

<http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/03Sx6rogind49.html>

## Apéndice 6

La inundación del valle del río Colorado; Capítulo 49 (parte) del libro de William Rögind.

### CAPITULO XLIX (parte)

## INUNDACION DEL VALLE DEL RIO COLORADO

### SUMARIO

La Gran inundación del valle del Río Colorado en 1915. - Rotura del dique natural de la laguna Carri-Lauquen. - Razones de la catástrofe. - La Empresa del Ferrocarril del Sud organiza una expedición de estudios. - Situación de los habitantes de esa región. - Perjuicios que sufrió la Empresa.



EN Enero de 1915 se produjo una inundación de carácter desastroso en el valle del Río Colorado, debido a la rotura del dique natural de la Laguna Carri-Lauquen (verdelaguna) que se encuentra en la Alta Cordillera interrumpiendo el curso natural del Río Barrancas que, junto con el Grande, forman el Río Colorado.

El lago se vació casi por completo en una sola noche, y la cantidad de agua que se precipitó por el Río Barrancas y el Río Colorado fué enorme. De 21 ? kilómetros de largo que tenía el lago, quedó reducido a 5 ? kilómetros y la superficie bajó 95 metros aproximadamente.

Se calcula en 2.000 millones de metros cúbicos, la cantidad de agua que causó la inundación del valle de Río Colorado, cifra que permite formarse una idea de la magnitud del desastre.

Para comprender las razones de la catástrofe, debemos saber cuales fueron los acontecimientos que dieron lugar a la formación del Lago Carri-Lauquen, es decir, conocer la historia del lago. En el informe sobre las causas que produjeron las crecientes del Río Colorado en 1915, que presentó el geólogo Dr. Pablo Grocher a la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología en el año 1916 se encuentran datos sumamente interesantes referentes al asunto, de los cuales extractamos algunos.

En el transcurso de una larga serie de años, cuyo principio se remonta a la época terciaria, el Río Barrancas excavó un cajón estrecho y hondo. El fondo del valle era solamente un poco más ancho que el mismo río y sus flancos formaron todavía, bardas de pendientes muy pronunciadas [fin de página 531] de 1000 a 2000 metros de altura relativa.

En ese cajón debe haber caldo un escorial de lava o sucedido un desmoronamiento, obstruyéndose así el curso del Río Barrancas. Como el dique alcanzaba a 1500 metros más o menos, sobre el nivel del mar, la superficie del agua subió hasta esta altura llenando el valle en poco tiempo.

Una vez llegada el agua a esa altura, pasó por el punto más bajo del dique y saltando por los bloques del mismo se precipitó al fondo de la parte inferior del cajón. La fuerte pendiente del dique le daba gran velocidad, habilitándole de la energía suficiente para poder llevar piedras y bloques al pie del dique. Alcanzando el fondo del cajón, el río perdió la fuerza de su corriente, así que luego le faltó fuerza para llevar consigo tanta cantidad de rodados depositándolos en un vasto cono de deyección fluvial que alcanzó más o menos hasta enfrente de la desembocadura del arroyo Quili-Malal, en el Barrancas.

En la primavera de 1914 (la primavera llega tarde a la Alta Cordillera, en Noviembre a Diciembre) se derritieron las masas de nieve que habían caído en extraordinaria cantidad en el invierno anterior. El enorme volumen de agua que afluyó al lago aumentó e hizo subir considerablemente su superficie; la presión que entonces se ejerció sobre los obstáculos, en la salida del Río fué demasiado grande y en un momento dado quebrantó su resistencia.

La avalancha del agua ocasionó serios perjuicios. Los cultivos que los moradores habían hecho en pequeña escala, fueron destruídos en todo el curso del Barrancas. Frente a la junta del arroyo Guara-Có con el Río, los cultivos tenían cierta extensión, pero desaparecieron todos. También sufrieron mucho las comisarías de ambos lados del Río Barrancas.

En el rincón de la comisaría Mendocina había antes como una legua de campo regable, unas cuantas hectáreas alfalfadas, alrededor de 10 casas, maizales, árboles, etc. de todo ésto no quedaron rastros.

La comisaría desapareció y donde había un campo fértil hoy se extiende el pedregullo. Lo mismo pasó con la comisaría del lado de Neuquén; la mayor parte de los potreros,

alamedas y casas desaparecieron. En ambos lados del Colorado había caminos; quedaron inutilizados.

En el paso de Las Bardas había una estancia «La Margarita» que era la vanguardia del progreso en aquella región y que fué arrasada. Todo se lo llevó el agua en la misma forma que las comisarías mencionadas.

