

brador, y dirigiéndose a él le debe decir **SIEMPRE** la siguiente completa frase: Tenga usted la bondad de pagar su pasaje.

II.— El cobrador o cobradora del tranvía, debe pasarle y tenderle la mano a los pasajeros que intentaren subir a él, pero debe evitar en lo posible pasarla cuando éstos no sean ancianos, señoras o niños.

III.— Cuando en el tranvía vayan personas mal sentadas, y otras de pie, debe el cobrador o cobradora insinuar a las otras personas sentadas que se junten más para dar cabida y espacio a las de pie.

IV.— Cuando una persona cometa en el interior del tranvía un desorden, diga malas palabras, o malos hechos, se le invitará con buenas maneras que descienda de él; si no se consigue hacerlo, se llamará a un guardián, y que él le invite a descender. Pero siempre que el carro esté completamente detenido.

V.— El pasaje ordinario corre desde las 5 de la mañana hasta las 9 de la noche; 5 centavos en primera clase y 2½ centavos en la imperial de 2.ª clase por pasajero. Y desde las 9 de la noche hasta las 5 de la mañana se cobrará tarifa nocturna: 10 centavos en primera clase y 5 centavos en segunda clase.

VI.— **NO OLVIDARSE NUNCA** de tirar el cordel del marcador automático, cada vez que un pasajero le pague su pasaje. En caso que dé un tirón de más al cordel, no trate el cobrador de arreglar el marcador, dé cuenta al Jefe más próximo para que él lo haga.

VII.— **Y NO OLVIDAR NUNCA** al requerirle su pasaje al reciente pasajero, sea quien sea, decirle con buenas maneras, enteramente la frase de: Tenga la bondad usted de pagar su pasaje.

Como se ve, los reglamentos internos primitivos de la "Chilian Electric Tramway & Light Company Limited", cuya Gerencia principal estaba en Londres, eran risiblemente jocosos, severos y candorosamente estrictos. Pero no les parecía eso mismo en ese entonces al público ni al personal. Ellos los encontraban muy naturales, lógicos, corrientes y normales. Nada le encontraban de jocososo, festivo, chistoso o extravagante, nada. Debe haber sido así, porque no hay que olvidar que todo eso sucedía en el comienzo

de este nuclear, televisionario y "abikinado" siglo XX. No había de que admirarse de las costumbres ascetas, mesuradas y circunspectas de esa gente de ese entonces, ni de extrañarse de lo estrambótico de sus sanos y honestos criterios. Ya que en esos precisos días de la época de que hablamos, en todas las casas de esos días que disponían de un calendario en vigencia, estos decían, con una cifra muy visible y llamativa: "Año de 1900".

## PRIMITIVAS CONDICIONES DE TRABAJO Y SALARIO

Curioso y risible resulta ahora ponerse a pensar las innumerables peripecias y obstáculos que tuvo que salvar y sufrir la capital para tener un regular medio de movilización colectiva de pasajeros que se distinguiera de los vetustos "carros de sangre", que transitaban a paso tardo, indolentemente, por los rieles embutidos en las empedradas calles y sin ningún apuro, a marcha "relantiseur", a cámara lenta.

Claro que ellos eran y se movían cual una réplica de lo que era en ese entonces, esos días agonizantes del siglo XIX y principio de la centuria presente, el soñoliento y letárgico Santiago, que aún parecía sólo una Gran Aldea nada más. Aún no podía sacudirse del todo el fardo de lo dormilón, lo apacible y colonial de su ritmo de vida y honestísimas costumbres. Curioso resultará conocer a grandes rasgos siquiera, ignorados detalles de cómo se estilaban las cosas en los albores del nacimiento y estreno en la vida pública de los tranvías eléctricos de la capital de Chile.

En lo que se refiere al trato que le daba la Empresa a su personal, cuyas exigencias, franquicias y garantías que esta Cía. arrendadora del esfuerzo físico e intelectual de sus modestos colaboradores daba, no eran muy apetecibles, ni envidiables las condiciones de ser asalariados y funcionarios de esa famosa "Chilian Tranway". No eran pastelitos de miel tener un puesto y ser funcionario en los primitivos carros eléctricos de esos años iniciales de la tracción eléctrica.

Para que se dé cuenta de una pálida idea que de la "cuestión social" y sus derivados de conquistas gremiales del elemento trabajador en esos años, que andaba tan distante de ser hobby del pueblo trabajador, que sería como comparar la velocidad que des-

arrollaban aquellos carritos de sangre anterior al año 900, y dirimirían superioridad en singular competencia con un avión Camberra con propulsión a chorro.

Bastaría ver las condiciones en que se contrataba esos idos, heroicos y sufridos modestísimos maquinistas y cobradores de los flamantes tranvías eléctricos.

Podían ser cobradoras de los carros las muchachas que tuvieran 15 primaveras cumplidas. Esa era la edad mínima que exigía la Empresa a las primeras postulantes a ser cobradoras que se presentaban a sus oficinas. Los 10 primeros días que practicaban en el servicio no ganaban sueldo, ni un cinco.

Después, cuando ya eran de planta, sí, les asignaban un sueldo de... ¡\$ 0.60 centavos diarios! y les daban "su uniforme", tenida ésta que fué tradicional en el ambiente de la capital. El clásico uniforme de una cobradora tranviaria era muy simpático. Consistía en un coquetón sombrerito de hule negro, de estilo cordovés, tal cual como los que usan en las corridas de toros los "mataores", pero las alitas más recordaditas. Se ponían un delantalito blanco chiquitito, pero tan chiquitito, que parecía que era de propiedad de alguna valiosa muñeca. Además de estas prendas, le daban un bolsón de paño para que ahí echara el dinero de la recaudación.

La Empresa confeccionó fichas especiales también, cuyos ejemplares el comercio las recibía como dinero adquisitivo. Decían que eran de dos colores, negras y coloradas, y a raíz de ellas se hizo popular un dicho que se usaba mucho, pero de discutido significado, que era éste: "Una ficha negra y otra colorá y una cobradora que no vale na". Como decíamos, el bolso ese era para echar las monedas recibidas durante sus largas faenas de la cobranza, ahí se revolvían la ficha, el cinco, el diez, la chaucha, la moneda de a cuarenta centavos, y hasta a veces solía caer de vez en cuando ¡hasta una enorme moneda de... ¡un peso!

En ese dichoso tiempo de entonces debía haber habido mucha producción y superávit de muchachas postulantes a cobradoras de tranvías, pues su número en servicio era muy superior a los cobradores varones.

No se sabe, y esto fué un misterio que nadie resolvió, si las muchachitas esas que ingresaban al duro oficio muy sacrificado de cobradoras de los tranvías, lo hacían sólo por el acicate, estímulo, del fabuloso y enorme sueldo para esos años para una adolescente

chiquilla de 15, de los sesenta centavos diarios de remuneración, o si lo hacían por el eterno femenino de la coquetería, de tener la ocasión de usar, y lucir el diminuto, mono y gracioso sombrerito de hule cordobés, que tan bien les asentaba a todas... Mu- chas debieron a ese sombrerito, haberse adjudicado un buen ma- rido, cariñoso esposo y padre de muchos hijos, gracias a la inso- pechada influencia sutilmente hechicera que ejercía ese simple or- namento en las cabezas de esas mujeres cobradoras sobre los ojos de los varones en estado de merecer, que les subían a sus carros en calidad de tranquilos y libres pasajeros, y quedaban éstos pren- didos para siempre, para toda la vida, de esa muchacha cobra- dora, que lucía tan "glamorosamente" en forma tan irresistible aquel sombrerito "cordobés"...

Las cobradoras atrayentes, jóvenes y bonitas, no se ponían antiguas en la Empresa. No duraban mucho. No hacían carrera. Se casaban muy luego y... se iban. El tranvía a muchas les sir- vió como agente matrimonial, como trampolín. Saltaban de él al altar de un brinco. Los pasajeros aspirantes a ser los elegidos de sus amores y propietarios de sus corazones con Libreta Civil en la mano, les llamaban los "zancudos". Pues eran como estos in- sectos articulados, que son tan constantes sus picadas. Estos "zan- cudos" humanos subían al carro donde elaboraba la preferida de su estimación, y estaban hechizados por tal o cual bonita y ado- lescente cobradora, y daban junto a ella vuelta y más vuelta todo el día, y esto era todos los días, hasta que rendían... la plaza...!

Hubieron algunas cobradoras tan atrayentes que inspiraron volcánicas pasiones, que hicieron caer en las redes de Cupido, y llevaron hasta el himeneo, a severos y estrictísimos Inspectores Jefes de la Empresa, y se casaron con ellas. Dejando con eso ellos inutilizado para siempre esa frase, que su significado es sinónimo de estrictez irrevocable, cuando se dice: "Yo no me caso con na- die". Pero muchos de esos secos Jefes, que esa frase la cumplían en forma práctica en sus severísimas labores, se casaron de de- veras... con una real cobradora, con mucho sex-appeal, joven y bonita!

