

cuerpos armados. Pues si la cosa continuaba así, era muy probable que la capital iría a quedar de golpe y porrazo, sin un miembro de tropa sano y salvo, y nada extraño sería que sólo quedara de muestra, el severo Prefecto y su Ayudante nada más, y esto, porque ellos le sacaban el cuerpo a acercarse al "área de peligro", donde estaban "tostándoles hacia rato a los azules "paquitos". Y quedando ellos dos solos para todo Santiago. No era justo. Y rápidamente, haciéndose esta idea el nervioso Prefecto de la capital, tomó la audaz decisión de ir a contárselo al Presidente de la República a la misma Moneda. Y allá rápidamente se dirigió a toda velocidad del galope que eran capaces los cuatro remos de su brioso y caracoleador caballo zaino, por la polvorienta pista de Alameda hacia el Palacio que edificó Toesca.

Llegó a la casa sede del Gobierno, desmontó de su caballo, lo dejó éste en calle Morandé con Moneda, y alisándose sus "kaiserinos" bigotes, limpiándose rápidamente sus negras botas, a grandes y nerviosos pasos se introdujo en procura del Despacho del Jefe del Estado, ante la vista asombrada de los soldados de la Guardia de Palacio, que ellos avispadamente se les ocurrió pensar para sí, al ver la fisonomía alterada del Prefecto de Santiago: "Algo hay por ahí". "Sucesos anormales deben estar pasando en la capital". Estos razonamientos se hacían ellos ante la imprevista y tan rara llegada a la Moneda del Jefe máximo de la Policía de la Provincia.

Contrastaba el nervosismo excitable que mostraba el Jefe Policial de la capital, con el carácter bonachón, flemático del Presidente don Ramón Barros Luco, que mostraba una cara de bondadoso abuelito. Siempre ridiculizado en las caricaturas de revistas y diarios políticos de la época, como un eterno adorador de Morfeo. Un eterno dormilón, con su despertador pegado a su honorable oído. Pero a pesar de esas mofas, era un político muy hábil, muy "despierto", muy cazurro: él "madrugaba" a los otros. Antes de ser elegido Presidente de la República había sido Presidente de la Cámara de Diputados en la época de la Revolución del 91. Todo el mundo se "ensartaba" con este Presidente con aspecto de anciano bueno nada más, que entregara el mando el año 15 a don Juan Luis Sanfuentes.

El Prefecto ante la presencia del Primer Mandatario, siempre con su cara bonachona y su inmutable calma, se cuadró más o menos en perfecta forma casi germana. Pues las lecciones del



General alemán Emilio Körner, Instructor General del Ejército, sobre disciplina e instrucción militar, imitando las férreas ordenanzas pertinentes del Ejército Imperial Prusiano, que el recio teutón militar ya había inyectado, tonificado y contagiado en su calidad de Instructor especial de las fuerzas armadas de la Nación, que intentaban seguir las rígidas normas y férreas disciplinas del gran Ejército Imperial alemán del gran Emperador Guillermo II de Hohenzollern, Kaiser de las furiosas doble águilas de la gran Alemania y la gran Prusia. A todos los individuos que vestían uniforme de algo armado en el país, habían recibido esta enseñanza, y la Policía también algo había asimilado, ese frenético fanatismo de que tanto agrada mostrar, cumplir y respetar al alemán.

Germanófilamente parado el Prefecto con su casco en la mano, y con la otra se tomaba la espada funcionaria ante el venerable anciano Presidente con cara de abuelito bueno, ingenuo y bonachón, pero que era vivaz a su manera, un gran psicólogo de los hombres y las cosas, que cualquiera se equivocaba de opinión al juzgarlo por su modesto físico que poseía. Era bajito de cuerpo, tal como el otro Presidente, Almirante Jorge Montt. Su semblante hacía recordar sin querer a veces a nuestro cariñoso y efectivo abuelito. Parecía un Presidente de familia. Un Mandatario que parecía que todos teníamos parentesco lejano o cercano con él. Era un gobernante llano y simbólicamente pariente de todos. Así era, y sus modales democráticos eran iguales con el más modesto de sus gobernados. Este sencillo Presidente de la República en verano, como antes relatamos, no tenía miramientos ni empacho, en los días que azotaba más la canícula, salir de la Moneda, atravesar la Alameda, y en un puesto de refrescos empinarse muy forongo, en pleno paseo, sus dos o tres pocillos de refrescante mote con huesillo. ¡Ah!, pero eso era en otras épocas. Días aquellos en que los hombres elegantes usaban diariamente sombrero tarro de pelo, hoy eso sólo lo usan los... cocheros de las carrozas funerarias, nadie más. Como decíamos, el Prefecto de Policía, de pie ante el Primer Mandatario de la nación, en posición firme, pero trémulo, dijo:

—¡Excelencia!, ocurren cosas graves. Mi deber es comunicarlo a Vuestra Excelencia; la situación es crítica y peligrosa.

—¿Qué pasa? —dijo el Presidente, sin inmutársele ni un segundo ni una sola parte de sus facciones.



General alemán Emilio Körner, Instructor General del Ejército, sobre disciplina e instrucción militar, imitando las férreas ordenanzas pertinentes del Ejército Imperial Prusiano, que el recio teutón militar ya había inyectado, tonificado y contagiado en su calidad de Instructor especial de las fuerzas armadas de la Nación, que intentaban seguir las rígidas normas y férreas disciplinas del gran Ejército Imperial alemán del gran Emperador Guillermo II de Hohenzollern, Kaiser de las furiosas doble águilas de la gran Alemania y la gran Prusia. A todos los individuos que vestían uniforme de algo armado en el país, habían recibido esta enseñanza, y la Policía también algo había asimilado, ese frenético fanatismo de que tanto agrada mostrar, cumplir y respetar al alemán.

Germanófilamente parado el Prefecto con su casco en la mano, y con la otra se tomaba la espada funcionaria ante el venerable anciano Presidente con cara de abuelito bueno, ingenuo y bonachón, pero que era vivaz a su manera, un gran psicólogo de los hombres y las cosas, que cualquiera se equivocaba de opinión al juzgarlo por su modesto físico que poseía. Era bajito de cuerpo, tal como el otro Presidente, Almirante Jorge Montt. Su semblante hacía recordar sin querer a veces a nuestro cariñoso y efectivo abuelito. Parecía un Presidente de familia. Un Mandatario que parecía que todos teníamos parentesco lejano o cercano con él. Era un gobernante llano y simbólicamente pariente de todos. Así era, y sus modales democráticos eran iguales con el más modesto de sus gobernados. Este sencillo Presidente de la República en verano, como antes relatamos, no tenía miramientos ni empacho, en los días que azotaba más la canícula, salir de la Moneda, atravesar la Alameda, y en un puesto de refrescos empinarse muy forongo, en pleno paseo, sus dos o tres pocillos de refrescante mote con huesillo. ¡Ah!, pero eso era en otras épocas. Días aquellos en que los hombres elegantes usaban diariamente sombrero tarro de pelo, hoy eso sólo lo usan los... cocheros de las carrozas funerarias, nadie más. Como decíamos, el Prefecto de Policía, de pie ante el Primer Mandatario de la nación, en posición firme, pero trémulo, dijo:

—¡Excelencia!, ocurren cosas graves. Mi deber es comunicarlo a Vuestra Excelencia; la situación es crítica y peligrosa.

—¿Qué pasa? —dijo el Presidente, sin inmutarse ni un segundo ni una sola parte de sus facciones.



—Ya le diré, Excelencia; suceden cosas muy graves. En la Alameda el pueblo se ha levantado en una asonada, y está combatiendo contra la policía en batalla campal. Hay varios heridos, y mucho me temo que algo más grave siga sucediendo, y me permito solicitar Excelencia apoyo de las fuerzas del Ejército o de los Carabineros, para sofocar esa asonada y fiera lucha que se está librando en las calles entre el pueblo y la policía —terminó de decir el nervioso y trémulo Prefecto.

Como dato de interés, vale destacar que las fuerzas de apoyo que solicitaba el Jefe Policial para contener al populacho enfurecido, una de ellas eran los Carabineros, cuerpo armado éste que en aquel entonces era autónomo, y sólo prestaba servicios en los caminos rurales, y la vigilancia tradicional únicamente en las Estaciones de los Ferrocarriles. No actuaba en las calles de las ciudades. Era un Organismo aparte del Orden dentro de la capital, pero su Cuartel General estuvo mucho tiempo en la Alameda esquina de Pedregal, bajo el mando del coronel Francisco Flores.

El Presidente Barros Luco, sin perder su tradicional calma y flema criolla, miró al casi temboloroso Prefecto que estaba trémulo y nervioso, causa de ello era la anunciada y amenazante alza de tarifa de los tranvías santiaguinos de 5 a 10 centavos, y cuya cantidad de centavos de excedentes, estaban repercutiendo en los severos muros y mesurados alfombrados salones de la casa de los Presidente de la República de Chile.