Igual suerte tocó a los recodos que tenían en esta parte del Colorado una tierra preciosa. Los rincones cultivables eran lo único que daban algún valor a aquella región, en que fuera del lecho del río se extiende el desierto. El pedregullo estéril ocupaba el único suelo que daba esperanzas para el desarrollo económico ulterior de aquella región.

La Empresa del F. C. del Sud, organizó inmediatamente, después del desastre, una expedición a la región del lago Carri-Lauquen con el objeto de estudiar los afluentes superiores del Río Colorado y hallar las causas y circunstancias especiales que motivaron la terrible inundación del valle.

La expedición bajo las órdenes del Ingeniero S. Blencowe cumplió su misión en forma notable y los resultados fueron recopilados en un extenso informe fechado el 6 de Julio de 1915.

Según el señor Blencowe el lago Carri-Lauquen debe haberse desbordado a las 16 horas el 29 de Diciembre de 1914. La ola pasó por Barrancas a las 20 horas del mismo día y llegó a la estancia «25 de Mayo» a las 14 del día 30.

De los datos recogidos se desprende que, en las colonias Peña Blanca y 25 de Mayo, que forman parte de los territorios del Río Negro y Pampa Central, respectivamente, se perdieron 110 vidas y entre la laguna Carri-Lauquen y Meridiano X se ahogaron 25 personas y 50 en el territorio de la Provincia de Mendoza. [\[fin de página 532\]](#)

De Chosmalal llegó el día 31 de Diciembre de 1914, la noticia lacónica de una catástrofe que se había producido en las localidades de Barrancas y Colorado. La información que constituyó una sombría nota de fin de año, y una triste realidad en el nuevo, no consignaba mayores detalles, pero si los suficientes para hacer pensar que, efectivamente, algo muy grave acababa de ocurrir en aquellas apartadas regiones.

La crecida del Río Colorado asumió proporciones extraordinarias que superaron todas las conocidas.

En los comienzos de la inundación el señor Elardi, Gobernador del Neuquén, hizo un telegrama al Superintendente de Tráfico, en el distrito de Bahía Blanca, señor Coleman, avisándole que las aguas avanzaban por Chosmalal, en forma que hacía presumir un desastre. En consecuencia le pedía que mandara un tren de auxilio para recoger las numerosas familias, y prestar además los socorros que fueran necesarios. Inmediatamente el señor Coleman, preparó un tren dentro del cual ordenó colocar 4 botes para utilizarlos en la conducción de los vecinos a los lugares seguros. Iban también los Ingenieros del F.C. del Sud. Nelson y Field, y el Inspector de Tráfico señor J. G. White.

El propósito era avanzar con el convoy hasta donde fuera posible, de manera de hacer eficaz el auxilio reclamado.

El corresponsal de «La Nación», narraba los pormenores de esta expedición de auxilio en la siguiente forma:

«Al llegar al Buena Parada, se encontraron con la estación llena de gente que pedía salir a sitio sin peligro, y el cuadro de las pobres familias era ciertamente impresionante porque al dolor sufrido le esperaban todavía percances lastimosos. El tren que dirigía el señor Coleman, recogió las familias y las trasladó a la estación Río Colorado, donde, dada la altitud del terreno, resultaba menos peligroso que Buena Parada.

Como el pensamiento era seguir para responder al llamamiento del gobernador, a fin de atender las solicitudes de auxilio que empezaban a llegar de las zonas inmediatas, el señor Coleman ordenó seguir al convoy, pero a 15 kilómetros el tren fué detenido por las aguas.

La inundación había continuado en su avance [fin de página 533] desenfrenado, derribando postes, alambrados, ranchos, carros, sorprendidos en el camino, y poniendo en dispersión a los pobres moradores que pudieron huir a tiempo.

Las aguas se habían lanzado como un turbión sobre las pacíficas poblaciones. Pueblos destruidos, vías férreas cortadas, viviendas arrasadas cruelmente por los ímpetus ciegos de la naturaleza y por encima de todo esto, para remate de tanto estrago, muchas vidas perdidas. El cuadro tenía relieves de tragedia.

Fué necesario resignarse y aceptar la situación desesperada que se les presentaba a los que, yendo a prestar auxilio, necesitaban ellos ser socorridos a su vez. La vía comenzó a hundirse en un largo espacio.

El agua siempre en avance tapó al principio los rieles, luego subió otro poco, y ascendiendo paulatinamente se volcó dentro de los coches metiéndose por las ventanillas.

Felizmente el señor Coleman había tenido la precaución de retener dos de los cuatro botes que llevaba el tren que le fué necesario utilizar a él y sus compañeros, pues de otra manera hubieran fatalmente perecido.

