

Del recorrido para donde va el tranvía, eso le es indiferente para el beodo, le importa un átomo, el toma el que pase más cerca de él no más, lo principal y primordial para ellos, es "pescar" el carro, sea como sea, vaya como vaya, y vaya para donde vaya. Y una vez arriba de él, el discípulo del vinoso Noé, a él le importa todo lo demás un pepino. Se toma de los barrotes del pasamanos de un tranvía con una satisfacción tan grande y con una alegría tan inmensa, como se toma un ahogado del angustioso salvavidas que se le lanza de un cercano buque o embarcación salvadora.

Por eso todos los bebedores y gran amigo de los jugos caldos de la Vid, tienen en el tranvía su mejor aliado y leal amigo a donde aferrarse para cualquier caso de emergencia "imprevista", cuando se encuentra achispado y embriagado, en un estado eufórico que evidentemente no debe tener nunca algún miembro de la Liga contra el Alcoholismo. Todos los amigos lo pueden defender al ebrio en ese crítico "estado", menos su noble amigo el tranvía. No sucede lo mismo con otra clase de vehículos que no es el carro, y eso lo saben muy bien los miles y miles de émulos del Dios Baco, insignes consumidores de productos y mercancías de mesones de Bar y Cantinas y Restaurantes de la ciudad. Y por eso en el alma de todo personaje, sea sujeto distinguido y ebrio, o el rotito "curadito", guardan al tranvía silenciosamente una simbólica muda veneración y respeto, callada fidelidad, reverencia y consideración, por su actitud de complicidad que siempre tiene con ellos el viejo tranvía y su vieja lealtad de éste, con todos los amantes de Baco.

¡VIEJOS! ¡PERO MUY VIEJOS! PERO... AUN SON EFICIENTES Y... TODAVIA SIRVEN

Carros y tranvías estos, que en pleno reinado de otros específicos vehículos: el trole, el bus, los Stations-Wagons, micro y "liebres", etc., han tenido "que sacar la cara" por ellos, cuando estos por causa que a ellos no les importa ni les incumbe, a causa de repentinas "enfermedades", ellos "guardan cama y reposo" (1) así pues, a pesar de sus "reumáticos años", han sabido ellos sacar

(1) Día de Paro o Huelga.

sus flaquezas, de sus dilatados años, y kilometrajeadas vetustas ruedas, valor, resistencia y jovial vigor. Y han exhibido esto ante la atónita capital, su renovado donaire, su rechinante optimismo, mayor y rara velocidad a veces, hermanado todo esto, con su poder jamás nunca desmentido, de su pujanza y facultad de infaya-ble arrastre, a pesar de sus largos años que se llevan haciendo lo mismo, sin necesidad de uso de antibióticos, ni medicamento atómico alguno de la nueva hornada de la farmacopea moderna.

Y estos arcaicos carritos han demostrado en recientes casos especiales de irregulares situaciones para la población metropolitana, que ellos, los viejos tranvías, a pesar de su más de media centuria que efectúan la pesada carga, una vez más, ¿una vez?, ¡incontables veces y ocasiones! si, esos viejitos carritos así como están, y los años que cargan bajo sus espaldas, ¡perdón!, bajo sus vetustas ruedas y añejas armazones, han dado un mentís de su decrepitud señalada, un desmentido a su caduca condición de vehículo. Y sobreponiéndose ellos a su ancianidad altiva, motivo de chanzas, sátira y burla, se han portado más recios, más joviales que nunca, en señalados días de insalvable emergencias críticas para los santiaguinos, por no contar con la totalidad de los demás vehículos que se habían "taimado".

Los viejos tranvías, como queriendo demostrar, exponer y probar a las autoridades de la ciudad, y casi a los dos millones de sus pasajeros eventuales de la capital, versátiles, veleidosos y variables, los cuales hace tiempo que le han dado la espalda caprichosamente a ellos, los viejos carros han sacado de apuro, sirven, suministran servicio, ayudan a descongestionar en plena época en que para muchos, ellos han perdido atributos y ya están de "baja". Pero hay instantes, cuando ellos acarrean informes cantidades de ciudadanos a sus obligaciones, aunque no todos cancelen ese favor de arrastre, no remuneren a alguien ese servicio de traslado, que algún representante típico del pueblo, de decir en su especialísima jerga criolla al ver aún correr esos humildes carritos exclamar: ¡Viejitos son, pero... todavía se la pueen!

Yo tengo profundas dudas, que cuando en estos modernos días un tranvía pasa y cruza por el centro, o por cualquier barrio con su aguantadora carrocería con un lleno completo, a "tablero vuelto", como racimo humano que se mueve solo, y éste pasa cerca de uno de esos modernos vehículos que los han querido desplazar en el tráfico por las calles de la capital, el ruido característico de sus

recios motores eléctricos y la compresora de aire de frenos, no sólo meten bulla, sino que van gritando un estribillo en su especial lenguaje inanimado mecánico, cual nuevo idioma esperanto, unas frases muy populares por lo criollas, que significa que aun es capaz de algo que se duda de real poder, y esos ensordecedores ruidos de los motores y compresoras de esos tranvías, como digo, tengo inmensas sospechas que son, donde deben de ir gritando ellos a pleno pulmón, perdón, a pleno motor, esto: — ¡Quihubo! ¡ah?, soy o no soy capaz todavía de acarrear y movilizar a todo esto este colmenar de veleidosos, inconstantes, y veletas pasajeros ¡ah? ¡Qué me dijiste ñato! ¡ah? ¡Soy o no soy capi? ¡ah?

EL OCASO DEL TRANVIA

Por Benjamín Subercaseaux

El escritor chileno Benjamín Subercaseaux, viajero impetuoso, de constante actualidad, de erudicción inmensa, escritor hábil y objetivo, trotamundos incansable. Sus libros y escritos han sido traducidos a otros idiomas. Agraciado por el Gobierno francés con la cinta roja honorífica y escasa distinción de Caballero de la Legión de Honor. De una capacidad literaria muy singular, autor de reconocidos libros, como "Chile o una loca geografía", "Jenny Button", "Santa Matería", etc., con una gentileza exquisita y espontánea forma, cedió al autor de este libro dos impagables documentos gráficos interesantísimos del viejo Valparaíso, que aquí se incluyen, y, además, el alto honor de autorizar especial y gentilmente, con excesiva bondad, al creador de este historial el derecho para incluir y transcribir un interesante artículo suyo, que se aviene y relaciona muy justamente con el mismo sentir del tema base de este libro, la movilización de antaño y del presente, titulado:

"OCASO DEL TRANVIA"

"En este mundo de vida y de muerte, hay la muerte de los seres y la muerte de las cosas. Los tranvías están en un lugar intermedio de la Creación: todos sabemos que son cosas, pero nadie puede desprenderse de la idea de que, también, son seres.