Luego el Jefe del Estado, sin demostrar ni un átomo de nervosismo y preocupación por lo que le había comunicado el "mandamás" de la Policía de la capital, después que le escuchó, se sentó reposadamente, mirándolo y observándole con sus tradicionales cejas desniveladas la cara al inquietísimo Prefecto, le dijo calmadamente, inquiriendo datos que él consideraba básicos de aquella escaramuza callejera:

—Bueno Prefecto, y dígame, ¿quién va ganando?



## ¡UN PASEO EN "IMPERIAL"! ¡QUE GOCE INFANTIL!

Remedando a los impresos extranjeros, que con el plausible afán de describir a los viajantes las bondades de un país que no conocen, editan e imprimen un Guía del Viajero, al cual ellos llaman **Baedeker**, objeto que es una especie de un cicerone escrito, que le indica al viajero una y otra cosa y modalidad del país que visita, con sus completas direcciones y descripciones generales y observaciones de mucho interés que ellos ignoran.

Pues bien, este minúsculo y diminuto **Baedeker**, que pretende del nombre de tal, es de un nuevo tipo y de original modalidad expresa a que se ciñe. En el sentido que lo que aquí se relatará, no es propiamente la descripción total de una ciudad, de un paseo, de las calles, lo que se pretende describir y enseñar al neófito, sobre tal o cual monumento o edificios importantes de la ciudad de Santiago; no, sencillamente se va a dedicar este **Micro-Baedeker**, a desmenuzar expresamente, y sólo este específico tema: Los Antiguos Recorridos de Tranvías.

Aquí principia con la venia de la Academia, una fugaz "antología" de lo que fueron los arcaicos, viejos, y desaparecidos recorridos de líneas tranviarias, que realmente existieron y corrieron por las calles del Santiago que se fué, el Santiago antiguo. Esos recorridos de tranvías que corrieron por las distintas calles, empedradas algunas, adoquinadas otras, sin faltar aquellas en que sus gruesos durmientes de roble, descansaban la fatiga de su tedioso peso eterno, encima sólo de la noble tierra, como camino real polvoriento, de algún pueblecito campesino.

Para los ojos incrédulos modernos, que no quisieran creer que por algunas calles desconocidas, modestísimas y apacibles, y otras altivas, bulliciosas, llenas ahora de tráfico moderno, de heterogéneos vehículos modernos también, donde ahora se apilan, amontonan y aprietan "**Station Wagons**", **Jeeps**, en esa misma calle donde ahora se hacen "tacos" de "**Liebres**", **Buses** y **Troles**, en una verdadera Babel del tránsito, junto con el desfile interminable de aerodinámicas joyas con ruedas a gran velocidad, también corrieron un día por sus calzadas los antiguos, arcaicos y viejos "tranway" o tranvías. Les bastará sólo mirar hacia abajo con un poco de atención nada más el pavimento moderno, y verán ahí las huellas indisimulables de algunos viejos tirados rieles em-



butidos en la calle. A algunos de ellos han tratado de esconderlos, tapándolos como una vergüenza con una porción de asfalto o concreto para que no los vieran. Pero algunos de estos muertos e innecesarios rieles, parecen tener en sus frías composiciones de metal y acero, alma de volcán, porque de pronto se quebrajan sus lápidas de concreto o recio asfalto, y emergen otra vez a la superficie, a la luz del sol, quedando al desnudo su clásica forma de riel, a los ojos indolentes de los prosaicos transeúntes despreocupados.

Hay viejos rieles que avergonzados vuelven a la vida de las calzadas, cual nueva Ave Fénix, que resucitan de nuevo de las cenizas de la ingratitud... y del olvido. Muchos despreocupados peatones, pisan por encima de donde a ellos le tienen asignadas sus tumbas en plena calle de la capital, a causa de que desenterrar esos largos rieles, les era mucho más oneroso su financiamiento a la ingrata Institución que ahora los desdeñaba como algo inútil, les hacían esto a estas deshumanizadas y largas tiras de acero, ahora inservibles y abandonados como un estorbo, pero ellos en una sutil venganza se tomaban su desquite invisible y mudo. Por que más de algún transeúnte, ha tropezado con sus pies sin querer en ellos, y poco les ha faltado para caer tatabillando, perdiendo momentáneamente la estabilidad del equilibrio de sus cuerpos. Y en sus inanimadas almas de estos nobles y viejos aceros, debe palpitar una invisible alma angustiada, lamentando una fría ingratitud y añorando tal vez felices tiempos idos. Y no sería raro que esos inanimados aceros, en su soledad eterna puedan decir muy bajo, suavemente, pero muy quedo, muy quedo, al sentir que alguien se tropieza en ellos, las siguientes exclamaciones:

¡Toma!, eso es para que te fijes dónde pones los pies, y no pises displicentemente lo que no debes pisar tan despectivamente. Y este tropezón que te acabas de dar, es para que recuerdes, que así y todo en el abandono veleidoso que nos han tirado, y nos quieren ahogar, ¡aún valemos!, ¡y aún vivimos!, ¡y estamos presentes para hacer tropezar a cualquier peatón o transeúnte!, aunque éste no haya tenido ni la tan dicha inmensa de viajar en un tranvía, cuando este vehículo rodaba encima de nosotros, los rieles. ¡no!, ¡nosotros no moriremos nunca!, ¡nunca!

Claro que este raro monólogo, o soliloquio de los rieles desplazados, nunca persona humana jamás lo oirá con sus oídos, pero que existe, debe existir, es el lamento casi humano del riel desde-



ñado de las calles de la capital de Chile. Realmente está ahora desplazado, ingratamente botado, mirado en menos por este tiempo moderno, nuclear y atómico. En esta Era del Micro, del Bus, del Trole, del Jeeps, del Helicóptero, y hasta del... Disco volador... ellos avergonzados emprenden silenciosa retirada, pues los vehículos que pasaban y los que los ocupaban a ellos, también han sido poco a poco reemplazados y liquidados al desván del olvido.

La nueva generación chilena y capitalina, tal vez, al descubrir en la calzada de una calle, uno de estos largos rieles que permanecen enterrados como en el olvido de los hombres, creará que esos largos aceros emergidos a la superficie, quizás sean de alguna utópica época Precolombina, o tal vez sean restos de algún Continente perdido. Pero les costará convencerse que sobre esos rieles aún con muestra de mucha solidez en su noble temple, corrieron muchas veces encima de ellos un vehículo de transporte, que se llamaba: el Tranvía. Y en él viajaron tiempo ha, gozosos muchos de sus antepasados, antecesores, sus mayores y sus progenitores, cuando aun permanecían transformados en capullos de hombres ellos, y ellas, todavía no salían del proceso de ser una frágil crisálida de mariposa. Ellos con su infantil ingenuo y pueril candidez, viajaban contentos con alegría y júbilo, por qué iban encima de un viejo vehículo de fierro mecánico que se llamaba: el tranvía eléctrico.

Los recorridos de líneas tranviarias de Santiago, principiaron de uno en uno, calle por calle, arteria por arteria, y barrio por barrio. Hasta que casi no hubo calle de la capital que no se colocaran durmientes, rieles por los suelos y calzadas. Por las aceras se llenaban de los correspondientes postes de aceros para sostener los cables cobrizados, por donde corrían misteriosamente, e invisiblemente, los millones y millones de electrones y voltios de la energía eléctrica, por donde debía correr la presuntiva juguetera ruedecita polea del tomacorriente o "trolley".

Luego Santiago se vió inundado de tranvías y más tranvías que corrían y atravesaban en todas las direcciones la capital. Los carros recorrían por doquier todos los extremos y extramuros, de Norte a Sur, de Poniente a Oriente. Todos los recorridos de los tranvías, vinieran de donde vinieran, venían a rematar su término del viaje en el centro de la capital, o sea en la antigua Cañada, la Alameda de las Delicias unos, y otros en el costado Sur del río Mapocho. Así fué como la Ciudad de Santiago en el apogeo cum-



bre de estos vehiculos de transporte de pasajeros de aquella pasada época, el sistema tranviario, llegó a tener en sus distintas Comunas, 40 diferentes recorridos de líneas tranviarias. Y que al enumerarlas una por una, iremos diciendo su trazado por donde pasaban, sus puntos de partidas y sus consiguientes terminales. Esto, a más de algún lector contemporáneo a esa época bullada y fastuosa del viejo tranvía, amo y señor de la movilización del viejo y antiguo Santiago, soberano indiscutible de todas las calles de la capital, le traerá un recuerdo que estaba dormido, no olvidado, en su otro "yo".