A su personal varón la Empresa le daba una tercera parte del uniforme, es decir, le daba sólo la gorra, nada más. Tenía que estar 15 días trabajando en lo que se llamaba la práctica sin pago, ad-honores. Cuando daban examen y salían bien en los certifica- dos, aprobándolos como maquinistas o cobradores, con su símbo-

lico brevet de conductor, le fijaban un sueldo de un peso diario (\$ 1.—) por cada día trabajado. Si se portaba bien y pasaba los seis meses, se le aumentaba una cuarta parte del otro peso, \$ 0.25 ctvs., y al otro medio año, los otros \$ 0.25 ctvs., para poder llegar al sueldo que era \$ 1.50 diario, que era el sueldo máximo y tope que podían ganar.

El descanso dominical no se conocía, se lo tenían que tomar ellos por su cuenta, sin pago. Si querían sacar 30 días de sueldo al mes, tenían que trabajar también los justos y precisos 30 días en el mes, sino, no.

Si el carro era muy ligero en su andar, o hacía todo lo contrario de esto y se atrasaba, el maquinista tenía un castigo, se le multaba con 50 centavos. Si se le rompía durante el camino el "salvavidas", le imponían al maquinista una multa de veinte centavos (\$ 0.20) por cada rodillo de madera que resultara quebrado! ¡Y a veces se quebraban 10 rodillos, y eran \$ 2.— de multa, y el sufrido maquinista, con todo empeño que hacía, ganaba apenas... \$ 1.50 al día!

Los cobradores varones, gentilmente se sacrificaban en trabajar sólo ellos en los acoplados, y no trabajaban en aquellos sus colegas del sexo debilucho. Pues, porque en esos precisos antiguos carros acoplados el cobrador tenía que tener "ñeques" para cooperar en cada parada con el maquinista que iba en la cabeza del convoy, apretando palanca igual que él.

Claro que muchos por apretar y apretar palancas, y atender su cobranza, etc., a varios de ellos los agotó la dura y apenada labor, que de tanto apretar y apretar, una enfermedad repentina los apretó a ellos. Y eso en ese tiempo era muy grave, pues el que se enfermaba... ¡estaba frito! Tenía que irse a su casa, y solito buscarse su remedio y su mejoría relativa. Tenía que él solo hacerse sus remedios caseros, sus friegas, sus cataplasmas, todo por su cuenta. Su patrón, la Empresa, no le tendía ni una mano de apoyo a su personal enfermo, no le interesaba, ni le ayudaba en esos momentos aflictivos de una enfermedad contraída en el desempeño de su sufrida y heroica labor. No le ayudaba ni con un flaco paquete de hojas de tilo para cortar un resfriado, ni un paquete de linaza para cataplasma, ni una miserable media docena de pastillas de eucalipto para aliviar una persistente tos nada, nada.

Si se mejoraban podían seguir trabajando en la Empresa, y vamos otra vez apretando palanca y más palanca. Y si se moría el maquinista o el cobrador enfermo, la viuda o los familiares cercanos devolvían a la Empresa la gorra y la placa, y... san se acabó, y aquí no ha pasado nada... sólo que se murió, nada más, y aquí, no ha pasado nada, nada.

Aquí es una de esas excepcionales ocasiones que es motivo suficiente, para que no calce ni se conciba en parte alguna la verdad irrefutable de un dicho como refrán muy antiguo, que en cualquiera otra circunstancia su acepción toda es verdadera, pero en este caso este dicho tradicional pierde aquí su prestigio y valor, y suena a falso el fondo entero de su entera oración, y éste es cuando se dice: Todo tiempo pasado fué mejor.

En esos años en que nacía el presente siglo, toda la población santiaguina, entre hombres, mujeres y niños, según un flamante censo, era de 490.573 habitantes. Claro que no todos estos habitantes ocuparían los carros; un inmenso porcentaje de esta cifra de la población la constituía, en un número muy apreciable, viejitas y veteranas, personas estas que no abandonan sus casitas, y sólo lo hacían en dos ocasiones solemnes, que son fechas tradicionales en el año, y con ello ellas sin querer ayudaban a congestionar el tráfico del dormilón Santiago del Nuevo Extremo.

Esos días claves, en que todas las viejitas dejan su casita y se largan por esas calles de Dios, son los días de Semana Santa, el cardumen de viejitas, con sus polleras haciendo sin querer el aseo a las calles por donde ellas pasan, salen a recorrer iglesias y más iglesias, parroquias y más parroquias, conventos y más conventos, tras la mística devoción de la serie de las Estaciones; y la otra solemne salida que efectúan las diminutas y arrugaditas viejecitas de la clase que sean, es la universal Fiesta de los Difuntos: el Día de los Muertos.

## TRANVIAS ELECTRICOS EN VALPARAISO

Valparaíso tuvo tranvías eléctricos, con una diferencia justa posterior de 4 años, 3 meses, 23 días después que la Capital. Pues según cuenta Archivero, para la Navidad del año 1904 el año de la guerra ruso japonesa, se inauguró el servicio tranviario eléctrico

en el puerto principal del país, abandonando con ello los viejos, leales, y sufridos carritos urbanos de sangre de la Empresa que había fundado primitivamente un visionario porteño, don David Thomas, y los cuales venían bregando tanto tiempo. Habían corrido por primera vez sólo a escasos meses de la inauguración del primer tren a Santiago, el año 1863, ellos corrieron 4 lustros antes que funcionara el primer ascensor en los infinitos cerros porteños.

Los tranvías eléctricos corrieron en Valparaíso por primera vez la Pascua del año 1904. Fué el domingo 25 del último mes del año 4, día aquel en que todos los niños amanecieron con más alegría reflejadas en sus frescos rostros, por haber sido hecha realidad una ilusión, tal vez la única en la vida que se cumple, o cree uno que se ha cumplido y que seguirá siempre igual: tener juguetes en Nochebuena. El puerto también había amanecido en esa Navidad, con su raro, singular, y moderno regalo de Pascua. Ese preciso día simbólico de aquellos Reyes Magos, que seguían una extraordinaria estrella que recorría el cielo de Oriente anunciando la llegada del Mesías, principió a deslizarse por primera vez en el puerto las ruedas de los carros impulsados por obra de esa poderosa invisible fuerza de la novel energía eléctrica...

En la tarde de la 4a. Pascua del siglo XX, ocurrió la inauguración de la tracción eléctrica porteña. En ese preciso día de aquel acto público en Valparaíso, trabajaba allí en el Teatro de Verano de la calle Victoria, un gran actor español, el recordado e inolvidable Pepe Vila, daba dos funciones, en la noche era por tandas, representaba curiosos géneros españoles teatrales de corta extensión y duración, ese día de Pascua daba en 1.a, 2.a y 3.a tanda, La Viejecita. El Tambor de Granaderos y La Buena Moza respectivamente. Como se ve original y curioso eran las modalidades del arte escénico del ambiente del reinado de las candilejas y farándulas teatrales de aquellos años.

Frente al Depósito tranviario que estaba situado cerca de la Estación Barón en la Avenida Argentina, estaba el convoy inaugural compuesto de 7 carros, todos engalanados con tradicionales banderas chilenas y alemanas, flores y escudos de ambos países. Estos carros fueron ocupados por gozosos invitados, convidados que no cabían de regocijo y júbilo. Cuando se dió la partida al convoy, la gente apostada en las aceras celebraba alborozada y alegre el paso del singular desfile de la moderna y novedosa tracción de aquellos vehículos. En el primer carro, en la imperial, iba la banda de

músicos de la Artillería de Costa, dándole el justo destino a los instrumentos; tocando, ya acometían con la Canción Nacional, marchas, trozos alegres operetescos, y alguna que otra melodía pegajosa de algún romántico Vals del 900 que aún seguía de moda. En otra imperial del carro siguiente, iba completa, llena de rubios músicos de otra raza, eran los marinos de la banda de músicos del Crucero "Falke" de la Armada imperial Alemana, que estaba de visita en aguas chilenas. Como se ve los aires marciales y musicales eran internacionales.