"Los vimos nacer, allá por esos tiempos tan lejanos y presentes de nuestra infancia. Es verdad que frente a mi casa de Huérfanos 1681 (lugar que en mi recuerdo, se identifica con la

“nebulosa primitiva de Laplace), ya pasaban tranvías “hechos y derechos”. Los había con imperial y una extraña escalerilla “de caracol”, que era la delicia de mis años mozos, pues oscilaba y, una vez cruzado el techo de la plataforma, nos enviaba un soplo de aire fresco, de visión panorámica, y de un pueblo hacinado ahí, que sonreía a menudo en aquellos tiempos, llevaba el poncho, y se apartaba para hacerle un lugar al “caballerito” que en tan buena hora venía a hacerles compañía. Resbaladiza era aquella banca “de corrida”, medio inclinada hacia adelante y animada de una danza rítmica que nos hacía entrechocar los hombros en la larga fila de los pasajeros del “imperial” (nombre suntuoso, ¿verdad?). El serrucho solía pasar de vez en cuando, asegurándose la gorra para que no se la llevara el viento, apoyándose en la barandilla que daba al vacío, y despertando a los borrachos (que siempre los hubo), los cuales se sentaban al borde de la banca y apoyaban los brazos al frente, con cabeza y todo, impidiendo así el paso del hombre que venía a cumplir con aquello que rezaba el boleto: “Este será presentado al Inspector cada vez que sea exigido”. Y el tal Inspector —¡gran personaje, muy odiado en esos días!— pasaba majestuosamente en su equilibrio inestable, para luego ir a una suerte de confesión con la cobradora, libreta en mano, gorda habitualmente, con un ridículo sombrerillo de charol sujeto con largos alfileres de sombrero. Llevaba una brillante placa delante, y en los bolsillos de su sucio delantal se acumulaban las chauchas y los dieces hasta provocarle un abultamiento de preñez avanzada.

Las plataformas eran totalmente abiertas entonces, incluso la delantera, por lo que al llover, el “maquinista” se servía de un paraguas para protegerse, el cual era atado con cáñamo, tanto arriba como abajo. Detrás de él, haciéndole la verónica a las rachas, estaba el buen hombre que conducía a aquel caballo danzante, muy fruncido el ceño, y haciendo sonar la campana. Extraño dispositivo campanil, colocado en la manilla del freno, y que vibraba con nota argentina cada vez que el maquinista iniciaba en el mango un movimiento de arriba abajo, como si estuviera lechando una vaca. A los adolescentes de aquella época nos provocaba cierto rubor.

“El trolley se salía entonces con tanta frecuencia como ahora; pero la cobradora no se bajaba del tranvía, sino que sacaba el busto fuera de la plataforma, y con una de sus manos, mientras

“la otra retenía el sombrerillo de charol, procuraba enfilar al en-
diablado artefacto.

“Era ésta una excelente ocasión para que muchos pasaje-
ros subieran por la escalerilla sin pagar, con lo que la buena mujer
se daba a un: “¡Psht! ¡Psht! ¡Oiga: aquí el boleto!”, que constituía
la alegría de todo ese mundo sin apuro ni prisa alguna, y que
gozaba con las pequeñas cosas, porque no las había mayores, con
lo que la alegría era más intensa y sincera. Recuerdo que cuando
el tedio era excesivo, mi abuela me decía: “Hijito, ¿vamos a dar
la vuelta del pavo?”. Esta consistía en tomar el tranvía frente
la casa, llegar hasta la Estación Central, y dar la vuelta enter-
hasta quedar nuevamente frente a casa. Mucho he viajado des-
pués a través de los cinco continentes, pero no recuerdo otro viaje
donde mi imaginación haya sabido extraer un placer más pun-
y completo.

“Como no hubo tiempo en que no hubiera “cosas modernas”
aquél las tenía, y consistían en unos nuevos tranvías amarillos
no ya de cuatro ruedas, sino de ocho: los tranvías “Parque”
Vehículos aristocráticos éstos, ya que el pueblo no usaba subir
sus imperiales, porque las señoritas y caballeritos los ocupaba
para dar una vuelta del pavo hasta la laguna sombreada por lo
altos eucaliptos (los “calixtos” de la rotá), que se perfilaban
sombrios y silenciosos, contra el cielo claro y tibio de las noches
estivales. Entre ellos pasaba chirriando el tranvía, arrancand
algunos racimos de perfumados pimientos, que la barandilla de
imperial arrastraba y cortaba de entre la vegetación exuberante.

“Pero todo aquello se esfumó para siempre. La vida, que e
tiempo, no representa sino la materialización visible del morir;
que la muerte no es visible; ella es ciega, y quizás si el pavor que
nos inspira reside en que miramos esa inmovilidad sin compren-
derla, puesto que la verdadera muerte es movimiento y transcu-
rrir del tiempo en busca de algo mejor. El sentimiento, en cambio
es una forma de protesta y también de fijación en un fragment
del pasado, que nos negamos a abandonar, con lo que no obramos
muy cuerdamente, ya que así lo detenemos, le quitamos todo movi-
vimiento, y lo emparentamos con la fea y ciega muerte fantasmá-
górica, que no existe, puesto que es ilusión, como la mayor parte
de lo que el hombre admira o teme.

“Entretanto, los tranvías, los queridos tranvías, han llegado
al ocaso de su vida. Se diría que hasta el mismo personal lo sabe

“ El maquinista se adormece en su plataforma delantera, y apenas da impulso a su máquina. El cobrador (“ellas”, las inefables, desaparecieron con la pérdida de nuestra inocencia e ingenuidad); el cobrador —digo— es ahora un hombre apresurado, que se enreda en sus boletos y en esos vueltos que, a su vez, son boletos. Ya nadie da la partida, y el vehículo se pone en marcha por medio de una ciencia infusa; supongo que aquella intuición de que nos habla el gran Bergson. Los serruchos ya casi no existen, y cuando aparecen provocan tanta sorpresa como una especie extinguida que hubiéramos extraído de las profundidades del Terciario. En el interior de los tranvías penetra la lluvia, muchos vidrios faltan. Ya no hay los cómodos “cordones” para hacer parar, y los timbres destinados al efecto dejaron de funcionar al día siguiente de la salida del tranvía del “taller nacional, orgullo patrio, que hizo innecesarios los servicios de los Siemens-Schucker, Allgemeine Gesellschaft”... Además, casi no hay tranvías ahora; ¿para qué repararlos? Por Matta y San Diego siguen corriendo algunos, quejumbrosos, despintados, desarmados, que se detienen sin razón, se incendian a veces parcialmente; otras corren al galope de la tortuga, porque “Usted sabe, señor, que ahora sólo paramos cada dos esquinas. Resulta entonces que llegamos adelantados. Y como hay que mantener el horario, tenemos que ir así, paso a paso”. Pero —respondí—, ¿no se espaciaron acaso los paraderos para ganar tiempo?” “Sí, señor”. “¿Y entonces?”... ¿Quien sabe por qué será, señor?”.

“No lo comprenden ellos. ¿Y quien podría comprenderlo? Chilito es así, y por eso está donde está. Pero dejemos esto y pensemos en las cosas bellas: en que los tranvías, a pesar de todo, están muriendo con dignidad. Los nuevos-viejos trolebuses los están alcanzando en su agonía. Hay muchos, entre éstos, de los que inauguraron el flamante servicio, que van a fenecer antes de que los últimos tranvías dejen de moverse. Se necesitó de la solidez alemana para que una máquina pudiera resistir cincuenta años de contacto con “la rotá”. El mundo actual es demasiado débil y “pacotilla” para poder enfrentarla con éxito. Yo me temo mucho que Europa actual y Norteamérica desaparecerán, y que sobre los escombros de estas naciones todavía habrá rotitos sanos, chascones y llenos de fuerza, entretenidos en triturar las últimas ruinas. ¡Oh maravilla!

