, una construcción que data del año 1940 y que estuvo activo hasta el Mundial de 1978.

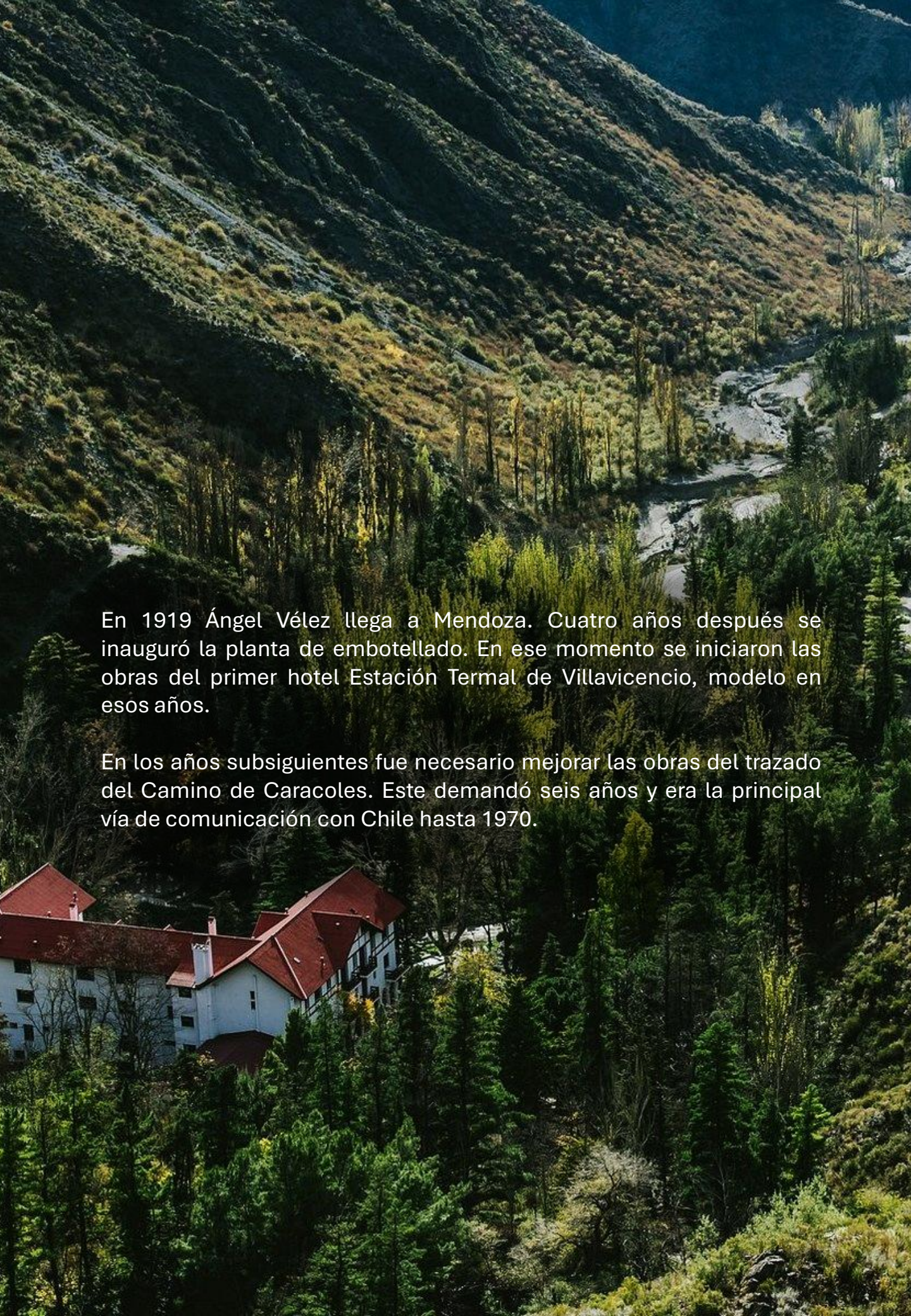
Hoy les invitamos a visitar el Departamento Las Heras en la provincia de Mendoza. Esta es la Reserva Natural Villavicencio.

La Ruta Provincial 52 es un camino de alto valor histórico y paisajístico que conecta la ciudad de Mendoza con Uspallata.

Sobre ella se encuentra el Monumento de Canota, representa el punto donde se dividió la campaña libertadora en dos el 18 de enero del año 1817. Uno de los murallones representa las columnas comandadas por el General José de San Martín y el General Las Heras, la otra, las comandadas por el General O'Higgins.

La fachada del hotel termal y su estructura prácticamente no cambiaron desde el año 1940 cuando fue inaugurado, precisamente el 25 de noviembre. La construcción demandó solamente seis meses y a partir de ahí se convirtió en el ícono del lugar.

Si bien en el año 1902 los franceses Pouquet, Savoy y Tonón llegaron a Mendoza para hacer uso de los baños termales de Villavicencio con fines turísticos, fue recién al año siguiente cuando el doctor Funes y el farmacéutico Suárez compraron el puesto Doña Carmen y el sector de las termas, actualmente vaquerías y el hotel. Crearon así la Unión Villavicencio Sociedad Anónima y comercializaron aguas minerales.

A scenic view of a mountain valley. In the foreground, a large, multi-story white building with a prominent red-tiled roof is partially visible, nestled among green trees. The middle ground is dominated by a dense forest of tall, thin trees, with a river or stream winding through it. The background features steep, rocky mountainsides covered in sparse vegetation and patches of snow or light-colored rock. The overall atmosphere is one of a remote, natural setting.

En 1919 Ángel Vélez llega a Mendoza. Cuatro años después se inauguró la planta de embotellado. En ese momento se iniciaron las obras del primer hotel Estación Termal de Villavicencio, modelo en esos años.

En los años subsiguientes fue necesario mejorar las obras del trazado del Camino de Caracoles. Este demandó seis años y era la principal vía de comunicación con Chile hasta 1970.

En el siglo pasado, y a raíz de que los visitantes del hotel querían expresar su religiosidad, se construyó e inauguró la capilla consagrada María Auxiliadora.

Sin embargo, ésta es distinta al hotel, diseñada en este caso en estilo neocolonial. Una de las particularidades que tiene es el mural principal de la capilla, en él la estela de Jesucristo está pintada con pirita, un mineral de la zona que se asemeja al oro. Esto genera un efecto de luminosidad que llama la atención a todos los visitantes.



La última vez que el hotel abrió sus puertas al público fue en el año 1912. Para albergar a personal de prensa que cubría el mundial de fútbol. Lamentablemente, algunas partes del hotel fueron vandalizadas.

Pasaron muchos años hasta que se empezó a trabajar en la restauración del hotel. En el año 2017, se centraron en la fachada para que se vea tal y como lo refleja la etiqueta de las botellas de agua. Dos años después se trabajó completamente en la capilla, iniciando también la restauración de los jardines del hotel.

Pocos meses atrás se logró tener en condiciones el salón principal, el cual hoy se abre al público.



Hoy se puede realizar arborismo en la reserva. El circuito consta de 15 actividades, donde los aventureros equipados con un arnés irán desafiando cada tramo, siempre conectados a un cable de seguridad. Los niveles 1 y 2 pueden demandar hasta una hora y media. El circuito de tirolesas es uno de los tours de canopy más divertidos.

Las tirolesas custodian desde el aire a los enormes y coloridos árboles de los jardines de Villavicencio, con vuelos rasantes en diferentes direcciones. Existen tres tramos que suman un total de 700 metros.

Visitar la Reserva Natural Villavicencio no es sólo ver en vivo y en directo una imagen a la que la cultura popular reconoce desde hace décadas por el agua mineral, sino adentrarse en una pintura viviente, donde la naturaleza nos recuerda en cada momento que somos parte de un mundo maravilloso, sólo hay que prestarle atención y disfrutarlo.



CAPITULO 9

Los puentes colgantes



Antiguo camino de las Altas Cumbres, provincia de Córdoba

CAPITULO 9

Antiguo camino de las Altas Cumbres, provincia de Córdoba

Las cosas no se dicen.
Se hacen.
Porque al hacerlas, se dicen solas.

La frase vista en un cartel, durante un viaje en moto al norte argentino, define con precisión al protagonista de este capítulo, de este camino y de esta historia. Hay palabras que no necesitan explicación cuando el paisaje y las acciones se encargan de confirmarlas.

Las personas trascienden más allá de su paso por este mundo por el recuerdo y las enseñanzas que dejan en quienes las rodearon. En la provincia de Córdoba, ese legado tiene nombre propio: José Gabriel del Rosario Brochero.

Corría diciembre de 1869 cuando el llamado cura gaucho se encomendó al departamento San Alberto, en lo que hoy conocemos como el Valle de Traslasierra. Llegó a un territorio aislado, áspero, hermoso y olvidado. Allí no observó desde afuera: se involucró. Hizo propias las necesidades de la gente y, con sus propias manos, impulsó la construcción de iglesias, capillas, escuelas, acueductos y caminos. No predicó desde la distancia. Caminó.

En la década de 1880, Brochero fue testigo de un fenómeno preocupante: la emigración constante de los habitantes del oeste cordobés hacia otras regiones, empujados por la falta de comunicación y de oportunidades. Comprendió entonces que sin caminos no había futuro. Por eso insistió ante Miguel Juárez Célman, presidente de la Nación por aquellos años, en la necesidad de crear una vía de comunicación entre Traslasierra, el Valle de Punilla y la ciudad de Córdoba.

Así nació la idea del Camino de las Altas Cumbres. En aquel entonces, no era más que una huella. Un trazo precario, apto apenas para mulas y caminantes. Pero era suficiente para imaginar algo más grande.

En 1915 comenzaron los estudios y, poco después, la obra. Se proyectó un camino con el ancho justo para el paso de un automóvil, con pircas laterales que sirvieran de defensa y un sistema de drenaje que permitiera canalizar el agua de los cursos naturales. Alcantarillas, desagües y una solución tan audaz como necesaria: los puentes colgantes.

Noventa y tres kilómetros debían construirse. De ellos, ciento veinte metros correspondían a puentes. Hoy la cifra parece menor, pero en aquel contexto, en un territorio inhóspito y alejado de los centros urbanos, era una obra monumental. Dos monolitos quedaron como testigos silenciosos del inicio de aquel desafío: uno en Copina, otro en la Pampa de Achala.

En octubre de 1918, el camino fue inaugurado. Quedaron atrás años de trabajo manual, de jornadas interminables a pico y pala, con la dinamita como única aliada tecnológica para abrirse paso entre las montañas. La sierra había sido vencida, pero no dominada.

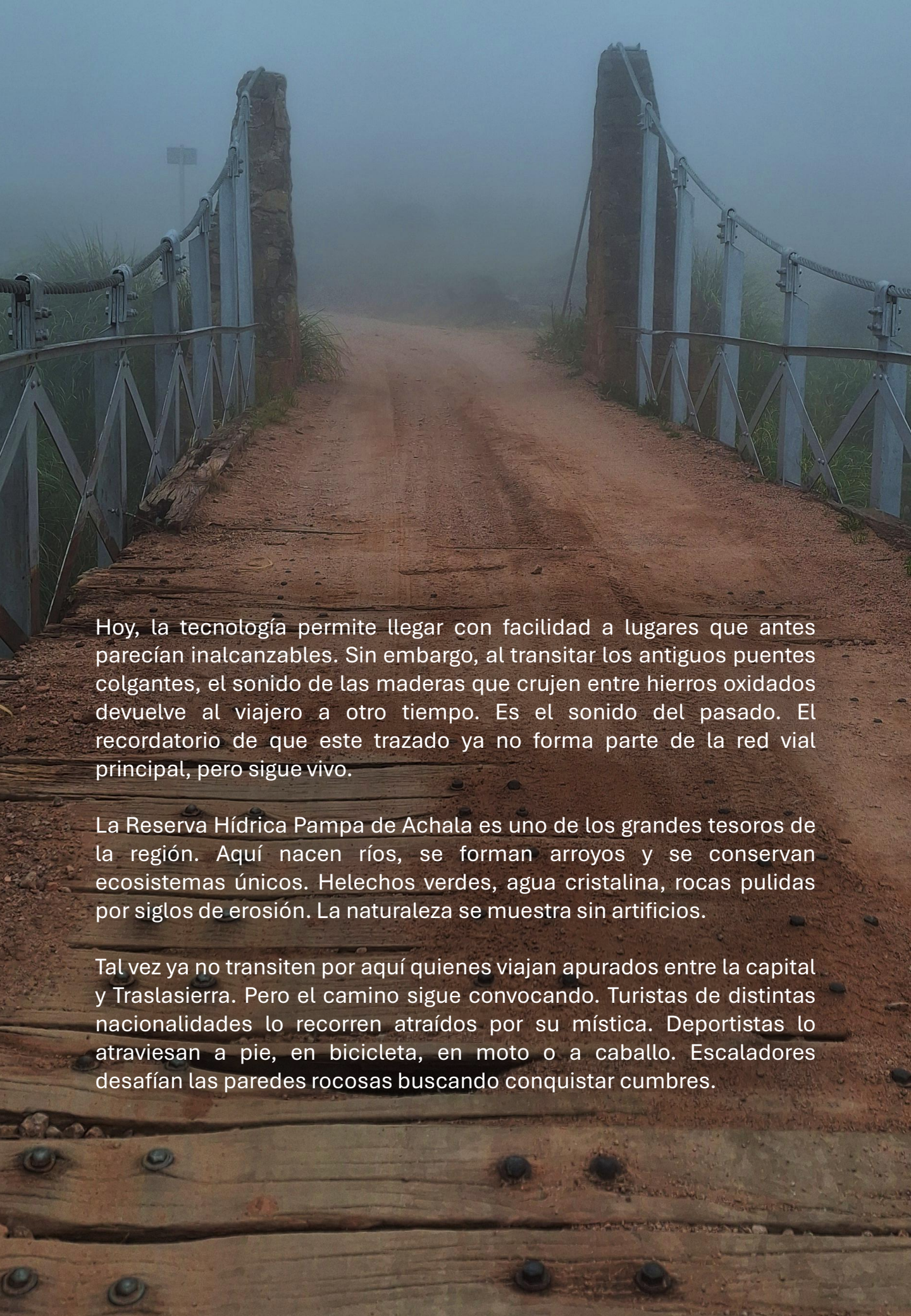


Construidos con hierro, madera y piedra, los puentes colgantes se integraron a la vida cordobesa. Durante más de un siglo resistieron viento, agua, hielo y sol. Y aún siguen en pie.

