

R A M O N L I R A L I R A

Los viejos tranvías se van



ANTAÑO Y HOGAÑO DE LA LOCOMOCION COLECTIVA
HISTORIAL - GLOSAS - VIÑETAS - ESTAMPAS
SEMBLANZAS Y OTROS RELATOS

B-14



RAMON LIRA LIRA

LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN

ANTAÑO Y HOGAÑO DE LA LOCOMOCION COLECTIVA
HISTORIAL - GLOSAS - VIÑETAS - ESTAMPAS
SEMBLANZAS Y OTROS RELATOS

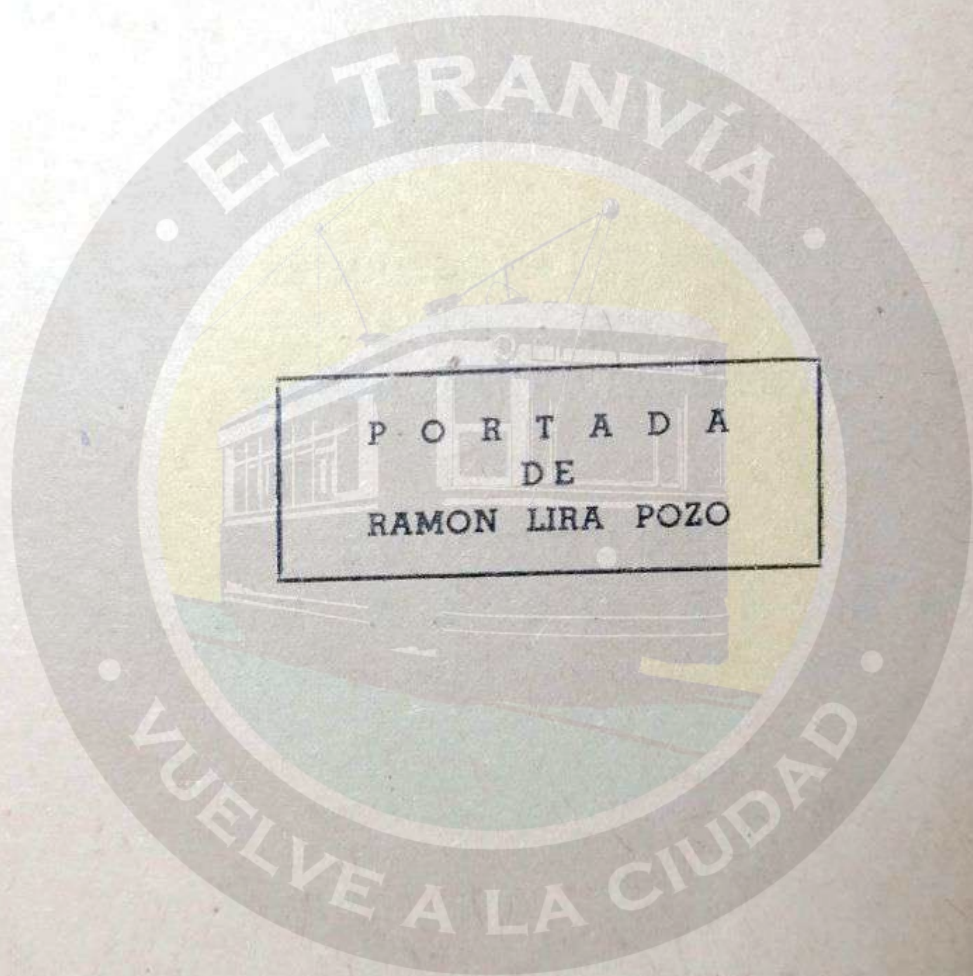
PROLOGO DE
DANIEL DE LA VEGA

Premio Nacional de Literatura 1953.

CON ILUSTRACIONES

SANTIAGO DE CHILE

1955



*Inscrito en el
Registro de Propiedad Intelectual
bajo el N° 16213*

ALGUNAS OPINIONES SOBRE EL LIBRO

Considero que su libro "LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN" es una obra casi hasta cierto punto necesaria. Felicito a Ud. por su trabajo y le deseo el mayor éxito. No siempre es fácil encontrar tanto tesón para realizar un trabajo como el suyo.

MANUEL ROJAS

Escritor.

Lo felicito por la obra interesante que prepara.

Don CARLOS PEÑA OTAEGUI

Historiador, miembro de la Academia Chilena de Historia y de la de Madrid.

El que emprende una tarea como ésta, no es un espíritu vulgar en manera alguna. Necesita desde luego, de un gran amor a Chile, a su capital, a sus costumbres, a su pasado.

Por esto me pregunto ¿en qué emplean sus energías y su acción las instituciones de índole histórica o urbanística, a las que debió caberles una cooperación decidida en una obra como ésta?

Sin embargo, este volumen que tenemos entre manos surgió únicamente de un esfuerzo personal, directo, casi diría solitario. De los frutos de este esfuerzo nació el libro apasionante, pleno de raros documentos gráficos, de preciosos datos históricos, de añoranzas inolvidables. Todo esto sin olvidar lo más importante: la Vida, junto con aquel perfume único y suyo, que de esta obra se desprende y que llamamos la Poesía.

BENJAMIN SUBERCASEAUX

Escritor y Periodista.

Lector, si le tienes cariño al Santiago viejo, ese que no volverá, súbete a este tranvía de Ramón Lita.

JOAQUIN GUTIERREZ

Poeta y escritor.

"Los viejos tranvías se van" constituye la anécdota sentimental e histórica de una época que no sólo abraza el pasado y el proceso creciente de la movilización en Chile, sino que, implícitamente, los contornos espirituales y físicos de la gran ciudad atravesado por sistema nervioso creado por el hombre, y que a su vez, en su densidad y abigarramiento, toca la cuerda de su torturada psicología, de habitante de la vasta urbe.

BENEDICTO CHUAQUI

Escritor, Presidente del Sindicato de Escritores y Director de la Sociedad de Escritores de Chile.

Adentrarse en las páginas de este libro, es hurgar un poco el pasado y saborear aquellos románticos días de antaño.

ROGEL RETES

Autor y actor teatral.

Estimo que su libro "Los viejos tranvías se van", escrito a lo largo de una laboriosa investigación resultará muy bien acogido. Por él pasan aspectos pintorescos de buena ley; también algunos acontecimientos trágicos entre nosotros la amenidad suele derivar hacia lo triste; pero sabemos que el alma de Chile atraviesa por lo contradictorio. Usted ha captado esa historia llena de contraste hasta la fecha que vivimos. La vida de los tranvías ha pasado de lo alegre y de lo trágico; lo pintoresco tuvo el favor de nuestro pueblo tan pícaro; podría decirse que sembraba ironía. Tiene usted tanto que decir y ha dicho, que la ciudad de Santiago sentirá nostalgia por no haber conocido aquella epopeya de los tranvías con sus conductoras, sus "zancudos", "Judas" y otros títulos. Contrapuntos muy pícaros... y también grandes violencias. Una vez quemaron varios tranvías... La generación de hoy leerá su libro con alegría. Usted tiene mucho de cronista y de historiador de esa bella vida santiaguina. Repito: creo que su laborioso trabajo tendrá merecidamente, la más cordial acogida. Usted, amigo, se lo merece todo.

ANTONIO ACEVEDO HERNANDEZ
Escritor, dramaturgo, Premio Nacional
de Teatro 1955.

Utilizando elementos que los historiadores profesionales frecuentemente olvidan o desprecian, Ramón Lira nos ofrece la historia viva de una ciudad y de una época. Hablar de los medios de transportes, que cruzan y entrecruzan una urbe, es tan importante, como, al hacer la descripción del cuerpo humano, referirse a la circulación de la sangre. La obra de Ramón Lira está impregnada de esos viejos y gratos aromas que el tiempo pasado difunde hacia el presente.

JUVENCIO VALLE
Poeta y escritor.

Este libro que están leyendo es un verdadero hallazgo. Es como encontrar un pequeño tesoro escondido hace años. La evocación es siempre infiltrarnos un poco de optimismo, y es también aplicarle a nuestros nervios la terapéutica del recuerdo. La tranquilidad de antaño cumple esa misión.

CARLOS CARIOLA
Escritor, periodista, autor teatral. Premio Nacional de Teatro 1954.

Después de leer los originales de su próximo libro "LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN" y de revisar sus valiosos grabados verdaderos documentos de una época ya desaparecida, no puedo menos de felicitarlo por esta iniciativa que con tanta inteligencia y devoción ha sabido Ud. llevar a buen término.