PRIMEROS PASOS DE LA LOCOMOCION EN CHILE

Ya en el año 1609 en Santiago del Nuevo Extremo, en plena época del rapé, capa y espada, y exceso de genuflexiones, vestimentas femeninas que parecían inmensos toneles andantes, dicen las crónicas de don Recaredo Tornero en su "Chile Ilustrado" que la gente santiaguina tenía variadas formas de vehículos para moverse, para ir de un punto a otro de la desolada y tímida capital. Usaban la carroza, que era simplemente un cajón con dos ruedas pero su exterior de muy labrado y artístico ornamento. Tenían una vara que tiraba un macho o una lenta mula, por las empedradas y escasas calles de la ciudad. Luego se usó un nuevo vehículo, que fué el grito de la ciencia en esa actividad, para transportar a largas leguas de distancia, a emperingotadas señoras de los Oidores, hermanas de alguaciles, parientes y personajes del Cabildo, cuando efectuaban ceremoniosas visitas a sus amistades lejos del casco urbano de la capital, usaban el coche. Este nuevo y audaz vehículo tenía la extraordinaria reforma mecánica para ese tiempo; poseía dos ejes y cuatro ruedas.

Y así fué, como quien poseía uno de estos "revolucionarios" carruajes, no era cualquier advenedizo, ni un siútico, ni mestizo, ni mulato. El tener y usar un coche, era sinónimo de gente de apellido largo, con escudo de armas en el frontispicio de su anchísima puerta de su casa con recios e inmensos remaches de acero, y alabornes para llamar, que a duras penas los hacía golpear, el más fornido de los varones de aquellos nebulosos días de calzón de seda cortado de torneadas pantorrillas con medias a la vista.

Después vinieron los birlochos, que eran cochecitos muy simpáticos y muy íntimos de sólo dos asientos, que arrastraban dos caballitos de muy buena voluntad, a veces en uno de ellos, montado el postillón, que era un tipo de tarro de pelo y botas con borde de hule blanco.

Estos vehículos para el transporte de pasajeros, que de vez en cuando cometían la audacia de salir fuera del radio de sus humildes caserones, fueron muy populares entre la población, especialmente por cierto de gente salidora, y cuentan las cifras de las crónicas que en 1870 en Santiago, habían cerca de 1.400 birlochos para uso público, y que ese año la I. Municipalidad, recibió por concepto de patentes, la estratosférica suma de \$ 34.130, si se toma en cuenta que el peso en ese entonces se cotizaba a 48 3/8.

En ese crucial año de 1870, época de la guerra Franco-Prusiana, en que el estratega bélico de acero y Canciller de Hierro, Oton de Bismarek, de grandes mostachos, arrasó con los suyos propios del Emperador Napoleón III en Europa. En esos precisos días, de las disputas de esas dos potencias siempre en eterna enemistad, en Santiago, era tan febril la fabricación de coches para el uso de la locomoción de pasajeros, que existían en la capital 13 grandes carrocerías de coches, carretas y victorias. El pasaje por persona era de 15 centavos en el límite urbano. Carreras para salirse a lo rural, valían 20 centavos. Los días domingos y festivos salía mucho la gente en coche para el Sur del Zanjón de la Aguada, donde habían grandes guindales, y comúnmente había también entretenimientos populares para el pueblo, fondas y chinganas.

AÑO CERO DE LA LOCOMOCION COLECTIVA: 1857

ANTECEDENTES E INAUGURACION

La primera vez que se habló en Chile de vehículos para transporte de pasajeros que se deslizarían por rieles, fué el año 1850, durante el decenio 1841-1851 del Gobierno del Presidente General Don Manuel Bulnes Prieto. En ese año fué promulgada la ley del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso, que iría a unir por ese largo cordón de acero la Capital con el Puerto, y que iría a hacerle desleal competencia y derrotaría al fin, a la antigua Empresa de Movilización que corría al Puerto con coches especie de diligencias, cuyos dueños eran los rubios ingleses Mrs. Charles Neville y Joseph Mors, coches éstos que hacían el viaje en 14 a 16 horas, por la módica suma de \$ 14.— por persona, tarifa que cobraban desde el año 1821 hasta que se disolvió la Empresa en 1863. ¡Nunca tuvo un alza! Como se ve, eran flemáticos, circunspectos y conservadores hasta en eso aquellos rubios hijos de la rubia Albión. Principiaron su negocio a \$ 14.— el acarreo de la humanidad de cada pasajero a Valparaíso y viceversa y se despidieron también con los mismos \$ 14.— al desván del olvido...

El primer vehículo que corrió sobre un par de líneas de acero en Chile y en toda América del Sur, vale decir, el primer Ferrocarril a vapor que inventara el inglés Jorge Stephenson el año

1815, fué el conocido tren de Caldera a Copiapó, que hizo oír su chimenea en el espacio por primera vez el primer e inaugural ¡Chi-qui Chi-qui! ¡chaca-chaca! de todos los Ferrocarriles del Hemisferio Sur el día Viernes 4 de Julio de 1851, vieja y centenaria locomotora ésta que aún se conserva como reliquia en la Escuela de Minas de Copiapó.

Y en la Capital de Chile también corrió el primer tranvía urbano de toda Sudamérica el año 1857. Este vehículo fué construido en Santiago por el ingeniero inglés Mr. Wallace Buchanan, con la evidente cooperación de callosas manos toscas y rudas, de más de dos o tres criollazos, sufridos nativos de esta fértil provincia señalada...

Fué una mañana de un día lunes 10 de Junio del año 1857 el día cero, día inaugural de la locomoción colectiva en la capital de Chile. Hecho que iría a desplazar en definitiva, a la arcaica y lenta carreta, que hacía las veces de vehículo de movilización para pasajeros en ese entonces, tirada ésta en más de las veces por calmados bueyes, no siempre ágiles, con su clásico tranco a cámara lenta, y su proverbial espíritu de pausa y calma, que parecen demostrar esos rumiantes, que ellos nacieron jubilados... Y fué posible ésto, a los desvelos de un visionario caballero santiaguino, respetable vecino de ese antiguo Santiago de casas con muros espesos, alfombrados salones y silenciosos, inmensos zaguanes con hermosos naranjos, Capital mojigata, con excesos de escrúpulos y santurrona de mediados del siglo XIX. Don Joaquín Oyarzún, caballero éste de graves y venerables barbas, que hastiado y tal vez él mismo víctima y lastimado en su integridad física, con los infaltables y matemáticos golpes de los barquinazos de las carretas que hacían el transporte de pasajeros por las accidentadas calzadas de la capital. Que más parecía que navegaban por las calles por el movidísimo vaivén que le regalaban a los parroquianos que las ocupaban, en vez de transitar por tierra firme.

No aguantó más ese estado de cosas don Joaquín Oyarzún, por que él también era afectado con el sangoloteo ese de los carruajes. Varias veces debe haberse bajado al término del viaje muy removido, cual si hubiera andado en una adelantada coctelera. Don Joaquín, y es por eso que decidió este santo, visionario vecino y caballero santiaguino, de evidentes respetables patillas, gabán de tres cuartos y larguísimo sombrero colero, iniciar la construcción de un tranvía tirado por caballitos. Y así fué como este respetable

varón don Joaquín Oyarzún, que falleció el 12 de Mayo de 1904, fué el primer organizador y fundador de los primeros servicios de carros urbanos que hubo en la Capital, vale destacar que éstos se inauguraron en 1857, junto con el naciente Ferrocarril a vapor de Santiago a San Bernardo.

Sucedió esa fecha histórica para la movilización de la Capital, en el decenio de 1851-1861, del Gobierno del Presidente don Manuel Montt Torres. Hay que tomar en cuenta que en esos días, era nuevo, novel y fresco, saber y hablar de un flamante y moderno vehículo que se había construido, que deslizaría sus ruedas por paralelas de rieles de acero, pues hacía sólo 6 escasos años antes no más, que se hablaba por primera vez en Chile de esta clase de movibles carruajes que corrían sobre rieles sus ruedas.