El Camino de las Altas Cumbres atraviesa una frontera natural que divide la provincia. Cruza las Sierras Grandes y la Pampa de Achala, donde los paisajes cambian con una velocidad desconcertante. Las nubes ascienden al chocar contra las montañas, el cielo se cierra y se abre sin aviso. El clima no pide permiso.

No es sólo la barrera física lo que vuelve meritoria a esta obra. El viento que asciende por los faldeos y genera cambios abruptos de temperatura; el calor implacable del verano; el invierno duro, con nieve y arroyos congelados. Todo conspira contra la permanencia. Y, aun así, el camino resiste.






Hoy, la tecnología permite llegar con facilidad a lugares que antes parecían inalcanzables. Sin embargo, al transitar los antiguos puentes colgantes, el sonido de las maderas que crujen entre hierros oxidados devuelve al viajero a otro tiempo. Es el sonido del pasado. El recordatorio de que este trazado ya no forma parte de la red vial principal, pero sigue vivo.

La Reserva Hídrica Pampa de Achala es uno de los grandes tesoros de la región. Aquí nacen ríos, se forman arroyos y se conservan ecosistemas únicos. Helechos verdes, agua cristalina, rocas pulidas por siglos de erosión. La naturaleza se muestra sin artificios.

Tal vez ya no transiten por aquí quienes viajan apurados entre la capital y Traslasierra. Pero el camino sigue convocando. Turistas de distintas nacionalidades lo recorren atraídos por su mística. Deportistas lo atraviesan a pie, en bicicleta, en moto o a caballo. Escaladores desafían las paredes rocosas buscando conquistar cumbres.

Durante muchos años, este escenario se transformó. El rally mundial de autos irrumpía con su despliegue. Helicópteros sobrevolando, carpas, música, vendedores ambulantes. Miles de personas acampando a la intemperie, esperando el paso de los autos. Las imágenes recorrían el mundo. Y luego, como si nada hubiera pasado, el silencio volvía a adueñarse del lugar. Sólo el viento entre las rocas rompe la calma.



An aerial photograph showing a modern, multi-lane highway bridge with concrete pillars, spanning a deep, rugged canyon. The surrounding landscape is mountainous and arid, with brownish vegetation. In the distance, a large reservoir or lake is visible on a plateau. The sky is clear and blue.

Hoy, la Ruta Provincial número 34, denominada Jorge Raúl Recalde, serpentea entre las montañas y absorbe el tránsito principal. El antiguo Camino de las Altas Cumbres queda casi oculto, reservado para quienes buscan algo más que llegar rápido.

Cerca del final —o del principio— aparece el antiguo Hotel El Cóndor. Una sólida construcción de piedra inaugurada en 1937. Su forma y ubicación no pasan desapercibidas. Allí se alojaron científicos de renombre como Guido Beck, Mario Bunge y José Balseiro. Incluso Ernesto Sábato pasó por sus habitaciones mientras se estudiaban los rayos cósmicos. En la década del setenta cerró sus puertas. Hoy, entre ruinas y recuerdos, se niega a desaparecer.

Desde lo más alto de Córdoba, las vistas son generosas. Miradores naturales permiten observar el Lago San Roque hacia el oriente y el espejo de agua del Dique La Viña hacia el occidente. Aromas a sierra, pastos bajos, cielo abierto.

Que muy cerca se encuentre el moderno trazado no le quita belleza ni mérito al antiguo camino de los puentes colgantes. Simplemente es otra ruta.

Una que también vale la pena recorrer. Porque recorrer caminos en moto no sólo mueve el cuerpo. Reconforta el alma.

CAPITULO 10

Trasponer fronteras

Cuesta del Portezuelo, provincia de Catamarca

CAPITULO 10

Cuesta del Portezuelo, Sierras de Ancasti, provincia de Catamarca

El ser humano siempre quiso traspasar fronteras.
Conquistar lugares.
Desafiar a la naturaleza.

Esa pulsión está escrita en nuestra historia y, de algún modo, también en nuestros caminos. Tal vez por eso, a lo largo de los años, se trazaron conexiones terrestres que parecían imposibles. Senderos que no sólo unieron puntos en un mapa, sino voluntades, silencios y desafíos.

Uno de esos lugares existe. Y no necesita exageraciones.

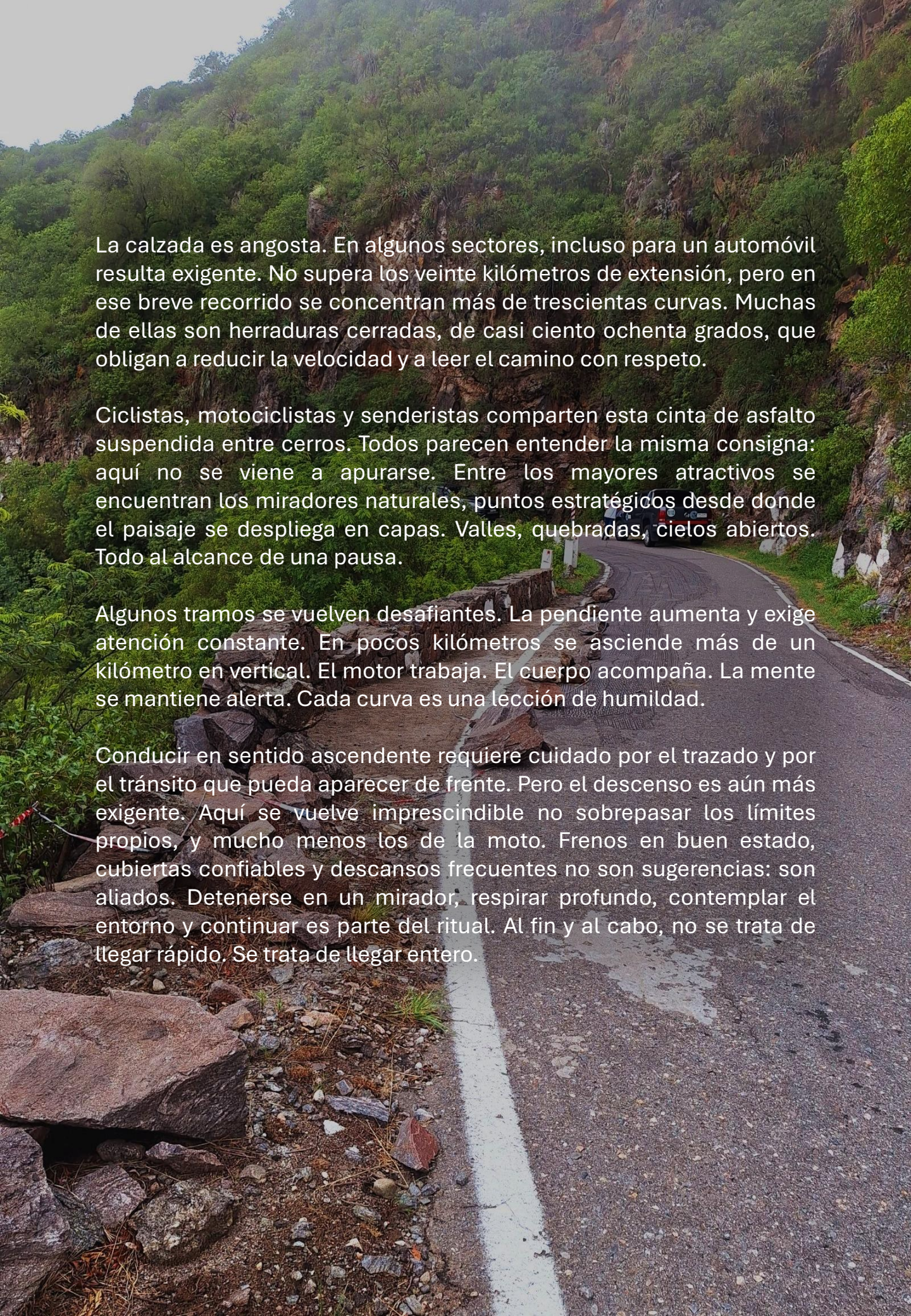
Se llama Cuesta del Portezuelo.

Su acceso se encuentra en la pequeña localidad de El Portezuelo, a poco más de quince kilómetros de San Fernando del Valle de Catamarca. Desde allí, el camino comienza a elevarse sin pedir permiso. Es una ruta de cornisa, angosta, serpenteante, inmersa en una vegetación autóctona que parece haber resistido al paso del tiempo. Atraviesa la Sierra de Ancasti desde el Valle Viejo y se abre paso con la obstinación de quien sabe que vale la pena.

Bienvenidos a Catamarca.

Viajar en moto siempre es gratificante. Pero hay trayectos que transforman esa gratificación en algo más profundo. En estos caminos, la moto deja de ser un medio de transporte para convertirse en un vínculo. El paisaje se siente distinto. El aire se respira con más atención. Cada kilómetro se vive.

Aquí, el verde suele dominar la escena. Árboles que brotan entre las piedras, sombras frescas que acompañan el ascenso. Sin embargo, hay temporadas en las que la sierra decide cambiar su vestimenta. A partir de abril, y sin previo aviso, puede cubrirse de blanco. La nieve cae sobre la cuesta y transforma el entorno en una postal silenciosa. El frío se hace presente, pero la belleza lo eclipsa todo. Uno casi se olvida de la temperatura cuando el paisaje se vuelve así de generoso.



La calzada es angosta. En algunos sectores, incluso para un automóvil resulta exigente. No supera los veinte kilómetros de extensión, pero en ese breve recorrido se concentran más de trescientas curvas. Muchas de ellas son herraduras cerradas, de casi ciento ochenta grados, que obligan a reducir la velocidad y a leer el camino con respeto.

Ciclistas, motociclistas y senderistas comparten esta cinta de asfalto suspendida entre cerros. Todos parecen entender la misma consigna: aquí no se viene a apurarse. Entre los mayores atractivos se encuentran los miradores naturales, puntos estratégicos desde donde el paisaje se despliega en capas. Valles, quebradas, cielos abiertos. Todo al alcance de una pausa.

Algunos tramos se vuelven desafiantes. La pendiente aumenta y exige atención constante. En pocos kilómetros se asciende más de un kilómetro en vertical. El motor trabaja. El cuerpo acompaña. La mente se mantiene alerta. Cada curva es una lección de humildad.

Conducir en sentido ascendente requiere cuidado por el trazado y por el tránsito que pueda aparecer de frente. Pero el descenso es aún más exigente. Aquí se vuelve imprescindible no sobrepasar los límites propios, y mucho menos los de la moto. Frenos en buen estado, cubiertas confiables y descansos frecuentes no son sugerencias: son aliados. Detenerse en un mirador, respirar profundo, contemplar el entorno y continuar es parte del ritual. Al fin y al cabo, no se trata de llegar rápido. Se trata de llegar entero.

Construida en la década de 1930, la Cuesta del Portezuelo forma parte de la vida cotidiana y emocional de los catamarqueños. No es sólo un camino: es identidad. Inspiró la célebre zamba Paisajes de Catamarca, cuya letra descansa en un cartel ubicado en uno de los miradores. Leerla allí, con el viento golpeando suave y el valle extendiéndose abajo, le da un sentido nuevo a cada verso.

En 2009 fue declarada Patrimonio Cultural de la Provincia, consolidando su condición de área protegida. Un reconocimiento merecido para un lugar donde la naturaleza y la historia conviven sin imponerse.





Al alcanzar la parte más alta, el paisaje cambia de manera abrupta. Los árboles desaparecen. El verde intenso queda atrás. Frente a nosotros se abre una manta interminable de pastos dorados que ondulan con el viento. El horizonte se estira. El cielo parece más grande. El silencio, más profundo.

Recorrer nuestras rutas es una forma privilegiada de conocer la geografía, pero también la historia y la idiosincrasia de su gente. Desde los paisajes fríos y agrestes hasta la selva más húmeda, cada provincia guarda algo maravilloso.

Sólo hace falta salir y descubrirlo.

CAPITULO 11

De esencia inca y dinosaurios

Recta del Tin Tin, Parque Nacional Los Cardones, provincia de Salta

CAPITULO 11

Recta del Tin Tin, Parque Nacional Los Cardones, provincia de Salta

La mitad de la belleza se encuentra en el paisaje, la otra mitad en los ojos de quien la mira.

En el suroeste de la provincia de Salta, muy cerca de los imponentes macizos que conforman la cordillera de los Andes, existe un lugar enigmático que sorprende a cualquiera que lo visita. Dueña de una historia de siglos, llena de naturaleza autóctona, embellecida por leyendas que trascendieron generaciones.

Así es la recta del Tintín, una maravilla que espera paciente a quienes saben apreciar su belleza. El noroeste argentino está plagado de lugares increíbles. Conocerlos es siempre una aventura que nos avasallará con imágenes que perdurarán en nuestra mente. Seguramente algún día contaremos estos periplos entre amigos e incluso a nuestros nietos.

Cachi es una localidad conocida por su estilo de vida tan particular, tranquila y apacible, con una gran belleza natural y abrazada por la calidez de su gente. Es un destino elegido por cientos de viajeros del mundo, porque además de eso, se encuentra sobre la mítica Ruta Nacional 40.

Entre montañas de colores y aromas de pimientos, nos dirigimos hacia el norte hasta encontrarnos con el pequeño poblado de Payogasta, el lugar desde donde accederemos a la Ruta Nacional número 33. Estamos en la antesala de la milenaria recta del Tin Tín.