Creo que su libro será bien apreciado por el público. Sobre todo por aquellos como el suscrito; íbamos al colegio encaramados en el "imperial" de los viejos carros, mascando un membrillo "corcho"... Pero, ¡qué le vamos hacer! Todo se renueva. No sólo la locomoción. Lo malo es que no podemos renovarnos nosotros mismos...

PEDRO SIENNA
Poeta, Escritor, Dramaturgo y Periodista.

"Los viejos tranvías se van" tiene todo el encanto del cine mudo, de aquella edad feliz cuando el genio del tonguito repartía la ternura de sus gestos vitales. Libro lleno de vida y condición humana, pintoresco y evocador, sutil y desenvuelto, encierra la densidad palpitante de una crónica graciosa de nuestra gente de antaño. Es el movimiento de un reloj de arena visto a la luz del sol.

MARIO FERRERO

Poeta y escritor.

Evocar el pasado a través de aquellos elementos que fueron la base de nuestro progreso es hacer labor de Poesía, aunque se abunde en detalles de tipo histórico o de información periodística. Ramón Lira en una crónica voluminosa y llena de evocaciones, "Los viejos tranvías se van", nos informa de un pretérito digno de ser conocido por las nuevas generaciones. Vivimos una infancia hermanada a los tranvías, puesto que ella madrugada a madrugada, y noche a noche estuvo animada por esa sinfonía ruda de los viejos carromatos con "imperial" y acoplado, allí frente al depósito de la Tracción de Santiago que se denominaba Cueto. Es agradable evocar este tiempo, teniendo ante sí páginas tan llenas de vida, de materiales propios de la vieja ciudad de Santiago, y en donde prospera la añoranza y la sugerencia. Este detalle de orden lírico bastaría para justificar la obra de Ramón Lira.

Pero, hay más. Está su esfuerzo investigativo. Su heroico afán por arrancar al tiempo ido un zumo de fuerza real y pura.

NICOMEDES GUZMAN

Escritor.

El autor, hombre modesto laborioso y sencillo, que se conforma con los temas pintorescos ofrecidos por nuestro ya viejo Santiago, ha escrito un libro ameno, destinado a ser un seguro éxito editorial.

Desde el tranvía de sangre, cuyos percances debían solucionar los propios pasajeros o que aguardaba a los aspirantes en la puerta de sus casas, hasta el moderno trolebús de nuestros días, ha corrido un extenso trozo de la historia santiaguina. Con ella ha evolucionado también la densidad y el ánimo de la gente, la cordialidad que la angustia transforma en gesto torvo y agresivo. Los viejos tranvías, por calles despejadas, bajo cielos limpios de aiambres significan un recuerdopreciado como el reloj de arena para cocer huevos y las señoriales cajas de rapé. Ramón Lira ha descubierto la riqueza del tema y con valentía y astucia se ha lanzado a desentrañarlo.

LUIS MERINO REYES

Escritor y Periodista.

He podido hojear el libro documental de la historia de antaño y hogaño de la locomoción colectiva del país: "LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN", del escritor Ramón Lira, y considero que es el aporte anecdótico, literario y gráfico, que mejor servirá a nuestros futuros historiadores cuando quieran llevar a sus libros la vida de Santiago, de su último siglo.

ERNESTO ESLAVA

Escritor.

Hay libros cuyo título llama tanto la atención, que uno desea adquirirlo en seguida para la satisfacción de solazarse con su lectura, y cuando no es posible encontrarlo, se sufre como en todos los deseos insatisfechos, que mortifican. Pero eso no ocurrirá esta vez con el libro de Ramón Lira: "LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN", cuya aparición promete coincidir con la llegada de la primavera, lo que nos hace pensar a la vez en una floración magnífica.

Esta novela o "historia" de los tranvías es un documento valioso y oportuno —no cabe dudarlo— que hacía falta en nuestras letras, pues aparte de las crónicas y versiones que hemos leído alguna vez, no recordamos otra cosa de la "vida" de los viejos tranvías que después de más de medio siglo de diaria actividad hemos echado "por el desvío".

Sin embargo, hoy día en que la locomoción colectiva es la tortura diaria del pobre santiaguino, cómo no añorar a esos "viejos tranvías que se van"... y cuántos no esperamos resarcirnos con la lectura de su "historia", que seguramente, nos hará viajar mentalmente en algún acoplado 36, mucho más cómodamente que en cualquier micro de nuestros días, en la imagen luminosa de un viejo recuerdo.

HOMERO BASCUÑAN
Escritor y periodista.

Con este tan sugestivo título, un ilusionado del arte y de la investigación, Ramón Lira, ha entregado a las prensas, un denso y ameno volumen, a través del cual pasan recuerdos de ese Santiago antiguo, aquél de los vales del Maestro Lucero, de las Zarzuelas de Zapater y Pepe Vila, que hacen rejuvenecer a los viejos, ya que alguien dijo: "Recordar es volver a vivir..." y a su vez deleitar a los jóvenes, ya que mirar el pasado, es también avizorar el porvenir. Debido a la gentileza de su autor, he hojeado las "pruebas" del libro, y al desearle buen éxito sólo puedo agregar que deseo tenerlo pronto en mis manos y así ver saltar de sus caracteres mucho de lo que alcancé a conocer en esos inolvidables años mozos.

RENE HURTADO BORNE
Escritor Dramaturgo, Director del Depto. del Teatro Nacional.

La primera vez que vine a Santiago con mis quince años a costas. Los viejos tranvías me llevaron a conocer con mi desmesurada alegría provinciana todos los rincones de la ciudad y por cinco centavos, uno tomaba el fresco en los "imperiales" sin aglomeraciones ni aire viciado. Luego se suprimieron aquellos carros con dos pisos y por veinte centavos comenzamos a viajar apretándonos cada día más. Seguramente va a llegar un instante que para movilizarnos, lo vamos hacer por debajo de la tierra. Y los árboles, el cielo, las nubes, la brisa, el perfume de las muchachas, se quedarán sobre la superficie y todo aquello que hoy nos alegra la vida, se borrará para siempre de nuestro tránsito cotidiano.

Por eso creo que es un acierto de Lira el traernos este montón de recuerdos en estas páginas, puesto que el TRANVIA al irse, se ha llevado también un poco de nuestra juventud...

BENJAMIN MORGADO
Escritor y Dramaturgo.

Todos los hombres son intrínsecamente buenos. Quienes practican el mal, lo hacen por ignorancia, por falta de desarrollo espiritual. — SANCHEZ AIZCORBE.

P R E F A C I O

Ante que vuestras manos y vuestros inquietos ojos se dignen hojear, recorrer, y posarse en este cúmulo de impresas páginas, y tenga la inmensa suerte el autor de lograr interesar vuestra digna y amable atención, y consiga al correr de páginas tras páginas, despertar vuestro respetable interés, permítaseme la venia de declarar antes, unas breves palabras de alcance al presente libro.

Manifiesto mi profunda gratitud, a la magnanimidad, nobleza, desinterés y gran voluntad del señor Director General de la E. T. C. E., don Ernesto de la Fuente Tonkin, por su acción decisiva de estímulo y apoyo a este espontáneo ensayo. Que en un silencioso esfuerzo del espíritu, alejado de lo material, ha escrito y trazado la modesta mente del autor, y comprendiendo este alto e idealista fin, el señor Director auspició y prestó valiosamente su inestimable cooperación, a que esta original aventura quijotesca Histórico-Literaria, alcanzara el galardón máximo, a que aspira todo individuo que fluye por su pluma, toda la gama de ideas que se forjan en su mente, y éstas transformanse en palabras, y frases, que luego se metamorfosean en composiciones y prosas escritas, lograran ser publicadas.

Como para el éxito de cualquier empresa es necesaria la cooperación de otras personas, fuera del tesón, constancia, obstinación, estudio y anhelo lógico del interesado, el autor atropellaria la más elemental ética, al no mencionar, la inestimable contribución, al feliz éxito de este presente libro, y por esto me es muy grato exponer mi fervoroso reconocimiento, y agradecer con íntima gratitud, a los escritores y periodistas, señores: Daniel de la Vega, Roberto López B., Francisco Heras Varas, Mario Medina, generoso, noble y gentil funcionario solícito de la Biblioteca Nacional. La relación de estos respetables nombres, fueron muy eficaces y ayudaron desinteresadamente con nobleza cada uno. Unos con su valioso aliento de su prestigiosa pluma, más allá datos, indicación, publicación y comentarios de prensa, consejos generosos intelectuales con elevado espíritu, etc., fueron muy decisivos para el feliz logro de la creación de esta modesta obra, y por ello, comprometen por siempre mi gratitud.