Pues en el año 1851, como dijimos, se conoció por primera vez en Chile y también en todo el Hemisferio Sur, esta clase de movibles carruajes, que corría sobre líneas. Fué cuando se inauguró y principió a correr ese año el primer Ferrocarril a vapor que corría por sobre rieles en Sud-América, de Caldera a Copiapó. Luego se siguió en 1863 otro Ferrocarril, de Santiago a Valparaíso, es por eso que en 1857 era natural y lógico, esa novedad y curiosidad que despertaba ese raro carrito, que corría metafóricamente sus diminutas ruedas por rieles metidos en la tierra polvorienta de las polvorientas calzadas de la Alameda. Por esto es que se concibe esa curiosidad y extrañeza del mirar ese carrito el día inaugural, los ojos de esas buenas y candorosas gentes de ese año.

A manera de simple curiosidad, a este año histórico de 1857, vale la pena destacar que contemporáneo a esos precisos días, vivían en otras tierras dos muchachitos que contaban con 10 años de edad exactamente cada uno, dos futuros genios de la inventiva de la Edad Moderna. El inventor del fonógrafo, la lamparilla eléctrica y muchos otros más: Tomás Alba Edison, llamado el Mago de Menlo Parck, y el inglés Graham Bell, que inventó e hizo posible, que dos personas distantes se comunicaran entre sí con un aparato al solo embrujo de las mágicas y clásicas palabras: "¡Aló, aló!"

Según las crónicas de los viejísimos diarios de la época, y que relata el talentoso periodista Sr. Julio Arriagada Herrera (Archivero), este único y primer carrito urbano tenía la salida precisa de sus partidas y llegadas en combinación con los flamantes trenes,

que principiaban recién a rugir sus calderas y dar los primeros tazos en el ámbito del cielo y del campo chileno, cuyo punto estratégico era la Estación del Sur (Estación Central). Esta combinación era para evitar que los pasajeros del Ferrocarril quedaran aislados en ese despoblado, que tal así era en ese entonces lo que es ahora la Plaza Argentina. Sitio ese y los alrededores, que sólo eran visitados y frecuentados por los santiaguinos cuando les daba por hacer Pic-Nic, o sea, lo que ahora han bautizado con el nuevo vocablo de origen sajón: Week-End.

Cuando la gente cruzaba esos alrededores de Matucana no había nada más cierto que sus pasos andaban transitando realmente por el campo florido, lleno sus pircas de zarzamoras y polvorientos caminos reales. Hay que coordinar mentalmente que en esos precisos días, estíbese gestando soplos de agitación política en el país, la insurrección de Copiapó de los hermanos idealistas Angel Custodio y Pedro León Gallo, en que principiaban a tomar cuerpo los ideales que tuviera Fco. Bilbao, Fermín Vivaceta, y otros que fundaron la Sociedad La Igualdad, en que fueron miembros activos preclaros hombres de la época, con sentido de nuevas ideas de renovación y alto sentido libertario, y el gesto de victoria de Pedro León Gallo fué vencido al fin, pero ya quedó iniciado y plantada la semilla de esos nuevos ideales en el surco de la movida variable y veleta tierra política.

En el Verano, en los días que apretaba el calor, la gente de la capital, a pesar de vivir todo el mundo en grandes caserones con dos y hasta tres grandes patios o zaguanes interiores, en esos benditos días salían a pasear en ese carrito urbano a las afueras de la ciudad... ¡a Matucana!

Y un bullicioso Domingo primaveral —cuenta este mismo periodista—, del paradero final de la Alameda-Nueva San Diego (1) salía completo el carrito urbano con una caravana de pasajeros eufóricos de alegría, muchachas, muchachones y una buena cantidad de chiquillos contentos y felices, y llorando los más pequeños. Iban como una fiesta del Viejo Pascual, tenían razón en ello, porque iban de paseo en ese moderno carrito urbano de a caballo, y dirigían al... campo!

En el transcurso del viaje, cuando el auriga alentando a los pingos funcionarios les gritaba ¡chic!, ¡chich!, ¡chic!, los ma-

(1) Ahora calle Arturo Prat.

daces del grupo de paseantes en pleno camino del recorrido, en plena Alameda, tentaron al correcto auriga del vehículo, exigiéndole que los acompañara en su alegría y saboreara al escape un poco del... líquido!, que llevaban para rociar dentro de sus intestinos, la pechuga de la gallina cocida, o regar el gordo y coloradito tuto carnudo del muslo del conejo refregado de ají picante. Pero este diablo funcionario del cochero del carrito urbano aquel, que les aceptó en forma audaz y temeraria, tomó más de la cuenta, sea porqué el jugo de la vid que llevaban esos grupos de paseantes era de muy buena calidad, o porqué los "remoledores" se pusieron muy amables y cargantes para ofrecerle el líquido que tanto adoraba el mitológico Baco y el Bíblico Noé. El maquinista cochero, luego se puso excesivamente risueño, amable, optimista, eufórico, y hasta dió muestra de galanteador a más de una de las simpáticas muchachas en flor, comparsas de sus festejantes, y... el vino burbujeante en su organismo le dió valor a este bribón de auriga funcionario, ¡hasta para dirigirle un requiebro y sicalíptico piropo a la muchacha, ¡qué quizás de qué año de su prosaica garganta no le salía uno para afuera a este cochero-maquinista, auriga de ese primer carrito urbano. Total, que el conductor ese de seguros y evidentes pilosos bigotes, prontito se le fué el alcohol del caldo de la uva a su cacumen, y... ¡se curó!

Y como el licor ingerido da invisible fuerza, optimismo exagerado, temerario y audaz, y así fué como este modesto maquinista beodo se creyó en esos instantes un super-hombre de la época en la sección movilización, ¡y sabe Dios si tal vez ese pobre se llegó hasta imaginar que el carrito era de él!... Descubriendo el cochero de su eufórico estado, insospechadas actitudes de antiguo conductor, cual hubiera sido un real auriga de algún carro romano, en furiosa competencia de carrera vuelta al Coliseo ante el Ave César de turno del gran Imperio Romano, principió a usar energicamente la fusta en los dóciles pellejos de los sufridos cuadrúpedos, Equus Caballus, que arrastraban el carrito por la polvorienta Alameda arriba, y los azotaba tan eficazmente con crueldad y tal saña, con una simetría sincronizada de huascazos que iban a morir con sonido seco en los ijares de los animalejos, compás doloroso que cualquiera hubiera dicho que estaba azotando a su peor enemigo. O tal vez en ese estado nada temperante, en el cerebro febril de ese sencillo y embriagado auriga-cochero, la pareja de cuadrúpedos que tenía por delante, se le pudo haber imaginado en un instante psicopático, que ese grupo de animales era la figura y ana-

tomía física de la madre de su señora esposa... y... por eso ganaba tal energía en sus brazos, haciendo silbar la huasca tan seguido en ese menester!...

Como le imprimió una velocidad endiablada, que jamás había tenido ni conocido el carrito desde que se inauguró, con huascar tanto a los caballos, éste se descarriló lógicamente en plena Alameda esa calurosa tarde de Primavera. Y ese fué el primer accidente del tránsito, el número Uno de esta inquieta y moderna urbe de Santiago. Fué con ese simple accidente inofensivo del tráfico, que se inició la hebra interminable de accidentes del tránsito por las calles de la metrópoli: sección, locomoción colectiva.