*Un hermoso ejemplar esbelto y gallardo de tranvía imperial santiaguino. Corrieron ellos, por calles y avenidas de la capital, hasta el año 1926. Este era uno del recorrido N° 11 PROVIDENCIA tomando pasajeros en Alameda-Serrano. El 2º piso, era el paraíso de todos los niños, todo el año, y en verano para los adultos... también.*

Por aquí desfilará cual cabalgata del recuerdo, el carro que todo antiguo santiaguino tomó alguna vez. El tranvía que tomaba cuando era muchacho para ir a la escuela. Por aquí en este simbólico desfile de los nunca olvidados y viejos tranvías, encontrará



todo el que lea por aquí, "su carro", "su tranvía" que ya hace una infinidad de años dejó de tomarlo.

Tranvía vetusto, deslucido y arruinado, pero que es el mismo que tomaba jubiloso con sus padres, aquellos lejanos días domingos y festivos, cuando nuestro padre muy severo y grave decía: "Vamos a tomar un poco de aire, vamos a dar una vuelta en carro." ¡Había algo más hermoso en nuestra infancia y juventud, cuando decían esas palabras tan significativas esas personas tan queridas que se fueron un día muy lejos, dejándonos completamente tristes y solos! ¡Era ese prometido convite, el néctar de lo maravilloso! ¡el summum de la alegría! ¡el acabóse de nuestro regocijo y contentamiento cuándo nos ofrecían un paseo en tranvía!. ¡Qué felices nos sentíamos!

Ahora ante el recuerdo immaculado y la memoria venerada de esos queridos padres que nos dejaron solos, siempre vive de ellos en nosotros su afable y perenne evocación, y por eso eternamente nos sentimos niños y nunca dejamos de echarlos de menos en el santuario del bendito recuerdo, que como un altar todos llevamos levantado dentro de nuestro pecho, a ese severo pero hidalgo padre, y a la superbueno y excelsa mujer, néctar del amor y cariño, como es la madre de cada uno de nosotros. ¡Cómo olvidar esas frases y no recordar con melancolía, cuando oíamos jubilosos que ellos nos decían: ¡Vayan arreglarse y a limpiarse luego, que vamos a ir a dar una vuelta en carro! ¡apúrense!

¡Quién de nosotros niños entonces, de cualquier tipo de standard de vida, de buena o mala hacienda vuestros padres, de fino impecable vuestro traje, o de sencillo brin o popular "diablo fuerte" siempre vestido, no se consideró en éxtasis de placer, ufano de orgullo y contentísimo, cuando viajábamos en esas lejanas Primavera y calurosos pasados Veranos, en esos legendarios y ya desaparecidos tranvías de acoplados abiertos, con sus largas piseras laterales del largo de todo el carro a sus costados? ¡cómo olvidar eso!

Y varios hombres actuales ya con sus profesiones liberales seros graves ahora, comerciantes de abultada fortuna, industriales de inflados abdómenes y muchos ceros en algunas libretitas, se sintieron todos por igual cuando muchachos, en el paroxismo de la felicidad, al subir a esos apetecidos vehículos de pasajeros, deseados y codiciados por toda la niñez: ¡Los tranvías acoplados abiertos!





Un acoplado abierto que salía al servicio cuando ya se iban los fríos y entraba la Primavera. Eran los carros más favoritos para el verano, eran los que tenían más "hinchas" entre la chiquillada, y... también entre los madurones de más de "taicino".

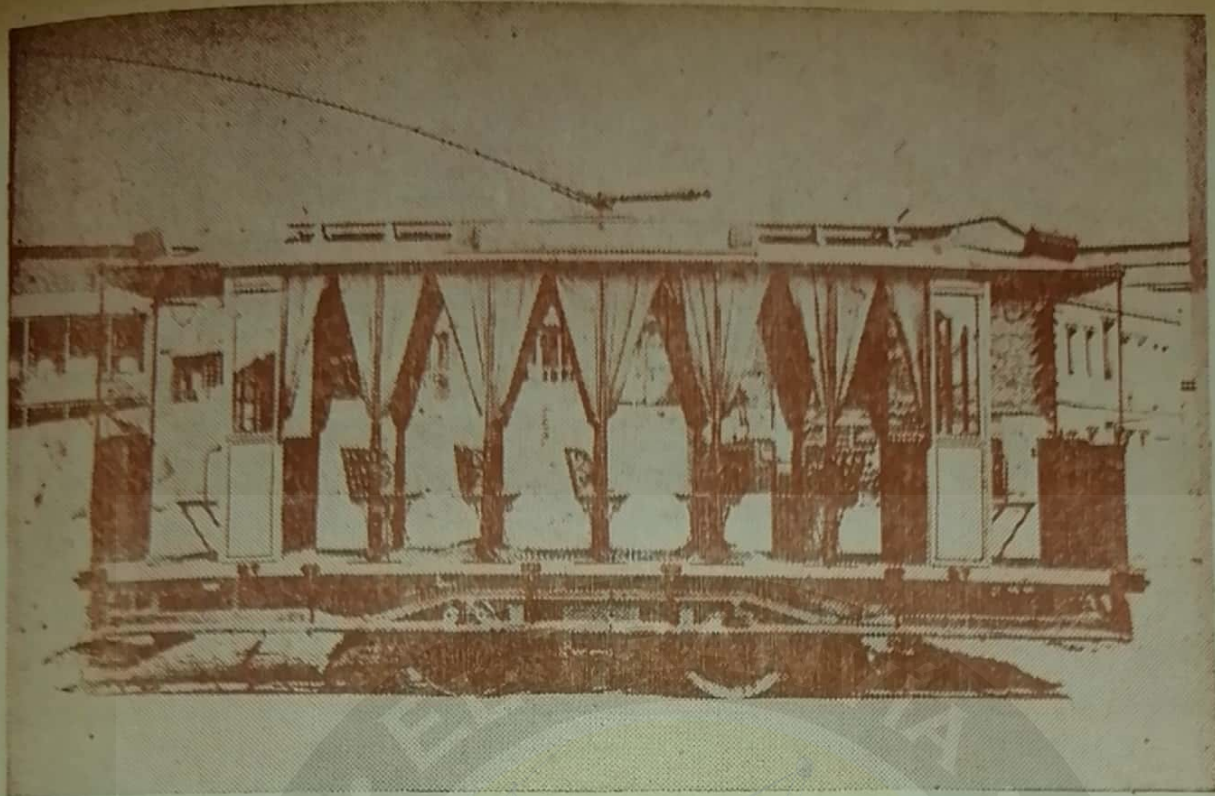


Y cuando por ventura y por suerte le tocaba a un niño, subir a un carro acoplado, ese niño y todos los muchachos, no iban contentos ni felices, sino que iban locos o ebrios de felicidad, ¡por haberle tocado en suerte, de ir viajando en un carro abierto a la calle!

Y la aspiración máxima de todos nosotros, ¡que nos tocara en el carro el asiento del lado de la calle! ¡Era el summum, lo indecible de la felicidad! ¡el gozo y el júbilo completo! ¡el placer máximo para nuestra imaginación inocentona y juvenil en la tierra, cuando oíamos el timbre de esas voces que nunca jamás hemos olvidado, que nos decían así: ¡Vayan luego a lavarse, porque vamos a ir a dar una vuelta en carro! ¡y apúrense! Y cuando luego subíamos a él, y éste era un maravilloso acoplado abierto, y como si este fuera poco gozo, nos tocaba en suerte por obra de nuestra buena estrella, ¡un asiento del lado de la calle! ¡Qué más podíamos pedir de la vida? ¡nos sentíamos en ese instante mil veces superior a un Rockefeller, a un Morgán, o superior a un Rostchild! ¡por qué?, ¡pues, porque nos había tocado un asiento en el carro acoplado abierto, mirando para el frente y para el lado de la calle!

¡Cómo olvidar esos tranvías! Cuando ellos, cuando éramos muchachos, fueron y nos sirvieron de trampolín de nuestro primer interno orgullo, porque nos trepábamos a él... ¡sobre la marcha! ¡Y los bajábamos igual, sobrecorriendo y... no nos caímos imitando lo que habíamos visto tantas veces hacer y ejecutar a los ágilísimos suplementeros temerarios. Eso nosotros lo creíamos grandes proezas atléticas y muy acrobáticas. ¡Quién de muchacho no se alegró interiormente, y se consideró un héroe de algún cuento de Príncipe Valiente, o héroe de película en serie, de ser "el jovencito", cuando ya subíamos sobre la marcha a las pisaderas de un tranvía, y nos tirábamos a tierra cuando el carro iba en rápida carrera a mediado de cuadra? Y más felices nos sentíamos cuando nuestra audaz y temeraria maniobra la hacíamos con un ingenuo farsante orgullo de varón, porque habíamos descubierto de soslayo, que nos observaban los dulces ojos de una lindísima muchacha que después no volvimos a ver nunca jamás, y estábamos seguros y convencidos, y nos figurábamos que para ella nosotros por "eso" que hacíamos delante de su vista, éramos "su héroe"!





