

La inmutable Cordillera

POR SEGISMUNDO

El 11 de febrero de 1817 culmina el cruce de la Cordillera de Los Andes del Ejército Libertador formado en Mendoza. Un éxito total de organización, de logística, disciplina y reserva. Envidiable eficiencia que se echa de menos dos siglos después.

Destaca Leopoldo Castedo en su Historia de Chile que "no se había perdido ni una caja de municiones... Es una de las marchas más extraordinaria que registra la historia".

La formación de esta fuerza que cruzó silenciosa una de las cordilleras más altas del mundo se estudia en muchos centros militares como un ejemplo de organización y buena utilización de recursos, sin duda limitados.

El resto de la exitosa expedición es historia con la liquidación del dominio español en Chile.

Y la Cordillera de los Andes seguía ahí como un desafío para la integración de Chile y Argentina, principalmente de la zona de Cuyo. Hay intercambio humano y comercial, pero la ruta es compleja pese a mejoramientos y a la antigua edificación de "casuchas" para refugio de los viajeros que afrontaban los conocidos caprichos de las alturas.

Servicios de Coches llegan hasta la cumbre de lo que hoy se conoce como Paso Libertadores. Surge la empresa Expreso Villalonga, que ofrecía un servicio confiable en la medida de lo posible. El movimiento aumenta dada la apertura al comercio internacional que significaba el puerto de Valparaíso. Los Andes está vinculado por ferrocarril con el puerto, pero falta derrotar las cumbres con los rieles.

Estamos en los años del vapor, la fuerza motriz que llena el mundo de ferrocarriles. Una leyenda de tiempos de la Colonia estimula los proyectos de cruce. Se afirmaba que en el siglo XVIII un sacerdote de Mendoza oficiaba misa en Los Andes, para lo cual cruzaba la cadena montañosa sin problemas en pocas horas por un paso "se-

creto". Se afirmaba también que las fuerzas del general Las Heras, con la vanguardia del Ejército Libertador, cayeron por sorpresa sobre los realistas en Los Andes, usando el misterioso y desconocido paso.

En 1871, los Hermanos Clark mediante la tecnología vencen la Cordillera: tienden una línea telegráfica que permite la comunicación instantánea entre Chile y Argentina.

Pendiente está la gran tarea del ferrocarril que se agita desde 1864 y que tiene una larga trayectoria de diversas empresas en la cual participan los entusiastas Hermanos Clark, por la que Londres, quizás con mirada hegemónica, muestra interés.

Finalmente, la construcción misma del ferrocarril por el lado chileno se inicia el 5 de abril de 1889, derrotando la naturaleza y suspicacias vecinales. En 1910 ya se ha construido el gran túnel internacional. Se hacen pruebas que resultan exitosas y oficialmente el servicio es entregado el 18 de abril de ese mismo año.

Pero, con realismo, en el libro "La historia del ferrocarril en Chile" se advierte que "para los ingenieros, el Ferrocarril Trasandino Chileno fue una maravilla; para los contadores, un desastre".

En verdad fue un despliegue técnico de vías, túneles, locomotoras especiales y equipos de despeje, además de estupefactos coches de pasajeros, pero la gestión cojeaba por todos lados y el sistema murió en 1984, pese intentos de modernización que incluyeron la electrificación y enormes gastos en equipos.

Había otra amenaza tan tanto oculta: el desarrollo de una carretera casi paralela a la vía y el reemplazo de los antiguos coches por automóviles y camiones que ya invadían el país en las primeras décadas del siglo pasado.

Grandes máquinas, famosas marcas, motores poderosos y carrocería bien construidas avanzan por los pésimos caminos del país, huellas más bien para acoger las ruedas de carretas con aros de metal. Pe-



PREPARATIVOS DEL HUDSON PARA EL RAID DE 800 KILÓMETROS.



