

fijarse en su cara chayoncita? ¡Y que llamarían en aquel entonces con ese nombre? Todos los que vivían en esa época que podían haberlo explicado, han muerto.

Ojalá esa pobre madre doña Carmen Espinoza, hubiera hallado a su mocosa, aunque hubiera tenido que cumplir toda la vida, ese rezo que ella prometía hacerlo como agradecimiento y penitencia.

Y aquí va otra curiosa manera de las informaciones de "El Ferrocarril", inmenso diario contemporáneo a la iniciación en Chile de la locomoción con frecuencias fijas, sin tener en cuenta birlochos, coches, ni carretas. Un día salió el siguiente aviso:

AVISO A LOS PROPIETARIOS

"Se avisa al público que las personas que precisen los servicios de un ingeniero, arquitecto, agrimensor, pueden dirigirse a la calle de la Bandera en la primera cuadra para adentro casi 51, acera del sol. **NOTA.** También da clases de danzas, lecciones de Latín y enseña a cantar óperas.

Por lo visto este enciclopédico caballero arquitecto, que vivía en la acera que no daba la sombra en la primera cuadra de Bandera, lo mismo podía edificar una casa, construir un puente o viaducto, que enseñar los pasos de una contradanza o las vueltas del baile de la época: "la sanjuriana"; como enseñaba el lenguaje de la liturgia del santo oficio de la misa, y así como daba instrucciones para cantar bien el aria de Rigoletto, eso de La don — nae mo bi le qual piu ma al vento mu ta ha — cen to e di pen — sie — ro sempre — una mo — bile.

Ese señor era un hombre múltiple; no sería nada raro que entre jornada y jornada, se dedicara a aprovechar las horas libres, y ganarse otros grandes pesos de plata pura, o alguna que otra onza de oro, haciéndole sangría a los buenos santiaguinos, que tenían muy alta la presión. ¡Acaparador de oficios y de dinero, era este caballero que vivía en una casona con toda seguridad, en la acera que martillaba con sus rayos el astro Febo desde arriba en la primera cuadra de la calle Bandera! Nada raro sería que él, sea el ancestro y tronco primogénito de alguna familia criolla, que

un siglo más tarde, tendría mucha existencia de billetes convenientes en oro conforme a la Ley de todos colores y de variados colores. ¡Puede ser! ¡puede ser!

Y como punto final a esa clásica y bonachona época de quinta década del siglo XIX, en que era la esencia y evocación suprema de la doctrina que iniciaron la pléyade de escritores franceses al principio de ese sutil siglo, y que se llamó: el Romanticismo, cuyo carácter era sobre el estilo poético y predominaba lo sensible y la ficción, sobre la razón, costumbre ésta que tuvo grandes cultores y adeptos franceses, como: Musset, Lamartine, Balzac, etc. Y esa fiebre como epidemia se extendió sobre el orbe y también llegó a esta faja chilena. Y eran románticos por excelencia el tiempo y días que los calendarios anotaban su fecha 1857, y que corría el primer carrito de sangre en Chile; latente estaba aún y en todo su apogeo, en calles, casas y salones, el clima que iniciaran los revolucionarios escritores e intelectuales galos. Así en aquella precisa atmósfera de real romanticismo, lleno de genuflexiones, que se aspiraba por las mal alumbradas calles y portales santiaguinos, traqueteaba indolentemente el modesto carrito urbano por la principal avenida y arteria de la capital, arrastrado sudorosamente por modestos Equus Caballus, representantes del ancestro de un Bucéfalo o Incitato. Vehículos flamantes que muchas veces, los abordarían aquellas pálidas, ojerosas y lánguidas núbiles muchachas santiaguinas, para trasladarse de sus casas de gruesos adobones, de grandes zaguanes con naranjos inmensos a otra casona de otro barrio con hálito de mistela, a pasar tardes otoñales tediosas, a los severos salones donde harían sonar las teclas del piano, ya un minueto de Mozart, una sinfonía de Schuman, o el acorde de alguna vieja mazurka, o recitarían con hondo suspiro las rimas del lánguido poeta sevillano; Gustavo Adolfo. Era en esos precisos cuadros de costumbres de la vida en la capital, que aun olía a siesta colonial, que nos relatara escenas del ambiente donde moraba don Dámaso Encina en su recia novela: Martín Rivas, el primer novelista chileno, muerto en París, el doctor Blest Gana. Y así era de corriente y circunspecto el ambiente capitalino cuando se inauguraba el Ferrocarril del Sur, o sea, los carritos urbanos, en que las juventudes femeninas eran tan elegantes en su vestimenta, que había de transcurrir casi un siglo para llegar al reinado del uso por ellas del Blue-Jeans o "Shorts".