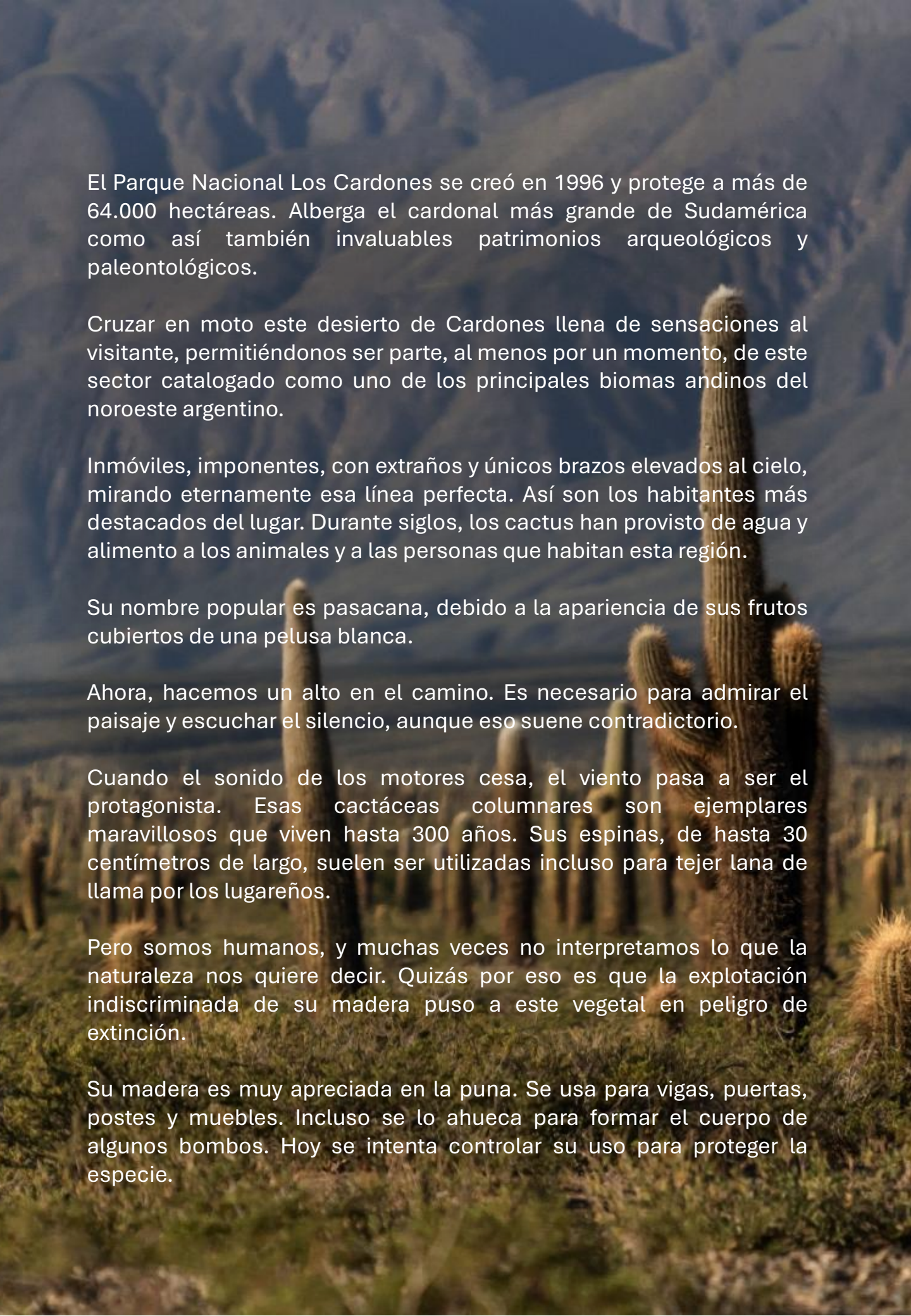
Trazada a casi 3.000 metros de altura por los nativos prehispanos, toma su nombre del quechua tin tín, que es el fruto conocido como granadilla o apicoya en idioma aymara. Esta es la semilla de la pasiflora ligulari, intrigante flor también conocida como pasionaria.

En la antigüedad, esta línea formaba parte del extenso camino del Inca llamado Qhapaq Ñan, el cual abarcaba el imperio desde Colombia hasta Chile. Con una extensión que superaba los 60.000 kilómetros e incluía lugares icónicos como, por ejemplo, Machu Picchu.



Posee 18 kilómetros de largo. Se considera que fue construida entre 1480 y 1535. Tal es la perfección de ese viejo trazado que aún hoy sigue despertando la curiosidad de los especialistas.

Se dice que los nativos se valieron de fogatas que alineaban durante la noche para definir la ubicación a lo largo del valle. La recta del Tintín es una línea perfecta que evidencia que en la antigüedad ya se disponía de avanzados conocimientos de geografía y geometría. Atraviesa el Parque Nacional Los Cardones, uno de los 9 parques y reservas naturales que existen en el noroeste argentino.



El Parque Nacional Los Cardones se creó en 1996 y protege a más de 64.000 hectáreas. Alberga el cardonal más grande de Sudamérica como así también invaluable patrimonio arqueológicos y paleontológicos.

Cruzar en moto este desierto de Cardones llena de sensaciones al visitante, permitiéndonos ser parte, al menos por un momento, de este sector catalogado como uno de los principales biomas andinos del noroeste argentino.

Inmóviles, imponentes, con extraños y únicos brazos elevados al cielo, mirando eternamente esa línea perfecta. Así son los habitantes más destacados del lugar. Durante siglos, los cactus han provisto de agua y alimento a los animales y a las personas que habitan esta región.

Su nombre popular es pasacana, debido a la apariencia de sus frutos cubiertos de una pelusa blanca.

Ahora, hacemos un alto en el camino. Es necesario para admirar el paisaje y escuchar el silencio, aunque eso suene contradictorio.

Cuando el sonido de los motores cesa, el viento pasa a ser el protagonista. Esas cactáceas columnares son ejemplares maravillosos que viven hasta 300 años. Sus espinas, de hasta 30 centímetros de largo, suelen ser utilizadas incluso para tejer lana de llama por los lugareños.

Pero somos humanos, y muchas veces no interpretamos lo que la naturaleza nos quiere decir. Quizás por eso es que la explotación indiscriminada de su madera puso a este vegetal en peligro de extinción.

Su madera es muy apreciada en la puna. Se usa para vigas, puertas, postes y muebles. Incluso se lo ahueca para formar el cuerpo de algunos bombos. Hoy se intenta controlar su uso para proteger la especie.

La pasacana es su fruto. Contiene unas 80.000 semillas, pero en promedio, solo una germinará entre las jarillas. Es casi un acto de azar con el que juega la naturaleza.

Un ave icónica del Parque Nacional es el carpintero de los Cardones. De hecho, se haya inmortalizado en el emblema. Entre junio y septiembre, taladra los troncos y bebe la savia que fluye de las perforaciones. Esto beneficia a otras especies de aves que aprovechan los agujeros para alimentarse.

Los cardones florecen al llegar a la madurez reproductiva, entre los 40 y 50 años de edad. Sus flores blancas duran muy pocos días, y al secarse, brindan el fruto de la planta, asegurando así la siguiente vida. La siguiente generación de cardones.





Este también es un lugar de leyendas. La leyenda de la pasacana.

Cuenta la historia que ese era el nombre de la hija de un cacique inca. Ella estaba enamorada de Keiwayu, pero al no obtener el permiso paterno para casarse con su amado, huyó con él. Al sentirse perseguidos por la tribu, imploraron a la Pachamama que los proteja. Fue así como la Madre Tierra hizo brotar a Keiwayu transformado. Con la forma similar a la de un poncho de color verde, él abrazaba a su amada pasacana, es decir, la Flor del Cardón. Según la leyenda, cada vez que la joven desea ver el hermoso paisaje de la comarca de la cual tuvo que huir, y para evitar ser identificada, se asoma transformada en una bellísima flor blanca.

Existen en la zona evidencia de animales prehistóricos. En las laderas orientales del Cerro Tintín se aprecian depósitos de piedra caliza con fósiles de animales marinos. Sobre una pared vertical de la quebrada de la escalera, en la zona sur del parque, se descubrieron huellas de dinosaurios.

Son de hadrosaurios del Cretácico Superior, llamados también “pico de pato”. Estas huellas petrificadas fueron impresas en una parte de costa marina hace 65 millones de años. Hay unas 50 huellas que corresponden a 7 animales. También hay huellas de dinosaurios carnívoros.

Es importante saber que cuando superamos los 3.000 metros sobre el nivel del mar, como en este caso, se pueden experimentar síntomas desagradables conocidos como apunamiento o soroche, también llamado “mal de altura”. Esto es causado por la menor presión atmosférica y la disminución de la concentración de oxígeno en el aire.

El cuerpo se puede adaptar a lo largo de los días, pero es normal que la falta de oxígeno cause náuseas, mareos, dolor de cabeza, fatiga y cansancio. Esto es peligroso cuando se conduce una motocicleta. Por eso, es aconsejable asesorarse antes de emprender el viaje y tomar las medidas precautorias adecuadas.



Si seguimos la ruta provincial número 33 con dirección a la capital salteña, nos encontraremos con el Valle Encantado. Este lugar de notable belleza posee lagunas que se forman en la época de lluvias y se congelan en invierno. Las flores generan coloridos contrastes con el paisaje.

Más allá, el camino llega a su punto más elevado para luego experimentar un descenso abrupto. Hemos llegado a la Cuesta del Obispo, un lugar con tanto atractivo como historia, pero eso será parte de nuestro próximo viaje.

CAPITULO 12

Miramar de Ansenusa

Laguna Mar Chiquita, provincia de Córdoba

CAPITULO 12

Laguna Mar Chiquita, Parque Nacional Ansenusa, provincia de Córdoba

El ser humano se siente atraído por el agua. Tal vez porque en ella comenzó todo. Tal vez porque su sonido calma, su reflejo hipnotiza y su presencia nos recuerda, de manera silenciosa, de qué estamos hechos. Viajar nos permite descubrir arroyos que dibujan las sierras con líneas caprichosas, ríos que avanzan entre sauces y piedras pulidas por siglos de paciencia, cascadas que parecen arrancadas de un libro de cuentos y lagos donde la pesca, la navegación y el descanso se vuelven rituales compartidos.

Pero en Córdoba existe un lugar que descoloca. Un destino que rompe con cualquier lógica geográfica previa. Un sitio que no se deja explicar fácilmente y que, sin embargo, se comprende de inmediato cuando se lo tiene enfrente. El Mar de Ansenusa.

Llegar en moto hasta sus márgenes es una experiencia particular. El camino se vuelve recto, casi infinito, atravesando campos de cultivo donde el horizonte parece siempre el mismo. El motor acompaña, constante, mientras el viento empuja de costado y el paisaje rural se repite como un mantra. Nada anticipa lo que vendrá. Y tal vez por eso el impacto es mayor.

De pronto, al final de una calle, aparece el azul. Un manto interminable. Un espejo de agua salada que se pierde en una línea perfecta donde el cielo y la laguna se besan. Pararse frente a Mar Chiquita es lo más parecido a pararse frente al mar. Hay olas, hay embarcaciones, hay un rumor profundo que no se escucha pero se intuye. Y a lo lejos, cruzando el firmamento, una pincelada rosada: flamencos. Cientos de ellos, buscando alimento en los bañados, tiñendo el paisaje de vida.

Miramar de Ansenusa se presenta sin apuro. La avenida de ingreso, custodiada por palmeras, conduce inevitablemente al flamenco que desde hace décadas da la bienvenida a los visitantes. Inmóvil. Firme. Testigo de todo. Fuera de la temporada estival, el pueblo es silencioso. Sus calles tranquilas parecen las de cualquier localidad pequeña, hasta que al final de una de ellas, sin previo aviso, vuelve a aparecer el mar.

Es una sensación extraña. Como si el viaje hubiese atravesado una grieta invisible. Como si la llanura agrícola hubiese quedado en otro país. El horizonte se eleva levemente y la mente tarda en aceptar lo que los ojos están viendo: la quinta laguna de agua salada más grande del mundo, allí, en el noreste cordobés.

La fuerza de ese paisaje, sumada a sus singulares características naturales, hicieron que en septiembre de 2008 Mar Chiquita fuera elegida como la primera de las Siete Maravillas Naturales de Córdoba. Una placa lo recuerda. Pero el verdadero reconocimiento está en la expresión de quien la descubre por primera vez.

Miramar nació a comienzos del siglo XX y creció rápidamente al calor de una creencia que cruzó fronteras: sus aguas y sus barros eran curativos. Llegaron visitantes de lugares lejanos. Se construyeron hoteles. Más de ciento diez. La localidad alcanzó una población estable de 4.500 habitantes. Un fenómeno extraordinario para la época.





En esos años de esplendor se levantó el Gran Hotel Viena. Majestuoso. Moderno. Distinto. Su silueta cambió el perfil del pueblo y su historia se envolvió, con el tiempo, en un halo de misterio. Comenzó a construirse en 1941 y, alimentado por relatos transmitidos de generación en generación, su encanto creció incluso después de su caída. Hoy, en ruinas, recibe más visitantes que durante su apogeo.

Pero la laguna nunca fue un paisaje dócil. Durante décadas se había retraído, generando una falsa sensación de estabilidad. Nadie tuvo en cuenta los ciclos. Los antiguos hemiciclos húmedos, como el ocurrido entre 1870 y 1920, quedaron olvidados en la memoria colectiva. La naturaleza dormía. Y cuando despertó, lo hizo sin pedir permiso.

En 1977 el agua comenzó a reclamar lo que siempre fue suyo. El río Dulce aportó caudales inesperados y la inundación se volvió imparable. A pesar de los esfuerzos humanos, el avance fue incontenible. Treinta y siete manzanas quedaron bajo el agua. Se perdieron 3.500 plazas hoteleras. Comercios, iglesias, piletas, la terminal de ómnibus, el banco, el camping, casi doscientas casas familiares. El oleaje no distinguió recuerdos ni esfuerzos.

El Gran Hotel Viena también sucumbió. Su historia, sus lujos y sus enigmas quedaron atrapados entre paredes húmedas y pasillos vacíos. El tiempo lo convirtió en ruina y leyenda. Un capítulo aparte. Uno que merece ser contado con calma.

Hoy Miramar vuelve a crecer, pero de otra manera. Más consciente. Más respetuosa. Nuevos hoteles conviven con criaderos de nutrias. El casino regresó, esta vez en una construcción segura. Y aun así, una antigua torre desgastada permanece junto al agua, recordándole a todos que aquí manda la laguna.

Recorrer Mar Chiquita en moto no ofrece curvas cerradas ni pendientes pronunciadas. No exige pericia extrema ni despierta adrenalina. Pero regala algo distinto. Regala asombro. Regala atardeceres donde el sol incendia el cielo y se refleja sobre el agua salada, creando postales imposibles. Regala la certeza de que la Argentina aún guarda paisajes capaces de desordenar nuestras certezas.