El trayecto hasta la Plaza Sotomayor duró sólo ocho minutos, luego siguió hasta la vieja Aduana. De regreso, en la calle Córdell, descendió la selecta comitiva a la calle Pudeto, pues el Gerente de la Empresa, don Alfredo Kolckhorts, y los representantes de la Compañía de Tracción, invitaron a conocer los raros y extraordinarios motores y turbinas de la provisoria Casa de Fuerza, que daba el alumbrado al Puerto, y la suficiente energía misteriosa para que estos "modernos y satánicos vehículos corrieran solos". Entre los personales prominentes que asistieron y que estaban ahí presentes, observando con extrañados y vivaces ojos todos esos complejos y modernos aparatos, se hallaba el Ministro de Hacienda y el de Justicia e Instrucción Pública del Gobierno de S. E. don Germán Riesco Errázuriz; Sres. Ernesto Hübner y Guillermo Rivera respectivamente, el Almirante Jorge Montt Alvarez, ex Presidente de la República (1891-1896). El Cónsul Alemán, el Intendente y el Alcalde, Sr. Agustín Ross, Dr. Enrique Deformes, Edo. Budge, Angel Guarello, Gerente de la Chili Telephone, Redactores y Reporteros de "El Mercurio"; "La Unión"; "The Chili Times"; "Star of Chili"; "Deutsche Machrichten"; "Sucesos", etc. Claro está, que entre esa larga comitiva de caballeros amanerados, de almidonadas pecheras negrísimas tongos, de evidentes barbas venerables y graves bigotes levitones novecienteros, iban también hermosas exponentes de lindas y delicadas damas porteñas, con sus tradicionales amplias faldas, de breves y apretadas cinturitas martirizadas con su cruel y levantado corsé, en que parecía que todas esas generaciones de recatadísimas y lindas mujeres, tenían la manía, obsesión y el "hobby", de identificarse prácticamente y parecerse a las imágenes de las mujeres pintadas por los pinceles de Renoir.

A cargo de las instalaciones de aquellos motores, estaba el ingeniero Carlos Claussen y Henry Lindocker, quienes explicaban a los visitantes sus complicados y desconocidos manejos, declarando

que pronto iría haber una moderna Casa de Fuerza en Peñuelas. A continuación se sirvió un cóctel, ¡ah! esos cócteles de antaño! que parecían gastronómicos banquetes y pantagruélicas meriendas, pero en relación a ésto había que destacar, que en esos precisos días de inauguración y de Pascua de 1904, la Casa Francesa de Valparaíso, anunciaba en "El Mercurio", que vendía trajes para señoras a \$ 17.25, botines acharolados a \$ 12.20, fonógrafo con sus cilindros parlantes a \$ 25.—. También este decano de la prensa nacional, fundado en el puerto sólo 17 años después que se jurara la Independencia de la patria, ese mismo día de la inauguración, daba cuenta a sus lectores del precio de la suscripción anual del diario para el año 5 sería de \$ 15.— al año...

A la hora de lo que nunca deja de haber: los brindis, se pronunciaron sendos, medidos y circunspectos discursos conforme a la época, alusivos al acontecimiento más destacado del año en Valparaíso. El Ministro de Hacienda en ejercicio ahí presente, Sr. Hübner, pronunció un discurso en perfecto idioma germano, y al término brindó por el actual Emperador desde 1888 de la Gran Alemania: el Kaiser Guillermo II de Hohenzollern. Excusó su inasistencia el Ministro de Alemania en Chile, Herr von Reichenau, en que textualmente en unos acápites de su nota decía así: "Siento no poder asistir como quisiera, a esa importante inauguración de ese moderno servicio público en Valparaíso. Toda vez que esa gran Empresa, colaborará con fuerza conquistadora por el prestigio e influjo industrial de la patria alemana en Chile".

Luego de cócteles, visión, brindis, y discursos, los visitantes salieron más contentos que al entrar, iban más asombrados de este enorme adelanto que significaba para Valparaíso. Subieron de nuevo a los flamantes y modernos vehículos, y siguieron hasta la Plaza Victoria. No muy escaso público miraba asombrado desde las aceras y veredas el paso del convoy. Porque era para no creer lo que ya se veía en el principio del siglo XX, que prosaicamente por ese indolente cobrizado cable aéreo, viniera tal potencia de energía, ¡y todavía de adentro de aquella misteriosa llamada "Casa de Fuerza" de la calle Pudeto! que hacía caminar solas las mágicas ruedas de aquellos carros, por las angostas calles del viejo Valparaíso. Algunas viejitas porteñas espectadoras contemporáneas de ese espectáculo, envueltas en sus negros mantos de tradición de antaño, asombradas miraban con mucho recelo aquellos "satanaces de carros que se movían solos", y que estaban dando un vuelco completo

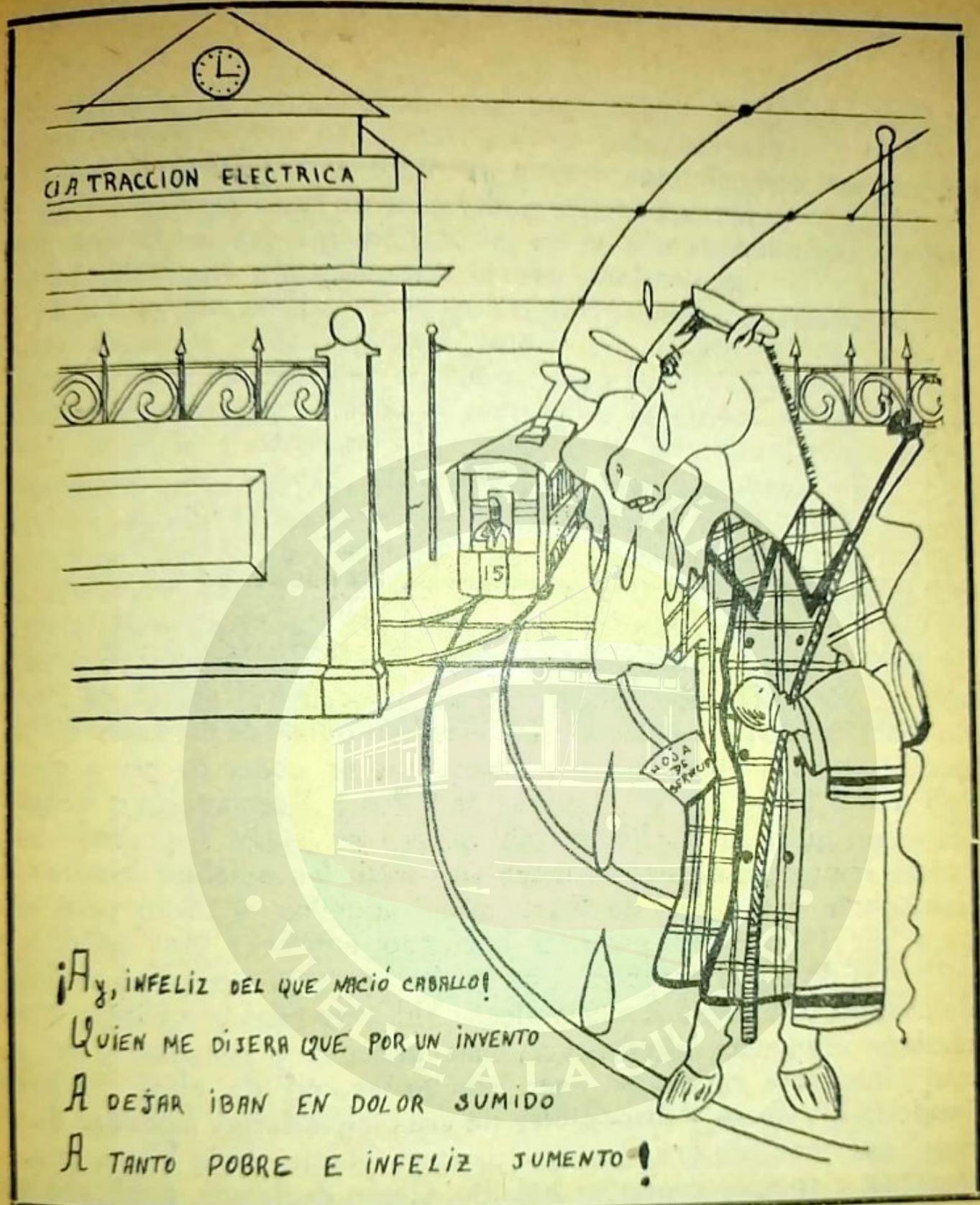
a la locomoción colectiva, ellas meneaban muy seguidas sus canosas cabezas dando unas sugestivas miradas al cable aéreo conductor de los invisibles mil y tantos voltios de electrones, y exclamaban para sí: —¡Nó!, no, esto no hay duda, esto es cosa del diablo, o es el principio del acabo de mundo!

Los tranvías eléctricos que por primera vez corrieron en Valparaíso, eran vehículos con mayor adelanto y comodidad que los contemporáneos de Santiago, pues tenían un novedoso salvavida que lo manejaba íntegramente el conductor, y tenían otra cosa más novedosa, ¡más moderna!, ¡tenían alumbrado para la imperial y para la primera clase! El tomacorriente no daba que hacer en las curvas a los cobradores, por su específica y especial conformación como arco, no se salían nunca del cable aéreo.