También me es muy grato agradecer profundamente al señor Contador General de la E. T. C. E., don Hans Boye, que en singular forma gentil, se sirvió simplificar los complejos y diversos trámites a que se vió abocado esta original idea de la edición, antes que fuera ella una realidad. Igualmente para todos los nobles y amables cooperadores, que generosamente aportaron en forma

altruista, abnegada, y filantrópica, su valiosa ayuda anticipada, para así solucionar el escabroso inconveniente que es pesadilla y duro obstáculo, para todos los escritores noveles y principiantes, que siempre son de evidente y precarios recursos económicos. Y debido a este heroico y generoso aporte, para salvar el inconveniente financiero de la impresión de este libro, ocurrió este milagro, que se hizo y se creó, como un eslabón tras eslabón hasta formar una recia y fuerte cadena, que pudo afianzar fuertemente hasta conseguir ahogar y derrotar, el cruel espectro del fracaso.

Para todos ellos, mi fervoroso y emocionado agradecimiento, porque ellos en la totalidad, sin ver nada, apoyaron. Sin observar nada a la vista, aportaron con fe su cooperación. Y esta singular y delicada acción, enaltece con orgullo y reconforta, que se haya dado tal caso, de demostrar tan singular prueba de fe y confianza a este modesto autor. Y he aquí, que yendo contrario al aforismo viejo y sabio de Santo Tomás, tuvieron ellos el hermoso gesto: Sin ver nada, tuvieron fe y creyeron.

Por esta excepcional demostración de confianza, cooperación y ayuda, de todos los filantrópicos, gentiles, y generosos aportadores para salvar el difícil escollo económico de la publicación del presente libro, han comprometido mi gratitud con exceso. Porque ya lo dijo un pensador: De todos los excesos, el único que se permite por su sentido noble, es el de la gratitud.

Y yo concuerdo con tan preciso aforismo, y por cuya causa una vez más declaro: Ruego a todos los que me he referido, se sirvan recibir mi profunda e impagable expresión de gratitud.

Del valor intrínseco literario específico de la obra, me asiste la convicción y fe profunda, que todos serán en extremo benevolentes para su juicio y crítica al juzgarla. Sé que el amable lector será tolerante con mi incompetencia. Mi mayor deseo y anhelo, es que se me reconozca como el más sencillo de los autores, ajeno a toda pedantería, y divorciado en absoluto con la vanidad.

Este libro podrá tener defectos, tal vez no se escape de tener alguna imperfección, alguna falta, tara o lunar. Puede acontecer, pero eso sí que, el espíritu, propósito, intención, ánimo con que éste se ha escrito, ha sido con la intención más levantada, honrada y firme, de un noble, sublime fin, de ser una obra y producción objetiva, de la cabalgata del incesante rodar y transcurso del tiempo, en el aspecto en que nadie es ajeno a él: la movilización del antaño y hogaño.

El escritor René Le Gentil, dijo una vez un feliz aforismo que anoto como ejemplo y que concuerdo en su justa finalidad de tanta sabiduría y condensada filosofía, en tantas cortas palabras: "Es penoso fracasar; pero todavía es más lamentable no haber intentado triunfar".

No pretendo yo, ni soy exageradamente optimista creer que este modesto historial, crónicas y semblanzas escritas, sea considerada una obra muy meritoria. No me ilusiono tanto de ganar ese utópico galardón y recompensa, sólo ambiciono y aspiro, que ella no sea calificada con la horrorosa palabra de: Vulgaridad. Cualquier epíteto, sería una victoria y una satisfacción, menos aquél. Sólo he intentado relatar, explicar y contar en forma simple y liviana, lo que ha llegado hasta mi conocimiento, y he tenido ocasión de en-

terarme, ya sea revolviendo viejísimos periódicos, documentos extraños, interesantes artículos prestigiosos, notas amenas, curiosas e ignoradas, citas interesantes de sumo valor intrínseco afines a la índole del tema, extractos valiosos de textos históricos, fragmentos de capítulos de libros de tradicional historia patria, que se aviene y compadece con el tema de fondo del libro.

Por todo esto explicado, el autor cohibido, sólo pretende hacer llegar hasta la bondad y derecho de opinión y crítica del amable lector, este variado conjunto de datos encadenados en un solo grupo de páginas. Además, tratando en lo posible de relatar todo en forma clara y sencilla, y con una objetividad tal, que el lector se haga la ilusión de estar presente en el terreno, y captar así mismo el lenguaje franco, natural, veraz y folklórico del crudo idioma propio que dispone y usa el pueblo. Y siendo así, el lector siente y se posesiona de la justa y precisa escena ahí relatada, y puede así captar y comprender, todo el sentido de las palabras, frases y acepciones del vocabulario de chilenismos y modismos populares. No quiere decir esto, que se tilde tal o cual relato, anécdota o suceso, etc., estén reñido con la gramática, ni dar ocasión a pensar que ciertas palabras, sean cercanas a considerarlas que son descorteses; no, nada más lejos de eso, nada más remoto de aquéllo. Son las frases sencillas y comunes que habla y usa la boca de nuestro pueblo. No serán muy académicas éstas, no son de las que abusa el "snob" de rebuscado estilo, pero reflejan sencillamente el verdadero sentir de una intención o una réplica, condensada brevemente en una cruda corta palabra, pero que aquella significa y dice más, que largas y rebuscadas acepciones de algún Diccionario de sinónimos, o de citas de frases amaneradas. Pues aquí se hallará algún relato con frases que, si no fuera exclamada por el tipo típico de nuestro pueblo, no se relataría. Pero es así la forma real, veraz, fidedigna y honrada del que pretende escribir y narrar un hecho, es relatarlo tal cual como es, no tergiversarlo a trueque de defender y pensar en vocabulario correcto, so peligro de atropellar la gramática.

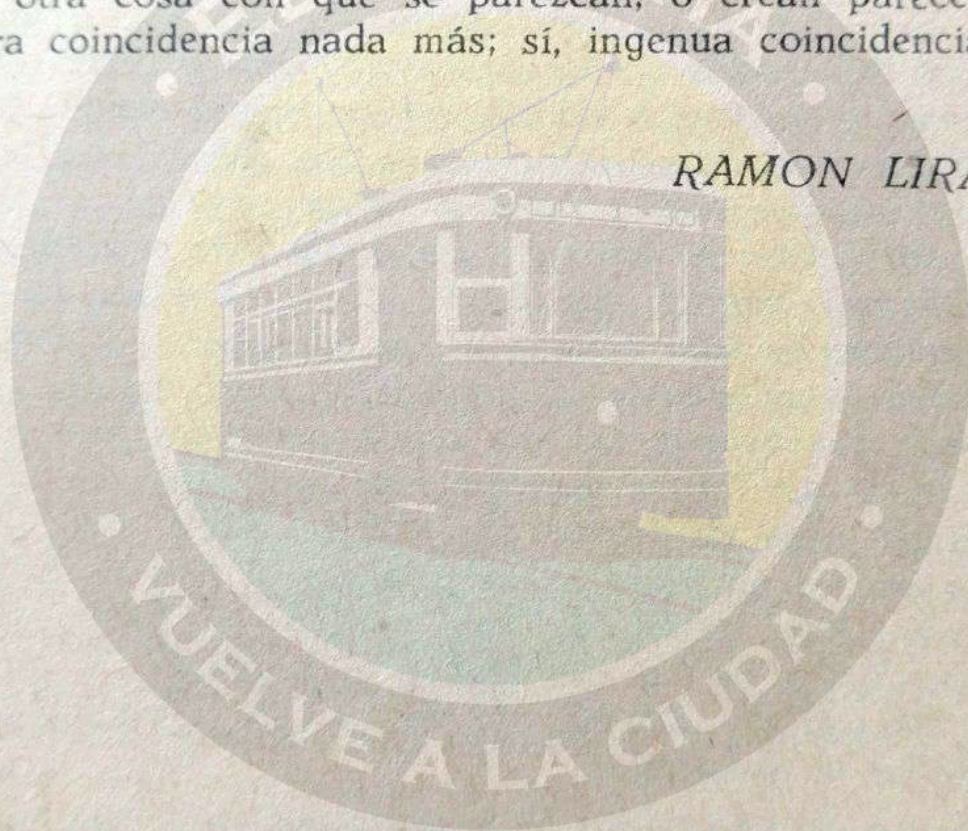
En este mi modesto trabajo, si fracaso, por lo menos me queda el inefable goce que yo he intentado hacerlo bien; si resulta lo contrario, aún así, séame permitido el alto privilegio, de que he sido el primero que abordó e intentó con toda alma tal ejecución y tarea de desarrollar tan complejo tema. Fracasada o no la noble intención e idea, sentiría una igual recóndita satisfacción, como de un silencioso deber cumplido a una obra simbólica, como un mandato digno y sutil de algo pretérito, del antaño, que olvidado como cosa arcaica e histórica, permaneció y estaba arrinconada en el desván del olvido, esperando que alguien sacudiera el polvo de los años, mostráralo limpio y contara a las actuales generaciones, su histórico y fenecido esplendor que un día tuvieron aquellos que el tiempo llevó y olvidó.