Volvamos al día y sitio de la inauguración de los carros urbanos. Ese día de Junio, a pesar ser Otoño, alumbró el sol arrebolado con graciales nubes que jugueteaban en el firmamento que cobijaba el "Gran Santiago", con fisonomía de Aldea Grande, como lo era a mitad del siglo XIX. El astro Rey parece que también quiso contribuir al nuevo y feliz acontecimiento de ese inaugural e histórico día, aportando sus tibios rayitos y destellos cual candilejas, en el escenario tranquilino y campechano de la quietísima explanada casi desierta de transeuntes, lugar donde se hallaba la flamante Estación de los Ferrocarriles del Sur, hoy la Estación Central. Era ella en ese entonces una especie de barracones de madera. Esa era la Estación moderna, para los modernos Ferrocarriles también que llegaban del Sur, recorridos que estaban extendiendo sus rieles como largos gusanos de acero al Sur y al Norte del país, contruidos y armados por una pléyade de ingenieros y capataces de rubias barbas a cargo de Guillermo Wheelright, venidos exprofesos de las tierras del Mississippi.

Muchos de ellos anclaron definitivamente en este largo cinturón de tierra chilena, mezclando y confundiendo su sangre muchos de ellos con altiva sangre chilena. Al formar esos rubios hombres su hogar aquí, se ahorraron con ello ser participantes activos tal vez en su patria, en la lucha fratricida de la Guerra de Secesión que en 1861 hasta 1865 dividió al inmenso país de Norte América en dos bandos, Norte contra el Sur, bajo el gobierno del Presidente con figura venerable y patriarcal, el altísimo Abraham Lincoln. Muchos de estos "tiznados gringos" fabricaron más de algunos de los actuales apellidos chilenos, mitad hispano y mitad de origen sajón.

Como decíamos, un día con cara e intenciones de día de Primavera, se inauguró en Santiago el primer servicio llamado de ca-

ros urbanos para pasajeros que se recuerda en la historia de nuestro país.

En las crónicas de un diario de la época que se editaba en Santiago "El Ferrocarril" daba cuenta de la ceremonia del estreno de esos carritos a tracción animal, que rivalizarían con las despaciosas carretas o los barquinazos de los birlochos y coches de trompa que se usaban como medio de transporte. Estos carritos urbanos eran carritos de cuatro ruedas que corrían sobre rieles de angosta trocha. Su carrocería era de madera. Tenía capacidad para 32 pasajeros sentados; 8 ventanillas a cada lado y dos plataformas. Dicho primer carro inaugural tenía por los costados el número 16 de orden, y decía sin ningún empacho: PRIMERA CLASE.

De esta misma clase de carritos de sangre, corrió uno igual por primera vez en el mundo, por las calles de la capital londinense, estando en el Trono de Inglaterra el Rey Jorge IV, un día Martes 27 de Septiembre de 1825.

Hay que hacer notar que Chile se adelantó dos lustros a la Argentina en contar con servicios de carros urbanos para pasajeros por sus calles.

Pues fué un 24 de Agosto de 1867, que corrieron por primera vez los tranvías tirados por caballos por las viejas calles del viejo Buenos Aires. Vale la pena destacar que fué en esos precisos días en que hacían dos meses escasos nada más, que en Querétaro, el pueblo mejicano, fusilaba a Maximiliano Fernando José de Hapsburgo, intruso archiduque austriaco, que fugazmente se había hecho declarar Emperador de Méjico.

Estos tranvías argentinos de aquella época, tenían una curiosa diferencia con los de Chile: el conductor-auriga tenía que tocar una gran corneta en forma de cuerno de caza en cada esquina, avisando a los posibles pasajeros su pasada. Eran maquinistas musicales. Tal vez por ahí se engendró en los porteños el gusto por los tonos lastimeros y nostálgicos, y dió esto vida, a la creación del melancólico Tango la melodía plañidera de aquella cornetita tocada por ese modesto y sencillo conductor; con seguridad que era de grandes mostachos el que guiaba el argentino "Tramway", —como les decían a esos carritos los viejos bonaerenses—, arrancando posibles ingenuas melodías de su corneta funcionaria en las esquinas de las calles del viejo Buenos Aires, época cuando gobernaba Argentina el General Bartolomé Mitre.

Volvamos a Chile. Ese día inicial, notable e histórico, hicieron andar al novicio carreta-vehículo éste, que rompía los moldes de la rutina, y daba un "golpe" a la tradición una robusta y recia pareja de caballos que rebosaban macizez y vigor. . . (al principio Existe una curiosa fotografía en daguerrotipo, que aquí se incluye tomada ese preciso día de la marcha inicial del curioso, novedoso y "moderno" primer vehículo que transportaría pasajeros en masa por encima de rieles, por las calles del empedrado Santiago. En ella se ve el carrito aquel, completo de asustadísimo público que mira por las ventanillas como a través del balcón de la quietud ciudad. Se ven en esa curiosa amarillenta foto, unos graves caballeros, debieron ser tal vez ellos los dueños de los carritos y ja melgos. Se les ve con altísimos coleros puestos, implemento de la tradicional elegancia masculina de la época, éstos, que luego serían trocados por la novecientera galera, más conocido por tongo, y el cuello de palomita. Junto con sus coleros aquellos caballeros con sus largos centímetros de patillas a ambos lados de sus orejas, lugar ese en que en ese sitio piloso se solía tener, y estribaba ahí el olímpico orgullo de varón y de caballero, en aquella época amanerada y romántica. Ellos miraban fijamente esa misteriosa mágica gran caja, con su gran paño negro en forma de manga de enorme abrigo, en la cual escondía toda su cabeza el fotógrafo, tal vez para efectuar un acto no confesable a la luz, y también podía ser para que no le descubrieran su arte y su truco de esta enigmática caja, afirmada en sus tres enormes patas en forma de girafal trípode. Todos miraban turbados al que hacía de fotógrafo en esta memorable ocasión de ese 10 de Junio de 1857, cuyo personaje extraño éste, que debía ser muy respetable e influyente en los albores del incipiente arte fotográfico de esos días románticos y quedos del siglo pasado. Los fotografiados señores trataban, exageradamente e inflando el pecho, de mostrar para la posteridad sus artísticos fanfarrones ingenuos portes majestuosos, acompañados en la sombra y timbre de sus personalidades, muy bien tomadas de esa segunda parte imprescindible de sus figuras personales; de las labradas y valiosas empuñaduras de sus recios bastones.

La primera pareja histórica de caballos que hizo las veces de propulsivo motor de este revolucionario aspecto de transporte de pasajeros, por la vieja Cañada arriba, llamada antes Cañada de San Francisco desde calle San Diego al Oriente, y Cañada de