¡A cuántos "muchachos de cincuenta... o más años" de hoy, con ciertas imprudentes arrugas y una que otra indiscreta cana grisándole el cabello, la visión de esta foto: ¡el carro-góndola abierto con sus cortinitas y todo!, les revivirá y refrescará la memoria, despertando en él dormidos recuerdos de un dichoso pasado y de idos placenteros juveniles momentos. Y más de un personaje grave y circunspecto actual, observará con reminiscencia nostálgica esta figura hidalga de algo que ya se fué. ¡Qué suprema dicha y gozo sentían viajar en él en aquel entonces, junto con sus mayores, por las calles de la capital; toda aquella infancia bulluciosa, bullanguera juventud y generación santiaguina de antaño, que igual que aquel ideal y maravilloso tranvía... también... se fué! La vista de este carro traerá más de una saudade de una lejana niñez; el recuerdo del ridículo sombrero de la hermana mayor como canastillo de flores, revueltos con pajaritos y apetitosas guindas; el farol de gas de la esquina, que padeaba como lenta agonía derrotado por los filamentos de los K. W. H.; el fragor y aroma de las primeras frutas anticipadamente a la venta en el viejo Portal; se conjugan con estos viejos carros, el pensamiento retrospectivo de la alegoría del uniforme de los viejos, legendarios, bonachones y nostálgicos "pacos" azules. Vehículos contemporáneos de aquellos dichosos días, en que se usaba en todos los almacenes como tradición severa, dar los días domingos la imperdonable llapa a los niños; por eso en la víspera, los muchachos eufóricos formaban rondas callejeras optimistas y alborozados, y entonaban cantos y coplas, y de sus gargantas salían como campanillas de cristal, eso de:

Mañana es domingo  
se casan los gringos  
¿quién es la madrina?  
Doña Catalina...  
¿Quién es el padrino?  
Don Juan Barrigón  
que al saltar la acequia...

(FOTO GENTILEZA DEL SR. ROBERTO GOMEZ A.)





¡Quién lo creyera que estas figuras macizas y elegantes de la presente foto, eran los tranvías que existieron tiempo ha, llamados "Carros Salones", que se pasearon día a día con petulante orgullo con pasajero y todo por las estrechas, semi desiertas y abúlicas calles del quietísimo Santiago las dos primeras décadas de este siglo! Corrieron ellos tradicionalmente por la línea 19 - PARQUE y 21 - HUERFANOS. En su interior se iniciaron muchos y muchos idilios y romances de infinidad de los "consentidores y chochos" abuelos de hoy. Eran muy "pitucos" estos vehículos y anticipada su "pinta" para la locomoción de la época. Evidentemente, eran mucho carro para tan poco Santiago. Su tránsito por las calles era acompañado en su "footing" por las empedradas calzadas capitalinas, por vetustas victorias, coches y fiacres, amenizados con el tintineo peculiar de las herraduras de los caballos, nobles brutos que a veces trotaban más rápidos, por el espanto al oír los estrepitosos bocinazos de los primeros autos; la gente chic compraba todo en la casa más surtida y pituca de todas; "GATH Y CHAVEZ LTD. THE CHILIAN STORES", que regalaba a todos los niños globitos de goma; las muchachas eran mesuradas, con aspecto de "ser de las monjas", sólo bailaban vals. Madres, esposas y hermanas mayores, se saturaban de romanticismo y divagaban en un quimérico ensueño, leyendo el infaltable y diario "folletín" de una interminable novela de amor que publicaban los tediosos periódicos de la época. Los varones usaban pantalón bombilla y todos se ponían sombrero de paja, apenas se iba el mes de los mininos.

(FOTO GENTILEZA DEL SR. ROBERTO GOMEZ A.)



## VIEJOS RECORRIDOS DE TRANVIAS — SUS CARACTERÍSTICAS ESPECIALES Y ROMANTICAS

Aquí va el desfile o cabalgata de las fenecidas líneas tranviarias que efectivamente cumplían su misión de transporte de pasajeros dentro de la Provincia del Gran Santiago, bonachón y dormilón, líneas que existieron por sobre sus calles, y que usaron tantos y tantas. Líneas que se fueron, como se fueron también aquellos que las ocuparon para nunca ya más regresar. Sólo queda ahora el recuerdo de eso, cubierto poco a poco por el inevitable e invisible manto del olvido.

Iniciaremos como es usual por la primera línea que se fundó, y que fué ésta en la primera calle que tuvo servicio tranviario, y que no podía ser otra que la principal Avenida de la capital. Y como se adivinará, era la antiquísima Cañada, luego Avenida de las Delicias, pero más conocida por todos por: Alameda. Nombre que efectivamente se concebía, por que este primer paseo de la capital debía ese nombre, a causa de tener a ambos lados unas hileras de gruesos y enormes árboles de álamos, que sus altísimas ramas se alzaban tan altas como queriendo ellas elevarse al cielo, teniendo sus intrincadas raíces en esta principal Avenida del eterno Santiago, que será ella la preferida del Santiago antiguo, como del Santiago moderno.

El año 1746, siendo Gobernador de Chile Ortiz de Rozas, fué al primero que se le ocurrió y se le dió por la vegetación de esa ancha calle santiaguina. Pues ese preciso año, plantó él la primera partida de este árbol salícineo, llamado álamo, cuyas frondosas ramas de sus largos y espigados cuerpos, da tan bella figura de sutil vegetación, y por el cual toman ese nombre las avenidas de ese frondoso árbol. Claro que ahora, con tanta poda y tanto arrasamiento, no queda ya nada, ni una sola semilla de esos árboles en la Alameda, que plantara el elegantísimo Gobernador Ortiz de Rozas ese nebuloso año de 1746.

El carro que corría por esta Avenida y por todos los recorridos, llevaba en la parte delantera, en la parte superior, su número visible correspondiente, en una plancha de acero rectángulo de más o menos treinta centímetros por cuarenta, pintado el gran número llamativo de color negro en fondo blanco. Como se ve, el número se veía desde lejos, y la gente sabía con fijeza para donde iba ese carro que se acercaba, ya que se le distinguía a la distancia su específica cifra numérica. Aquí detallaremos uno a uno



los recorridos y sus especialísimas, peculiares, originales modalidades y costumbres de cada uno de ellos.

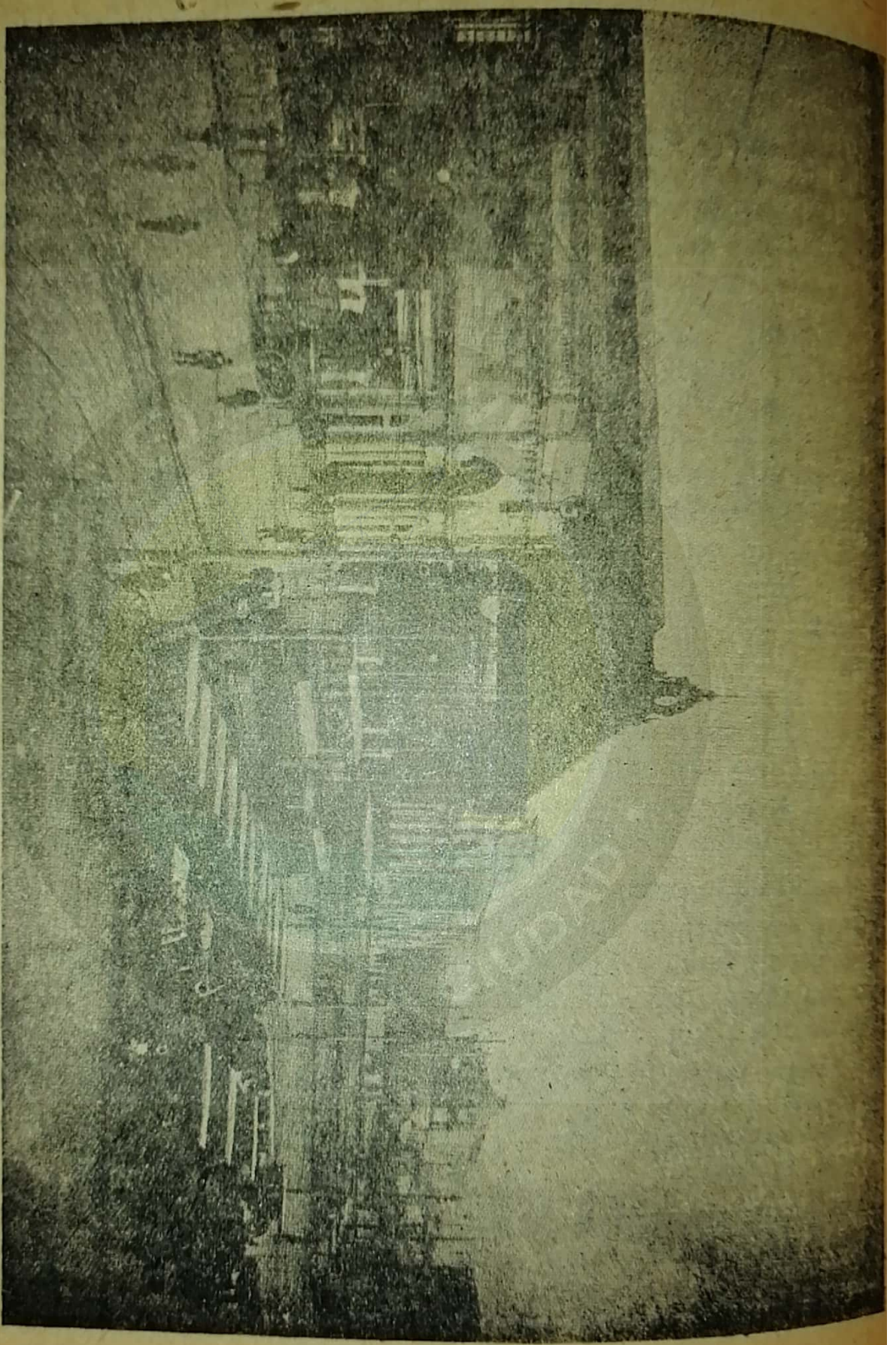
**LINEA N° 1: Alameda.**— Este carro partía de Estación Central, seguía por un costado de la Alameda hacia arriba hasta que llegaba a la Plaza Colón, hoy Plaza Italia, de donde se devolvía bajando por la misma vieja Avenida hasta su punto de partida. Esta línea por ser la primera de los números de los recorridos, también era la primera línea que pasaba por la primera Avenida de la Capital, no obstante que hasta el año 1923 mostró y lució con todo desplante por toda su longitud, un par de acequias a tajo abierto, en que indolentemente corrían aguas no propiamente de vertientes, eran servidas, y navegaban en ellas toda clase de cáscaras de frutas y otros desperdicios, de Oriente a Poniente. Su público era numeroso en toda su extensión. Los días domingos y de fiestas se hacían estrechos para acarrear y trasladar inmensas cantidades de padres prolíficos, con sus legiones de numerosos hijos al tradicional paseo de la Alameda. No había antaño, niño que no se entusiasmara cuando a sus padres les oían decir estas mágicas palabras: "A la tarde vamos a ir para la Alameda".