Con los diversos datos reunidos, material histórico y narraciones con profusión de detalles en este libro, y aún así, no alcance el ideal que pretendí conseguir, será entonces que había que pensar que, mis dotes cerebrales son precarias, insuficientes y limitadas, pero he tenido la audacia de decir la verdad donde ésta se encontrara, sin atemorizarme ante la visión del fracaso o derrota, ni envanecerme y vanagloriarme con el triunfo, el éxito o la hipotética fama.

De los innumerables personajes, diversas escenas y facetas que aquí se desmenuzan, son tan inocentes, cándidos y llanos, como tan lejos está la intención de herir las llamadas susceptibilidades. Sólo son personajes y sucesos, que forma eso que bien tituló en una obra suya, el malogrado escritor ran-cagüino, y repitiendo aquel título diremos: Todo esto, es sólo; "La Vida simplemente".

Después de todo este tedioso prefacio, proemio, y preámbulo, parodiando a los productores de la industria cinematográfica, cuando descorren el telón y lo oscurecen, al presentar sus producciones de celuloide a la crítica, opinión sátira, y murmuraciones a todos los ojos del público del orbe, declaro como ellos: "Toda semejanza, parecido, afinidad, o similitud con cosa, escena, persona, o alguna otra cosa con que se parezcan, o crean parecerse de lo aquí relatado, es pura coincidencia nada más; sí, ingenua coincidencia nada más".

RAMON LIRA LIRA



PROLOGO

Artículo y crónica publicado en "Las Últimas Noticias", el 16 de agosto de 1954, que es la valiosa y honorable opinión que le merece el presente libro y que sirve de Prólogo, del prestigioso, erudito escritor, fino poeta, excelso periodista y Premio Nacional de Literatura 1953, don Daniel de la Vega.

H O Y

Por Daniel de la Vega

LAS ESTAMPAS DE RAMON LIRA

"Este joven autor, que se llama Ramón Lira, comenzó a escribir una pequeña historia de los tranvías de Santiago. Su proyecto era modesto, pero, poco a poco, llevado por los viejos tranvías, entró a los antiguos barrios y vió que entonces la calle Lira llegaba sólo hasta Argomedo y que en la calle Mapocho había un tranvía con locomotora que llegaba hasta el Cerro Navia. Las curiosidades de aquel tiempo fueron interesándole y se entretuvo coleccionando recuerdos. Aparecieron, como lejanos fantasmas, unas pálidas historias. Los viejos abrieron ese baúl en donde guardan muchas cosas inútiles y descalabadas y sacaron unas fotografías amarillentas en donde aparecían unos grupos atroces, caballeros con sombreros de copa de cincuenta centímetros, en unas calles miserables, con montones de tierra, piedras y desperdicios.

"El libro comenzó a crecer y a estimarse con una multitud de historias pintorescas. Por los tranvías llegó a las antiguas celebraciones, a la clásica Pascua en la Alameda, al Dieciocho en el Parque y a otras fiestas con faroles chinescos y con banderas de papel. Y así fué haciendo entrar al libro todas las actividades de Santiago, la soledad de la calle San Antonio, la importacia del diario "El Ferrocarril", las zarzuelas de Pepe Vila, la huelga de 1908, el primer biógrafo Kinora y una porción de episodios y reliquias tristes, ridículas y encantadoras.

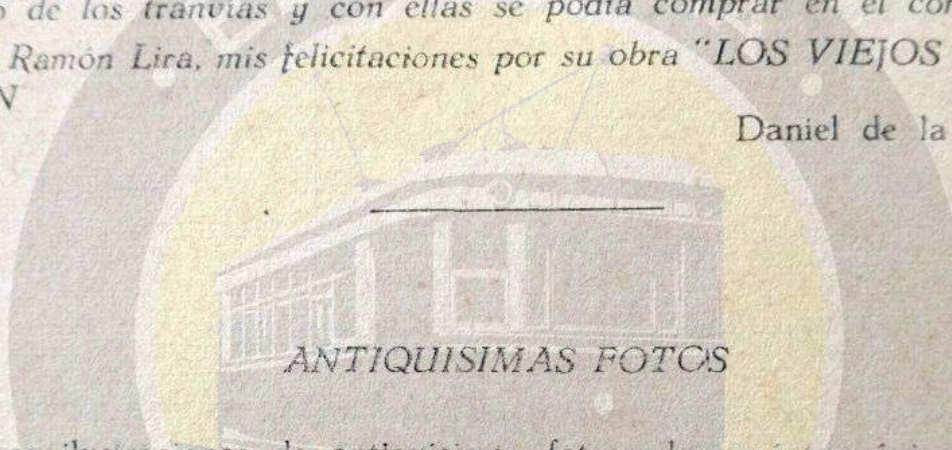
"El libro siguió creciendo. El autor vió que, al través de los tranvías, podía hablar de todo. En realidad, el tema —LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN— no tenía límites. Y así, en sus originales capítulos, fueron apa-

“reciendo personajes extranjeros y las evocaciones más inesperadas; asomó
 “el rostro lánguido de Cleo de Merode y luego las pestañas espesas de la
 “Bella Otero y unas fotografías del Mercado Central, realmente espeluz-
 “nantes. El autor advierte que el primer año, sólo había una línea. Estaba
 “situada en la Alameda, desde la Estación Central hasta la Universidad de
 “Chile. Nada más. Y en esa línea sólo corría un tranvía y nadie hablaba de
 “la falta de medios de locomoción.

“La obra de Ramón Lira es un arcón del pasado, en donde encontramos
 “hasta las fichas de caucho, negras y rojas, que usaban los viejos tranvías,
 “por falta de moneda divisionaria. Entonces había monedas de cobre, de
 “medio centavo, de uno, de dos y dos y medios. Y las monedas de plata
 “eran de cinco, diez y veinte centavos. Había también monedas de un peso.
 “Era un peso tremendo que rompía los bolsillos y con él se podía pagar un
 “almuerzo. Pero, a pesar de haber tantas monedas, circulaban las fichas de
 “caucho de los tranvías y con ellas se podía comprar en el comercio”.

A Ramón Lira, mis felicitaciones por su obra “LOS VIEJOS TRANVIAS
 SE VAN

Daniel de la Vega



ANTIQUISIMAS FOTOS

Tres ilustraciones de antiquísimas fotos, de carácter único e histórico, y de innegable interés excepcional que aquí se reproducen, fué posible esto, debido a la espontánea gentileza y magnanimidad del historiador nacional, señor Carlos Peña Otaegui, quién en mesiánico gesto y acto generoso, al informarse de la existencia de este Historial que es un jirón del Santiago que se fué, las cedió al autor de éste, desinteresadamente, como lo hacen los inclitos, excelsos, eruditos, historiadores y publicistas, que protegen, patrocinan y alientan toda obra que a ellos les merezca un juicio favorable, y concepto de ayuda, sea a quién sea, y encuéntrase donde se encuentre cualquier manifestación de noble fin y alto sentido, que signifique elevado alimento para el espíritu.

Por tal causa, el modesto autor del presente libro profundamente conmovido, señala profusamente este valioso aporte y se hace un deber destacarlo. En un hermoso gesto del señor Peña Otaegui, a trueque de separar de su propio y valioso álbum histórico, tres fotografías únicas, extraordinarias y valiosísimas de los días iniciales de la locomoción en Chile, no trepidó en donárselas al autor de este Historial, con el noble fin de aportar con ello una desinteresada cooperación de un impagable detalle, al éxito e ilustración de este libro, del que disfrutarán todos los que después tengan ocasión de tener entre sus manos, “LOS VIEJOS TRANVIAS SE VAN”. Vaya por ello la más sincera expresión de gratitud, al preclaro, egregio escritor, historiador y recio autor de la monumental obra: “SANTIAGO DE SIGLO EN SIGLO” y Caballero de la Legión de Honor de Francia; don Carlos Peña Otaegui

INTRODUCCION

La historia de una cosa inanimada, ofrece en la mayoría de las veces campo increíble e insospechables temas, para sacar raciocinio del elemento humano que sirve o actúa sobre ellos. Dijimos una cosa inanimada, pero no mucho, porque ésta, está pronto a moverse, claro que por medio de manos humanas, estos artefactos dejan la inercia y se mueven, y esto son los vehículos. Uno de éstos son los tranvías. Primero, fueron con razón llamados de "sangre", porque efectivamente sangre, ese humor rojo, corría por las arterias y venas de esos "motores" propulsores de los nobles equinos, caballos que con su sufrida nobleza cooperaron a movilizar el GRAN SANTIAGO ANTIGUO, semi colonial aún, y sus calles eran como réplica de un pueblito dormilón de Provincia en época de Verano.