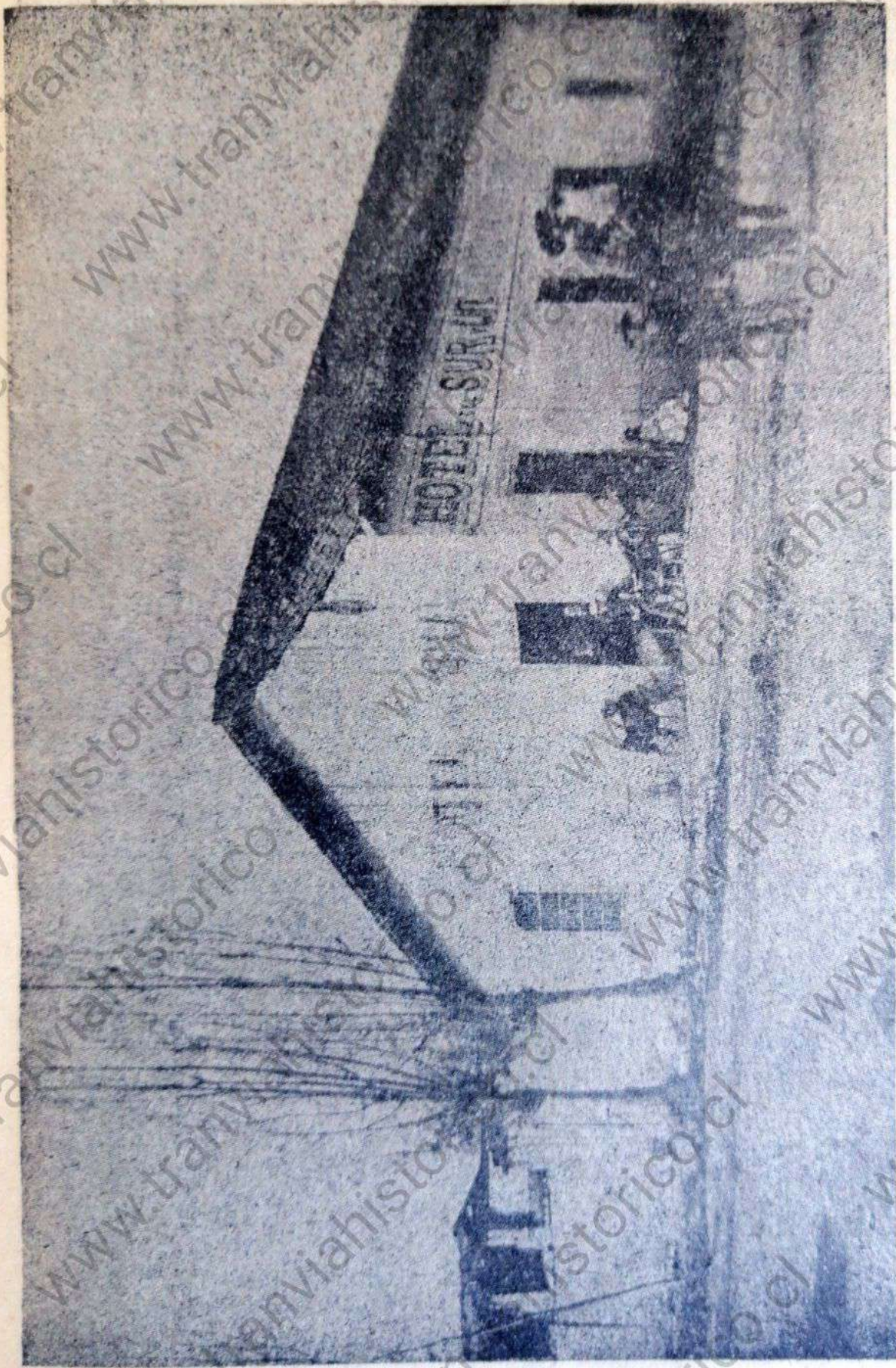
1857. El día inaugural de la movilización colectiva para pasajeros en la quietísima capital de Santiago del Nuevo Extremo, el 10 de junio de 1857, frente a la Estación Central. El caballero de la derecha, se ve que está molesto por no salir fotografiado arriba del carro. Tal vez trató de subir a él, pero se lo impidió el largo tubo que adornaba su cabeza, y... tuvo que bajarse.
(Foto gentileza especial de Dn. Carlos Peña Otaegui).

San Lázaro, el tramo de San Diego al Poniente, fueron un potrero blanco y un bien formado potrero colorado.

Cuando se dió la partida y con ello el bautizo de los carros urbanos en la capital y en el país, momento histórico igualmente pues ese preciso día se dió el ¡Vamos! a la movilización y transporte de pasajeros en Santiago, un numeroso público, asustado observó con cierto temor el acto, y con grandes ojos abiertísimos miraba esos raros y estrambóticos carritos nuevos. El carro partido completo de pasajeros, hombres en su mayoría, evidentemente de recios bigotes bajo sus narices. . . . Alguna que otra dama de apretado corselete, con su alto tocado de una inmensa mata de pelo y cubridísimas señoras santiaguinas, con un negrísimo manto de la mejor calidad, implemento de la tenida femenina de la mujer chilena muy en boga en esa época. Eran muy famosos y tradicionales algunos de aquellos mantos, habían muchas damas que a ellas se los traían desde Bélgica, Irlanda o Escocia. Se podía dar aquellas ese lujo de "esas cositas", como que en ese tiempo el peso chileno no valía nunca menos de ¡48 peniques!

Durante todo el trayecto, que duró el viaje desde la Estación del Sur hasta frente a la Universidad, fué acompañado por un pelotón del famoso Batallón de Escolta y la Banda de Músicos del Regimiento de Artillería, cuyo Cuartel se hallaba en la Alameda frente al Cerro Santa Lucía, sitio en que está ahora la Plaza de Vicuña Mackenna.

Llegado el carro histórico a su terminal de la Alameda esquina Nueva de San Diego, hoy Arturo Prat, frente al edificio del Convento San Diego, lugar en que se cambiaría 9 años más tarde, en 1866, la Universidad de Chile desde su inicial lugar San Antonio-Agustinas a su actual sitio, siendo en ese preciso día Rector de ella el ilustre venezolano, luego ciudadano chileno, autor de nuestro Código Civil, don Andrés Bello, y que aún después desaparecido, vigila simbólicamente desde el mármol la vieja casa del saber y la cultura. Y es muy posible que su figura reverente y tradicional en el Santiago de ese entonces, estuviera de cuerpo presente en esa señalada ceremonia, siendo espectador de la llegada de ese primer carrito tirado por nobles caballos que corría por la capital, llegando a la meta señalada y al punto final del recorrido frente a ese preciso sitio, donde iría a funcionar años después la Casa Universitaria, en que el preclaro caraqueño era ese prosaico día inaugural su vigente y actual Rector.



1857. Alameda-Matucana norponiente. Era el terminal del primer carrito urbano de Santiago. Obsérvese el curioso contraste del estado modesto de la calle con guijarros, barro, etc., y a pesar de eso, no era obstáculo que un tipo en desaprensiva actitud indolente y poco dinámica conserve puesto en forma muy natural su alto sombrero de pelo, (Foto gentileza especial de Dn. Carlos Peña Otaegui).

Al terminar ahí su inicial viaje ese carrito, quedó ahí señalado el surco, mostrando el rumbo que se podía seguir en el proceso lento de la movilización colectiva de pasajeros de la entonces trece veces secular, tranquila y dormilona capital Santiago del Nuevo Extremo, que fundara el extremeño audaz Capitán en Febrero de 1541.

Una semana antes de las Fiestas Patrias de ese mismo año inicial del 57, salieron al servicio unos poquitos carritos más con partidas más frecuentes de sus terminales, cada... ¡15 minutos! El servicio urbano corría en sus primeros días de 8 de la mañana hasta las 20 horas. Como se ve, se retiraban temprano de la circulación, y ¡para qué más tarde tampoco! Cuando a esa hora de la noche en la capital sólo transitaban por las empedradas veredas los pasos del tortillero, los botines del paco azulado de punto, las tambaleantes piernas y pies de uno o dos bribones de maridos descarriados y fuera de tiesto, que andaban calavereando por esas tranquilas y quedas calles de Dios, arriesgando y desafiando el agrio enojo con acompañamiento de arrugadas de frente y cejas de sus gorditas y zapallonas esposas, que los recibía con el tradicional santo y seña de todas ellas, que es como lema colectivo de: **¡De dónde vienes, tonto sinvergüenza?, ¡degenerado!**... por el escandaloso espectáculo (que nunca tendrá fin), porque llegaban a la casa a tan avanzadas horas... a... las nueve y cinco minutos de la noche!...