El mar de Ansenusa no debería estar ahí. Y sin embargo está. Paciente. Inmenso. Esperando a quien se anime a llegar y dejarse sorprender.



CAPITULO 13

Donde el silencio cae como agua

Salto del Chispiadero, provincia de San Luis

CAPITULO 13

Salto del Chispiadero, provincia de San Luis

Inmerso en la sierra puntana existe un lugar donde el paisaje impone respeto desde el primer instante. No por su estridencia, sino por su calma. Una cascada de inmensa belleza se esconde entre farallones, cóndores y cielos abiertos. Un destino que no se ofrece fácilmente y que, tal vez por eso, se vuelve inolvidable.

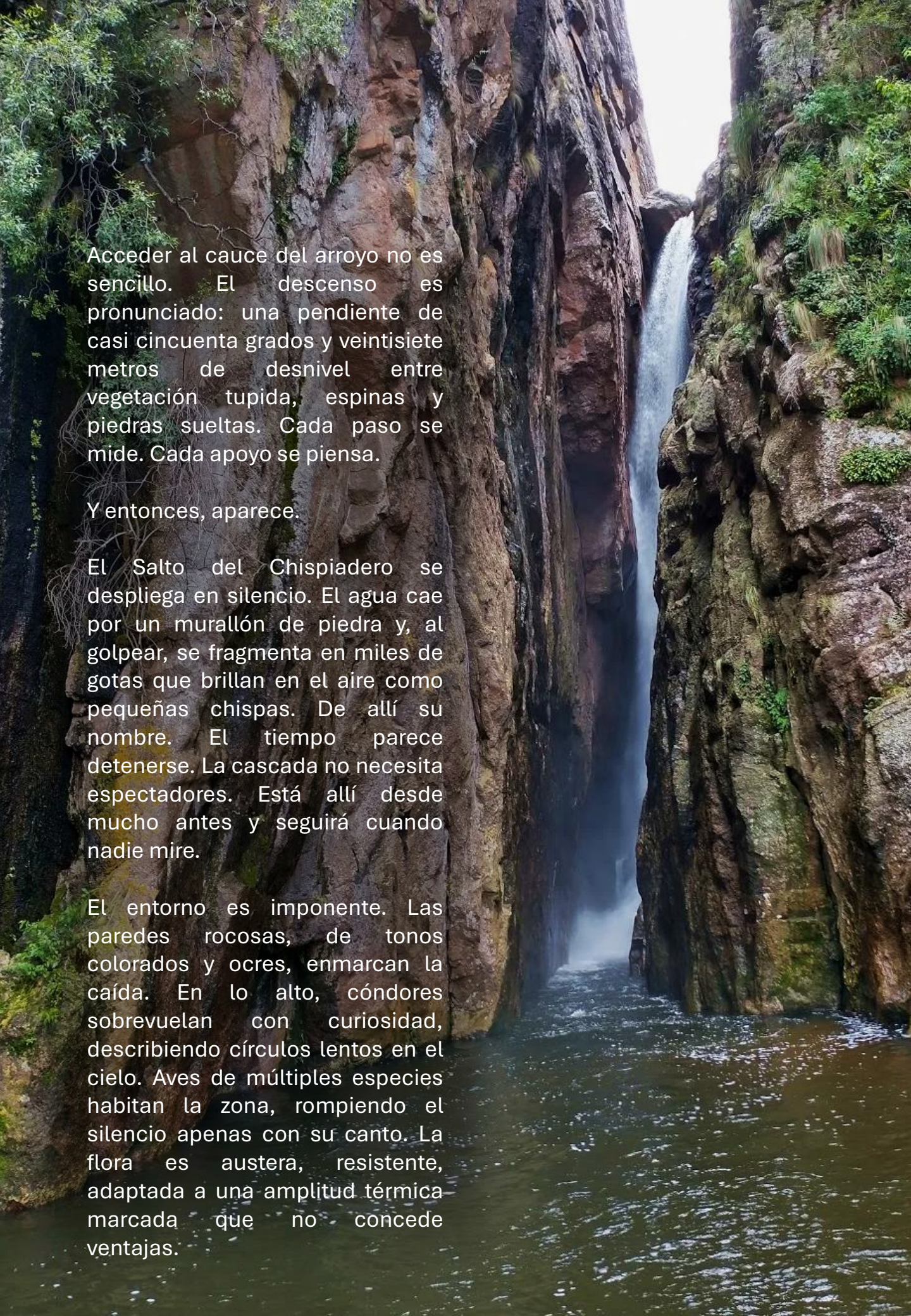
Es el Salto del Chispiadero.

En el corazón de las Sierras de San Luis, entre las quebradas del Cebollar y de las Higuieritas, a más de 1400 metros sobre el nivel del mar, se extiende una pampa de altura conocida como la Mesilla del Cura. Allí, oculto en una profunda hendidura abierta por el cauce del río Luján durante millones de años, el agua se desploma en un salto de cincuenta y cinco metros. La caída no ruge. Susurra. Y ese susurro envuelve todo.

Llegar hasta aquí en moto no es sólo un traslado. Es una decisión.

El acceso comienza en La Toma, siguiendo la Ruta Provincial N° 2 y luego la Provincial 40 hasta la localidad de Las Chacras. Tras dejar atrás el camping, el asfalto cede su lugar a un camino de ripio de casi veinte kilómetros. A partir de ese punto, la ruta se vuelve un diálogo permanente entre la pericia y la paciencia. No es imposible, pero exige atención. El sendero se angosta, se vuelve inhóspito por momentos y presenta una dificultad media que obliga a leer el terreno con cuidado. Las piedras lajas, filosas y traicioneras, aparecen sin aviso. Las cortadas recuerdan que no hay margen para el error. No hay demarcación ni señalización clara. Un GPS puede marcar la diferencia. El único indicio humano es un cartel discreto que anuncia un puesto policial, a unos cinco kilómetros del destino. El resto es naturaleza pura.

El punto panorámico del río Luján ofrece la primera recompensa. Desde allí, el paisaje se abre y permite intuir lo que vendrá. Pero el verdadero desafío comienza al abandonar la moto y continuar a pie.



Acceder al cauce del arroyo no es sencillo. El descenso es pronunciado: una pendiente de casi cincuenta grados y veintisiete metros de desnivel entre vegetación tupida, espinas y piedras sueltas. Cada paso se mide. Cada apoyo se piensa.

Y entonces, aparece.

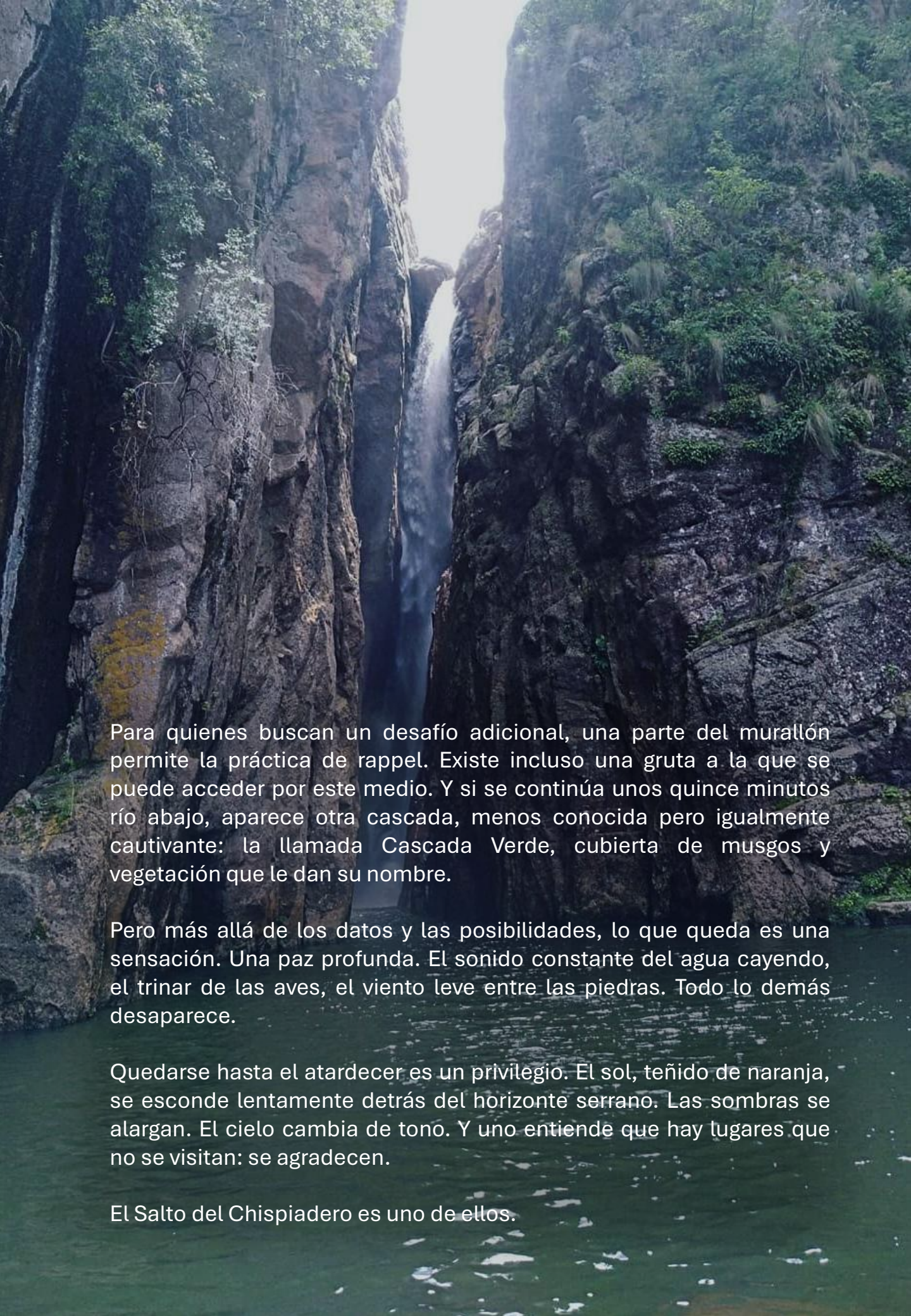
El Salto del Chispiadero se despliega en silencio. El agua cae por un murallón de piedra y, al golpear, se fragmenta en miles de gotas que brillan en el aire como pequeñas chispas. De allí su nombre. El tiempo parece detenerse. La cascada no necesita espectadores. Está allí desde mucho antes y seguirá cuando nadie mire.

El entorno es imponente. Las paredes rocosas, de tonos colorados y ocre, enmarcan la caída. En lo alto, cóndores sobrevuelan con curiosidad, describiendo círculos lentos en el cielo. Aves de múltiples especies habitan la zona, rompiendo el silencio apenas con su canto. La flora es austera, resistente, adaptada a una amplitud térmica marcada que no concede ventajas.



El espejo de agua formado por siglos de erosión invita a acercarse. Su color turquesa y la transparencia engañan. La tentación de sumergirse es fuerte, pero la temperatura es baja incluso en pleno verano. El contacto con el agua despierta todos los sentidos. Es un recordatorio de dónde estamos.

Este lugar está aislado de la civilización. No hay servicios. No hay señal. Por eso, llevar agua, comida y abrigo no es opcional. También es imprescindible considerar cualquier imprevisto mecánico. Aquí, la autosuficiencia no es una virtud: es una necesidad.



Para quienes buscan un desafío adicional, una parte del murallón permite la práctica de rappel. Existe incluso una gruta a la que se puede acceder por este medio. Y si se continúa unos quince minutos río abajo, aparece otra cascada, menos conocida pero igualmente cautivante: la llamada Cascada Verde, cubierta de musgos y vegetación que le dan su nombre.

Pero más allá de los datos y las posibilidades, lo que queda es una sensación. Una paz profunda. El sonido constante del agua cayendo, el trinar de las aves, el viento leve entre las piedras. Todo lo demás desaparece.

Quedarse hasta el atardecer es un privilegio. El sol, teñido de naranja, se esconde lentamente detrás del horizonte serrano. Las sombras se alargan. El cielo cambia de tono. Y uno entiende que hay lugares que no se visitan: se agradecen.

El Salto del Chispiadero es uno de ellos.

CAPITULO 14

ROCSSEN
MUSEO POLIFACETICO

50 años de pasión y entrega

Museo Polifacético Rocsen, Nono, provincia de Córdoba

CAPITULO 14

Museo Polifacético Rocsen, Nono, provincia de Córdoba

"(Yo me definiría...) simplemente como alguien que quiere pensar y, sobre todo, intentar hacer pensar. Descubrí que lo más importante en el aprender es el enseñar. Porque cultivarse para nutrir un ego sería un absurdo total. Si el conocimiento no fuera público, si este museo no estuviera abierto a las escuelas, no tendría ningún sentido. Nunca nadie se ha llevado nada bajo tierra. El museo lo estamos haciendo nosotros, pero el museo es de la humanidad".

Palabras de Juan Bouchon, fundador del museo polifacético Rocsen.

La frase no está escrita en la ruta ni pintada sobre una pared. Vive. Respira. Se materializa a pocos kilómetros de Nono, al pie de las Sierras Grandes, donde el conocimiento no se exhibe como trofeo sino como invitación.

Llegar hasta el Museo Rocsen también es parte del viaje. Porque todo en Traslasierra parece exigir un pequeño ritual de acceso. Antes estuvo el ascenso por el Camino de las Altas Cumbres, la Ruta Provincial 34 Jorge Raúl Recalde, elevándose por encima de los 2.200 metros sobre el nivel del mar, donde el aire se afina y el paisaje se vuelve esencial. Luego, el descenso hacia el valle verde, amplio, luminoso, casi hospitalario. Y finalmente, desde la Ruta Provincial 14, la entrada a Nono, ese pueblo que parece saber guardar silencios.

La moto avanza por un camino de tierra. Apenas dos kilómetros. Curvas suaves. Polvo fino que se levanta despacio. El murmullo del motor acompaña el entorno serrano hasta que, de pronto, el museo aparece. No se lo busca: se impone. Su fachada rojiza, poderosa, casi telúrica, parece emerger del paisaje como si siempre hubiese estado allí. Rocsen. Roca santa. Un nombre antiguo para una idea profundamente humana.