Los tranvías o ferrocarril urbano a tracción animal, datan en Santiago de Chile desde el año 1857, la "EMPRESA", mantenía un regular servicio a la población santiaguina a los distintos barrios, y llegó a tener hasta la grandiosa cantidad de 250 carros, y 1.500 nobles y sufridos caballos en servicio para arrastrarlos, y más de 500 justas o huascas, para "lubricar" la paciente marcha de los jamelgos.

A raíz de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE PARIS del año 1881, donde se mostró y exhibieron modelos de tranvías eléctricos para la movilización colectiva, fué que la Empresa del Ferrocarril Urbano de Santiago, empezó a "tirar planes" para modernizar el transporte en la Capital, y lanzó la atrevida idea de electrificar la movilización en Santiago y desterrar a los nobles equinos lentamente, por los misteriosos tranvías eléctricos, novedad para todo el mundo. Fué así como la Empresa inició su descabellada idea de ir junto al PROGRESO de la época, y encargó al Ingeniero español Merry de Val, quién inició los tra-

bajos pertinentes el año 1897, para desplazar las patas de los caballos, por el trole o tomacorriente, las fustas serían reemplazadas por la palanca, y las riendas por la ruedecita que juguetonamente corría por el cable aéreo.

El verdadero certificado de nacimiento del tranvía eléctrico que corrieron sus ruedas por las calles de la capital de Chile, fue el domingo 2 de septiembre del año 1900, a las dos y media de la tarde. Para tan novedosa ceremonia, justo era que se invitara a presenciar la tan original prueba del PROGRESO y ADELANTO, a la Primera Autoridad del País y colaboradores del Gobierno; fue así como asistió a inaugurar esa tarde dominguera del mes de la Patria, el Vice-Presidente de la República en ejercicio, don Elías Fernández Albano; el Ministro del Interior, don Rafael Errázuriz, y el Alcalde, don Rodolfo Marín, que no cabían de gozo al ver estos vehículos eléctricos que corrían solos, y que darían a Santiago un tinte de ciudad más civilizada y marchaba con la época con electricidad y todo. Ya que los carros eléctricos eran comunes en todas las grandes capitales de Europa y América, y se habían hecho ya muy populares por sus calles, desde que lo inventara el alemán, Stemens, en 1861.

Desde la Casa de Fuerza de Mapocho esquina Avenida Brasil, partía esa tarde a inaugurar el servicio eléctrico tranviario, una columna de cinco tranvías-góndolas de flamante color azul, con capacidad para 36 pasajeros sentados. Partieron engalanados con guirnaldas, flores, banderas, y la infaltable banda de músicos a la vanguardia de tan progresista desfile de nuevos y modernos vehículos de locomoción colectiva. Hicieron junto con un cardumen de chiquillos de todas las edades, el trayecto histórico por las calles aun dormilonas con visión de gran aldea, que perduraban y se apreciaba en esos benditos días del matemático 900, Casas de macizas paredes, anchas puertas, cocheras inmensas, posadas recias y gruesas murallas de adobes edificadas a pruebas de terremotos y cataclismos, ventanas enrejadas, que eran réplica y visión de panoramas andaluces o sevillanos. Siguió el cortejo, que dejaba boquiabiertos a quien lo presenciaba, y que les servía de distracción nueva, cosas que esas buenas gentes de barrio, no disponían en esos años de mucha variedad en esa clase de alegría; de observar algo nuevo en sus retinas.

Por Mapocho siguieron, Brasil, Rosas, Bandera hasta Alameda y Brasil frente a la calle Padura, lugar en que se hizo la inauguración oficial, con varias tocatas más de la Banda de los Regimientos de la Guarnición, y desde ese domingo 2 de septiembre de 1900, se patentó la movilización de pasajeros por medio de motores eléctricos encajados en los tranvías. De vuelta la columna inauguradora, siguió por la Alameda arriba hacia San Antonio, Puente, San Pablo, El pasaje era muy económico, en la imperial, 2½ centavos por pasaje; en 1ª clase costaba más caro, 5 centavos; tarifa que regía hasta las 9 de la noche, después de esta hora, el doble. Era el castigo que les hacía la Empresa a los noctámbulos y hombres calaveras, que bohemiamente trajinaban por las adoquinadas calles arriesgadamente..., ¡después de las escandalosas 9 de la noche!

El progreso se hizo notar más rápidamente de este moderno medio de transportes sin necesidad de cuadrúpedos equinos. Fue así como la ciudad de Santiago en 1903, el año del incidente famoso del "Baltimore", contaba con 275 carros eléctricos, diversos y nuevos recorridos se habían extendido a lo más lejos barrios de la Plaza de Armas. Habían 97 kilómetros de vías embutidos en las distintas empedradas calles, descansando estos rieles en gruesos y regios durmientes de roble escondidos a la vista del público.

El año 1908, se inauguró la línea de los tranvías eléctricos a San Bernardo, el vecino pueblo fundado por don Domingo Eyzaguirre el año 1821. Eran inmensos estos tranvías que parecían mastodontes en comparación a los de Santiago, y por cuyo motivo se hacían llamar los "Ferrocarriles eléctricos de Santiago a San Bernardo". Estos recios tranvías, partían desde la Alameda esquina de Gálvez, corrían hacia el sur y volvían por la misma calle Gálvez, angostísima calle, que más parecía el corredor de un Trasatlántico que calle. Cuando solía pasar por ella el tranvía San Bernardino, casi tapaba toda la calle de vereda a vereda. Su robusta armazón lateral y recia contextura de su carrocería eran pintadas siempre de color plomizo ratón. En realidad, era mucho tranvía para tan fruncida y apretada calle.

Todo este panorama, fué dable ver en la capital de Chile en los nostálgicos e inocentes días de los albores de este pícaro siglo XX, testigo ya de varias micro guerras; Boers, Balcanes, y

de dos guerras mundiales, y un surtido enorme de revoluciones de grandes y no grandes países, acompañados de un sinnúmero de inventos insospechados, desde lo mecánico, hasta lo terrible de lo nuclear. A continuación lo que leerá el amable lector, es una rápida visión, recopilación de algo que existió y que se fué, anécdotas, hechos verídicos, fidedignos, con sus pequeños átomos de ingredientes de imaginación para aderezar hechos, sucesos auténticos, estrictamente reales, que por lo verosímil que sucedieron, parecen ser lo contrario. En la larga vida de estos vehículos eléctricos que se deslizaron y echaron a andar en Santiago por largos rieles, desde ese lejano primer domingo de septiembre del año 1900, época y año, que aún casi trascendía el olor a rapé, y algún fino oído podía percibir, el melodioso fru-frú de los trajes aún con polizón de nuestras recatadísimas, elegantes, y vergonzosas damas. Era corriente ver cómo subían a los tranvías las mujeres chic de Santiago, con sus enormes y descomunales sombreros adornados con multicolores plumas, que al subir a los carros, se recogían hábilmente las colas tradicionales de sus trajes.

En esos operetescos días, principiaron a correr estos "diablos aparatos" que andaban y corrían solos, así les llamaron los tranquilos y asustadizos vecinos del tranquilo Santiago, al ver como estos armatostes modernos de fierro se movían solos y con ello desplazaban con orgullo a los carros de sangre del Ferrocarril Urbano, y arrebatában poco a poco, el privilegio y preferencia de la asistencia de su clientela que tenían éstos. Y al perder éstos el miedo y subir a los tranvías eléctricos, le dieron la espalda a los motores equinos, y con evidente menosprecio y veleidad, fueron poco a poco prefiriendo el carro con motor eléctrico alemán a los tirados por los nobles brutos y sudados caballos. Y fué así como ese bullanguero mes de la patria de 1900, corrieron en Santiago por primera vez estos eléctricos carros locos, por su inicial recorrido por la Alameda hasta la calle Padura, calle ésta que se le ha cambiado varias veces nombre, Campo de Marte, Almirante Latorre, ésta es el nombre último. En ellos subieron severos pasajeros de sombreros de paja o "Hullullas", o con graves y negrísimos hongos, conocidos por "tongos". Damas de arrastrantes vestidos, muchachos y muchachas con su infaltable rueda de madera, y aquellos niños eternamente vestidos con traje de marinero, sus

cabellos en ensortijados bucles bajo su gorra, y su infaltable cuellito de encaje bordado.