**LINEA N° 2: Catedral-Bilbao.**— Partía de la Estación Central, seguía por Chacabuco, Compañía, Merced, Parque Forestal, Plaza Italia, Providencia, Seminario, Av. Bilbao, primero llegaba sólo hasta la calle Condell, después llegó hasta Avda. Lyon, regresando por ahí mismo, Monjitas, Catedral, Matucana, Estación. Este recorrido era sumamente decente toda su clientela, en su viaje de subida al Oriente o de bajada al Poniente. También disponía de fuerte y muy numerosa clientela de las Fuerzas Armadas de la Guarnición de la Capital, subían a él muchos Conscriptos de las diversas Unidades acantonadas en ese sector: Escuela de Telecomunicaciones del Coronel Florencio Navarrete Indo, Regimiento de Caballería Cazadores N° 2 del General Baquedano, Escuela Caballería, etc. Se comprende que, casi siempre, luego que pagaban el pasaje estos muchachos "milicos", sus bolsillos de sus grises y heroicos uniformes de la Patria, les quedaban completamente desprovistos de dinero alguno, sólo les quedaba en ellos algunas pelusas, y una que otra durísima miga de pan nada más.

**LINEA N° 3: Ñuñoa.**— Partía de la Estación Central, seguía por toda la Alameda, doblaba por Vicuña Mackenna, Irrarázaval, doblando por la Avenida Ossa, lugar del terminal. En esa Avenida eran tradicionales las únicas Quintas de Recreo que existían en los



*La Plaza Argentina antes del Centenario. Dos tranvías imperiales esperando público para iniciar un nuevo recorrido. Coches de trompa de alquiler esperando lo mismo también. Y era eso lo que no había en gran abundancia en la capital: público. Como tampoco no se divisaba ni para remedio, ni un solo automóvil de los sets que habían ya en Santiago.*





extramuros de la Capital, y, tal vez, las precursoras de las que luego inundaron los alrededores de Santiago. En esa Avenida Ossa por donde pasaba el carro N° 3, tenían sentadas sus reales esas famosas Quintas de esparcimiento de aquel puritano y soñoliento Santiago antiguo.

Esta línea N° 3 Ñuñoa, tenía al principio una muy escuálida cantidad de clientela de pasajeros. Pero en los días de fiestas y los tradicionales días domingos, su clientela afuerina rebasaba a veces las carrocerías de sus tranvías. Ya eran los espectáculos deportivos de fútbol y otros deportes, que se verificaban en los antiguos Campos de Sports de Ñuñoa, sitio de ese campo de juego, ahora transformado en calzada de autos, hacia el inmenso reemplazante de esos viejos Campos de Sports, el Estadio Nacional.

También esos viejos carros 3 Ñuñoa, transportaban en gran cantidad sus recios y gruesos resortes, el peso de una especialísima clase de bullangueros y bulliciosos pasajeros, amantes éstos de las farras, amigos y discípulos de Terpsícore; los farreros impenitentes. Asiduos clientes dominicales de esas famosas Quintas de la antiquísima Avenida Ossa de Tobalaba. Quinta de Recreo y sencillo sitio de diversión de antaño, que los pies de muchos actuales abuelos o bisabuelos, traspasaron ese umbral pisando en esos pasos evidentemente "non-sacto", una lejanísima noche de un perdido lejano Otoño, o tal vez una noche de Primavera a principio de siglo. Yendo de parranda pisaron ese terreno de esa lejana Quinta, haciendo tal vez con ella la primera escapada, y también la iniciación a la deslealtad de la fidelidad conyugal... llegando a la entrada de esa nostálgica ancha puerta de esa Quinta, siendo indolente cómplice, un humilde e inanimado y viejo tranvía N° 3, Ñuñoa.

Y precisamente una Quinta de ellas, es la decana y la madre simbólica de todas las Quintas de Recreo y sitios de diversión de la capital de Chile. Está ubicada en terrenos que fueron y pertenecieron a la temperamental y famosa colorina, doña Catalina de los Ríos y Flores, que vulgarmente se le llamó La Quintrala. Esta hembra fué la precursora en Chile de las primeras mujeres "Flapper", que tres siglos después irían a aparecer en bandadas pero muy modificado y modernizado su sistema, y también... muy disimulado, a pesar que mostrarían más parte de sus cuerpos sin tapar, lo que debió mostrar Doña Catalina realmente a los ojos de los gentiles hombres de ese siglo XV en que ella vivió.





Un tranvía pasando por la ribera sur del río Mapocho frente a la actual Plaza Venezuela antes edificada. Al fondo se ve el paradero de los carros frente a 21 de Mayo. Muchos tranvías habían, lo que escaseaban eran pasajeros.



Esta "bondadosa" figura de mujer, era la dueña y señora de vida y de hacienda de ese Tobalaba, lugar que siglos después en ella, iría a funcionar una Quinta de diversión y recreo, para los que se animaban a ir a esos extramuros de Santiago, en misión de echar una "cana al aire"...

Por esos lados por donde corría ese vetusto número 3 Tobalaba, abundaban esos añosos tiempos, infinidades de almas bondadosas dueñas de Quintas y Huertos frutales. Eran de poco espíritu especulativo. Con mucho tinte de almas filantrópicas eran los dueños de esos predios de la antigua Avenida Ossa.

Era proverbial las quintas y casonas antiguas de Ñuñoa, que por una modesta moneda de veinte centavos como pago de entrada a la quinta, se podía uno una vez adentro, saciar de la fruta que quisiera, del tamaño, color, y peso que fueran sus ejemplares en sus árboles y viñas.

Ese pago o arriendo por horas que constituía la cancelación a la entrada de la chaucha, también incluía casi siempre, como agregado, una tremenda "lipiria" o indigestión, que era lo que con más seguridad conseguían y se "pescaban", la clientela más constante que tenían esas filantrópicas y desaparecidas quintas: los muchachos de todos los ámbitos de Santiago.

Estos glotonos de muchachos comedores insaciables de frutas variadas, engullían sin descanso ni medida, para sacarle todo el jugo posible a la chaucha pagada. Ya que era norma tradicional en aquellas quintas bondadosas, que se podía comer de todo lo que se quisiera y cuanto quisiera hasta hartarse dentro de la quinta, pero sacar para afuera; ¡nada!, ¡ni un solo ejemplar de guinda siquiera!, ¡nada!. Y era por eso que los muchachos aprovechaban al máximo su capacidad de sus barrigas, por cuya causa, casi todos los chiquillos comedores de frutas de las quintas de la Avenida Ossa de Tobalaba, luego de una visita por allá, caían a la cama fulminados por una tétrica indigestión de marca mayor, y que sólo ésta desaparecía, con las porciones de aceite ricino o de castor, dados siempre a la fuerza por la mano bondadosa, suave, pero enérgica que empuñaba esa cuchara, las manos santas, pero muy severas de una madre.