Todo esto sucedía, en aquellos contemporáneos precisos días cruciales que padecían los Ejércitos Moscovitas del Zar Nicolás II de Rusia, cuando los engañosos enclenques japoneses le estaban tostándoles sin lástima ni asco al Oso Ruso en Port Arthur, y, ese mismo día que Valparaíso eufórico y sudoroso celebraba con júbilo el estreno de los carros eléctricos, el General ruso Kuropackine, daba cuenta en un informe al Emperador y Zar, que ese día de Navidad en el trayecto de Karbin, ciudad de la Manchuria, había ocurrido una gran mortandad de sus heridos, a causa del intenso frío que reinaba en ese frente de la guerra ruso-japonesa.

Cuando en Valparaíso se dejó de mano, perdón, de las extremidades de los sufridos porteños caballitos, congéneres de Rocinante aquel fiel caballo del iluso flaco manchego, para que hicieran el traslado de los porteños pasajeros arrastrando los modestos carritos urbanos, reemplazándolos a éstos por los flamantes y modernos motores alemanes imperiales de los tranvías eléctricos inaugurados cuando el año 1904 moría, el público porteño como se comprende, poco a poco versátilmente fué prefiriendo a éstos, y les fué perdiendo a los nobles jumentos su voluntad y simpatía, apareció para ellos su tradicional casi filial cariño, y lentamente en forma despectiva y cruel, la población, aunque escasa de pasajeros del primer puerto del país, les fué volviendo las espaldas a aquellos funcionarios de 4 extremidades, cierto que hartos flaquitos eran a gunos, pero... tiraban el carrito.

Así fué que estos heroicos y legendarios caballitos colegas humildes de posibles milenarios ancestros, tal vez, de un Incitator el diplomático vanidoso caballo Cónsul del paranoico y equizofrenico Emperador Caligula, que prestaron señalados servicios a la



¡Ay, INFELIZ DEL QUE NACIÓ CABALLO!  
 QUIEN ME DIJERA QUE POR UN INVENTO  
 A DEJAR IBAN EN DOLOR SUMIDO  
 A TANTO POBRE E INFELIZ JUMENTO!

Copia de una caricatura de la portada de la Revista "Sucesos" de Valparaíso, del año 1905, criticando satíricamente el "pago de Chile" que recibían los caballitos de los carros urbanos, al llegarle su hora cero, su "Waterloo, con la llegada de los atropelladores y modernos tranvías eléctricos... En ese año fué el caballito el que lloraba por estar en la "Socobro". ¿Estará luego ese mismo que observa con envidia el llorón cuadrúpedo, reemplazándolo en su mismo sitio y dramática posición también con carro y todo? ¡La historia se repite! ¡O tempora o mores!

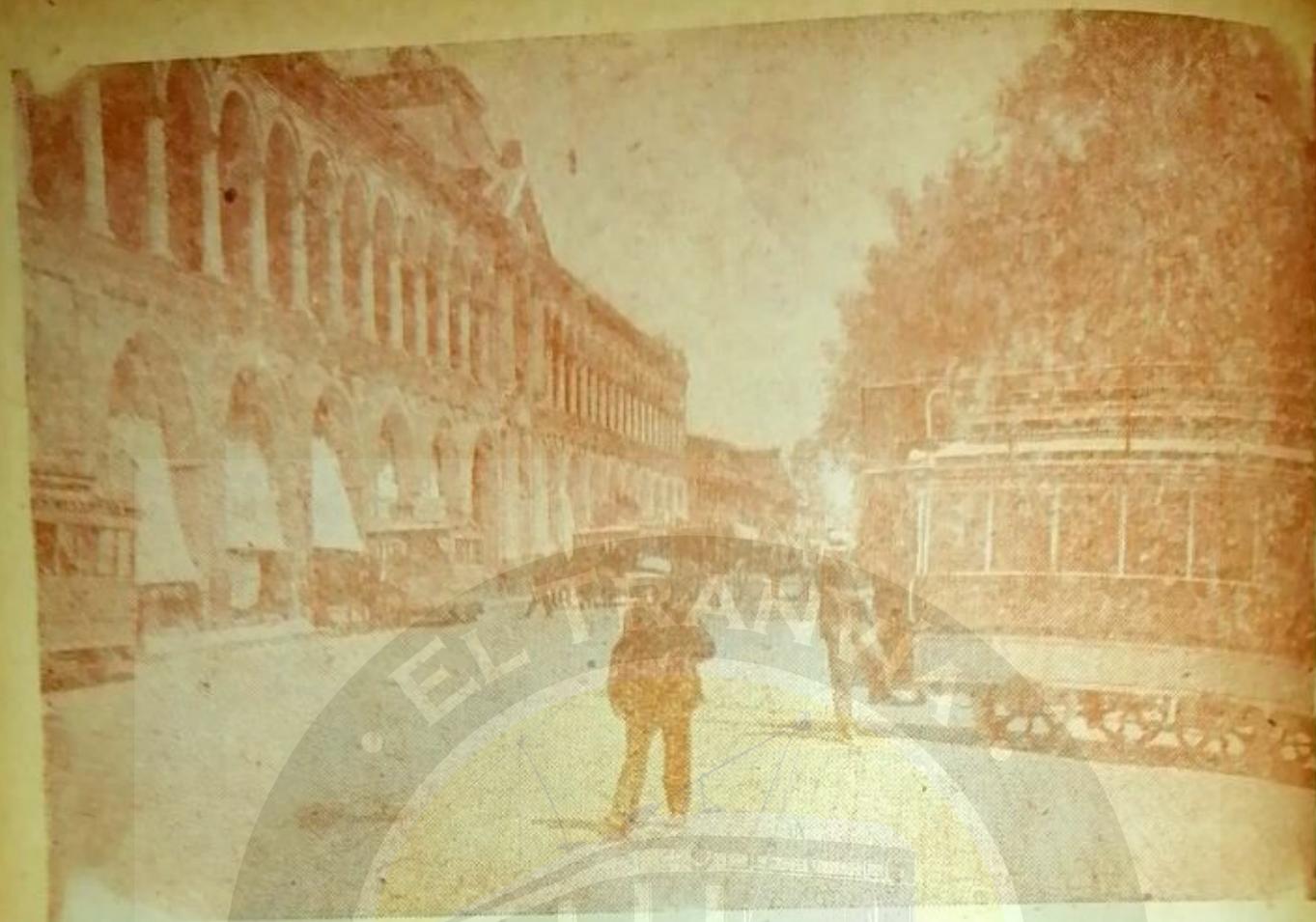
(Copia hecha por el dibujante de la portada de este libro).

colectividad de Valparaíso por más de 8 lustros, ya ahora la Empresa no los necesitaba, no les servía su vivo empuje, no les importaba que algunos fueran fornidos y maceteados, nada. Y según el concepto y criterio modernista de la "Empresa", ellos ya habían cumplido su misión en las actividades que les habían asignado esa Cía. empleadora, previa remuneración alimenticia diaria de apetitosas porciones contundentes de colizas de pasto de 1º ó 2º corte. La llegada del motor, les significó a ellos que se les había enviado el "sobre azul", y se les había terminado la "pega", y con ello se les ponía dificultoso y difícil de tener a sus horas, sus ansiadas porciones de cebada y el rico pasto.

Este estado de cosa para nadie de esa época en Valparaíso era un misterio, en que en buen romance a los caballitos, en retribución a sus heroicos y arrastrados servicios, se les daba un egoísta trato, desahucio y un desleal "pago de Chile", y en relación a ese hecho, una desaparecida Revista ilustrada de 24 páginas fundada en 1902 que se editaba en Valparaíso: "SUCESOS", y que costaba sólo... 20 centavos, publicaba en su número 125 del 13 de Enero de 1905, además también de un verídico aviso de la Casa Singer, que ofertaba a quien quisiera, máquinas de coser de pie a plazos con sólo \$ 12 de pie, y... cuotas de \$ 2 ó \$ 3 semanales o mensuales como quisiera el cliente! ¡ah! sí, ¡ya sé! están suspirando muy hondo imperceptiblemente ahora con esto, las amables lectoras, al imaginarse y divagar de los tiempos aquellos, y dirán pero sólo para sí: ¡Pero! ¿qué estarían haciendo entonces esas señoras y señoritas de aquel entonces, que no les apetecía tener una máquina de costura con sólo \$ 2 mensuales? ¡Ah! pero esos nostálgicos pesos también eran más adquisitivos, más grandes y pesados, y no era muy frecuente tampoco tener mucho acopio de ellos, ni había "superávit", libres y disponibles de esas legendarias monedas de un peso, que eran tan grandes, que asegura Daniel de la Vega, que llegaban a romper cualquier bolsillo. Como decíamos, publicaba ese ejemplar en su portada principal, una cómica caricatura a todo color del dibujante G. Flachini, acompañada con unos jocosos versos en relación de ese sentimental caballuno motivo. Por estimarla de singular interés y curioso el aspecto con que se apreciaba antaño los problemas de actualidad, y éste que se relata, llegó hasta preocupar e interesar vivamente en forma especial a la prensa porteña, y singularmente a esa extinguida e interesante Revista gráfica, que se incluye la copia fiel de aquella caricatura