De todos en este inmenso desfile de numerosos tipos heterogéneos, que han pasado y pasaron por esos carruajes y vehiculos de un Santiago que se fué, pasan por estas notas como un kaleidoscopio. Su anecdotario preñado de todas sus situaciones, de lo divertido, grotesco, humano, disparatado, inverosímil, increíble, risible, y sentimental. También desfilan tipos profundamente raros en sus reacciones y modo de ser, otros con toda la desnudez del alma fría y deshumanizada, con veleidades y raros signos de sadismos criollos. Pero todo esto, lo contrarresta la super truhanería y bellaquería del ingenio innato del hombre de nuestro pueblo, del roto "listo y diablo". Un tipo como ese Timoteo Villalobos, un tranviario modesto, apodado el "Alas para Chile", ejemplar único, que difícilmente existió otro con más desplante e imaginación, que ese cerebro maravillosamente dotado para algo más superior en lo que lo desarrolló. Se conjuga aquí todo en estos relatos, astucia, severidad, habilidad, pobreza humana, bajeza, veleidad, sutil despotismo, traición, salpicado de ingenuidad extrema, chiste natural y espontáneo, total: una antología, fiel reflejo de todo lo que entra en la rutinaria Comedia Humana, sirve de argumento y tema, que descansa como base en estos nostálgicos tranvías, que ahora el Santiago moderno con despectivez los olvida y los abandona como trasto viejo. Y que parece ahora la gran capital sigue ferviente como mandato, la frase que dijera el héroe de Fiume, Gabriel D'Annunzio, "O renovarse o morir". Y estos vehiculos que tuvieron su época, popularidad y gloria, ahora abandonados por la veleidad en nombre del progreso avasallador, que nada sabe de sutil poesía, ni romanticismo, no comprende la agonía de estos vehiculos, que su muerte empezó, cuando la casquivana modalidad del progreso perfeccionado los abandonó, tal cual abandona a una mujer cansado de ella la veleidad del amante, y éste se posa sobre lo nuevo, lo novedoso, de algo no satisfecho aún.

Así se les reemplazó poco a poco por algo que se llama prosaicamente; moderno. Los pobres tranvías ya próximos a su fin después de entregarse entero, sólo les queda el olvido y la muerte. Muchos y muchos humanos de la generación de ellos, hombres que hace varios lustros fueron jóvenes, maduros ahora, que vistos de

perfil muestran ellos aunque no quieran, una buena porción de barriga, cuyo prosaico botón central de la pretina pantalonera, soporta todo el peso cual dique, el ansia de desbordarse para afuera todo ese prosaico estómago adiposo inflado por los años. Y también ellas, las mujeres, añoran la muerte lenta y silenciosa de los humildes tranvías; ellas, muchísimas de ellas, con sus rostros con muchos rastros y caminos marcados por donde pisó la planta y dejó su marca al pasar ese monstruo: ¡los años!, que es verdadero monstruo y como tal, le temen todas las mujeres, porque deja a su paso algo imperecedero. Las sienas plateadísimas con nobleza algunas las lucen, otras... ¡cosa curiosa!, por sus cabellos no ha nevado ni el tiempo ni los años. Pero hay ante tan milagrosa visión de momificación del tiempo, algo que reconforta, que hay que convercerse, que la QUIMICA MODERNA ha mejorado mucho las bondades milagrosas de sus productos, que hacen las veces de simbólico biombo para ocultar el inevitable desfile de los pícaros años. Muchas, muchas de ellas que subieron al tranvía en su niñez, en su juventud con cuerpo gracioso de gacela, ahora están gordas, sus carnes no son ya tan tirantes. Ahora si que les incomoda y les aprieta como una prensa el corsé, qué años ha, se lo calzaban cual si se pusieran una media de seda, ¡por qué ellas también tuvieron algún día, ¡veinte años! Hombres y mujeres que viajaron en lejana juventud en tranvías, estos dichos hombres maduros ya, con prominentes estómagos ya indisimulable su adiposidad, las mujeres que ya no son jóvenes, perdida su forma de cintura como guitarra, caderas como humitas obesas ahora, encapsuladas dentro de un tormentoso corsé lleno de barbas, cordones, y ojettillos, cual aparato de tormento medioeval, claro está, en silencio solo para ellos, murmurarán a apreciar la desaparición lenta, cruel, forzosa de los tranvías, que más de algún recuerdo de sus mocedades y almas les traerá, y ante lo inexorable, repetirán remedando al malogrado poeta, quedo mucho, dando un escondido, oculto y melancólico suspiro difícil de contener:

¡Ay nostálgicos tranvías!,
¡los viejos tranvías... se van!

PRIMERAS PALABRAS

Las presentes notas y crónicas aquí relatadas, que pretenden ser una antología y remembranzas con aspiración al título de libro, se relata minuciosamente desde antes de su comienzo, de la actividad de transportar pasajeros de un punto a otro dentro de la ciudad. Aquí se relata su origen, y cómo se gestó la locomoción para pasajeros en la capital, como Empresa de servicio público en vehículos fabricados expresamente para tal objeto, dejando a un lado las arcaicas carretas, birlochos, coches, etc. Y con ello, se iniciaba en Chile, una actividad cercana ya a los cien años desde su principio, y que empezó casi como una cosa sin importancia, como una Empresa de actividad que no era vital, de algo superfluo, casi demás. Eso de implantar vehículos para la locomoción de pasajeros en la capital, fué mirado en sus comienzos como una "cosa de locos", y aseguraban que a los pioneros, a los primeros organizadores del primer vehículo de locomoción en Santiago, mucha gente les dirigía lánguidas miradas de conmiseración, y habían muchos santiaguinos que los observaban muy recelosos a prudente distancia, con constantes meneos de cabeza, como queriendo demostrar unas inmensas dudas de que esos desdichados e ilusos sujetos, que empezaban a trabajar en ese deschavétado negocio de la locomoción, debían ser a corto plazo parroquianos seguros de la "loquería", que en 1852 recién había abierto sus severas puertas en la calle del árbol de la aceituna.

Al transcurrir casi una centuria desde ese día inaugural de 1857, esta compleja actividad de la locomoción ha tomado ahora el carácter de una cosa seria, primordial, esencial, con aspecto fundamental y básico en el desenvolvimiento de la vida de la nación, y muy principalmente en la capital, que fundara "...a doce días del mes de Febrero de mil quinientos e cuarenta e uno, en nombre de Dios, de su bendita madre y del Apóstol Santiago, el muy magnífico Señor Pedro de Valdivia, teniente de Gobernador, y Capitán

**“General en las Provincias del Perú, y por Su Majestad púsole
“nombre la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo...”**

Con datos exactos, fechas, documentos Oficiales Presidenciales de la época, que tuvieron estrecha relación con este medio del transporte; preliminares, proyectos, costos, ceremonia de la inauguración del servicio, discursos, datos técnicos, cifras numéricas de interés, etc. Así como también nimios e ignorados datos de su implantación iniciales del servicio, curiosas ordenanzas, raras órdenes, extravagantes modalidades, curiosísimos recorridos antiguos ya desaparecidos, con el auscultamiento cual Rayos X de sus precisos regulares ocupantes.

Acompañadas de estas prosaicas, serias y severas cifras de datos fidedignos y verídicos, van entrelazadas la increíble e insospechada vena cómica, que salía espontánea a relucir en la ocasión menos pensada, que ésta no podía faltar, máxime si los vehículos y en los tranvías cuya plataforma son pedazos movibles de la calle, son pasadizo del hogar y del trabajo. Hechos, anécdotas, sucesos, ocasiones disparatadas, jocosas, extravagantes, festivas, cómicas y a veces dramáticas, cuyos actores principales han sido personajes que han tenido mucho que ver con los nostálgicos tranvías; pasajeros graves y circunspectos, jefes severísimos, y el heterogéneo público y personal de estos carros, donde en ellos siempre late, palpita simplemente, ahora y siempre, no otra cosa que: la vida.

Todo lo que aquí se relate, todo, no está ajeno ni divorciado de la veracidad, verdad y fidelidad. Claro que para diferenciarse de ser tediosa y larga, cuál crónica de periódico, se ha intentado variar de aquellos, con leves trocamientos de cosas de su real nombre por otro.