**LINEA N° 4: San Pablo.**— Partía de Estación Central, Chacabuco, Rosas, Puente, Bandera, Santo Domingo, 21 de Mayo, hacia el Norte, doblaba en San Pablo, Matucana, a la Estación. Esta era una línea arrabalera y popular. Recorría un sector enteramente



poblado de semilla y raíz de lo prototipo, que se llama el Pueblo. Este público de vestir sencillo y modestísimo, noble y audaz, en varias oportunidades, tenía que apelar a la audacia para subsistir.

Este carro cosmopolita, transportaba toda clase de ciudadanos de diversas nacionalidades en sus carrocerías, tantos y tantos vivientes vecinos de calles adyacentes del bravo barrio San Pablo. Que tanto podía ser el obeso árabe dueño de la infaltable Paquetería, como el asiático flaco ciudadano de Cantón o de Pekín, dueño de una modesta carnicería. También podía viajar en él, el napolitano dueño de un evidente almacén de una infaltable esquina, como el hijo de la Península Ibérica, calzado sus pies con sus fieles alpargatas, que obviamente era dueño o empleado de una importante Agencia o Casa de Préstamos, que tan bien podía llamarse: "La Flor de Sevilla" como "La Joven América". Así y todo esto, podían viajar codo a codo estos internacionales pasajeros, con el nativo rotito, tirillento, despreocupado e indolente en el vestir, sí, pero erudito y listo para la réplica, y oportuno e insigne "tallero": "el roto Choro", que bien podía ser éste oriundo de Naltagua, Huara o Pomaire, pero ahora vecinos todos, de la Jurisdicción de la 3.ª Comuna de Santiago, lugar en que se encuentra el bravo, listo, viril y cosmopolita barrio de San Pablo.

**LINEA N° 5: Yungay.**— Salía de Mapocho, San Pablo, Chacabuco, Chañarcillo, Matucana, de ahí se volvía por Mapocho, Brasil, Rosas, Sto. Domingo, Puente, Mapocho. Esta línea era la prima hermana de la línea 4. Era la réplica exacta de la que corría por San Pablo, parecía una inanimada gemela de fierro y acero de ella. Pues recorría el mismo barrio y calles, sus cansadas ruedas rodaban por los mismos rieles tendidos de su melliza línea 4, sólo con una ligera desviación y libertad que se tomaba hacia el lado del Río Mapocho nada más.

**LINEA N° 6: La Palma.**— Primitivamente se llamó así este número de recorrido. Partía de Alameda frente a la calle de Serrano, seguía hacia el Norte por la calle de Estado, 21 de Mayo, Mapocho, atravesaba el Puente del Obelisco, puente que está frente a la Avenida de la Paz. Se llama así del Obelisco, pues este objeto señala que en ese preciso lugar, se hallaba el antiguo Puente de Cal y Canto que había sido construido durante la Colonia, siendo reemplazado este último, por uno de acero construido el año de 1889 por la firma Lever y Murphy.



## EL HISTORICO PUENTE CAL Y CANTO

Este Puente llamado de Cal y Canto, debe haber sido llamado así, porque en su construcción se usó este material de albañilería. Era una hermosa arquitectura estilo medioeval con once arcos de medio punto, bajo cuyos arcos pasaban displicentemente las incansables aguas del Mapocho.

Este Puente se principió a construir el año 1767 y se concluyó en 1782, o sea, después de 17 años de intenso trabajo de pegar y pegar ladrillos. Esto da una pauta de la macicez y ornamento de su recia construcción. Su explanada unía la ribera Sur del Mapocho con el barrio Norte llamado también Cañadilla y la Chimba. Dicen las crónicas de la época, que aquella explanada era tan ancha que cabían por ella 3 coches en línea de esos llamados de trompas, y en las veredas encima de este Puente curioso, existían varias garitas y kioscos ocupados por baratillos o negocios de pequeño comercio, lugar donde se vendía la sabrosa sustancia de Chillán, ojetas y botines estaquillados, artesas, los sabrosos y famosos dulces de las Monjitas de la Caridad.

Este famoso y aun recordado desaparecido Puente de Cal y Canto, se encontraba donde hay ahora un Puente de acero con dos Obeliscos. Lo mandó construir "el hombre fuerte" del Santiago de esa época en lo que a orden, aseo, y moralidad se refiere. Fué el famosísimo Corregidor don Luis de Zañartu, caballero hispánico éste, de muy malas pulgas y estricto hasta parecer ridículo. Su casa habitación estaba ubicada en la ribera Sur del Mapocho frente a frente donde se construía el famoso Cal y Canto, y desde su florido y arabesco balcón de arquitectura morisca, observaba personalmente con creciente interés el proceso de la construcción de ese gran Puente, que uniría la ribera Sur de Santiago con la Cañadilla. Algunas crónicas comentaban, que el temible Corregidor usaba hasta unos largos catalejos para inspeccionar desde su pieza, por si acaso algún confiado maestro albañil "sacaba la vuelta al trabajo". Si eso sucedía, lo mandaba encerrar en un calabozo. Era muy escandalosamente estricto en todo orden de cosas. Era lo que se llamaba un "hombre fregado". En lo concerniente al trabajo, al orden, a la religión, y a las costumbres morales, era estrictísimo. En ese capítulo, el Corregidor Zañartu "no se casaba con nadie". Los calabozos de la Cárcel de la Plaza de Armas pasaban continuamente visitados, y nunca faltaban "turistas" que "per-



noctaban" en ellos, pero esos eran turistas... a la fuerza, que les apretaba "las clavijas" por inmorales, y tener alergia a la honradez el inflexible Corregidor Zañartu. Así era este hispánico y "seco" caballero que estaba al mando de la ciudad de Santiago a fines del siglo XVIII, por lo cual todos los capitalinos tenían que andar derechitos con él, y los santiaguinos de cualquier clase o credo que fueran, le temblaban a este rígido funcionario, representante de Su Majestad el Rey de España Don Carlos III de Borbón. Era considerado él, —pero... para callado—, como un tirano en todo orden de cosas y excesiva su estrictez. Los santiaguinos de ese entonces "lo pelaban" mucho. Claro que a él... no le decían nada... No eran bobos ni lesos aquellos santiaguinos, sabían los puntos que calzaba el mentado Corregidor...

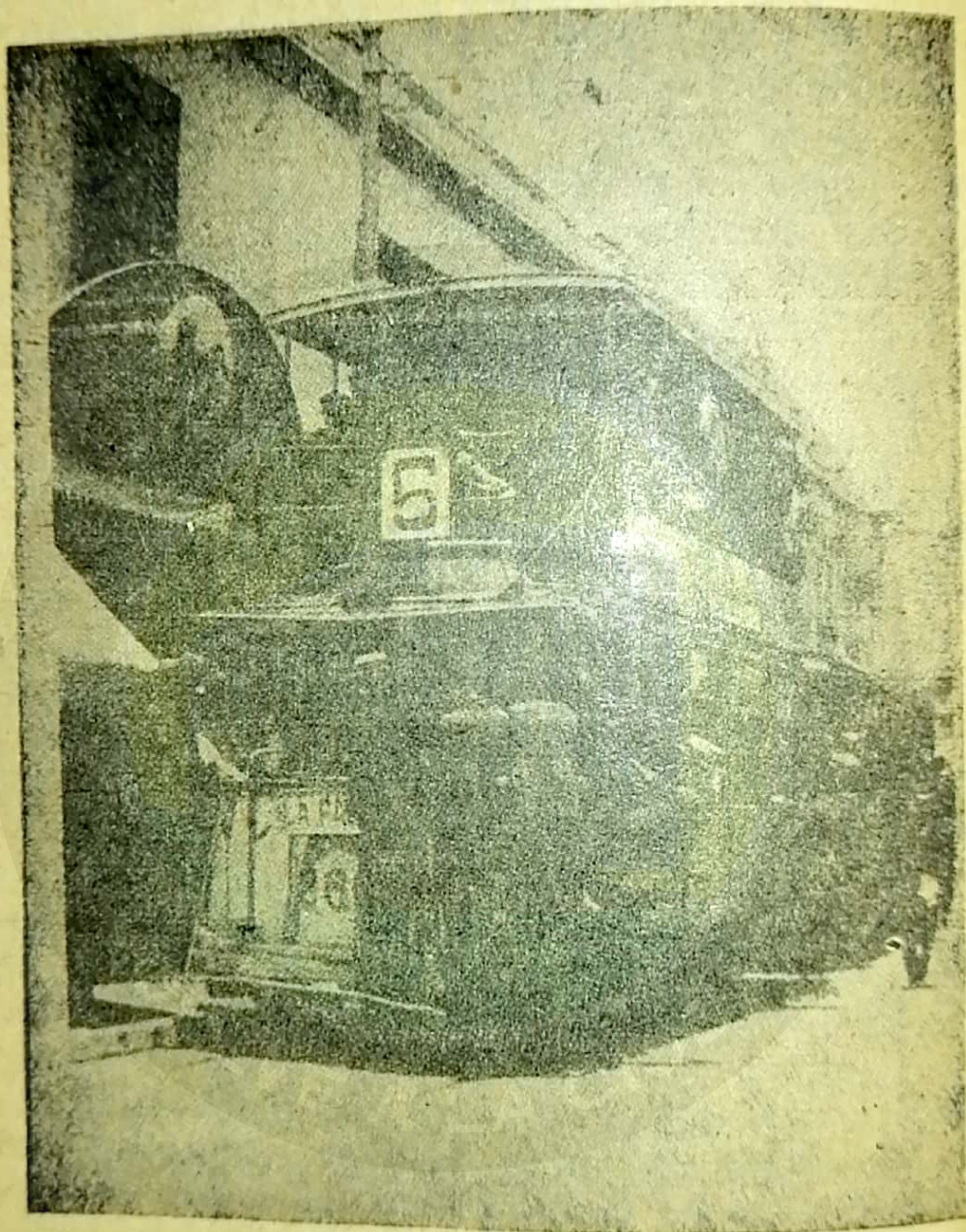
Su fiero carácter era tal de este peninsular personaje, que tenía a todos los santiaguinos en jaque y con el credo en la boca. Se dice que en una ocasión sus dos pequeñitas hijas de 8 y 10 años, ingenuamente le desobedecieron, entonces él reaccionó en tal forma, que para expiación de ese "gran pecado" de esas pequeñuelas, las internó por vida en el Convento de las Monjas del Carmen Alto, cuya morisca arquitectura de su fachada fué famosa y tradicional en Santiago, estaba en la Alameda con Carmen esquina Sur-Oriente. Era muy bribón este Corregidor Zañartu que legó a Santiago el Cal y Canto. Este nunca bien ponderado Corregidor, se pasaba de la raya, su vida entera lo pasó en eso: "corrigiendo". ¡Ay! ¡era muy tremendo este Corregidor, Don Luis de Zañartu, por la gracia de Dios y de Su Majestad Don Carlos III, Rey de España!