Santiago en 1898.—La calle Estado al llegar a Merced, con sus viejas paredes, casas de tabiques, adobes, tejas, corredores y balcones sevillanos en que se conjugan dos épocas, testigo todo eso de escenas y hechos del nacimiento de la patria, aun flota en ella brisa y aire colonial. Los carritos de sangre se deslizaban por sus diminutos rieles con una frecuencia envidiable, recorriendo los jamelgos con todo desparpajo toda la capital. Dos damas van cruzando la adoquinada calzada, tal vez vienen de la Merced de oír su diaria misa, única distracción y "hobby" que tenían las damas de entonces; aquello era para ellas, como lo es ahora para las "abikinadas" Evas modernas con derecho a voto y todo, prender el receptor y oír un capítulo romántico de una comedia del vulgar amor. Van tapadas cual odaliscas de algún harem, no se les aprecia ningún encanto que hubieran merecido si hubiera existido ya, el tradicional silbido de: ¡juí!, ¡juío! No conocían uñas pintadas, pancake, cabelleras "al frío", "a la crema", ni peinado "a lo cola de caballo", puro moño nada más, y salían de noche de sus casas únicamente, para mirar cuando... había un eclipse de luna... Tal vez alguna descendiente de esas damas, ahora, con "sex-appeal", y belleza que parece insulto, acapare en 1955, el galante requiebro musical labial, por exhibir lo que tapaban con tanta c'catería, sus recatadisimas ascendientes pollerudas el año 98. Obsérvese el solitario pasajero de la "imperial" del primer carrito, la gravedad y vestimenta de los caballeros paseantes que parecen salidos de las páginas de "Martín Rivas", todos de sombreros; hubiera salido un varón a la calle sin él, habría sido la comidilla de toda la capital: ¡Un insano anda suelto en Santiago! Era la moda de polleras casi rozando el sueto y el típico manto de espumilla negro, ¡ah!, pero en contraste de esto ese año, ya venía en camino a sublevar a los serios y formales varones santiaguinos con elevación de presión arterial, dilatación de pupilas, y el uso excesivo de artefactos de larga vista, el endiablado, atrevido [frívolo y picaresco Can Can, con su audaz exhibición en prosencios (con el júbilo y gozò de ellos), de la íntima costura francesa de singulares prendas femeninas... (Foto, gentileza de "VEA").



1893.—Interesante foto de uno de los terminales de los carritos de sangre santiaguinos; Plaza de Armas-Monjitas; al fondo se ven las torres de San Agustín. Tal vez los escaños de la tradicional Plaza, aun no conocían el calor ni daban descanso al cuerpo adiposo de algún prosaico jubilado fiscal. En ese bendito tiempo no se hablaba de encasillamiento, inflación, reajustes, ni escala única, ni se vislumbraba el moderno suplicio y tormento que se le escapó al Dante por verlo en su Infierno: la falta de movilización para el público. Nadie podía apelar a la locomoción, como tema vulgar para iniciar una insulsa conversación. No se conocían las colas, en este aspecto, aquellas buenas gentes de antaño, hablaban sí, y ponderaban con entusiasmo de ciertas profusas específicas colas largas, y que mientras más extensas eran, más admiración y complacencia causaban, y esto era cuando se referían, . . . a la parte posterior del "motor propulsor equino" que arrastraba el carrito, que la agitaba el jamego como banderola, espantándose con ella los molestos dípteros que le asediaban "la batería", "el carter", "bujías" y "bobinas". Era extraordinaria entonces la dotación de carritos, se presume que era mayor el número de vueltas que daban ellos, que la cantidad de pasajeros que transportaban durante el día. Obsérvese ese audaz mozo como se baja sobre la marcha del carrito. ¡Qué temeraria y arriesgada acción era la de ese tipo para la época! En muchos de estos carritos de sangre, viajaron nuestros desconocidos ascendientes, ancestrales pilosos antepasados, nuestros patilludos abuelos y nuestros padres. Así como estos carritos, eran los que sucumbieron en la quemazón del populacho de Santiago en 1888, año simbólicamente histórico y crucial, aquel año, residió y se ganó prosaicamente la vida como modesto funcionario público en Chile el poeta Rubén Darío; año de la demolición del colonial Puente de Cal y Canto; año cero del primer grito de rebelión del pueblo por un alza. De esta instantánea, debían transcurrir 2 años más para que Santiago renovara la tracción animal por la eléctrica de los tranvías hechos en Alemania, nación legendariamente leal y simpatizante con Chile, pues en 1879, fué el único país que contestó la nota chilena que se envió a todas las naciones amigas, dando cuenta del conflicto y explicando las causas de la Guerra del Pacífico. — (Foto, gentileza de "VEA").

con sus respectivos jocosos versos, hecha por el dibujante de la portada de este libro.

En ella figura, en una significativa escena, un cuadrúpedo parado en sus dos patas, uniformado de cochero tranviario, sostiene en sus "manos" la cesante fusta, está parado a la puerta de entrada del Depósito de los nuevos vehículos eléctricos. Lloroso el caballo porteño mira lánguidamente para adentro, a sus indirectos enemigos que lisa y llanamente, eran los causantes de sus desventuras, drama, tragedia y futura obligada cesantía, ellos les quitaban sus "pegas" y... su pasto. De sus inmensos ojos, deja caer no gotas, sino goterones de macizas lágrimas de pura pena, por el cruel "pago de Chile" que le hacían conocer y padecer.

Yo tengo profundas dudas, que ese motivo caricaturesco, no fué sólo una imaginación de aquel dibujante Flachini, esa escena debió suceder, y la captó la máquina oscura de algún espontáneo y audaz fotógrafo porteño, y el dibujante, copió aquella visión irrefutable del negativo de la foto, y él, la presentó como algo hipotético fabuloso e imaginativo, como una caricatura, y, no es tal.

Ese humilde caricaturesco caballo llorando a mares su drama en la puerta del Depósito de la Tracción porteña, parece algo inverosímil, suena a fantástico, a hecho remoto e imposible, no mucho, pues yo tengo profundas e intensas sospechas y sostengo recelos, que aquella escena... realmente ocurrió. Que un modesto, tal vez flaco y feo caballo, sentimentalmente lloró de pena por todos sus perisodáctilos compañeros de sudor, por habérseles quitado a todos, su oportunidad de ganarse su seguro sustento diario y haber quedado todos ellos cesantes, y esa hábil caricatura de Flachini, no es una fantasía, nó, es algo real y verídico que bien pudo suceder una lejana tarde del año 1905 en alguna callejuela del arrabal del barrio Barón, o en alguna pobre calle estrecha y torcida del cosmopolita barrio del Puerto. Y es concebible que aquello ocurriera, que sobre ellas cayeran alguna vez, algunas lágrimas de aquellos humildes caballos cesantes de los modestos carritos urbanos, del viejo y romántico Valparaíso.

## “LOS GRINGOS” DE LOS CARROS

Aunque la reciente Empresa de Tracción y Alumbrado Eléctrico, formada como sociedad anónima, eran de distintas nacionalidades sus accionistas, ellos eran ingleses, chilenos y alemanes, pero primaba la mayoría de los accionistas ingleses. Pero a pesar de eso, a la gente de la capital se le puso entre ceja y ceja que la Compañía era alemana enteramente. Era el feliz tiempo en que los ciudadanos germanos de la Alemania Imperial del Kaiser II, Hohenzollern, y los rubios coterráneos de la rubia Albión de la Reina Victoria, conservaban entre sí una estrecha armonía y sincera amistad, que luego ésta debía quebrarse 14 años después. Yendo a romperse esa amistad y esa armonía en los campos de batalla de Verdún y el Marne, sitios en que ahí a fuerza de cañonazos, bombardeos y torpedos en el mar, demostraron al mundo que los dos países no se estimaban mucho que dijeran.

Se disgustaron a tal punto, catorce años después que se fundó “La Chilian Tranway & Light Company”, esas dos nacionalidades, que en Europa no sólo se peleaban en la tierra, sino que en todas partes: por el aire, mar y tierra.

Y como los Ingenieros, Jefes y Técnicos de las instalaciones de la Empresa de aquí en Santiago eran casi todos alemanes, como asimismo el material completo, incluyendo el equipo rodante era totalmente de fabricación germana, el grueso público, la población toda, en fin, el pueblo entero, que veía a cada rato por doquier, por las calles de Santiago, y que en éstas en ese entonces no habían tantas aglomeraciones como cincuenta años más tarde a los rubios tipos alemanes empeñados afanosamente en los trabajos de ingeniería de la construcción del servicio de tracción eléctrica, nadie le sacó de la cabeza al público que la Compañía entera era alemana, y más aún, si al fijarse en todos los motores eléctricos propulsores de los tranvías, todos estos tenían una leyenda que clarito se leía: **ALLGEMEINE - ELEKTRICITÄTS - GESELLSCHAFT - BERLIN, KONTROLLER.**

Claro que dentro de la Empresa primaban los altos jefes técnicos, pero no eran todos alemanes, ciudadanos jefes que eran de la orilla del Támesis también habían. Pero el criollo, el santiaguino creía, y nadie lo sacaba de ahí, que esta reciente Compañía era enteramente alemana.