Sin el propósito elevado de pretender ser ésta una exposición de una pieza de algún valer literario, se ha llegado a formar este libro a fuerza de acumular datos y más datos, cifras y más cifras, detalles y más detalles, que por ahí andaban diseminados, extraviados, y hasta olvidados, que por obra de magia, sin saber cómo, se realizó el milagro prodigioso de hacer de tales datos y caudal de hechos inherentes, a los que son tan afines los nostálgicos tranvías, sacudiéndoles el simbólico polvo en que estaban colocados en el desván del olvido en este presente compendio, que tiene pretensión de ser un libro, con temerosa y titubeante intención aquí os presento amable lector.

Pero en el fondo su fin está condimentado con pretensión de simbólica y aromática salsa, de la modesta imaginación del autor de estas apretadas páginas, conserva en sí el sentido básico de la autenticidad de lo elemental del hecho relatado. Todo lo aquí descrito está relatado sin la menor intención, ni de un átomo, que se pueda tachárselo de algo innoble su relación. Sólo se ha tratado de escribir estas crónicas, con el único fin de dar a conocer, en forma excesivamente sencilla y clara para que todos las entiendan. Y sólo pensando en hacer pasar unos gratos momentos, al que estas remembranzas lea nada más; de las innumerables facetas y matices que en insospechada forma destellaban esos modestos, humildes carros de sangre y silenciosos tranvías, vehículos estos que antes que entren en la triste y sombría penumbra del olvido, el autor, audaz y temerario de esta Antología-Remembranzas, ha querido modestamente testimoniarles y hacerles presentes, como un cálido homenaje, porque alguien tenía que haberlo hecho, un homenaje de recordación, lealtad, gratitud y sincero mudo cariño, a tan recordados tranvías eléctricos santiaguinos, que más de alguna vez tuvieron ellos que ver simbólicamente con un pequeño jirón de nuestra vida.

Además, de lo único que está orgulloso el autor de esto, es la inmensa satisfacción que siente por la autorización y venia, que lo honró particularmente en forma expresa para aureolar el presente paciencioso trabajo, la inclusión de sus hermosísimos, finos y exquisitos artículos, salidos de la pluma inimitable del excelso, preclaro e ilustre periodista, gran poeta e insigne escritor y Premio Nacional de Literatura de 1953, don Daniel de la Vega, autor singularísimo de sutiles y bellas crónicas, que iluminan este modesto trabajo del autor, y lo prestigia enteramente él, contrarrestando, cual mágico hechizo, con su delicada producción, de este titán predilecto de todas las Musas, que es Daniel de la Vega, todo lo malo que pudiera haber, y que debe ciertamente ocurrir en este Libro-Recordatorio de Glosas y Semblanzas.

Además, en esta porción de páginas, en ellas, he intentado con mucho temor, muy cohibido, y un gran monto de rubor, confeccionar como postrera justicia el historial completo de los tranvías eléctricos de Santiago. Y junto con ello rendirles un simbólico homenaje de evocación sutil de grata memoración, hondo y sentido recuerdo a esos idos y viejos tranvías de la capital. Tranvías santiaguinos que, como fantasmas y sonámbulas figuras mecánicas,

aún recorren como avergonzados, confundidos, cabizbajos y hasta se podría decir y asegurar, "abochornados", ciertas calles de la capital. De esas mismas precisas calles y arterias que fueron testigos, tiempos ha, de ser sitios de un pretérito pasado esplendoroso de ellos mismos. Y ahora recorren esas líneas, aún sobrevivientes, cual si fueran ellos en la hora presente unos intrusos y atrevidos entrometidos, que se hubieran introducido y deslizado en forma anormal, sin permiso paternal y legal, por esas calzadas y calles, escenarios hoy de un nuevo colorido, original palpar, de una nueva atmósfera, de una distinta alma, de cambiada etapa, de una nueva Era. Una novel época que emerge nacida del prolífico progreso, a la cual ellos aparentan ser unos extraños. No se les toma en cuenta para nada por inservibles y ya... muy pasados de moda!! Y en esta época nuclear, reinado del radar, del avión supersónico, del vulgar helicóptero, del sueño hecho realidad de la televisión en colores, y del minúsculo traje Bikini, el tranvía, al perder sus atributos de "cosa moderna", veleidosamente se les da vuelta despectivamente la espalda, negándosele diplomáticamente el derecho a la vida, quitándole simbólicamente el derecho a transitar. Pero éstos parecen ser testarudos y porfiados fantasmas de hierro rodantes, cual nueva Ave Fénix, que resucita y se niega a morir, reviviendo de las cenizas que fueron llamas, que resucitan a pesar de la colectiva indiferencia despectiva de los que a ellos tanto sirvieron. Y ellos, los inertes e inanimados tranvías, en su mudo lenguaje inanimado tal vez que han de tener, tendrán sus coloquios privativos y peculiares, al apreciar dolorosamente que con ellos hacen lo mismo que lo que ejecutan los humanos entre ellos: desprecian veleidosamente lo que antaño adoraron, idolatraron, estimaron y apreciaron. Y ante tal voluble y versátil hecho, ellos deben exclamar muy quedamente en su acerado y singular idioma: ¡Es la ley de la vida! ¡Tristemente somos ahora, los humildes "Cenicientos de la movilización"!

Y así, ruborizados, van los tranvías quejumbrosamente, marchando lentamente, como audaces testarudos y como atrevidos espíritus, como si fueran la sombra de un alma en pena de lejanos tranvías que van en pos de un sendero, que los llevará al camino del desaparecimiento insondable del olvido inevitable. Y ese es el camino que van marcando en esta época alborotada, bélica atómica y deshumanizada, ellos, los nobles y viejos tranvías.

Y al irse ellos, se va un entero Capítulo de la Historia de la Capital. Un jirón personalísimo de la tradición de Santiago se desintegra y desaparece. Con la ausencia de los carros, como repetimos, se va con ellos todos un hermoso, nostálgico y romántico capítulo entero histórico de nuestra capital. Y en el aire flotan espontáneamente esas cinco palabras, de sutil significado, en forma de frase: **Los viejos tranvías se van...**

ANATOMIA DEL TRANVIA SUS ATRIBUTOS — SU TEMPERAMENTO — SU IDIOSINCRASIA

Sólo hay tres clases de vehículos que contribuyen a que el peatón santiaguino marche sobre rieles: el tren, el tranvía y el funicular. El segundo de ellos necesita de vez en cuando palabras de desagravio, a manera de reparación por lo mucho que lo ofenden, lo desacreditan, insultan, lo injurian y lo afrentan. El pasajero santiaguino medio, y aunque sea el entero, es muy veleidoso, tornadizo, versátil e ingrato con el tranvía. A la primera ocasión le ofrece su menosprecio, su desaire y su desdén, y continuamente se mofa y se burla de su vieja estructura de fierro, a la cual le idea e imagina complejos deprimentes, humillantes y desalentadores.

Por eso el carro es una de las pocas cosas que tenga ruedas, que sufre tan alto complejo de inferioridad. Sólo cuando se le necesita al tranvía se le toma en serio; cuando no es necesario, se le toma a la chacota, es el blanco de los retruécanos, de las pullas y de las más sangrientas burlas. Se convierte en el vehículo de la tomadura de pelo, y como vulgarmente se dice: "Lo agarran para el tandeo".

El candidato a pasajero en las esquinas, que espera tomar algo que camina, cuando precisamente espera un tranvía, se sulfura, se inquieta. Es la espera que menos soporta, es la que no tolera, no aguanta su demora, no la perdona, y lanza blasfemia para callado. Cuando hace lo mismo con otros vehículos, es decir, espera otra cosa que no es un tranvía, no hecha maldiciones ni para afuera, ni para su otro "yo".

En el bullicio del tránsito callejero, las exquisitas e inconcebibles galanterías románticas que suelen a veces darse los vehículos en las esquinas, entre camiones, autos, "liebres", taxis, autobuses, "Stations-Wagons" y troles, con el gesto extraño cuando se dicen: "Usted primero tiene la pasada". ¡Nunca, jamás!, pero nunca, al pobre y achunchado tranvía le dicen en el centro "eso" a él. Este medio de transporte callejero de pasajeros es la verdadera María Cenicienta de los vehículos que caminan sobre sus ruedas en el enmarañado tráfico de la capital.

Pero a veces el tranvía humilde y dócil se indisciplina, se encaracha en forma indómita, este estado de cosas lo demuestra prácticamente cuando se descarrila el trolley o tomacorriente, y parece ser que en esa ocasión el tranvía se desquita, y en forma furibunda hace temblar todo el enrejado y enredadera de cables eléctricos aéreos de varias manzanas a la redonda. Cuando esta simbólica rabieta temperamental que le baja a veces al tranvía sucede de noche, parece que hasta el cielo ayudara, y bajarán infinidad de estrellas en ayuda o adhesión, dejándose caer éstas iluminadas encima del tedioso cable rojizo conductor de esa fuerza invisible. Parece que como chiquillo travieso, testarudo, el tomacorriente no quisiera volver a su sitio, y en su enfado, irritabilidad y encolezamiento llega hasta sacar chispas de su cólera y furor.