Un fatídico día sábado 11 de Agosto de 1888, a las 5.30 de la tarde, la picota de unos barbudos hombres, principió a echar abajo el Puente de Cal y Canto, para construir ahí en ese punto uno moderno de acero. Dicen que el último en pasar por ese macizo Puente, no fué un ciudadano vivo, fué el cuerpo inanimado de un súbdito italiano en una humilde carroza con escaso cortejo, en demanda de esa gran casa que está silenciosa al final de la Avenida de la Paz.

Se criticó mucho a su tiempo no haberlo dejado siquiera como reliquia histórica para las generaciones venideras. Ese puente cuando se demolió, tenía 105 años desde que se construyó. Todos los historiadores de la época consideraban ese suceso como una hecatombe, y nunca se lamentaban lo bastante de ese gran



error que cometieron al destruir y demoler tanta obra de Ingeniería, que vió y fué testigo de tantas cosas y escenas del nacimiento de la Patria, ese antiquísimo Puente de Cal y Canto.



Un día Domingo en 1922. Este carro imperial con acoplado de recorrido N° 6 LA PALMA, corría por Avda. Independencia, de Plaza Chacabuco hasta Alameda-Serrano. Ya en ese año "asaltaban" los carros. Pero esos que se ven pegados a él por todos lados al carro, son todos "sufridos hipicos" que se dirigían a su devoción dominical; al Hipódromo Chile. Los arriesgados que van "pescados" adelante, casi tapándole la visual al maquinista, se presume que eran los que llevaban un "dato fijo de grito y plata" para la... primera carrera!



Continuemos el recorrido que hacía el carro 6, seguía por la antigua Cañadilla, hoy Avenida Independencia, al principio llegaba sólo hasta la calle de Panteón en su viaje al Norte. Ahí había una tornamesa, lugar de donde se volvía el carro hacia el sur. Luego se construyó la línea férrea hasta la Plaza Chacabuco, dando la vuelta para devolverse por ahí mismo al Sur, entrando por calle Puente, Ahumada, Alameda a su terminal. Mucho tiempo después este número 6 fué cambiado a otro recorrido, fué el recorrido con el que murió la línea Ñuñoa de tranvías. Este recorrido la Palma era muy conocidísimo por los hípicos de todas las posibilidades económicas, deportistas, dolientes de recientes finados, y de los otros. Parientes y verdaderos amigos de los que ocupaban una cama en una Clínica, el Hospital San Vicente de Paul, o bien en el carraspianto San José, afecto éste a ser el hospital de las tres letras, sinónimo de grave en enfermedad: T. B. C.

Era esta la línea del más definido contraste. Ahí se conjugaba la siempre ilusión de los hípicos, con la desesperanza de dolientes y parientes de un reciente extinto. Las risotadas espontáneas y joviales de los mozos jovenzuelos futbolistas, con la apretura de un corazón amargado por la inquietud del proceso de un mal en el organismo de un ser querido, tirado éste en una sencilla y blanca cama de un catre de fierro de una enceradísima Sala de Hospital. En este carro de La Palma, era donde se juntaba en un mismo asiento, el dolor de un huérfano, con la alegría contagiosa de un juvenil wing derecho de un equipo de fútbol después de una reciente partida, o bien, la amarga cara propia de una inquietud de una futura viuda, con el optimismo sobresaliente de un hípico, que amasa en su cerebro una segura doblona a ganador con sucu lento dividendo de más de tres cifras. Todo este contraste era dable ver en los asientos dobles de ese tradicional recorrido N<sup>o</sup> 6 La Palma. El semblante manifiesto de toda alegría, impávido al dolor de un corazón de un padre, por la amarga y honda pena de la gravedad de una enfermedad de un hijo, junto a las carcajadas de un grupo de indolentes integrantes de un team de fútbol. Ambos extremos de esa clase de pasajeros, era muy común ver en esos tranvías de la línea La Palma.

**LINEA N<sup>o</sup> 7. Recoleta-Cementerio Católico.**— Partía de Alameda-Serrano, entraba por Estado, 21 de Mayo, Mapocho, Puente de los carros, Recoleta, hasta la Avenida Valdivieso, donde se encuentra el Cementerio de propiedad del Clero y Arzobispado.



Este era el tranvía en que subía la gente llorona, de vestidos de moderados colores. De este recorrido, alguien había dicho que no debieran ser los carros de esta línea del color que tenían entonces: azulinos, color tradicional que tenían los tranvías eléctricos de Santiago. Y se insinuaba que todos los carros que corrieran para ese recorrido del Cementerio, debieran ser pintados de negro, color que se conjugaba enteramente al destino de su terminal: el Cementerio. Y sería un mudo homenaje y perenne recuerdo simbólico de la Empresa a los pasajeros que usaron sus carros, y que ahora descansan en paz, más apegados a la tierra, a esa madre tierra que nos trae a uno, nos alimenta, luego nos da apoyo eterno en ella.

El público de los carros Cementerio, siempre es más numeroso, el del sexo femenino. Sus caras son fiel reflejo del dolor. Es el público más severo, grave, silencioso, y el casi más perfectamente uniformado en sus vestimentas. La inmensa mayoría de sus parroquianos pasajeros, usaban el fúnebre traje negro, el traje del dolor y del duelo.

**LINEA N° 8: Cementerio General.**— Partía de Alameda, del mismo recorrido del 7, pero en Recoleta doblaba hacia la antigua calle del Rosario, hoy Santos Dumont, donde está la Viñita (1), hacia la Avenida de La Paz, y de ahí la entrada del Cementerio General. Volvía por Panteón a Independencia, Mapocho, Puente Ahumada, Alameda, a su punto inicial. Este recorrido es similar e idéntico al N° 7; los pasajeros que subían a él, siempre llevaban apuro reflejado en sus caras, mudos signos de interrogación, inquietud, de rara expresión, como si se presintiera una mala noticia. Eran los pasajeros que iban de visita a hospitales, clínicas y maternidades cercanas, por donde pasaban y crujían sus resortes y mecanismos los tranvías número 8: **Cementerio General.**

Todo ese heterogéneo público estaba la mayoría compuesto por infaltables viejecitas, menuditas, enjutas y magras de cuerpos. Pero casi todas con su calidad de madres, personas éstas que mundialmente nunca "destiñen" en sus sentimientos en parte alguna del globo terráqueo. En estos carros era muy escaso ver una cara contenta, alegre y optimista, ya más de alguno iría de visita a ver a un familiar hospedado en la casa de los hombres muertos en vida: la Casa de Orates, o a la fácil antesala de los patios del silencio, u otra afligida cara pálida de una madre que reflejaba y rebasaba

(1) La única Iglesia en Chile en que ha oficiado misa un Papa, Juan María Mastai Ferrati que en 1846 fué coronado Papa con el nombre de Pío IX ofició en ella en 1824.



para afuera su inmenso acopio de inagotable ternura para el hijo enfermo.