ROCSI

MUSEO POLIFAC

El frente del museo es una declaración de principios. Cuarenta y nueve figuras esculpidas miran al visitante. No son conquistadores ni guerreros. No hay espadas ni gestos de violencia. Son hombres y mujeres que pensaron, que crearon, que iluminaron. Desde el africanus de cinco millones de años hasta Martin Luther King, Leonardo, Arquímedes, Kepler, Pasteur, la Madre Teresa. Ocho años llevó modelarlos. Ocho años de trabajo paciente para dejar en claro que el conocimiento y la paz también pueden ser monumentales.

Juan Santiago Bouchon lo dijo sin rodeos: no quería sangre en mi obra, sino luz. No buscó reputación ni prestigio. Buscó sentido. Y lo encontró en la cultura compartida. Porque, como él mismo afirmaba, cultivarse solo para nutrir el ego sería un absurdo total.

Sobre la puerta de entrada, en un nicho central, Jesús de Nazaret rodeado de niños. Una escultura distinta. Única. No tiene ojos. Tal vez porque, entre todas las figuras representadas, es la única que no murió. O tal vez porque invita a ver sin mirar, a comprender sin juzgar.

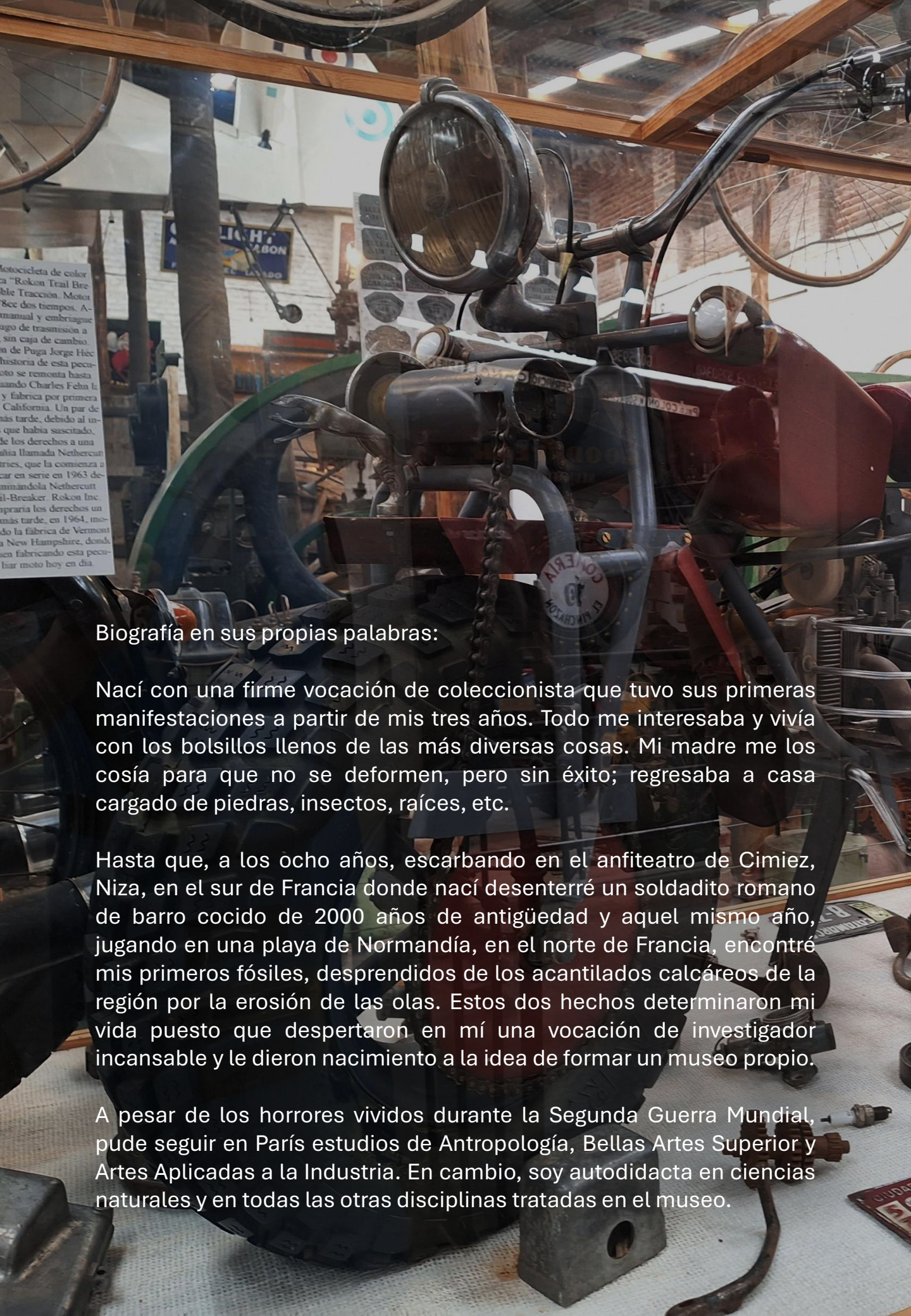
Fundado en 1969 por aquel inmigrante bretón-francés que llegó a la Argentina con 23 contenedores cargados de sueños y objetos —ocho mil kilos de historia— el Museo Rocsen se transformó en uno de los espacios culturales más singulares del país. Categoría cuatro estrellas en guías internacionales. Declarado Lugar de Interés Público Nacional. Pero ninguna distinción alcanza para explicar lo que sucede puertas adentro.

Entrar al Rocsen es aceptar perder el hilo del tiempo. Trece salas. Ciento dieciséis temas. Más de sesenta mil piezas exhibidas, clasificadas, documentadas, investigadas. Zoología, antropología, paleontología, música, fotografía, historia, ciencia. Todo convive. Todo dialoga. Nada abruma. Cada cambio de tema renueva la curiosidad, como Bouchon lo había estudiado y previsto.

Hay animales embalsamados que ya no existen en libertad. Un tatú carreta. Lagartos serranos. No están allí como espectáculo, sino como advertencia. Colecciones marinas imposibles: una ostra australiana de 140 kilos que vivió cuatro siglos; un colmillo de narval de 2,70 metros, marfil macizo, único. Mil mariposas del mundo entero, suspendidas como si el aire aún las sostuviera.

Instrumentos musicales que parecen contar historias por sí mismos: una quena incaica hecha con una tibia humana de trece mil años; un arpa francesa de 1830; un bombo legüero ahuecado en un tronco gigante; un mandolín zulú, irrepetible. Cámaras fotográficas, daguerrotipos, retratos que detuvieron el tiempo: Sarmiento, Toulouse-Lautrec, Marie Curie. Un taller del fotógrafo completo, con trescientos elementos que explican cómo aprendimos a mirar.

Y detrás de todo eso, una idea firme: conservar no es acumular. Es resistir. Resistir al olvido, a las crisis, a las guerras, al descarte. Porque cuando desaparecen los objetos, desaparecen también las historias. Y sin historia, un pueblo pierde su identidad. Y sin identidad, pierde su soberanía.

A vintage motorcycle engine and frame are displayed in a workshop. The engine is dark grey and features a large, round headlight. The frame is black and has a circular logo that reads "VERMONT". The background shows a workshop with various tools and equipment.

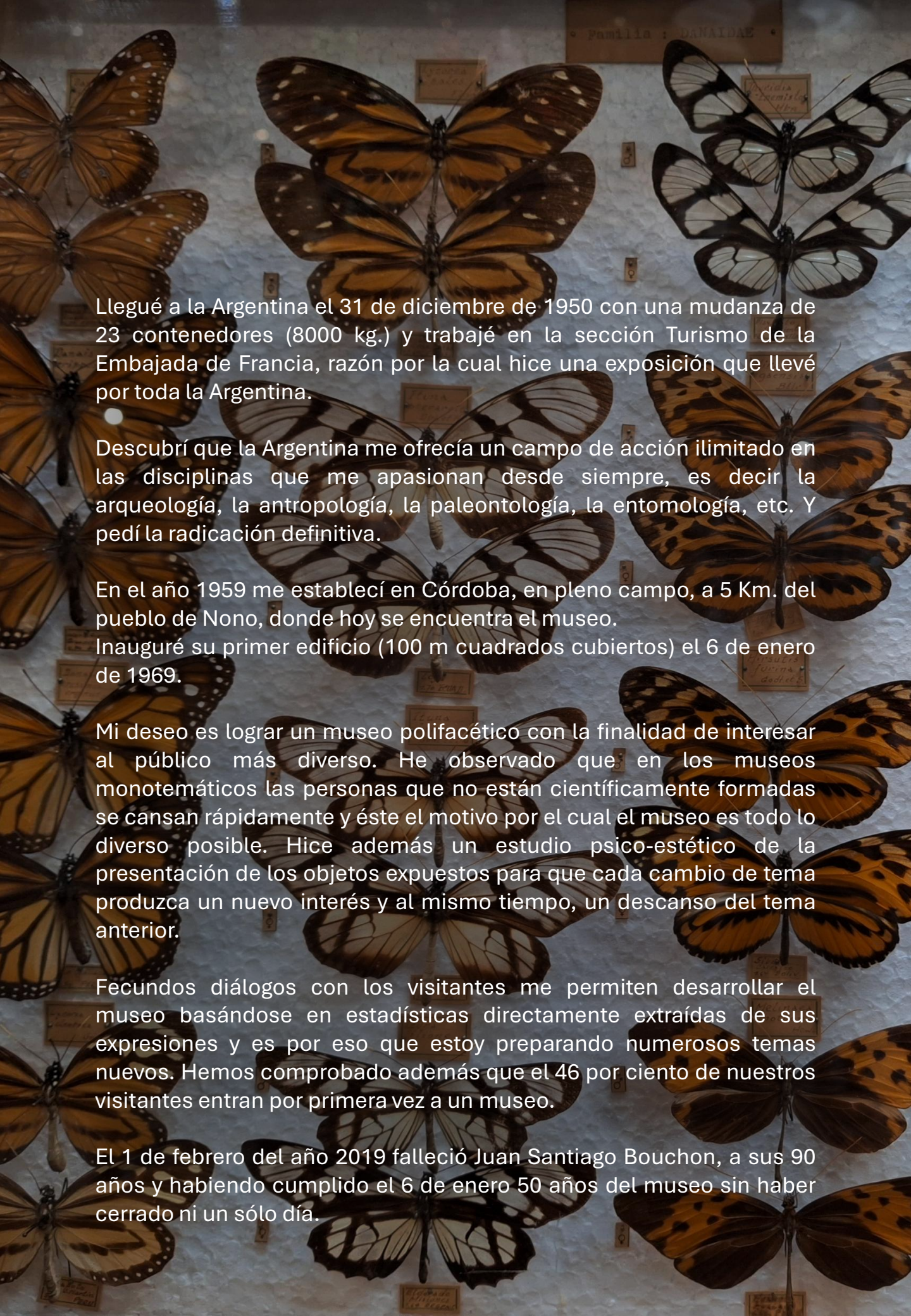
Motocicleta de color
ca "Rokon Trail Bre
ble Tracción. Motor
8cc dos tiempos. A
manual y embrague
lugo de transmisión a
sin caja de cambio.
on de Puga Jorge Héc
historia de esta pecu
oto se remonta hasta
uando Charles Fehn li
y fabrica por primera
California. Un par de
más tarde, debido al in
que había suscitado,
de los derechos a una
ñaña llamada Nethercutt
ries, que la comienza a
car en serie en 1963 de
mmandola Nethercutt
il-Breaker. Rokon Inc.
prapria los derechos un
más tarde, en 1964, mo
do la fábrica de Vermont
a New Hampshire, dond
en fabricando esta pecu
iar moto hoy en día.

Biografía en sus propias palabras:

Nací con una firme vocación de coleccionista que tuvo sus primeras manifestaciones a partir de mis tres años. Todo me interesaba y vivía con los bolsillos llenos de las más diversas cosas. Mi madre me los cosía para que no se deformen, pero sin éxito; regresaba a casa cargado de piedras, insectos, raíces, etc.

Hasta que, a los ocho años, escarbando en el anfiteatro de Cimiez, Niza, en el sur de Francia donde nací desenterré un soldadito romano de barro cocido de 2000 años de antigüedad y aquel mismo año, jugando en una playa de Normandía, en el norte de Francia, encontré mis primeros fósiles, desprendidos de los acantilados calcáreos de la región por la erosión de las olas. Estos dos hechos determinaron mi vida puesto que despertaron en mí una vocación de investigador incansable y le dieron nacimiento a la idea de formar un museo propio.

A pesar de los horrores vividos durante la Segunda Guerra Mundial, pude seguir en París estudios de Antropología, Bellas Artes Superior y Artes Aplicadas a la Industria. En cambio, soy autodidacta en ciencias naturales y en todas las otras disciplinas tratadas en el museo.



Llegué a la Argentina el 31 de diciembre de 1950 con una mudanza de 23 contenedores (8000 kg.) y trabajé en la sección Turismo de la Embajada de Francia, razón por la cual hice una exposición que llevé por toda la Argentina.

Descubrí que la Argentina me ofrecía un campo de acción ilimitado en las disciplinas que me apasionan desde siempre, es decir la arqueología, la antropología, la paleontología, la entomología, etc. Y pedí la radicación definitiva.

En el año 1959 me establecí en Córdoba, en pleno campo, a 5 Km. del pueblo de Nono, donde hoy se encuentra el museo. Inauguré su primer edificio (100 m cuadrados cubiertos) el 6 de enero de 1969.

Mi deseo es lograr un museo polifacético con la finalidad de interesar al público más diverso. He observado que en los museos monotemáticos las personas que no están científicamente formadas se cansan rápidamente y éste el motivo por el cual el museo es todo lo diverso posible. Hice además un estudio psico-estético de la presentación de los objetos expuestos para que cada cambio de tema produzca un nuevo interés y al mismo tiempo, un descanso del tema anterior.

Fecundos diálogos con los visitantes me permiten desarrollar el museo basándose en estadísticas directamente extraídas de sus expresiones y es por eso que estoy preparando numerosos temas nuevos. Hemos comprobado además que el 46 por ciento de nuestros visitantes entran por primera vez a un museo.

El 1 de febrero del año 2019 falleció Juan Santiago Bouchon, a sus 90 años y habiendo cumplido el 6 de enero 50 años del museo sin haber cerrado ni un sólo día.