Las tarifas que cobraban en ese curioso tiempo eran diversas. En los carritos la "Empresa" tenía puestos unos avisos jocosamente risibles, decían así: "Cada pasajero de segunda clase tendrá derecho a dos viajes por cinco centavos. Los niños pagarán medio pasaje, y los que tengan menos de seis años, viajarán "de balde" (sic). Sería curioso saber cómo se las arreglarían los cobradores para desenredar la compleja madeja que se les producía cuando le subían a su carrito urbano, una prolífica familia proletaria de la época, sin goce aún de asignación familiar con su "intervá" de productos del matrimonio; parecían gallinas con pollos. Qué interesante sería conocer cómo se las arreglaría e ingeniaría dicho cobrador para saber al fin, cuáles serían los pasajes que tendría que cobrar, y cuántos de esa serie de hijos bulliciosos, ruidosos, bullangueros y llorones, de ese rosario de hijos hechos como en papel carbónico, estaban autorizados por la propia Empresa a viajar "de balde". Claro que viajar de esta manera ahora tiene

otro nombre, otro vocablo que marcha con la época a la manera popular...

Cuando salieron más carritos a la circulación, en que en su interior cabían dos docenas de pasajeros capitalinos, y en el elevado 2º piso de la Imperial 30 asustadizos y venteados pasajeros, la Empresa, con raro y humanístico temperamento, al apreciar ella que subía mayor número de parroquianos a sus carritos, y por ende le entraban muchos centavos más. Un día sin mucho bombo la Empresa de Carros Urbanos, anunció que sus actuales tarifas vigentes de 5 y 2½ centavos, respectivamente, de propia voluntad no serían en el futuro las mismas, y, por lo tanto... ¡las rebajaba a la mitad!... Claro que si ocurriera esto ahora, sería una noticia bomba en cualquier parte. Pero los letárgicos, calmados y flemáticos santiaguinos ni se inmutaron por ese "desarreglo" que hacía la Empresa con sus finanzas. No le dieron importancia a esa monetaria acción de los carritos, la recibieron como quien ve la salida del sol, pasó desapercibida esa "insólita" actitud. Pero es que... ¡era el tiempo que el peso de ese entonces valía 48 peniques! No ve, ¡por eso! De manera que la tarifa que costaba 5 centavos quedaba a 2½ centavos; a ellos no les daba frío ni calor. A los santiaguinos "eso", en esa parte vital de ellos; el bolsillo, no les repercutía en lo más mínimo, nada nada!

Parece que al principio, esos carritos corrían con su respetable velocidad por sus diminutos rieles, y pasaban a llevar a su paso a más de algún desprevenido y descuidado santiaguino, con su integridad física, señoras de largas polleras, negligentes con su propio esqueleto, las atropellaba el carrito urbano de la Alameda, las dejaba a mal traer y les hacía dar con su humanidad en la tierra. En vista de estos continuos "quiños" y "papes" de los carritos que hacían impactos en los cuerpos de los peatones, el Intendente de la Provincia el día 3 de Noviembre de 1857, obligó por un Decreto el uso de "bocina", o cualquier cosa que metiera bulla, para que anunciara que el carrito avanzaba y... ¡guarda!... ¡que allá viene!... y, ¡había que hacerse a un lado! y... ¡luego!

En esa precisa época llegaban a colonizar el Sur de Chile los primeros colonos teutones. Los había traído el visionario Vicente Pérez Rosales, a ese gran equipo de "gringos" rubios y blancos de cutis, traídos por encargo del Presidente Bulnes, para poblar el enmarañado Sur, y que irían a dar animación y vida a Valdivia, Osorno, Llanquihue, Puerto Montt, etc., no moviéndose más de acá,

y daría principio a una nueva prosapia, estirpe y pigmentación de la raza chilena, con nuevas normas administrativas. Colonizados por los germanos que ahuyentaron la exuberación de las vegetaciones intensas y casi virgen de esas regiones antes inhóspitas, luego convertidas en grandes ciudades. Urbes progresistas y graneros de capitales efectivos, y principios de una nueva casta y generación de chilenos de ancestros de la vieja Europa.

CURIOSAS COSTUMBRES DE LA VIDA NACIONAL DE ANTAÑO

En esos días remotos tan distantes, en que se iniciaba en la capital y por ello en el país, la movilización de pasajeros por las calles de Santiago como una cosa seria, y como un servicio colectivo de actividad comercial, que le haría ruinoso competencia a los coches, birlochos, etc., con una precisa frecuencia, cada ciertos determinados minutos de sus dos terminales: de la Estación del Sur (Estación Central), y de la Cañada esquina Nueva de San Diego (Alameda esquina de Arturo Prat), la capital, no era un ejemplo de muy numerosa población.

Ese crucial año de 1857, la capital de la República era una real soñolienta ciudad, empapada enteramente con un excesivo hábito de un romanticismo de carácter afrancesado. Por donde se mirara, entre la población, se apreciaba la sobriedad, recato en las costumbres, pudor excesivo en las damas, decoro y honestidad en los varones de largas patillas, y de prominentes y encumbradísimos sombreros de copa.

En cualquier reunión, se veía el hábito a los modales satúrrones. En el paseo por la Cañada abajo, todo era reverencia, miramiento y reverencia. En los paseos los domingos al campo de Marte (Parque Cousiño), esa gran área verde, era testigo de una silenciosa competencia de jóvenes y viejos, de mesura, respeto, e inviolables modales de estilo reinado del Rey Sol, Luis XIV de Francia.

Pero había que tomar muy en cuenta, que ese bendito año de 1857, año cero de la locomoción colectiva en la capital, aún se discutían bajo el Gobierno de don Manuel Montt en el Congreso

Nacional, con airadas voces y alterados diálogos, las consecuencias del conato de revolución del 20 de Abril de 1851, encabezado por el General José María de la Cruz. Y el diario "El Ferrocarril", precisamente de la fecha de la inauguración de los carritos de sangre, justamente en esos precisos días, publicaba sendos alegatos, en que llegaban a sacar chispas los mesurados y venerables parlamentarios del Congreso de ese entonces, al discutirse y votarse la amnistía, de aquellos revolucionarios del 51 derrotados en Loncomilla, y que uno de los acusados, era nada menos que don Benjamín Vicuña Mackenna.

Para darse cuenta las generaciones actuales, de cómo eran los hábitos de la población santiaguina, cuando se inauguró el primer vehículo sobre rieles para acarrear gente entre la misma ciudad, actividad que principió con un solo vehículo para todo Santiago, y... y con ese solo, bastaba y... hasta sobraban... asientos!... daremos aquí datos curiosos de aquellos días.