Por eso la palabra alemanes andaba todo el día para allá y para acá en la boca de todo el mundo. Los alemanes para allá, los alemanes para acá; en fin, la palabra alemanes en boca de todo el mundo.

"La Empresa" o Compañía de Tracción Eléctrica desde su nacimiento había sido "gringa". Primitivamente sus dueños habían sido unos tipos altos y colorados, caballeros visionarios de la patria de Beethoven y Bismarck. Y tenían gran influencia por ser nativos ellos de la tierra germana, país del dios Wotan, donde estaba montada la mayor usina del mundo de estos modernos artefactos de transportes rodantes, los tranvías, que era la Gran Compañía A. E. G., eran esas las iniciales de esa gran firma de materiales eléctricos alemana, de fama universal: de la *Allgemeine Electricittats Geselchafftts - Berlin*. Con razón los teutones tienen en vista para sus manufacturas el lema: "Deutches uber alles" (Alemania sobre todo).

Y como era evidente, ellos, alemanes dueños de esta nueva "Empresa", les era más fácil y rápido para que les llegara material y repuestos para los mismos. Y fué por eso que estos rubios y largos caballeros teutones, principales accionistas de esta naciente industria y Empresa de Transportes de pasajeros con tranvías eléctricos, acribillaron a la capital de Chile con los vistosos vehículos a tracción eléctrica, y todos accionados con recios motores elaborados enteramente en la prestigiosa Casa A. E. G. de Berlín, la gran capital alemana, que construía en serie a fines del siglo XIX, estos modernísimos vehículos móviles, que estaban revolucionando el sistema de transporte colectivo de pasajeros en todo el mundo, desde que lo inventara el ingeniero alemán Stemens, el año de 1881.

Claro que estos caballeros alemanes de la naciente Empresa Tranviaria en Chile, en su reciente formación y la modernización de su material, ellos se acapararon para los de su raza todos los puestos mejores y los cargos más encopetados, es decir, desde el de Gerente de la Empresa hasta el secretario del último jefe burocrático de oficina, era de ascendencia del país de los Nibelungos. Jamás se vió un jefe de alto vuelo que no fuera éste de cutis blanquísimo, o de muy colorada piel que cubría todo su esqueleto germano. Para los otros puestos y cargos secundarios y modestos, que se iban formando en la Empresa, esos si que estaban destinados para los criollos nacionales; esos huecos humildes, si que

podían ser llenados por hijos del país, como ser: Inspector, Marinista, Cobrador, Mecánicos, Cambiadores y Aseadores, etc.

En la alta Jefatura de la Empresa Alemana de Tranvías Eléctricos de Santiago, siempre los apellidos de esos visionarios industriales del transporte y la movilización en la capital, tenían entre sus apretadas letras muchas ffff e inmensas cantidades de letras chchchch, sinónimo de ser éstos su raíz no nativa en sus apellidos y apellidos. Parecían éstos, conjuntos de intrincados, conjunción de letras consonantes, que ellos la hacían así a propósito, y la usaran como una simbólica malla o red, donde se estrellaran y se cernieran como un colador, los prosaicos apellidos nativos como: Pérez, González, o Machuca, etc., y que como intrusos quisieran algunos de estos nacionales apellidos tomar parte activa en la alta Dirección de la Empresa...

Con la Guerra de los Balcanes, y luego con la derrota de las altivas y arrogantes fuerzas del Kaiser Guillermo II de la Gran Alemania, por un error grande del bigotudo Mariscal Hinderburg en los campos de batalla de Verdún y El Marne en la primera guerra mundial total que hubo, que se dió la partida a ella, el Domingo 28 de Junio de 1914, desde el operético pueblecito Sarajevo de Servia, terminando esa loca guerra en Versalles el Lunes 11 de Noviembre de 1918. Los alemanes derrotados fueron obligados a firmar la paz por los Tres Grandes de esa Primera Guerra Mundial, que eran los que estaban entonces de turno: el inglés Lloyd Georges, el "Tigre" francés Jorge Clemenceau, y el Presidente de los Estados Unidos Mr. Woodrow Wilson, autor mismo de los famosos 14 Puntos en que se rigió ese desdichado Tratado de Versalles, que puso fin a la guerra, por un... poco tiempo no más, Tratado que se firmó en el lujoso salón de espejos de Versalles. En todo el mundo los compatriotas de estos vencidos humanos que tuvieron que luchar contra tantos oponentes, y muchos países, y que al fin tuvieron su moderno Waterloo, quedaron malparados al salir vencida la Gran Alemania de los Hohenzollern, la nación de la rabiosa doble águila germana, la del hombre de acero: Bismarck, salió humillada. Por eso los Jefes de la "Empresa" se acomplejaron y se "achuncharon", pese que aquí en Chile, ja más a esta raza indómita, siempre de privilegiados cerebros en toda actividad del saber humano: los alemanes, se les ha mirado con despectivez. Todo al revés, siempre se les ha querido y estimado de corazón por el pueblo chileno; éste admira su inigua-

lable disciplina guerrera. Por algo uno de sus soldados más famosos de esa gran nación, vino a Chile a fines del siglo XIX a instruir su Ejército, a remozarlo, a inculcarle la férrea disciplina y marcialidad del soldado alemán. Este instructor, que dejó huellas indelebles e imperecederas en el Ejército de Chile, fué el General Emilio Körner; vino a este país a enseñar, vivió en él y se encariñó tanto con la patria de sus alumnos, como si este pedazo de franja de esta nación fuera su verdadera Alemania; vino y se quedó para siempre aquí. Desde 1920 su cuerpo duerme el sueño para siempre en la tierra de un bello jardín de la entrada del Cementerio General de Santiago.

A los "gringos" alemanes de la Empresa de Tracción de la capital el grueso público, el pueblo, les... ¡tenía "ley"! No porque fueran estos futres de la raza del autor de Wherter, y fueran del país de las Walquirias, no, era sólo porque sabían que esos "gringos" eran ellos los dueños y mandaban los tan accidentados carros eléctricos, y ellos se las ingeniaban muy habilidosamente, y muy tupidamente, la forma que nadie que ocupara sus arrastrados vehículos de transportes con sistema mecánico se les fuera sin pagar su correcto y justo pasaje por él. Y esto era el quid, era esto lo que más le molestaba a la mayoría de los furibundos postizos odiadores de esos dinámicos, mesurados, blancos hombres de rubio pelo y azules ojos, que nos los dejaran andar siempre gratis en sus tranvías. Y no era otra la causa de esta rara "gringofobia", que se inició en el elemento popular al principio de este siglo, que padecieron tan peculiarmente muchos antiguos habitantes de la población del viejo y dormilón Santiago, y como esos "enemigos" de los propietarios de los carros murieron, pero... dejaron descendientes, éstos entonces, ya en edad de ocupar los tranvías, siguieron... las huellas de sus antepasados, les imitaron como si fueran obedientes a un mandato de ultratumba, de una tradición que ellos tenían que respetar, y la siguen respetando, que es ésta: subir a un tranvía y... darse maña para hacer lo imposible para no pagar el pasaje! ¡Y caray que familia prolífica es ésta, y numerosos sus descendientes y herederos todos muy sufridos para cumplir la ley de la herencia, de las virtudes y designios de sus mayores!

Así fué como al tiempo, los rubios y estrictos alemanes, abandonaron totalmente el negocio de los carros eléctricos en Santiago. Sólo quedó después el recuerdo de sus nacionalidades, nada más,

del material, de la fortaleza de ellos, de su reciedumbre, de la larga vida de sus motores eléctricos de estos tranvías, que aún muestran sus bondades y larga vida. Fueron construidos enteramente en Alemania, en sus tapas principales llevan las imborrables iniciales encima de ellas, que son de legítimo prestigio mundial las tradicionales tres letras: A. E. G. (Allgemeine-Electricitäts-Gesellschaft).

Luego la Empresa siguió siendo siempre "gringa". Se fueron los alemanes, pero siguió el negocio de transportes de pasajeros una sociedad de ciudadanos ingleses y yanquis. Esta nueva Empresa inició la particularidad de importar a los Gerentes para la Compañía. Pues la Empresa no sólo importaba del extranjero maquinarias, motores, cables, tranvías y repuestos para éstos, sino que también importaba sus Gerentes administrativos; éstos eran londinenses o neoyorquinos. Parece que por allá tenían grandes existencias fantásticas de estos caballeros-Gerentes para exportación. Pues fueron infinidades de caras distintas de estos esbeltos y larguiruchos Gerentes, que pasaron por las enceradísimas y confortables salas de estos "Business Man" made in England, o made in United State, que llegaron a Chile como supremos hombres de empresa, con atribuciones ilimitadas en todo lo que a la Compañía de Tracción con su material rodante, su personal completo se refiere. Mandaban en forma omnipotente, cual si fueran Dioses, ¡y no sabían... ni pronunciar ni una sola palabra de castellano!