Cuando un tranvía sufre un percance en plena vía, y se produce un "taco", parece que todos se hubieran puesto de acuerdo y principiaron a jugar y a imitar a los trenes, y pronto formarían largos metros de convoy, al estilo de los ferrocarriles, vehículos esos también que se deslizan sobre ruedas, ellos deben ser deudos o parientes opulentos y acaudalados de los pobretones tranvías.

El tranvía es uno de los más democráticos y sociables de todos los vehículos que transporta gente. Su cabida y extensión es inconmensurable y enorme, en él caben una familia entera de proletarios hasta su cuarta generación. En su interior, es el único vehículo callejero que se tenga noticia, en que se puede desplegar y desplegar en toda su extensión el diario, cualquiera que él sea, para leerlo uno a nuestro regalado gusto.

También es ocupado el tranvía heroico y sufrido para practicar arriba de él "turismo" hogareño. Hay muchas personas que sólo conocen algunas partes de la capital, sólo por haber andado por esos contornos, y puntos desconocidos, encaramados arriba de una plataforma tranviaria, que de ahí ella le servía de mirador

o atalaya, de una vista maravillosa de la capital del país al desnudo.

En sus hangares o Depósitos de guardar, los tranvías son todos iguales entre sí. Pero corriendo por las calles, son distintos en todo, y hasta según la hora en que arrastran sus viejísimos fierros, nobles y recios.

Por ejemplo: el carro madrugador, es el que acarrea a la gente de sufrido y heroico trabajo en Invierno y Verano. Es el que sale a la calle antes de la primera luz del alba, como dicen los poetas. Claro que su transitar a tan tempranas horas molesta los oídos de los dormilones, adoradores en grado sumo de Morfeo, el hijo de la Noche y del Sueño. Este primer carro es el que no se entretiene ni por nada en las esquinas, llega y parte con su carga laboriosa de trabajadores. El tranvía de las once de la mañana es el carro sin urgencia, sin apremio, con nada de prisa, sin apuro, es el que en su interior lleva indiferentes grupos de infinidad de señores que salen a pasear su flamante o antigua jubilación, a airear su tedio.

Viajan en él también toda esa tribu de gente de portadocumentos bajo el brazo, vendedores viajeros, cobradores eternos de facturas impagables. Revueltas con ellos viajan en estos tranvías de las 11 de la mañana de todas las líneas de Santiago, sofocadas gruesas señoras, las más de las veces muy entraditas en carnes, que vuelven de la Vega o van a ella. Siempre con caras de eterno apuro, y el miedo reflejado en sus cansadas caras, pensando tal vez que se les haya quemado o secado el estofado en el fuego. A veces suele subir a este original carro de las 11 de la mañana, un singular pasajero con muy buena pinta y de buen casimir su indumentaria, que sube al carro como si fuera un extraño en toda la capital. Parece que su figura le da abolengo y blasones al indolente, humilde y modesto tranvía santiaguino. Parece ser que este raro personaje está acostumbrado al taxi de lujo, o al Cadillac propio con chofer de librea y entorchado, como traje de Almirante en día de gala pulcramente rasurado. Al subir al sumiso y dócil carro este evidente personaje, que no se sabe por qué designio del sorpresivo Destino llega hasta él, la gente modesta, vulgar y prosaica, normalmente ocupante del tranvía, ya parece oír a este "palote pasajero extraño", que se acerca con un desplante tipo Luis XV, o con un modal del tipo de Marqués de Cueva, y que le dice y le ordena al maquinista: "—Mire, déjeme en Providencia esquina Avenida Suecia". Este carro de las once de la mañana no tiene clientela fija, son casi todos casuales, acciden-

tales e imprevistos. ¡Pero el carro de la hora de almuerzo!, es el tranvía mágico, maravilloso, es el que se espera con la inquietud, como espera un herido la llegada de la Asistencia Pública, o como la llegada de los Bomberos a un ser que se le está quemando la casa con algún familiar adentro, y angustioso aguarda la llegada de la bulliciosa e inmensa bomba roja, que ha de llegar...

A las cinco de la tarde, como por un mágico acuerdo, de todos los puntos más lejanos de donde parten tranvías, de los rincones más heterogéneos de la capital, se dirigen hacia el centro de la ciudad cargados y llenos de señoras que "van al centro de compras". Todas ellas van con sus carnes muy bien apretaditas, con suplicios de fajas o atormentadores corsés, con kilométricos largos de cordones. La fachada de sus caras muy bien disimuladas todas esas malhadadas arrugas, que les duele tanto a las mujeres, como si les cayera perennemente lacre ardiendo sobre el sensible cutis de sus espaldas; pero esto, ellas lo arreglan con mezcla de "Pan-Cake" y un poco de crema a base para polvo, y... aquí no ha pasado nada, ni tan siquiera una mísera arruguita. Esas mismas señoras son las que llenan los carros en las tardes de vuelta a sus casas, con trapos y más trapos, productos de Liquidaciones y Ventas de retazos.

El carro, que tiene la propiedad de ser benéfico, y que merece una apología, es el tranvía que corre pasado la media noche, "el chonchón" (1), o el carro nocturno. Es único, es excepcional... En él vuelven las tardes de días festivos de todos los sitios imaginables de diversiones o paseos, Week-End, de la playa, del campo, de la hípica, de la última película panorámica!! En él va de todo, cual movable Arca de Noé. Toda la fauna humana va ahí en ese angustioso carro de después de las doce de la noche de un día Domingo o festivo. Parece ser un movable Mercado Perra humano. En ese original carro viajan lánguidas novias, que espera que te espera el día cero para ellas de su siglokilométrico noviazgo. Jamonas todas despeinadas, desmaquilladas, exhibiéndose por primera vez en público fuera de su casa, tal cual es su verdadero físico, su desnudez personal. Padres amantísimos, ya perdido todo su desplante y optimismo de soltero, a causa de su cualidad y don de ser un prolífico y paciente padre de larga y numerosa familia.

(1) "Chonchón", nombre con que se conocía los tranvías que hacían el servicio toda la noche en la capital.

con su incansable prole, retoños y retoños eternamente dormidos como troncos, cual si fueran todos esos chiquillos cloroformados con el aire del paseo que fueron, antítesis de lo que es casi siempre sus barrios eternamente secos y áridos, de alguna verde maravillosa vegetación.

El postrer carro nocturno santiaguino, de la línea que sea, realiza a esa precisa hora de las madrugadas, heroica faena en todos los barrios, y en cada esquina hace una acción de salvataje nocturno, cual si fuera este tranvía su misión precisa la de recoger y elevar encima de su cubierta salvadora, a infinidades de los inacabables pasajeros trasnochadores, maridos descarriados, solitarios bohemios, etc., que esperan en esas simbólicas Islas, que son los paraderos nocturnos y sombríos de la madrugada, como terrestres náufragos que esperan ansiosos la vista y pasada del barco-tranvía que los recoja de sus solitarias Islas en que se encuentran abandonados a tan altas horas de la noche. Este tranvía nocturno que sirve a la ciudad, por sólo esa sola proeza que efectúa todas las noches, dando vuelta el año en esa misma faena, recogiendo a su bordo a estos impenitentes, testarudos y siempre los mismos voluntarios náufragos, en esas vulgares y cementadas Islas de todas las esquinas de las calles de Santiago nocturno moderno, transformadas pasada de la medianoche en simbólicas Islas, punto de reunión de los náufragos, debía ser reconocido y compensado con una simbólica Cruz de Honor por su acción sociable a la colectividad, sección: Trasnochadores.

SU MAS FIEL Y LEAL CLIENTE

El ebrio, o el borracho, de la condición que sea, del standard de vida que viva, sabe bien él, que la cercanía de un ruido de un tranvía que se acerca es un seguro refugio para el estado en que se encuentra. Porque a lo primero que apela un amante del Dios Baco, cuando siente que sus piernas se le doblan como "yuyo", es aferrarse al pasamano de la subida de un tranvía, elevarse arriba de él y ocupar cuanto antes un asiento, para ponerse a dormir su correspondiente "mona". El sabe que ahí va seguro, bien respaldado y nadie lo "cartereará". ¡Duerme ahí su completa mona en las vueltas que sean, y... le sale eso... tan económico!