Sacóse del tren todo lo que se pudo, y los viajeros ocuparon los dos botes dirigiéndose a una altura junto a una majadita en peligro de ser barrida por las aguas. Allí, con los remos y una frazada se improvisó una carpa.

Por pronta providencia se carnearon algunos animales como único recurso de tener provisiones seguras y proporcionarlas, al mismo tiempo, a los vecinos que estuvieran en situación de recibirlas; cinco días pasaron los viajeros desafiando los peligros de que se veían cercados en el campamento; cinco días en que no se sacaron las ropas y las noches parecían eternas frente al drama despiadado de la naturaleza, hasta que pudieron regresar en botes a la estación Río Colorado».

En esta estación, como también en Pichi Mahuida, las aguas llegaron a una gran altura sobre el nivel de los rieles, alcanzando en esta última hasta 3 m. 60, depositando cantidades enormes de arena arrastradas por la corriente.

La creciente tuvo su máxima en los días 6 y 8 de Enero. Los pueblos de Buena Parada y Río Colorado, se hallaban bajo las aguas, completamente aislados de toda comunicación. La corriente en aquellos puntos llevaba gran velocidad y el río presentaba una anchura de casi 2 leguas.

El día 9 comenzaron a bajar las aguas en la estación Río Colorado, circunstancia que permitió la entrada de varias lanchas, las que pudieron salvar a las numerosas familias que se hallaban sobre el techo de la estación y a las que se habían refugiado en los vagones.

Las aguas arrasaban los terraplenes del F. C. Sud en muchas partes y fué necesario suspender el tráfico desde el 4 de Enero hasta el día 26 del mismo mes.

Interesantísima era la descripción del desastre contado en forma impresionante por el enviado especial de «La Nación» el día 20 de Enero de 1915.

Reproducimos algunos párrafos del relato:

«Las poblaciones de Buena Parada y Río Colorado están totalmente destruídas. Desde las principales casas de comercio hasta la humilde vivienda donde la pobre familia vivía del producto o de los precarios animalitos, todo ha sido atacado por la catástrofe, viéndose algunos que hasta ayer contaban con recursos, en el caso de aceptar el óbolo del Gobierno y el concurso del Ferrocarril del Sud, al cual es justo tributar un aplauso por el interés con que concurrió desde los primeros momentos a auxiliar a las poblaciones de su línea.

Los perjuicios de la compañía son considerables, no solamente porque el tráfico al Neuquén ha quedado interrumpido, paralizando la conducción de pasajeros, y productos de toda la enorme zona que cae bajo su red y más allá de las vías, sino porque los rieles en una extensión de 100 kilómetros están destruídos y su reparación será cosa de algún tiempo. El tren en que llegamos a Río Colorado era el primero que entraba en la estación después de una quincena de interrupción ferroviaria, pues anteriormente se detenían antes de aproximarse al puente inmediato a la población de Buena Parada. En la estación de Bahía Blanca encontramos al director general de territorios, Dr. Ruiz Moreno, y al Gobernador de Río Negro, señor Serrano, que hablaban con el Superintendente de Tráfico, [fin de página 534] señor Coleman, el Comisionado del P. E. Sr. del Gaje, y el secretario Sr. Infante, de la manera como se haría práctico el hermoso proyecto de los «boy-scout» de dicha ciudad de encargarse de la distribución de las ropas reunidas entre las familias para socorrer a los damnificados menesterosos.

El primer tren que llegaba pues, al Río Colorado, bajo la dirección del inspector de tráfico, Sr. J. G. White, llevó a la estación a un nutrido público que se agitaba, deseoso de saber que había pasado en el mundo después de tantos días de aislamiento, frente al cuadro intensamente impresionante del desastre que estaba allí, a la vista, en medio de escombros ruinosos, caídos sobre las calles convertidas todavía en un mar de agua mal

oliente por la descomposición de los animales muertos, y que todavía no había sido posible extraer por la altura de las aguas.

Al entrar en Buena Parada comienza a verse los efectos de la inundación, que se agravan hacia el lado del Colorado. Las quintas, cuya verdura proporcionaba medios de vida a sus cultivadores, los pequeños viñedos, los jardines, las chacras, todo ha sido totalmente aniquilado por las aguas y el ímpetu de la corriente embravecida por la gravitación de la avenida desplanada desde las eminencias cordilleranas. Y por junto al caserío puesto patas arriba, en caídas caprichosas, tumbadas brutalmente en derrumbamientos extraños, flotando en las aguas de las calles, todos los chismes domésticos imaginables en una revuelta confusión de cosas extrañas, entre boyantes aves muertas, gatos hinchados por el agua, bateas, ropas, muebles, etc.