CAPITULO 15

Donde el cielo se parte en dos

Abra El Infiernillo, provincia de Tucumán

357

CAPITULO 15

Abra El Infiernillo, provincia de Tucumán

Los Valles Calchaquíes se extienden como una columna vertebral antigua, silenciosa y sabia. Desde Catamarca hasta Salta, a lo largo de más de quinientos kilómetros, este sistema de valles se abre paso entre las sierras de Quilmes, la cadena de San Francisco y las imponentes sierras del Aconquija. Es un territorio donde el tiempo parece avanzar a otro ritmo, donde la tierra conserva memoria y el paisaje habla con voz propia.

En el extremo noroeste de la provincia de Tucumán se encuentra Amáicha del Valle. No es sólo una localidad: es una comunidad indígena del pueblo calchaquí que aún hoy mantiene vivas sus raíces ancestrales. Dueños de su territorio, guardianes de una cultura milenaria, los amaichas habitan este suelo seco y luminoso con una dignidad que se percibe en cada gesto, en cada construcción de adobe, en cada mirada.

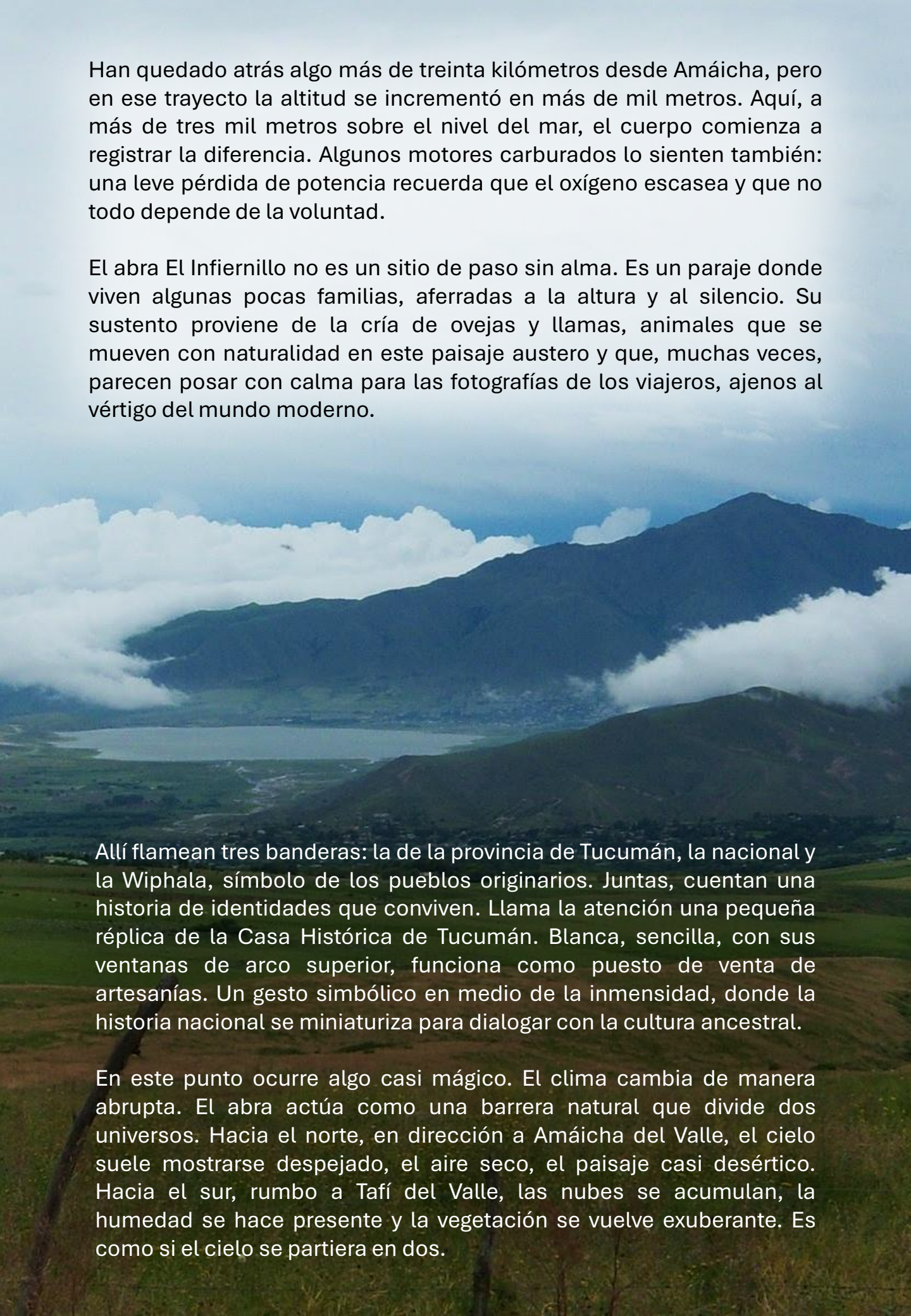
Poco más de cincuenta kilómetros la separan de Tafí del Valle. Una distancia breve en los mapas, pero intensa en sensaciones. El camino que une ambos puntos es una experiencia en sí misma, un tránsito entre mundos distintos, separados por un paso montañoso que funciona como frontera natural y emocional.

La ruta provincial número 307 se despide lentamente de Amáicha del Valle. Flanqueada por cerros de tonos ocre y cardones que resisten al sol y al viento, comienza a ascender en una sucesión casi hipnótica de curvas. El motor trabaja constante, sin apuro. El asfalto, deteriorado y castigado por el clima, obliga a una conducción atenta. Baches profundos, grietas y una señalización casi inexistente convierten este tramo en un desafío, especialmente si se lo recorre de noche, cuando la oscuridad parece devorarlo todo.

La sensación de ascenso es engañosa. Uno podría no advertirlo de inmediato, pero la altura se gana metro a metro, curva tras curva. El aire cambia. Se vuelve más liviano. Más frío. Al internarse en el paso montañoso que separa ambos valles, se alcanza el punto más alto de la provincia de Tucumán accesible en vehículo: el abra El Infiernillo.


Han quedado atrás algo más de treinta kilómetros desde Amáicha, pero en ese trayecto la altitud se incrementó en más de mil metros. Aquí, a más de tres mil metros sobre el nivel del mar, el cuerpo comienza a registrar la diferencia. Algunos motores carburados lo sienten también: una leve pérdida de potencia recuerda que el oxígeno escasea y que no todo depende de la voluntad.

El abra El Infiernillo no es un sitio de paso sin alma. Es un paraje donde viven algunas pocas familias, aferradas a la altura y al silencio. Su sustento proviene de la cría de ovejas y llamas, animales que se mueven con naturalidad en este paisaje austero y que, muchas veces, parecen posar con calma para las fotografías de los viajeros, ajenos al vértigo del mundo moderno.



Allí flamean tres banderas: la de la provincia de Tucumán, la nacional y la Wiphala, símbolo de los pueblos originarios. Juntas, cuentan una historia de identidades que conviven. Llama la atención una pequeña réplica de la Casa Histórica de Tucumán. Blanca, sencilla, con sus ventanas de arco superior, funciona como puesto de venta de artesanías. Un gesto simbólico en medio de la inmensidad, donde la historia nacional se miniaturiza para dialogar con la cultura ancestral.

En este punto ocurre algo casi mágico. El clima cambia de manera abrupta. El abra actúa como una barrera natural que divide dos universos. Hacia el norte, en dirección a Amáicha del Valle, el cielo suele mostrarse despejado, el aire seco, el paisaje casi desértico. Hacia el sur, rumbo a Taffí del Valle, las nubes se acumulan, la humedad se hace presente y la vegetación se vuelve exuberante. Es como si el cielo se partiera en dos.



Desde el mirador, la vista se abre hacia el lago formado por el dique La Angostura. Un efecto visual curioso engaña a los sentidos: los faldeos de los cerros distorsionan la percepción y el espejo de agua parece inclinado, desafiando por un instante las leyes de la física. Uno se detiene, apaga el motor, respira hondo y comprende que hay paisajes que no necesitan explicación.

El descenso hacia Tafí del Valle es otra historia. La ruta se presenta algo mejor conservada y más ancha. A los costados aparecen casas dispersas, corrales, cercos bajos. La vegetación gana terreno y el verde comienza a dominar la escena. No es extraño encontrar caballos o vacas sobre la calzada, recordándonos que aquí el camino no pertenece sólo a quienes viajan, sino también a quienes habitan.

La moto avanza suave, casi en silencio. El aire es más húmedo, el aroma distinto. Tafí del Valle espera más abajo, envuelto en nubes y praderas. Atrás queda El Infiernillo, ese punto exacto donde dos mundos se tocan, donde el cielo decide de qué lado llover, y donde el viaje deja de ser sólo movimiento para convertirse en experiencia.

CAPITULO 16



La fé eterna en la sierra cordobesa

Candongu, provincia de Córdoba

CAPITULO 16

Capilla de Candonga, provincia de Córdoba

La provincia de Córdoba posee una singularidad que la distingue: en cada rincón es posible encontrar historias que permanecen, silenciosas, esperando ser descubiertas. No se anuncian con estridencia ni buscan protagonismo. Simplemente están ahí. La Capilla de Candonga es una de ellas. Una construcción que, por su forma austera y su color claro destacándose entre el verde profundo de las sierras, se erige como testigo de tiempos pasados, de fe sencilla y de caminos que alguna vez fueron vitales.

El viaje comienza a apenas cincuenta kilómetros de la ciudad de Córdoba, en la localidad de El Manzano. El ingreso puede hacerse por la calle Capilla del Monte o justo antes del puente. Desde el primer metro, el camino advierte que no será un simple traslado. Es una senda utilizada por camiones de canteras cercanas: angosta, pedregosa, irregular. El motor trabaja en marchas cortas mientras la moto asciende lentamente, acompañada por el crujir de piedras bajo las ruedas.

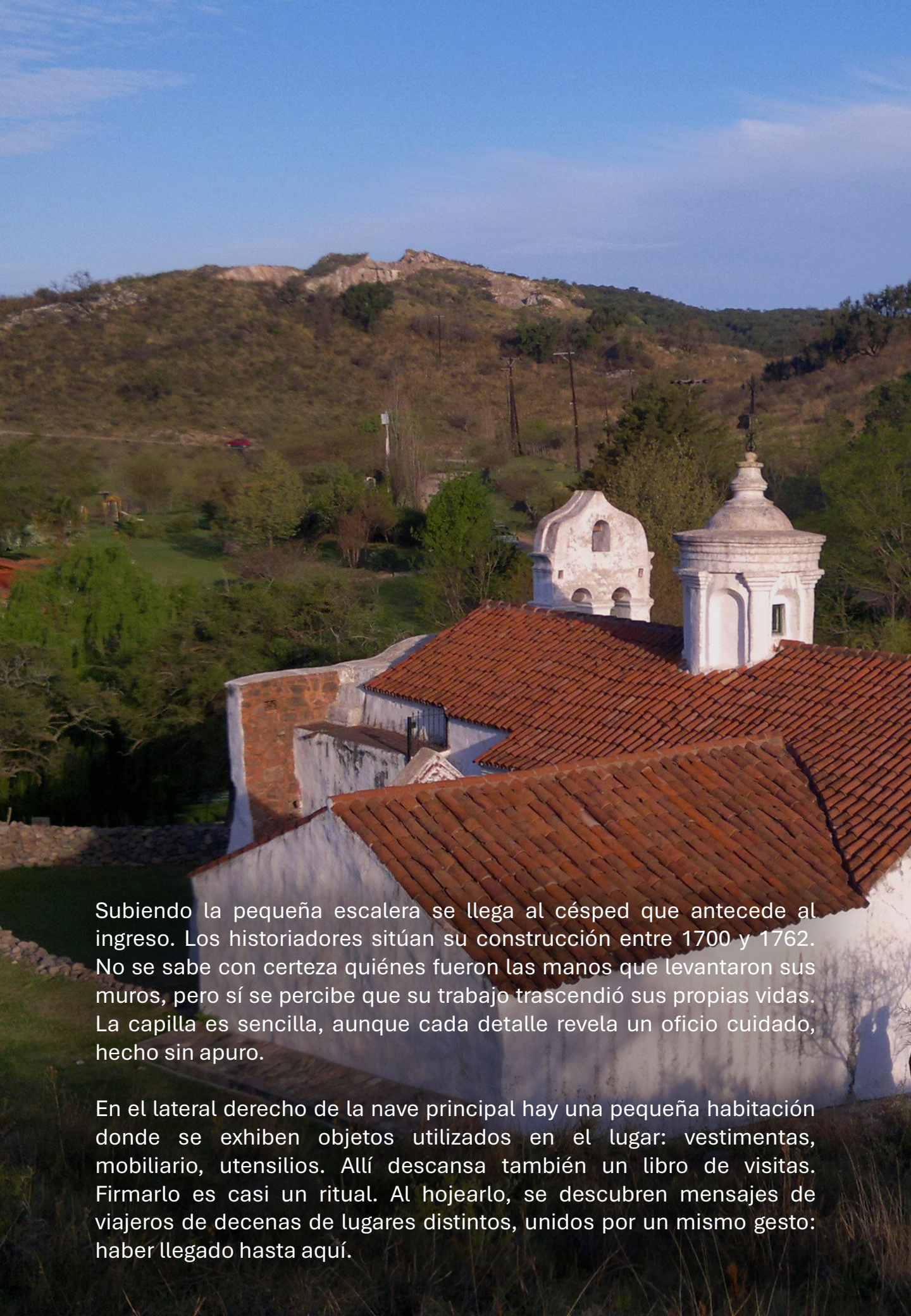
La vegetación autóctona se vuelve protagonista. Árboles, arbustos y enredaderas envuelven el camino, mientras del lado derecho el terreno se abre en un precipicio que apenas se insinúa, oculto por el follaje. Un cartel oxidado, de letras gastadas por el tiempo, confirma que vamos por el rumbo correcto. No hace falta más señalización. El lugar se encarga del resto.

Este sendero es transitado por ciclistas y senderistas que encuentran aquí un refugio cercano a la ciudad, pero lo suficientemente apartado como para sentirse lejos. A poco andar, un mirador natural detiene la marcha. Desde allí se aprecia la capilla, la estancia Santa Gertrudis, el cauce pedregoso del arroyo sin nombre, los sauces que escoltan el agua y el marco natural de uno de los paisajes más pintorescos de las sierras cordobesas.



