

NOTAS DE VIAJE

El ferrocarril Trasandino

La formidable barrera de los Andes había sido franqueada en el siglo xv por un camino mandado construir por el Inca Tupac Yupangui. Los españoles

a los emigrantes, a pesar de la distancia que las separa de Buenos Aires, centro máximo de atracción, planteó el problema de comunicarse fácilmente con

Chile, ya que los territorios áridos y la inmensa pampa argentina constituían por entonces dificultad máxima para la relación con Buenos Aires. Fué, por consiguiente, mejorado el camino, y aunque no se eliminaron las principales dificultades y la comunicación cesaba en invierno, se pudo efectuar el viaje de Mendoza a Santiago en cuatro días, reduciéndose bastante el trayecto en mulos.

En este estado de cosas, la construcción de los ferrocarriles argentinos proporcionó la fácil comunicación con Buenos Aires, y parece que para siempre la gran corriente de tráfico se dirigirá al Atlántico; pero como subsistía la necesidad de la intensa comunicación con Chile, hubo de pensarse en aplicar el mismo medio para el paso de la cordillera.

Las dificultades de la ejecución de un ferrocarril para cruzar los Andes son imposible de imaginar.

es preciso recorrer el atormentado terreno sacudido por las furias volcánicas para formarse idea del ingenio que es preciso desarrollar para sortear, que no vence,

le mejoraron notablemente, haciéndolo transitable para carros en gran parte, por ser indispensable la comunicación entre los territorios del Virreinato de Chile y las provincias de Cuyo. El viaje requería varios días, siendo preciso pernoctar en refugios contruidos con tal objeto y haciéndose a lomo de mula una parte considerable del trayecto. Durante el invierno la comunicación quedaba por completo interrumpida, y en el buen tiempo resultaba peligrosísima, tanto por las dificultades propias del camino, como por los desprendimientos de las laderas.

Al cesar la dominación española estuvo por algún tiempo menos frecuentado el camino, ya que las nacientes Repúblicas no sentían con la misma intensidad la necesidad de comunicarse que cuando formaban parte del mismo Imperio. Esto dió lugar a que se forjaran con caracteres algo distintos los pueblos de uno y otro lado de la cordillera.

El crecimiento maravilloso de las provincias andinas del territorio argentino, en las que el dulce clima y la fertilidad del suelo ofrecieron grandes atractivos

los formidables obstáculos que se presentan. Por fortuna, el gigante Aconcagua, que yergue su cabeza a 7 036 m sobre el mar, se apoya en una parte sobre



Fig. 1.ª Puente del Inca.



Fig. 2.ª Monte Aconcagua.

llos y Cacheuta, que tienen alturas superiores a 3 500 m, formando un prodigioso contraste con la infinita llanura verde; pero pronto el valle se hace angosto, hasta convertirse en un cañón, que produce sensación de angustia. Las laderas, casi a pico, presentan muchas señales de desprendimientos, y al-



Fig. 4.ª "Salto del Soldado".

gunos de éstos han debido producirse pocos días o pocas horas antes de nuestro paso.

De repente se entra en un delicioso valle rodeado de altísimos montes, entre los cuales descuella el Tupungato, de 6 900 m de altura, que no podemos ver en su totalidad, pues las nubes ocultan la cima. Pasada la parte ancha del valle, el ferrocarril sigue el riachuelo formado por la fusión de las nieves, y en una y otra ladera se ven sin cesar cascadas que se precipitan casi verticalmente, constituyendo un espectáculo único. Las inmensas masas de rocas, tan pronto negruzcas como rojizas o amarillentas, siempre coronadas de nieve, dan una impresión difícil de describir; particularmente Los Penitentes, que se asemejan a una larga procesión de encapuchados que se dirigen a una inmensa catedral gótica, producen una sensación de grandeza inolvidable. A poco

se detiene el tren para que pueda verse el puente del Inca, maravilla de que la fotografía sólo da una pálida idea; el río se ha abierto camino en durísima roca, dejando al descubierto franjas de coloración muy diversa con tonos a trechos vivísimos, a trozos apagados. No tarda en aparecer el majestuoso Aconcagua, de 7 036 m de altura, que guardó su secreto hasta fines del pasado siglo.

De aquí en adelante cae sin cesar la nieve, y ya no se verá más que un inmenso sudario hasta mucho después de pasar el túnel de la divisoria. Comienzan a sentir los viajeros el mal de las alturas, o mal de puna, como dicen en el país. Abriendo las ventanillas puede cogerse la nieve helada de las trincheras que ha sido preciso excavar para que el tren circule.

Declina la tarde al recorrer la vertiente chilena, que es mucho más abrupta que la argentina; aún puede verse bien el Salto del Soldado; pero la noche implacable nos priva la contemplación de los soberbios espectáculos de que se hacen eco los conocedores del país. Más sensible aún es no haber podido llegar a



Fig. 5.ª El Cristo de los Andes.

la parte de la divisoria, donde se ha erigido una grandiosa imagen de Jesús, que tiene la siguiente inscripción:

«Antes se convertirán en polvo estas montañas que los pueblos de Argentina y Chile rompan la paz que juraron mantener a los pies de Cristo Redentor.»