Los comienzos del desastre fueron terribles. Las mujeres lo recuerdan llorando y los hombres con emoción.

- Me felicito, señor, de que «La Nación» haya tenido al acierto de mandar un reporter, - nos dijo uno de los principales vecinos del Colorado. Cuando se inundan en Bs. Aires, los barrios siempre inundables por las grandes lluvias, los diarios publican columnas y columnas para hablarnos de la Boca, Nueva Pompeya, el bajo de Belgrano, en fin, toda la zona invadida por las aguas. En esta ocasión hemos estado abandonados, pero bien lo comprendemos que ha sido por desconocimiento del desastre y quizá también por la falta de comunicaciones.

Estarnos todavía bajo la penosa impresión de la dura mañana del 3 de este mes, cuando el desbordamiento del Colorado, con su estrépito espantoso, nos puso frente a las angustias de este desastre nunca visto entre nosotros, pues las crecidas anteriores, si bien perjudiciales, no fueron tan crueles por su violencia y el caudal de las aguas.

Teníamos vagas noticias de que el río había empezado a desbordarse, pero de cualquier manera, el conocimiento más o menos calculado de la [fin de página 535] vecindad de la catástrofe, lo único que nos hubiera permitido era salvar cómodamente nuestras familias, sin atropellarnos en la dispersión.

A eso de las 7 de la mañana de ese día nefasto, sentimos los vecinos algo así como el rumor de un lejano cañoneo o un volcán agitado, sordo, feroz, amenazante. El rumor se hizo más fuerte, indicando la aproximación de la fuerza que lo producía. La alarma empezó entonces a cundir, y el presentimiento de un desastre que empezaba a traducir sus realidades, nos hizo temblar pensando en la vida de los niños y de los enfermos. De pronto el río saltó hacia arriba, empezando su desbordamiento terrible. Fué saliendo de madre por sus e invadiendo el campo y la población como una rápida segadora. La tierra empezó a desaparecer baja la capa líquida y las calles y las casas a llenarse de agua. La invasión continuaba movida por el vértigo de su fuerza impulsora. Ya no estábamos metidos en el agua hasta las rodillas sino que en las viviendas las gentes que habían ganado altura pensando que aquello pasaría, tuvo que abandonarlas y lanzarse decididamente al agua, llevándose los niños, que habían sido colocados sobre las mesas. Un grito de angustia se alzaba por todas partes. Las familias se llamaban entre si para reunirse y morir juntas o bien huir de la misma manera, pero el tumulto de las voces apagaba los llamamientos. Cuando acordamos, los muebles empezaban a flotar, y las casas de madera descuajadas por los impulsos de la correntada se tumbaban sin poder

resistir sus violencias y las furiosas sacudidas del viento, común en esta zona, pero entonces soplando como enloquecido.

¡Qué cuadro! Los gritos de pánico de los niños, las quejas de las madres que alzaban a sus enfermitos, apretados contra sus pechos como una presa que se disputa a la muerte, el clamor de los ancianos que no podían moverse sin ayuda, el tumulto de las pobres bestial aleladas, apretadas por las aguas, en fin, todas las sacudidas del peligro, todos los alertas del instinto de conservación acicateado por la presencia del peligro envolvía a la población en una amarga ansiedad.

Y todavía subía más el agua. ¿Que pasaba, gran Dios? La población había sido va puesta en salvo sin registrarse felizmente sino pocas desgracias personales. La estación del ferrocarril, situada a más alto nivel fué al principio el lugar de concentración, pero luego hubo también que abandonarla para buscar refugio en las lomas. Como le digo, el agua ascendía acentuando sus rugidos embravecidos. En las casas de negocios lamía la parte superior de las estanterías llegando a una altura increíble, pero que puede comprobarse todavía por la línea de humedad perfectamente marcada.

La población huyo con lo que tenía puesto y los menos pudieron sacar algunos trastos en los manotones desesperados de la fuga.

A todo esto, las autoridades del lugar y el personal de la empresa del ferrocarril cooperaban al salvamento, en el cual trabajó también sin descanso el Juez de Paz señor Pérez, mientras llegaban recursos solicitados al gobierno nacional y las primeras provisiones pedidas a Bahía Blanca, consistentes en una fuerte remesa de galleta, que hubo que reunir las panaderías de la ciudad».[fin de página 536]



El tren que traía auxilio quedó rodeado por las aguas y sus ocupantes salieron en bote.