Eran tan estrictos estos cotidianos y variadísimos Misteres-Gerentes en el cumplimiento de lo que ellos pensaban que era disciplina, que hubo en cierta ocasión un ejemplar de uno de estos "importados Gerentes", de la continuada serie, desfile y colección, que tuvo la antigua Compañía de Tracción de Santiago, que un día dió una curiosa herodiana orden a su personal uniformado de la calle, como ser: Inspectores, Maquinistas, Cobradoras y Cobradores, etc., bajo el supuesto resguardo de la disciplina a lo que la jerarquía se refiere en lo más mínimo entre jefes y subalternos. ordenó que: Todo Jefe o Inspector que tuviera su domicilio en la misma calle o en la misma cuadra que viviera un subalterno suyo, ya sea un maquinista, cobradora o cobrador, tenía dos alternativas, o se cambiaba y mudaba de domicilio de esa precisa calle, o se sacaba el uniforme y renunciaba "voluntariamente" al puesto con el que se ganaba heroicamente y en forma sacrificada su sus-

tento. Hubieron muchos que optaron por lo primero, para no quedar sin trabajo y darle cumplimiento a esa orden de lesa jerarquía, y por la cual nunca jamás fué dicha esta frase tradicional, tan bien encajonada, exactamente ensamblada, cuando al referirse a tan disparatadas y deschavetadas órdenes de estos raros sajones, altos Jefes de la Empresa de Tracción, cuando se decía: "¡Esas son puras cosas de gringos no más!". Frase ésta que ha quedado en forma indeleble y permanente como un sinónimo más en el vocabulario popular, o un nuevo chilenuismo en forma de refrán, al querer señalar algo que sale de lo normal y llega hasta más allá del disparate, entonces se apela a esta frase y se dice: "¡Esas son puras cosas de gringos, no más!".

Estos innumerables Jefes "gringos" que desfilaron y pasaron por la Plana Mayor de la llamada "Empresa Eléctrica", todos eran muy originales en sus temerarias y atrevidas reorganizaciones que hacían cotidianamente, en las distintas secciones de la Empresa, desbarajustes que a ellos no más se les podía ocurrir e implantar con circulares y reglamentos que fabricaban sus sajones cacúmenes, raros e ingeniosos, de Super-Business-Man. Nadie podía estar seguro el día de mañana, con qué nueva y hasta risible ordenanza iría implantar al personal el nuevo Gerente recién llegado en la última remesa de altos funcionarios importados, que había traído el último vapor "Santa" desde Nueva York al Puerto de Valparaíso, con destino a la Empresa de Tracción de Santiago. Se contaba algo curioso relacionado con el continuo desfile de estos importados Gerentes, que parecía ser que a estos tipos, la Alta Superioridad de la Empresa los contrataba por metros-humanos. Pues, se decía que cada nuevo Gerente "gringo" que llegaba, medía de estatura siempre unos centímetros más que su antecesor, sería coincidencia curiosa, pero así era.

Era así como a un Gerente que medía un metro ochenta centímetro de estatura, y por a, b, o, c, lo cambiaban o lo relevaban de puesto, su sucesor que venía en viaje desde Nueva York o Michigán, o podía ser un inglés de Londres o ser de Manchester, era fijo que su esqueleto parado en el umbral de la puerta de entrada de su "Office of Work" (Oficina de Trabajo), se alzaba sobre el metro ochenta y ocho, o el metro noventa de estatura. Parecía ser que la veta de la misma productora de altos Jefes de por allá, criadero de Jefes y Gerentes "Tarzánicos" por doquier, era inagotable su producción de estos especímenes de "Gerentes gringos

ajirafados". Sobre el particular, en relación a esto mismo, fué que, en cierta ocasión, un chusco cobrador o maquinista que para el caso es lo mismo, era muy habilidoso para el juego de palabras y el retruécano, insigne para la típica "talla", comentando este inabarcable carrousel de estos "importados Gerentes" tan "relargos", dijo un día: —"¡Chi! la Empresa contrata a estos gringos-Gerentes por metros, y les paga el sueldo, como quien compra manguera. ¡Les sale como a peso veinte el centímetro de "gringo"!..."

Por eso era muy conocidísimo y vulgar el dicho que andaba en todas las bocas, de: "Los gringos de la Empresa", "Los gringos dueños de los carros", "Los gringos de la Tracción", "Los gringos pulpos con sus carros asesinos", etc.

Como se ve, no eran flores los epítetos y piropos especiales que le encajaban a los mentados "gringos", principales accionistas de la única Empresa de Transportes colectivo de pasajeros que existía en la capital. Era evidente que no eran estimados, ni les tenía mucha voluntad el hombre de la calle, el pueblo. Y todos estos rabiosos garabatos que le gritaban a voz en cuello, a los altos jefes de los tranvías en plena vía pública, a veces y en forma furibunda y altiva, era obviamente, en natural descargo como una indisimulable fobia que siempre han tenido los pasajeros y peatones, a todo lo que se relacione con los vehículos de movilización sea colectiva o de la otra.

Pero a veces se concibe esta rara furia, cólera y enojo de parte de ese iracundo público, sea de la categoría que sea, que le demuestran notoria y públicamente a los carros y a su personal, muy poco cariño, afecto o amistad, menos voluntad. Se presiente ese estado de cosa, que es como la estimación que deben sentir esos nativos llamados Mau-Mau, por los que no son Mau-Mau en el Continente africano.

Se concebía antes esa rabia y odio por los carros que sentían algunos de los de la centena de miles de habitantes de Santiago. En esa clase de tranvías que existieron y que hace ya mucho tiempo desaparecieron, nos referimos a los carros acoplados, de imborrables recuerdos a los ojos de los santiaguinos fueron trágicos a veces. Iban a la grupa de los tranvías motores, cooperaban mucho a ayudar a recoger pasajeros que no podía llevar el carro-motor, por haberse ya completado su capacidad.

Pero estos carros acoplados, eran peligrosos, terroríficos y funestos, pues a causa de ellos habían y existen varias personas de

ambos sexos que tengan un defecto visible en alguna de sus dos piernas. A causa de esta clase de tranvías que existieron mucho tiempo en la capital, hay una gran cantidad de lisiados, muchos cojos y cojas, a causa por asunto de la fatalidad en el subir o bajar por alguna de sus pisaderas delanteras de estos tradicionales carros acoplados, cayeron bajos sus ruedas, y éstas poniéndoles cruelmente para toda la vida el timbre de la crudeza de sus inhumanas e indolentes iras, les cercenó ya un pie, una pierna, o le cortó el hilo de la vida, a más de un ciudadano en un acto temerario propio, o de un Destino fatal de la misma víctima. Claro que no todo era por esto último, que la mayoría de la gente, y con mucho más razón la clase llamada proletaria, le tenía "tirria" y "ojeriza" a los carros y a su personal; no, no era en realidad por esta causa, en honor a la verdad, les tenían una aversión, encono, una saña y una terrible inquina a los funcionarios y empleados de los tranvías, por el solo e incontrovertible hecho, de que al subir al tranvía, el cobrador exigente y descarado: ¡les cobraba su correcto pasaje!

## ROMANTICO TIEMPO DEL 900 — COSTUMBRES — VIÑETAS — ESTAMPAS TRADICIONALES — PIC-NIC EN TRANVIAS

Según un curioso ejemplar de libro, un "Baedeker", que es una especie de Guía para turistas que desconocen el país, y que se publicó y circuló en las diferentes manos de los innumerables y distinguidos extranjeros, personalidades honoríficas, que visitaron nuestro país en su primer Centenario de nuestra emancipación política el año glorioso de 1910, se hacía una ligera descripción de todo lo bello que había en Chile. Y sobre todo en la capital, se ponderaba de lo que se podía gozar al vivir en ella, hacía incapié entre los numerosos servicios públicos que se le podía ofrecer al visitante, entre ellos, la bondad del "moderno" servicio eléctrico tranviario de Santiago del Nuevo Extremo. Y que en ese preciso año heroico y glorioso de 1910, la capital del país festejante, tenía en circulación la cantidad enorme de 280 tranvías eléctricos en servicios, en un total de 26 diferentes

líneas de recorridos por la ciudad tranquila y dormilona que debió ser Santiago, en esos dos escasos lustros de vida del actual y dinámico bullanguero siglo XX. Además, de estas 26 líneas variadas y diferentes, también les avisaba a los visitantes que la "gran Capital" disponía de tres líneas especiales extraordinarias, y éstas eran: Club Hípico, que corría los días de carreras, hacía el servicio completo, pues desde Plaza de Armas, desde donde partía, seguía por Catedral, San Martín, Alameda, Avenida España, cruzaba el ancho umbral de la maciza puerta de rejas del aristocrático y versallesco Club Hípico, y entraba este original tranvía, hasta el borde mismo de las barandas de las tribunas de primeras y del tradicional Padokk, llevando hasta ahí su cargamento de ilusionados hípicos. El otro recorrido especial era otro carro hípico que únicamente lo hacían correr los días de reuniones caballunas, para las carreras del Hipódromo Chile, que era como la sucursal provinciana en la capital, del majestuoso Club Hípico de la Avenida Cintura Sur, hoy Blanco Encalada.