En fin, este carro N<sup>o</sup> 8 es el prototipo y muestrario viviente de caras inquietas y semblantes amargos, los cuales hacían cotidianamente el urgido viaje a los diversos sitios más amargos que puede tener y recorrer la personalidad humana: El Hospital o El Cementerio.

Eran tiempos cuando estos tranvías hacían furor en el ambiente santiaguino, y ellos eran "los taitas" de la movilización colectiva en esta capital que fundara el valeroso Capitán don Pedro; era tan poco poblada esta urbe, que escasamente alcanzaba poco menos al medio millón de vecinos que vivían en este Santiago del Nuevo Extremo en esos años, que fué principio de este siglo atómico, o los cinco primeros lustros de esta época gloriosa, en que reinaban estos medios de transportes: los tranvías eléctricos. Aparatos mecánicos nacidos a la luz del mundo en la Alemania Imperial el año 1881. Claro que no todo iría a ser tristeza y dolor en esos carros Cementerios, pues en esos años alguien pidió en forma chistosa o en solfa a la Superioridad de la Empresa, una exigencia rara y curiosa. Pedían en el sentido que, la Empresa debiera de uniformar en forma especial al personal que trabajara en los carros de las líneas 7 y 8 Cementerios Católicos y General respectivamente. Y estos debían de ser de negrísimo color su paño. O sea, maquinistas y cobradores debieran usar obligatoriamente uniformes de riguroso luto, con su correspondiente corbata negra, color muy de acuerdo al recorrido en que trabajaban, y no de vivos y claros colores, pues eso sería un atropello y desaire a los compungidos y llorosos pasajeros. Además, la Empresa debía de escoger entre su personal a los de faces secas, y de caras más desprovistas de alegría que tuvieran entre todos los de la Cia. Debieran ser los cobradores y maquinistas de las líneas 7 y 8 los más secos, serios y amargados de todo el equipo de tranviarios de que se disponía...

Si esa rara idea hubiera sido hecha realidad, el servicio tranviario a los Camposantos de la capital, tendría que haberse hecho con carros servidos a imitación de las carrozas fúnebres. Todos pintados con brillante pintura negra, cobradores negrísimos de pies a cabeza, blanqueándole sólo su alba camisa, tal como se vería un pingüino. Y quizás si hasta el color de los boletos debiera haber pedido esa curiosa exigencia que fuera otro, y debían de llevar en



un ángulo una viñeta o una franja diagonal de luto, como un remedo o imitación a una tarjeta de visita de condolencia vulgar a un reciente duelo.

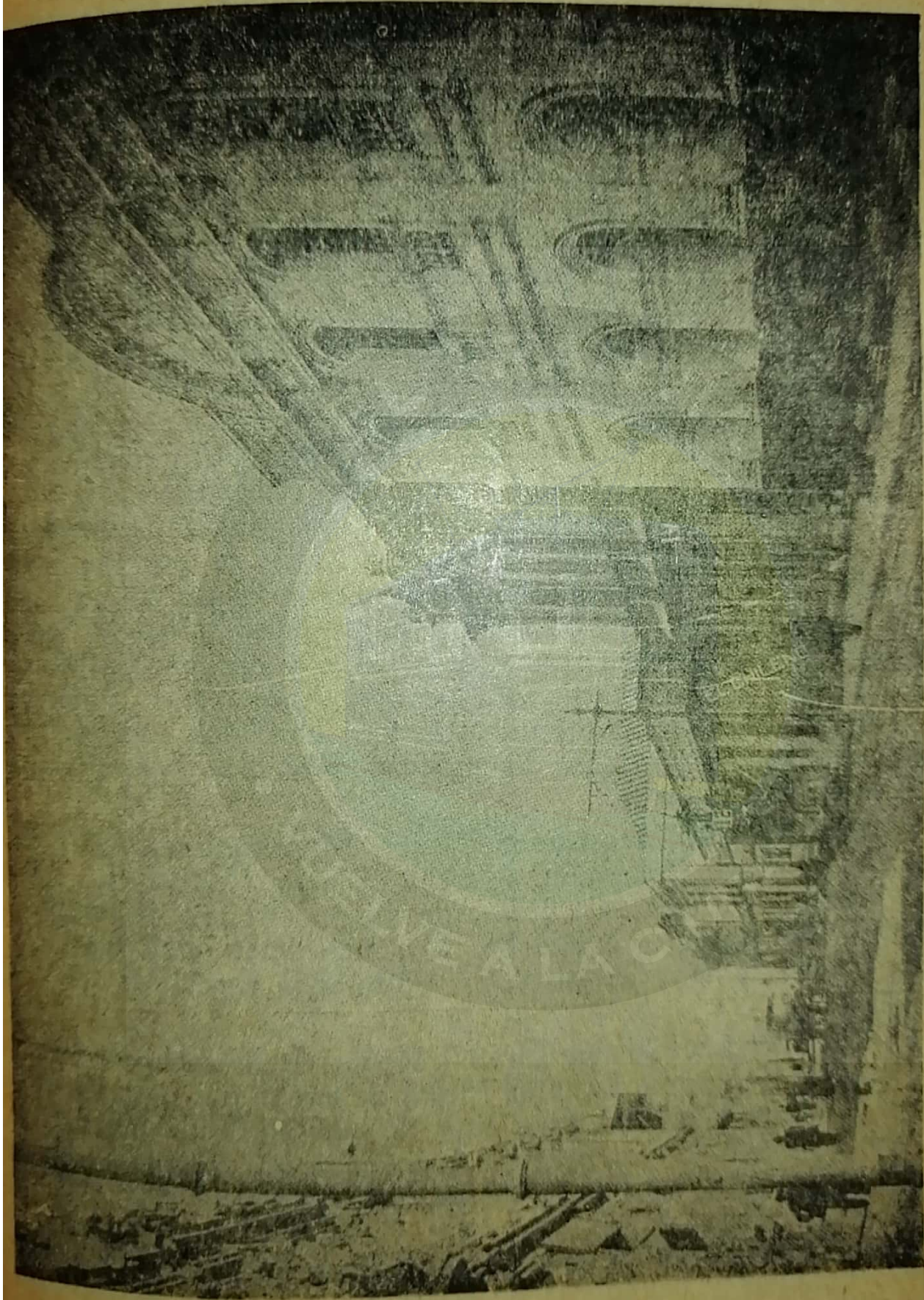
¡Qué inmenso adelanto sentimental hubiera sido ese! ¡Y qué gran alivio a sus penas y conformidad a sus recientes desgracias recibirían los pasajeros que subieran a esos macabros y téticos carros Cementerio al ser atendidos por un cobrador silencioso, de riguroso luto, grave funcionario con cara de circunstancias, de verídico semblante doliente, como ayudando a compartir la pena a sus parroquianos, que subían exteriormente sollozando a su tranvía del recorrido Cementerio Católico o General. Claro que la fisonomía del luto era sólo por lo óptico nada más, porque el pasaje... eso no entraba en la conformidad de los parroquianos!, ¡había que pagarlo, aunque la pasajera fuera la más mísera, desolada y reciente viuda de un más mísero conventillo!

¡Qué inmenso progreso psicológico, visional, ornamental y modelo de estética, habría alcanzado y se habría conseguido con esa desconocida idea, al haber sido llevada a la práctica en esos temidos y lúgubres tranvías de los recorridos a los Cementerios Católico y General de Santiago!

**LINEA 9: Bellavista.**— Partía de Alameda-Serrano, entraba por Estado al Norte, 21 de Mayo, Plaza Recoleta, Bellavista hasta la subida del Monte Carmelo, de vuelta por el mismo camino, Puente, Ahumada, Alameda-Serrano. Este carro lo usaban mucho los muchachos "cimarreros" con inquietudes de alpinistas, y el faldeo del soberbio Cerro San Cristóbal, era campo más que suficiente para demostrar a estos muchachos como invitándoles a que subieran hacia él por el viejo camino "Zig-Zag", que se encontraba al final del terminal del carro número 9 Bellavista. Para muchos alumnos, aplazados para siempre y de destino fatal, fue factor decisivo ese final del carro 9. Por ahí hicieron la primera cimarra muchos colegiales, y... ¡se acostumbraron hacerla!

**LINEA Nº 10: Purísima.**— Partía de Alameda-Serrano, Estado, 21 de Mayo, Bellavista, Purísima hasta Dominica, vueltas por la misma Purísima, Bellavista, Mercado, Puente, Ahumada, Alameda-Serrano. Este recorrido de línea era como la infaltable tía solterona de la familia, tenía ella su público único. Sólo la usaban la gente del barrio de la calle Purísima, y... que no era muy numerosa.





Así era el centro de Santiago antes de 1910. Un tranvía de la línea 12 MAESTRANZA, pasando por calle Bandera entre Rosas y Santo Domingo, a la hora de la salida de los empleados...