REMOVIENDO UN RODADO CORDILLERANO.

ro hay audaces del volante. Una edición de 1914 de la revista "Pacífico Magazine" da cuenta de un *raid* en automóvil desde Santiago a las termas de Chillán y de ahí a Concepción. El recorrido será de 800 kilómetros, en un automóvil marca White conducido por Guillermo Velasco, quien lleva cuatro acompañantes, valioso recurso a la hora del fango y de los caprichos del vehículo. El equipaje, además de todo tipo de herramientas, incluye rifles y escopetas. ¿Defensa o caza? Vaya a saber uno lo que pasa por esos caminos de Dios destinados al paso de carretas que circulan "quejándose de todo", como dice la poesía.

También de incluye un cable de 120 metros para eventuales remolques con alguna yunta de bueyes de buena voluntad. El vehículo, expresión de la modernidad, tiene motor de partida, pero no falta la manija esa que nunca falla cuando

el motor se taima y la batería de agota. La expedición, precursora, con escala reparadora en las termas de Chillán, culmina exitosamente.

Pero más audaz resulta una familia porteña que en el invierno de 1917 acomete la Cordillera de Los Andes por la primitiva ruta caminera que corre junto a la vía del Trasandino.

El grupo lo forman Rafael Luis Barahona, su esposa María Victoria, Eva y Rafael, hijos del matrimonio, Luis Espic, María Luisa y Jorge Stahr Prieto. Viajan en un estupendo Hudson y junto a provisiones llevan, lógicamente, rifles, escopetas y ropa de abrigo.

Llegar a Los Andes, punto de partida de la ruta cordillera, no es fácil, pero se emprenden el ascenso y de pronto aparecen las primeras nieves en Guardia Vieja. Diversión en una verdadera pista helada, pero hay que seguir y un rodado obstruye el camino. Hay volun-

tad de avanzar, pero en el kilómetro 42, una enorme avalancha tapa de nuevo la ruta. ¿Retroceder? Una joven dama rechaza la idea que, dice, sería una derrota.

Ayuda de peones camineros y continúa el viaje, pero es invierno, cae la noche y arrecia el frío. En el kilómetro 47 unas casitas de piedra albergan a los casi congelados viajeros. Unos palos verdes se niegan a arder. Están los excursionistas a solo 16 kilómetros de la cumbre, la ansiada meta, pero la nieve cubre la ruta. Los rodados, siempre presentes, han arrasado con un hotel levantado por el Trasandino. La noche, helada, húmeda y ventosa se hace eterna. Se decide retornar y dar por logrado el desafío sin llegar a Junca. La decisión es intentarlo de nuevo, en verano.

Este intento y tal vez otros, dan cuenta de una irreversible corriente de automóviles y camiones que se inicia con audacia, pero que se consolida en los años 30 del siglo pasado, con servicios de buses y de taxis. Mientras tanto, languidece el Trasandino y triunfa la carretera hasta llegar el día de hoy a insostenibles congestiones. El viaje, justamente por la abundancia de vehículos, se hace de nuevo peligrosa y hasta insostenible. Las esperas interminables, pese al mejoramiento de la ruta y a un túnel carretero, muy superior al de 1910.

Las cumbres, algunas las más altas del mundo, siguen imperturbables y caprichosas, invierno y verano, ante la nueva realidad y agilidad de la avalancha de nuevos vehículos.

Se habla, no es novedad, de un túnel de baja altura. Seguro que en estos tiempos electorales revivirá la propuesta. Chiste de mal justo cuando Merval a Calera se ahoga en estudios y reponer el ferrocarril a Santiago es una larga historia de buenas intenciones.

Se habla, no es novedad, de un túnel de baja altura. Seguro que en estos tiempos electorales revivirá la propuesta. Chiste de mal justo cuando Merval a Calera se ahoga en estudios y reponer el ferrocarril a Santiago es una larga historia de buenas intenciones.

Se habla, no es novedad, de un túnel de baja altura. Seguro que en estos tiempos electorales revivirá la propuesta. Chiste de mal justo cuando Merval a Calera se ahoga en estudios y reponer el ferrocarril a Santiago es una larga historia de buenas intenciones.