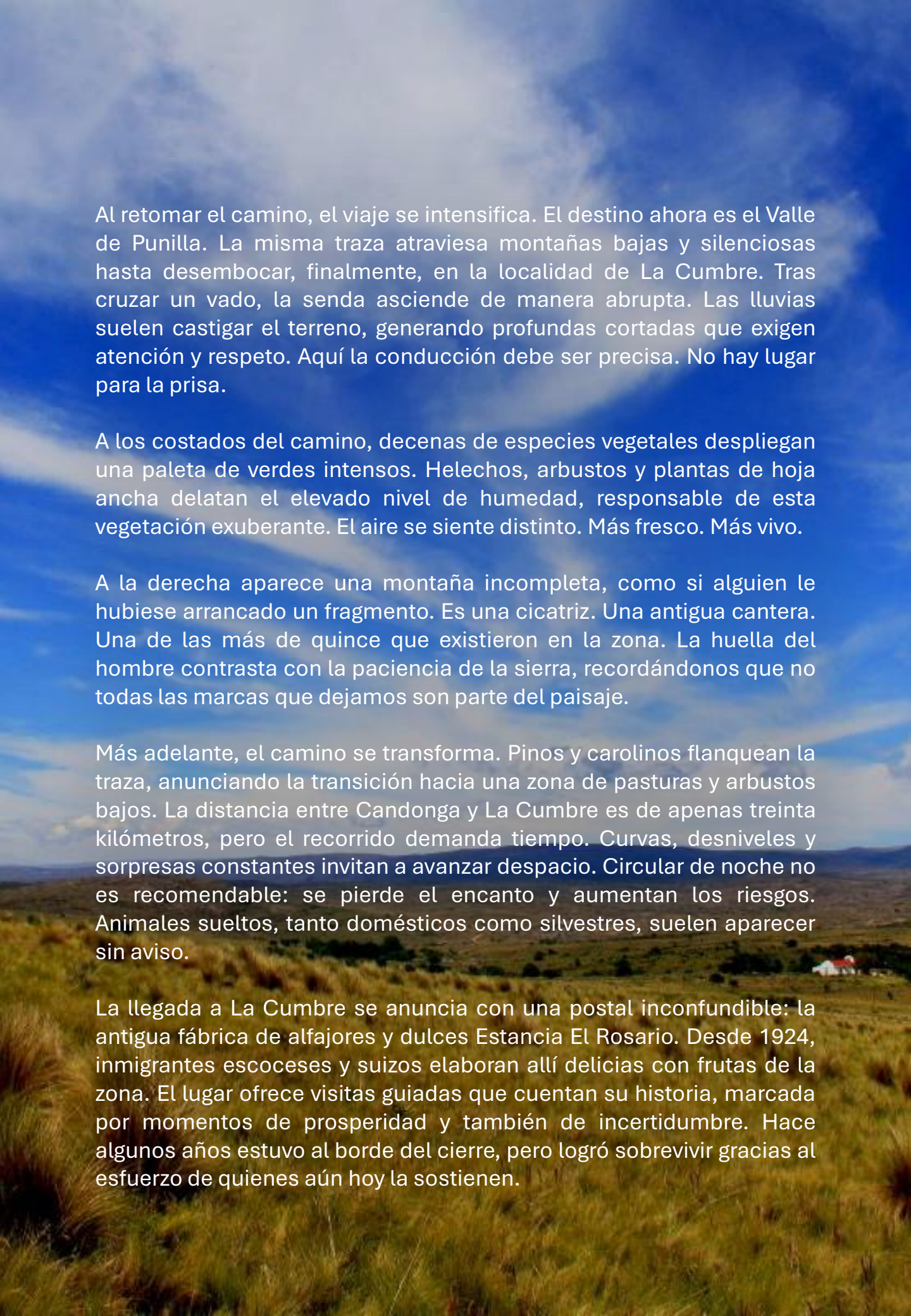
Una calle bien conservada conduce hasta la capilla. La historia comienza alrededor de 1720, cuando como parte de la casa grande se construyó un oratorio en honor a la Virgen del Rosario. Con el tiempo sería conocida como Capilla de Candonga. Su simpleza es, quizá, su mayor virtud. De estilo alto peruano, fue edificada con materiales del lugar: piedra bola y cal. No intenta imponerse al entorno. Lo acompaña. Copia las líneas del paisaje y se integra a él con una armonía que hoy resulta casi imposible de reproducir.

Se cree que el nombre Candonga proviene de las mulas de carga que transitaban estos caminos rumbo a Potosí. “Mula cansada”, dicen algunos. Y en esa traducción hay algo profundamente humano, algo que conecta al edificio con el esfuerzo, el tránsito y el descanso.



Subiendo la pequeña escalera se llega al césped que antecede al ingreso. Los historiadores sitúan su construcción entre 1700 y 1762. No se sabe con certeza quiénes fueron las manos que levantaron sus muros, pero sí se percibe que su trabajo trascendió sus propias vidas. La capilla es sencilla, aunque cada detalle revela un oficio cuidado, hecho sin apuro.

En el lateral derecho de la nave principal hay una pequeña habitación donde se exhiben objetos utilizados en el lugar: vestimentas, mobiliario, utensilios. Allí descansa también un libro de visitas. Firmarlo es casi un ritual. Al hojearlo, se descubren mensajes de viajeros de decenas de lugares distintos, unidos por un mismo gesto: haber llegado hasta aquí.



Al retomar el camino, el viaje se intensifica. El destino ahora es el Valle de Punilla. La misma traza atraviesa montañas bajas y silenciosas hasta desembocar, finalmente, en la localidad de La Cumbre. Tras cruzar un vado, la senda asciende de manera abrupta. Las lluvias suelen castigar el terreno, generando profundas cortadas que exigen atención y respeto. Aquí la conducción debe ser precisa. No hay lugar para la prisa.

A los costados del camino, decenas de especies vegetales despliegan una paleta de verdes intensos. Helechos, arbustos y plantas de hoja ancha delatan el elevado nivel de humedad, responsable de esta vegetación exuberante. El aire se siente distinto. Más fresco. Más vivo.

A la derecha aparece una montaña incompleta, como si alguien le hubiese arrancado un fragmento. Es una cicatriz. Una antigua cantera. Una de las más de quince que existieron en la zona. La huella del hombre contrasta con la paciencia de la sierra, recordándonos que no todas las marcas que dejamos son parte del paisaje.

Más adelante, el camino se transforma. Pinos y carolinos flanquean la traza, anunciando la transición hacia una zona de pasturas y arbustos bajos. La distancia entre Candonga y La Cumbre es de apenas treinta kilómetros, pero el recorrido demanda tiempo. Curvas, desniveles y sorpresas constantes invitan a avanzar despacio. Circular de noche no es recomendable: se pierde el encanto y aumentan los riesgos. Animales sueltos, tanto domésticos como silvestres, suelen aparecer sin aviso.

La llegada a La Cumbre se anuncia con una postal inconfundible: la antigua fábrica de alfajores y dulces Estancia El Rosario. Desde 1924, inmigrantes escoceses y suizos elaboran allí delicias con frutas de la zona. El lugar ofrece visitas guiadas que cuentan su historia, marcada por momentos de prosperidad y también de incertidumbre. Hace algunos años estuvo al borde del cierre, pero logró sobrevivir gracias al esfuerzo de quienes aún hoy la sostienen.



Junto a la estancia, un camino conduce al dique San Jerónimo. De construcción sencilla, almacena el agua que consume la localidad. Un sendero desciende desde el paredón, entre zarzamoras y frutales, hasta la orilla del lago. Caminar por allí regala imágenes y sensaciones que se graban sin esfuerzo en la memoria.

De regreso a la calle principal, el trazado serpentea unos kilómetros mientras comienza a descender. A lo lejos se distingue el predio del golf de La Cumbre. Es el final de un recorrido típico de las sierras cordobesas. Un camino donde la historia, la fe y el paisaje se mezclan sin estridencias. Como la Capilla de Candonga. Quieta. Firme. Esperando.

CAPITULO 17

La moto del Che



Casa museo, Alta Gracia, provincia de Córdoba

CAPITULO 17

Casa museo, Alta Gracia, provincia de Córdoba

Hay motos que envejecen y se oxidan. Y hay otras que, aun detenidas para siempre, siguen viajando.

“La Poderosa II” pertenece a estas últimas.

Descansa hoy en una casa tranquila de Alta Gracia, convertida en museo, lejos del polvo de los caminos y del temblor constante de sus viejos fierros. Sin embargo, basta mirarla unos segundos para entender que esa Norton 500 modelo 1939 no fue pensada para el reposo. Fue concebida para el desarraigo, para la intemperie, para el error y la revelación.

Antes de ser mito, fue simplemente una moto cansada. Pesada. Desgastada. Una máquina británica con más de una década sobre el lomo cuando dos jóvenes decidieron confiarle un sueño desmesurado: recorrer Sudamérica sin otra certeza que el movimiento. Ernesto Guevara de la Serna —todavía Ernesto, todavía joven, todavía asmático— y Alberto Granado partieron el 4 de enero de 1952 desde Buenos Aires con la inconsciencia luminosa de quienes aún no saben que están escribiendo historia.

La Norton monocilíndrica de 498 cc rugía como podía. Treinta caballos de fuerza empujando más de ciento setenta kilos de acero, sin contar el equipaje: herramientas, repuestos improvisados, medicamentos, una cámara fotográfica, cuadernos y provisiones. Todo iba sujeto con alambres, cintas y soluciones de ocasión. La suspensión rígida hacía del ripio un castigo constante. Cada pozo se sentía en los huesos. Cada kilómetro exigía paciencia. Pero la moto avanzaba.

La Poderosa no era cómoda ni confiable. Se rompía seguido, caía, se sobrecalentaba, pedía tregua. Y aun así, seguía siendo libertad. En la ruta, no importaba tanto la velocidad —que rara vez rozaba los 130 km/h prometidos por la ficha técnica— sino el hecho de estar en marcha. El norte argentino, la cordillera, el desierto de Atacama, los caminos de Chile: el paisaje se desplegaba como un libro abierto que ninguno de los dos sabía aún cómo leer del todo.

Con el paso de los días, la moto dejó de ser sólo un medio de transporte. Se volvió testigo. Los llevó hasta donde pudo y, al hacerlo, los expuso. A los mineros de manos gastadas. A los campesinos sin tierra. A los enfermos de lepra aislados del mundo. La Poderosa avanzaba entre barro y piedra, pero algo más profundo comenzaba a moverse en el interior de Ernesto.

Museo Casa del *che*

Alta Gracia

Cordoba Argentina



En Chile, cerca de la ciudad de Los Ángeles, el desgaste fue definitivo. El motor, agotado por el peso, las caídas y los caminos imposibles, dijo basta. La Poderosa II quedó allí, vencida mecánicamente pero intacta en su significado. El viaje continuó de otras formas: a dedo, en camión, en bote, caminando. El trayecto físico siguió. El interior ya no tenía retorno.



Hoy, frente a esa moto inmóvil en el Museo del Che Guevara, uno entiende que no fue su corta vida mecánica lo que la hizo eterna. Fue su rol como punto de partida. La Norton no creó al Che, pero lo empujó a mirar. A escuchar. A comprender que el mapa de América Latina no estaba hecho de fronteras, sino de desigualdades compartidas.



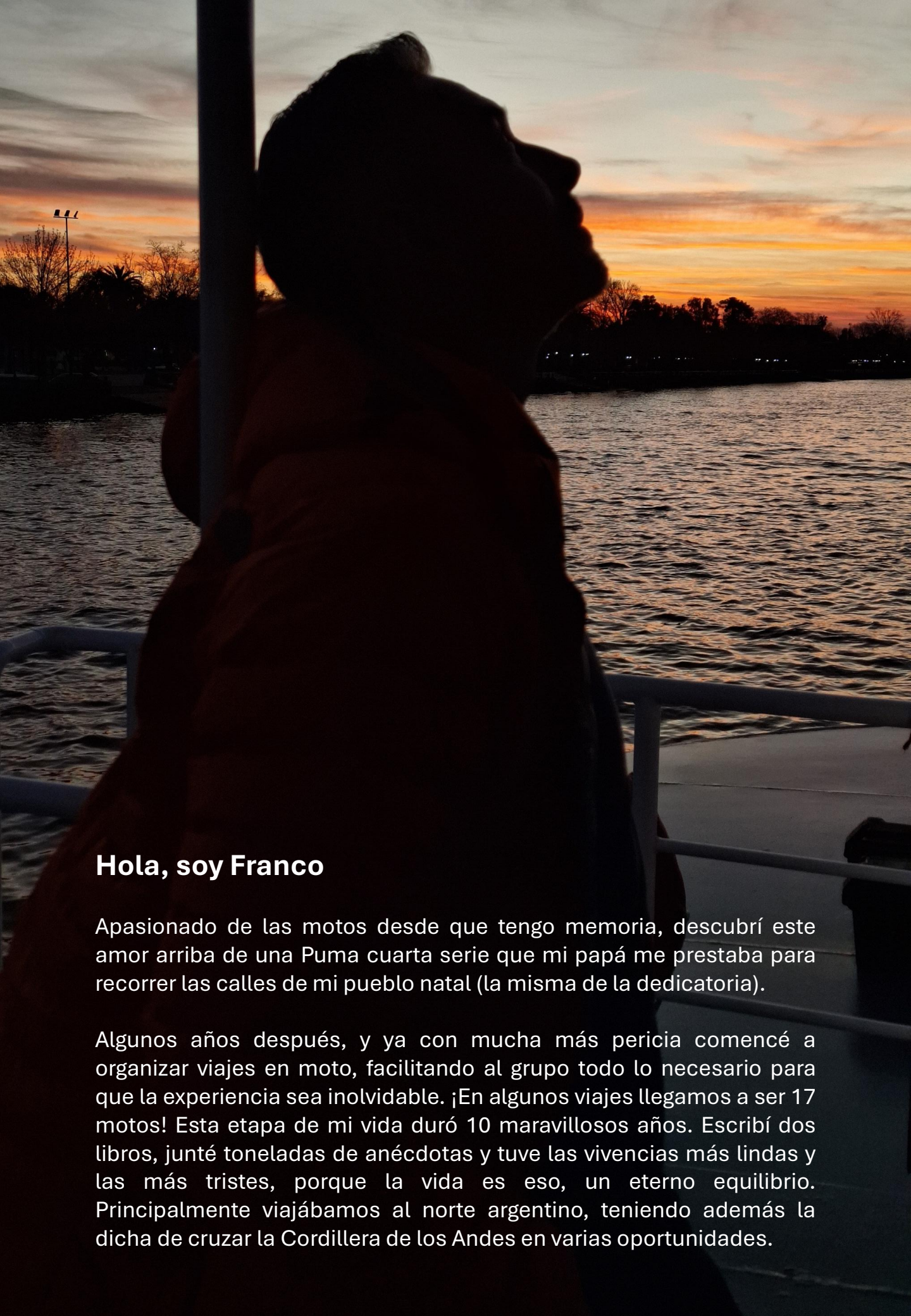
El tanque de catorce litros, la caja de cuatro marchas, el chasis de acero pesado: todos esos datos técnicos parecen pequeños frente a lo que provocó. La Poderosa fue una escuela rodante. Un aula sin paredes. Un espejo donde un joven comenzó a reconocerse en el dolor ajeno.