Y el otro servicio excepcional de que hablaba ese curioso documento verídico, el "Baedeker", a los ilustres visitantes del Centenario en 1910, era un curioso servicio especial de tranvías nocturnos, para la salida de las funciones de Gala de la Opera. Servicio que efectuaban estos carros santiaguinos desde la misma puerta de nuestro primer Coliseo Artístico, que para este objeto habían en ese entonces en la Plazuela del Municipal, correspondientes líneas férreas, que sólo se usaban ellas cuando un grupo de artistas líricos hacían gorgoritos en sus gargantas en el amplio anfiteatro de San Antonio con Agustinas. Estas líneas de tranvías hoy ya no existen, fueron desalojadas del frente de la hermosa fachada del Teatro Municipal. Lo más extraño que resulta de esta relación, era el monto de sus tarifas de ese extraordinario servicio especial nocturno, cobraban, en esos dichosos años, la tarifa especial de... ¡20 centavos por pasaje!...

Como se ve, los hábitos al teatro contemporáneo de esa época de principio de siglo, eran maravillosamente afortunados. Después de gozar sus tímpanos con el retumbar de las voces de tenores y divas líricas en la inmensa sala del Municipal, podían oír con entera confianza las arias y distintos tonos de las complicadísimas Operas. Podían escuchar tranquilamente el final de "Caballería Rusticana", o la bella Habanera de "Carmen", cantadas y visadas las veces que la pidieran, o quedarse hasta que sucumbía

el cínico de Scarpia, en la bella Opera de Puccini "Tosca". No les preocupaba mayormente el regreso a sus santos hogares, mansiones o residencias, ya que el pasaje de ese buen y solícito servicio que los trasladaba, casi poco faltaba, desde la misma butaca de su palco, balcón, o de la simple platea, y hasta el mismo avant-scene hacia el camino de su casa, por el solo pago de la quinta parte de un peso. ¿Quién no iba al Teatro por las noches en esos felices y lejanos años, cuando el carro lo tenía a la salida desde la misma puerta del foyer para su regreso, previo pago de sólo veinte centavos por pasaje?

Contemporáneo de la época romántica y brillante en que los viejos tranvías "roncaban" en la capital, eran aquellos tiempos del reinado del cuplé castizo español. Nadie de ese tiempo ido, olvidará los cuplés: El Lagartito, La Violetera, El Relicario, y otros, que muchos de ellos los hiciera universalmente famosos la españolísima "cantaora", en muchos años la sin par "El alma que canta", o sea, Raquel Meller. Cuyos melodiosos trinos de su privilegiada garganta, inundaban todo el ambiente cuando se ponía a girar un disco cantado por ella, en un elefantiásico y voluminoso gran fonógrafo, en más de una de esas "casas de ricos", y en cuyo negro redondo disco, venía como en conserva la música y la letra esa de:

Un día de San Eugenio  
yendo hacia el Parque  
le conocí, era el torero  
de más tronío y el más castizo de todo Madrid.

Iba en caleza, pidiendo guerra  
y ella al mirarlo se estremeció  
y él al notarlo, bajó del coche  
y muy garboso vino hacia ella  
tiró la capa con gesto altivo  
y descubriéndose, le dijo así:

Pisa morena  
pisa con garbo

También los tranvías santiaguinos eran gemelos de reinado, de actualidad y modernismo, cuando hacia furor en Chile, es decir en Santiago, las atrevidas y excitantes Zarzuelas españolas, las sin par: "Casta Susana", "El Conde de Luxemburgo", "La Viuda Alegre", "La Gran Vía", y tantas más. Género de teatro éste, que

dió un vuelco tremendo, atrevido y audaz, al dormilón y cándoro público de Santiago. Y a raíz de esto, era muy común que hasta en el interior de los respetados carros, se silbaran las melodías de las hermosas Zarzuelas, y aun más, hubieron audaces con ancestros líricos, que hasta la coreaban en voz en cuello los inocentes estribillos de las mismas. Fué así como era común que un pasajero de "primera" o de "segunda" yendo en un tranvía, coreara sin ningún escrúpulo, y creyendo que eso era cantar, arremetía la parte afónica, pero simpática, por la modalidad con que lo hacía ese Don Hilarión, el pícaro viejo verde enamorado de "La Verbena de la Paloma", la clásica Zarzuela de Tomás Bretón, cuando el senil personaje tenorio cantaba su parte así:

Una rubia y una morena  
 hijas del pueblo de Madrid  
 me dan el opio con tal gracia  
 que no lo puedo resistir.  
 Mucho me gustan mis chulapas  
 pero la cosa es natural...

Los tranvías fueron partícipes y contemporáneos de la época de la suave luz del farol a gas de la inevitable esquina. Dulce época esa en que los petimetres y jovencuelos de esa pasada juventud del viejo Santiago, subían hasta los mismísimos carros a dar espontáneos conciertos de silbidos.

Así era la loca juventud de un poco más acá del romántico 900, similar a la antigüedad de la movilización eléctrica de los tranvías en la capital de la República; esta muchachada con su natural desplante de sus tiernos años, tarareaba y silbaba estribillos enteros de las Zarzuelas que habían traído las despampanantes Compañías españolas, con sus aun más despampanantes triples vivarachas, con mucha sangre gitana en las venas, que con sus actuaciones habían revuelto a Santiago entero. Estas Zarzuelas hacían furor en el tablado del Teatro Politeama, en el escenario del antiguo Santiago, o en el elevado proscenio del Teatro del Cerro Santa Lucía. Y los hábitos a ellos, por doquier inundaban todas las calles, plazas y en los románticos tranvías, con una simetría sin igual, silbando las melodías musicales de esas inmortales Zarzuelas.

Las silbaban, las canturreaban mucho arriba de los tranvías, estribillo esos que parece eran pegajosos en la mente de los admiradores de las bellas triples hijas de la madre patria, que al oír-

las cantar y accionar, a todos los varones asistentes al Teatro, les venía unas ganas enormes de gritarles a todo pulmón... aunque estuvieran con la señora, gritarles así: ¡Olé criatura resalerosa! ¡Olé!

Pero el estribillo que más se les pegaba a los mozos, y que constituía un "golpe" en el ambiente era el de la Zarzuela de Quiñito Valverde: "La Gran Vía", y lo cantaban así:

Caballero de gracia me llaman  
y efectivamente soy así  
pues he sabido que a mi me conocen  
por mis amoríos too Madrid.  
Y es verdad que estoy un poco altivo  
pero que poniéndome mi frac  
soy un tipo gentil de carácter  
Jovial a la Sociedad.  
Lan la ran lan lan la laran la ran  
y las chicas se dislocan  
por quererme hacer... tilín

¡Tiempos de esas candorosas y ardientes Zarzuelas! ¡Tiempos felices y gemelos, fueron de los tradicionales y románticos tranvías azules de Santiago! Ambos a un tiempo, eran dueños y señores de la capital. Sus pretéritos recuerdos se hermanan en el subconsciente de que hablara el austriaco sabio Segismund Freud, de todos los que fueron contemporáneos a esas épocas. El recuerdo de esa visión será, tal vez, para él que fué testigo de lo que aquí se dice, que junto con recordar con sutil y bondadosa memoria, a los casi fenecidos carros eléctricos, a la visión de la elegancia del manto femenino y acaso también recuerde, sin querer, ese hobby tal vez el primerísimo que tuvo en la vida, el único de su ida infancia: de juntar y coleccionar aquellas tarjetitas cuadradas, excesivamente brillosas y relucientes, que traían como "llapa" los paquetes de cigarrillos que fumaba nuestro severo y bigotudo padre, el tunante y calavera de nuestro tío solterón, o el hipócrita cínico y santurrón de nuestro padrino.

Tarjetitas éstas que fueron con toda seguridad, las precursoras de los actuales afiches de avisos para propaganda, con las efigies de las modernas, atómicas y nucleares chicas bañistas, pero... que... nunca se tiran al agua!, las cuales muestran, más de lo que ellas debieron mostrar... al nacer!