En esa lánguida época de caballeros de levitas de $3/4$, y señoras enfundadas en trapos, trapos y más trapos, dice don Recaredo Tornero en su obra "Chile Ilustrado", que en el censo del año 1854, Santiago contaba con sólo 111,377 habitantes nada más, y toda la provincia tenía 341.683. Y había en la capital 100 hombres por cada 111 mujeres; andaba, pues, más o menos acompasada la cosa. Y sigue el señor Tornero, había 2.239 entre viejos y viejas, que pasaban de los 80 años, ¡qué lindura! Eran 873 viejos y 1.366 viejas, ¡cuándo no? ¡Por qué será que siempre hay más viejas que viejos? Así fué que en aquella estadística, anotaban que había tal cantidad de verdaderos veteranos, que les faltaba sólo dos décadas para que les aflorara nueva corrida de dientes, para darles trabajo con las alcachofas y saborear con ellos una fresca ensalada de apio o rabanitos. Bueno, en el aspecto civil, los varones de ese entonces, sin pantalla panorámica, ni diversiones frívolas, ni esperanza del cinematógrafo, otras lindezas y liviandades en ténicolor, aunque todos tenían facha, pero eran unos "guagualetes", que aun a los 24 años cumplidos, le pedían permiso a la severa y repolluda mamá, para llegar a la casa a las 8.10 de la noche! No eran ingenuos ellos a pesar de eso, pues la estadística aquella, decía que el 67% de los jóvenes santiaguinos de 20 a 35 años, permanecían célibes y libres como un pajarito... ¡tenían sentido común y eran equilibrados aquellos jóvenes de copa alta, chuletas y modales amanerados! El 27% restante, lo formaban los que habían

contraído el sagrado vínculo ¡y qué vínculo! ¡con tanta faldal que no sabemos es si este 27% de esposos con patillitas engañosas a sus ruedudas y tapadisimas cónyuges de 7 a 9. De haber existido ya en ese entonces, esa poco fiel mala costumbre de los señores con dueña y "picados de la araña", por el amor relevado de alternadas hijas de Eva, ¡quizás como se las arreglarían para llegar tan tarde en la noche! A no ser que los únicos que tenían ese privilegio de descarriarse por otra que no fuera la señora propia, serían los... letárgicos y tediosos serenos.

Bueno, para que el amable lector se dé una pálida idea de como era el Santiago de aquél tiempo, en que se dió el ¡vamos a la locomoción en forma seria, transcribiremos unos avisos publicados en el diario "El Ferrocarril" de Junio de 1857, y que el autor de estas recopilaciones, al revolver aquellos viejos órganos de prensa casi centenarios, no ha querido dejar de darlos a conocer como curiosidad que pinta de cuerpo entero, la evocación de aquellos lejanos días. Son avisos risibles ahora, pero que cuando se publicaron no lo eran. Conviene destacar que salieron a luz cuando hacía sólo 15 años nada más, que había fallecido don Bernardo O'Higgins. Eran avisos recios, circunspectos, dignos, de mesura y excesiva seriedad, por ejemplo este que sigue decía:

"Pepita Soto, tonadillera española, enseña canciones baturras, si la precisa, calle Catedral al frente del almacén de Don Camilo acera del sol".

Con esos datos bastaba al que leyera y quería cantar a la moda de los baturros. No tenía por qué preguntarle a nadie para llegar hasta donde vivía la Pepita Soto.

Aquí va otro curiosísimo aviso de "El Ferrocarril", publicado en su primera y ancha página, iba encabezado así:

EL QUE SE QUEME QUE SE SOPLE

"El sábado 6 del presente entre las dos i tres de la tarde asistieron a la casa de baños del que suscribe, tres jóvenes, uno de estos caballeros ha faltado ya varias veces al orden y régimen del establecimiento, i a pesar del habérselo reconvenido con toda prudencia, el expresado día cometió la insolencia de abor-

“ la puerta de un baño, sabiendo que dentro de él estaba una se-
 “ ñorita. ¡Cómo se demostró con esta acción de estupidez i falta de
 “ educación! Se previene a este sujeto que la primera que vuelva
 “ a cometer faltas tan peoninas, en un establecimiento que pertene-
 “ ce a la gente de orden i sensata, a más de no admitírsele más en
 “ la casa, publicaré su nombre por la prensa, a fin de que la buena
 “ Sociedad chilena de quien me creo favorecido, no crea que accio-
 “ nes tan descorosas sean toleradas de mi parte — Junio 8 — 1857.

Antonio Bouquet

“ Casa de Baños — Calle del Peumo al lado del sangrador
 “ acera de la sombra.”

Como se aprecia, estaba muy enojado hace cerca de cien años, don Antonio, el dueño de aquellos baños al lado de ese sangrador, que así llamaban al que colocaba inyecciones y hacía sangrias, porque un jovenzuelo quería ver, espiaba, y quería mirar con sus propios ojos, cómo se bañaban las damas, ¡ah bribón!, y... lo pillaron en ese sutil deporte.

Ese fatal joven de seguro colero, fué un anticipado y precursor ¡pero muy anticipado espectador del frívolo Burlesque, Follies o Picaresque! ¡Se adelantó mucho en nacer ese pobre joven! — ¡Miren que hacer eso en 1857, cuando las damas sólo mostraban descubierto la pura cara adornada con sus dos enormes matas de trenzas, tan largas como sus vestidos! Pero aquel jovenzuelo de marras, tan novedoso de las buenas formas femeninas, no tomó en cuenta el año en que vivía, ni tampoco se preocupó de la felina vista de Don Antonio Bouquets, que, con seguridad, “algo ya maliciaba” y lo espiaba, hasta que... lo pilló! No aguantó planes y lo fué a acusar públicamente en la prensa, para que todo el santurrón Santiago amanerado, recatado y pundonoroso, supiera y conociera que en la capital había un escandaloso, pícaro y atrevido sujeto, que abría adrede las puertas de los baños de las niñas mientras ellas se bañaban. ¡Habrás visto tunante igual! Y esto que parece invención, sucedió, y este aviso con redacción de antigua gramática con el uso de la i latina de aquel entonces, apareció en la primera página de “El Ferrocarril”, diario santiaguino del día viernes 12 de Junio de 1857, colocado por el acusete dueño de aquellos baños, el mentado don Antonio Bouquets. ¡Fué muy cruel don Antonio!, con toda seguridad con su delator aviso, dió comidilla y tema en los salones, Saraos, Elarmónicas de toda la So-

ciudad y vecindario capitalino para buen tiempo, y quizás si muchas puritanísimas damas, al comentar en corrillos, precursores del "copuqueo" del próximo siglo, el sacrílego hecho de ese tunante astuto y pícaro joven de los Baños, quizás cuantas veces se per-signaron haciendo con fervor y unción el signo de la cruz en sus caras, y dando una amanerada y ensayada, melancólica mirada de horror al cielo.

Cuando corrian los iniciales viajes del 1er. carrito urbano tirado por Equus Caballus, émulos de Babiaca, y congéneres del heroico Rocinante por la amplísima Cañada arriba y Cañada abajo, publicó ese mismo diario, otro aviso singular, que merece destacarse según cree el que trata aquí de señalarlo, y con el epígrafe siguiente salió a la publicidad, también, en primera página el día miércoles 24 de Junio de 1857.

COMPASION A UNA, POBRE MADRE

"A quien se le ha perdido una hijita de tres años no cumplidos. Se llama Mercedita, es rubiecita, gordita, chayoncita de cara, ojos pardos con dos trencitas a cada lado, lleva un vestidito amarillo de color y un delantalcito blanco de puntas vueltas. La camisita es de vuelecito en el cuello. Desde el jueves a las 12 del día anda perdida. Su madre es Carmen Espinoza que vive en la calle Nueva Nataniel frente a la esquina de Don Camilo. Ofrece a quien le entregue a su hijita, una gratificación de 4 onzas, y rezarle una salve todos los días de su vida."

¡Pobre señora Carmela que sufriría con su drama! Si apareció su chica, eso no pudo descubrir el autor de este libro, pero indagó en toda la colección sin hallar nada después. Lo que llama la atención es la sencilla ingenuidad de esa época del primer carrito urbano. Los datos que se daban de la niña extraviada, deben haber sido en esos años, informes suficientes de filiación para encontrarla. Decía que la mocosita era chayoncita de cara, ¿qué sería eso? Tal vez la angustiada madre creía que la iban a encontrar, al fijarse en la camisita que tenía vuelecito en el cuello, o, tal vez, por el delantalcito de puntas vueltas? Y a lo mejor la encontraron por el dato de tener dos trencitas a cada lado. ¿O les sirvió de pista el