Tal vez por eso, al verla hoy, no transmite nostalgia sino movimiento. No habla del pasado, sino del momento exacto en que un viaje deja de ser turístico y se vuelve conciencia. Como toda buena moto, no llevó sólo cuerpos. Llevó preguntas.

Y algunas, todavía, siguen rodando.



Puerto Fuy, Región de los ríos, Chile



Hola, soy Franco

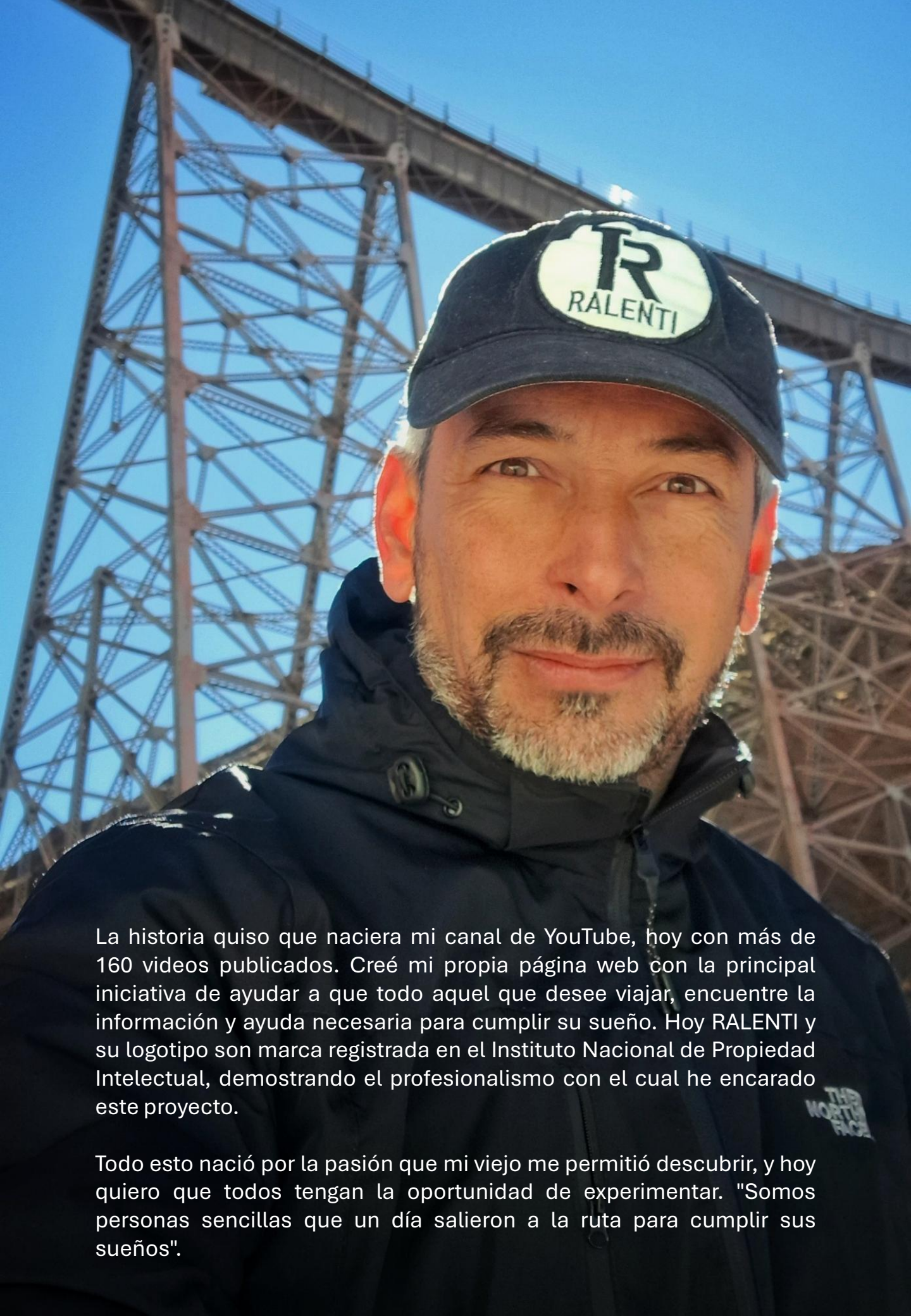
Apasionado de las motos desde que tengo memoria, descubrí este amor arriba de una Puma cuarta serie que mi papá me prestaba para recorrer las calles de mi pueblo natal (la misma de la dedicatoria).

Algunos años después, y ya con mucha más pericia comencé a organizar viajes en moto, facilitando al grupo todo lo necesario para que la experiencia sea inolvidable. ¡En algunos viajes llegamos a ser 17 motos! Esta etapa de mi vida duró 10 maravillosos años. Escribí dos libros, junté toneladas de anécdotas y tuve las vivencias más lindas y las más tristes, porque la vida es eso, un eterno equilibrio. Principalmente viajábamos al norte argentino, teniendo además la dicha de cruzar la Cordillera de los Andes en varias oportunidades.

Un día, y luego de cambiar tres veces de moto con la premisa de un día terminar la Ruta Nacional N° 40, me lancé al camino y cumplí mi sueño, uniendo al fin La Quiaca con Cabo Vírgenes, el kilómetro cero en el sur de Santa Cruz, mostrándome a mí mismo que viajar solo no tiene comparación.

Este inolvidable viaje se coronó de la mejor manera, cuando crucé con el pecho lleno de emoción (y algunas lágrimas en los ojos) las torres de ingreso a la austral ciudad de Ushuaia. ¡Había llegado al Fin del Mundo en moto!.





La historia quiso que naciera mi canal de YouTube, hoy con más de 160 videos publicados. Creé mi propia página web con la principal iniciativa de ayudar a que todo aquel que desee viajar, encuentre la información y ayuda necesaria para cumplir su sueño. Hoy RALENTI y su logotipo son marca registrada en el Instituto Nacional de Propiedad Intelectual, demostrando el profesionalismo con el cual he encarado este proyecto.

Todo esto nació por la pasión que mi viejo me permitió descubrir, y hoy quiero que todos tengan la oportunidad de experimentar. "Somos personas sencillas que un día salieron a la ruta para cumplir sus sueños".



Ruta de los 7 lagos, RN 40, Neuquén

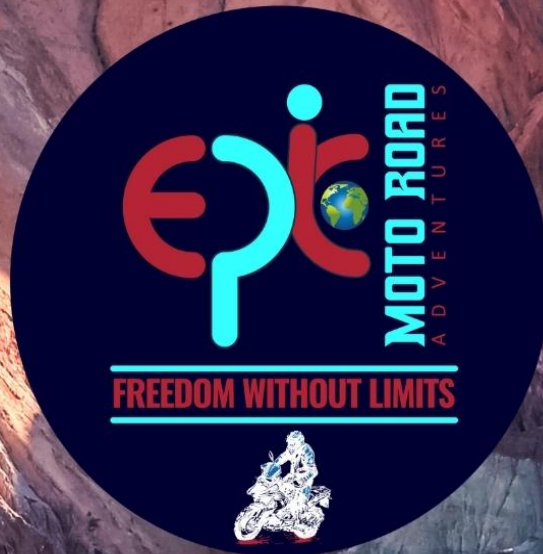
CONFIANZA



Firmas que acompañan
nuestros viajes

EPIC MOTO ROAD ADVENTURE

CATAMARCA, SALTA
AND JUJUY
— ARGENTINA —




TEN-DAYS GUIDED TOUR
SEPTEMBER 16TH TO SEPT 26TH, 2026




MUSEO DE MOTOS Y BICICLETAS

La Cumbre • Valle de Punilla • Córdoba



 **Lisandro Benzi** 3406 - 434787

 @museodemotosybicicletas

 **Pilar Benzi** 3548 - 574773

 @pilarbenzi #ElMercadodePilar



PASAPORTE

RUTA 40



Completa los sellos en cada puesto
a lo largo de toda la RN40
y al finalizar obtené el diploma
que certificará la aventura de tu vida



WWW.PASAPORTERUTA40.COM.AR



@pasaporteruta40



**GRAN ALDEA
HOTEL**



Gran Aldea
HOTEL
CAPILLA DEL MONTE
Córdoba



Pileta
CLIMATIZADA



**A UNA CUADRA
DEL CENTRO**



Reservas

3548 405105 | 3548 598006



@granaldeahotel.capilla

13 MotoEncuentro Internacional

EN LO MÁS ALTO DEL MUNDO

CRISTO REDENTOR



5, 6 y 7 de Febrero



+54 9 261 550-8573
+54 9 261 507-1004



**MEN
DO
ZA
2027**



Encuentro de motos
Cristo Redentor

www.cristoredentor.ar



CRA

RIDER EXPERIENCE



ALQUILER DE MOTOS EN SALTA CON SOPORTE 24/7 Y EXPERIENCIAS GUIADAS POR EL NORTE ARGENTINO



SEGURIDAD GARANTIZADA

Motos en perfecto estado con mantenimiento profesional



EXPERIENCIA PREMIUM

Más de 10 años organizando travesías inolvidables.



GUÍAS EXPERTOS

Conocemos cada ruta y cada secreto de Salta



RUTAS EXCLUSIVAS

Acceso a los mejores paisajes del noroeste argentino

MOTOS EQUIPADAS, ASESORAMIENTO Y PAQUETES PARA TURISTAS, GRUPOS Y AGENCIAS.



+54 9 387 564-7015



@cramotoexperiencias

C & M MOTOS

CONCESIONARIA
YESICA PONCE



CONCESIONARIA DE MOTOS
EN MERLO, SAN LUIS

Los Almendros esquina Pringles

@cymmotos.merlo 0266 434-0382

Moto LUCERO

Comprometidos con la venta de motos nuevas y usadas, y un servicio técnico de excelencia.



Casa central Av. Córdoba y Tucumán, San Juan

264-404 6199

264-675 8827

POSADA VILLA Sueno

CORDOBA

El lugar perfecto

Buen ambiente
para motoviajeros

Atención personalizada
de Rodrigo y Carina

Reservas: 3415805436

@motoposada_villasueno



» iRALENTI® RECOMIENDA! «
ALFORJAS FLEXIBLES E IMPERMEABLES GIVI

CANYON

PARA MOTOS TRAIL Y ENDURO / OFF-ROAD



DISTRIBUIDOS POR:

RIDERS **PARTS**
MOTORSPORTS

Hospedaje Luana



- 🔑 Habitaciones con baño privado
- 📶 WiFi
- 🔥 Calefacción
- || Comedor (espacio compartido)

Teléfono para reservas:

+54 3886598800

✉ hospedajeluana@hotmail.com



Av. Ciria s/n, San Francisco,
Departamento de Valle Grande, JUJUY
(4513)



— HOSTAL —
*La Morada
del Valle*

— Cachi · Salta —



Un ambiente agradable y tranquilo

Tel. para reservas: ☎ 03868 491381
☎ 387 6841555



DELGADO
— CALZADO ARTESANAL —



RALENTI[®]
recomienda la
seguridad y calidad
de las botas
Poltro

☎ +54 9 3544 61-6025

📍 Nos encontramos en
Ruta E88 Km 7, 5885
Las Tapias, Córdoba.

👤 CALZADO
ARTESANAL
DE ALTA CALIDAD

ENVÍOS INTERNACIONALES POR

ENVÍOS NACIONALES POR



ROCK & FIERROS
RESTOBAR



Av. Dos Venados 314, Local 16 • Merlo, San Luis



rock.andfierros

Blumenau

Villa General Belgrano



UBICACIÓN PRIVILEGIADA, TRANQUILIDAD Y COMODIDAD

Nuestro complejo combina la calidez de un hotel con la independencia y comodidad de un Apart.
Ya sea en pareja o en familia,
vas a encontrar el espacio ideal para tu estadía
en **Villa General Belgrano.**



APARTS CÓMODOS
Y EQUIPADOS



PISCINA Y SOLARIUM
PARA RELAJARTE



PARQUE Y ESPACIOS
VERDES



CALIDEZ Y CONFORT
EN CADA DETALLE



SERVICIO
HOTELERO



WIFI
GRATIS



PISCINA
Y SOLARIUM



PARQUE Y
ESPACIOS VERDES



IDEAL PARA
PAREJAS Y FAMILIAS



RESERVAS AL
03546 463595
de 9 a 21 horas



O AL MAIL
info@blumenauapart.com



UBICADA EN
Solis 280
Villa General Belgrano

Gracias



Este libro es una invitación a recorrer Argentina de una manera diferente y emocionante: sobre una moto. A través de sus páginas, te sumergirás en los paisajes imponentes, las rutas sinuosas y la cultura vibrante de este país sudamericano. Escrito desde la perspectiva de un viajero apasionado, el libro no solo describe los lugares visitados, sino que también comparte experiencias y consejos prácticos para aquellos que sueñan con emprender su propia aventura en moto. Desde el centro hasta La Quiaca, pasando por la Puna y la Quebrada de Humahuaca, cada capítulo te transportará a un rincón único de Argentina. Descubre pueblos pintorescos, conoce a su gente, degusta su gastronomía y déjate sorprender por la hospitalidad argentina. Este libro es mucho más que una guía de viajes; es una fuente de inspiración para aquellos que buscan vivir experiencias auténticas y conectar con la naturaleza y la cultura local. Ideal para viajeros, amantes de las motos y todos aquellos que deseen descubrir Argentina desde una perspectiva diferente.



La marca RALENTI® y su logotipo están registrados en el INPI acta N° 4481181

www.ralenti.ar

© 2026