Para terminar, el último curioso aviso del diario taita de la prensa de la capital, en que avisaba el mismo en forma destacada, al quedo vecindario de la gran aldea que era entonces Santiago, y a sus suscriptores mesurados, pilosos, de levitones y circunspectos: les comunicaba así: "Ya están abiertas las suscripciones a "El Ferrocarril" al precio de \$ 1.— por trimestre. Nota: El pago es anticipado." El diario se repartía a caballo. Los suscriptores que querían recibir 90 veces el diario en sus casas oportunamente, sí, lo podían recibir, pero... para eso tenían que pagar... el peso anticipado! ¡O Tempora o Mores!

Eran tan severos, mogigatos, excesivos de moral, y tal medida, y rigidez en las costumbres del ambiente capitalino, en lo que se refiere al comportamiento con las damas en aquellos días, en que se inició el sistema de locomoción colectivo para pasajeros en Santiago en un solo vehículo para toda la metrópoli, y con ese solo... aun era bastante, y siempre había capacidad y... sobaban asientos!, que según se desprende por un aviso de "El Ferrocarril" del mes de Junio de 1857, que a la letra decía:

"El Baile, que debía efectuarse el domingo último, a las 5 de la tarde, en el Salón de la Filarmónica El Arte, se hubo de suspender hasta otra nueva fecha, porque asistieron a ella 63 caballeros varones y sólo 3 señoritas. Se avisará oportunamente el día que se hará este baile, ojalá ahora no fracase por la ausencia del elemento del bello sexo."

Como se ve esos 63 jóvenes de levitones de 3/4, botines acharolados, corbatas de rosa, patillitas a la moda de los Padres de la Patria, y sombrero de alta copa, esos que ahora sólo lo usan los Diplomáticos y Parlamentarios en ocasiones de especial protocolo, ¡ah! y también ahora los usan todos los días, ... los aurigas y ayudantes de las carrozas fúnebres. Se quedaron aquellos jóvenes con las ganas de enlazar por el talle, o tomar la mano enquistada de una frágil muchacha que quisiera ensayar pasos de Terpsicore. Y esas solas 3 muchachas que heroicamente se presentaron a bailar al Salón de la Filarmónica El Arte, que se hallaba en la Alameda al llegar a la calle de la Bandera, fueron las únicas señoritas de la letárgica y circunspecta capital, que tuvieron la audacia de atreverse a soportar el chaparrón de murmuraciones tras los frágiles abanicos, las críticas con muchos meneos de cabeza de muchas veteranas, y venerables caballeros de largas y pilosas patillas,

por el sacrilego acto y pecado de pisar y asistir al único salón de danzas y baile que existía en Santiago para la juventud, y... por los que ya la habían pasado.

Y seguramente aquellos 63 jóvenes petimetres, irían a la Filarmónica bien "chatres", muy elegantes. Con sus mejores atavíos varoniles, y nada raro sería que todos irían acompañados con valiosos bastones, y quizás, si varios de ellos con tenida idéntica a la que usaba Lord Byron, y como era moda llevarla, similar a un "Beau Brummell", amén de sus respectivas cajitas de rapé en recónditos bolsillos, que les habían prestado o sacado ellos a los padri- tadillas a sus severos y graves autores de sus días. Así pues, esos jóvenes les pareció mal, muy mal que asistieran sólo tres muchachas a danzar la sanjuriana, un lancero, o una cuadrilla. Bailarían sólo 3 de ellos, y más del 90,8% de jóvenes quedarían quedando a los tres felices que disfrutaban de compañía tan grata en las vueltas y más vueltas de la danza. Y con toda seguridad esos jóvenes de patillitas y sombreros de elevadísimas copas, se des- haber enfadado mucho más por esta suspensión del rendimiento tributo al dios del canto y la danza, Terpsícore; porque sucedió esto ahora, que a muchos de ellos, les habían dado permiso en estrictas casas y autorizado para volver y regresar a las ocho y media de la noche, porque... había que estar en cama ya des- miendo a las 21 horas, porque todos aquellos jóvenes de patilla patrioteras, aficionados al baile de la filarmónica, ¡aun... no cum- plían 24 años! y por eso mismo, tenían que estar haciendo "tute" ya a las 9 de la noche. Y si se desmedían en este rígido horario el progenitor de venerables barbas, les sobaba el lomo con recos correazos. ¡Miren que llegar a las 9 de la noche, y todavía no cumplir 24 años, ¡desvergonzado mozo!, ¡niño tunante y oveja a gra de la familia! Todos estos epítetos, se los habrían acaparado esos 63 jóvenes al haber hecho eso. Por eso nunca estuvo enojada la juventud santiaguina aquella, que ese domingo que fueron en blanco, y no pudieran bailar a causa del ausentismo de las pálidas niñas de apretadas cinturas de avispas, vestidas y pados sus cuerpos como esquimales, que no se animaron abandonar sus grandes y arcaicas casonas para ir a bailar a la Filarmónica de la Cañada acera norte al llegar a la calle de la Bandera. Cuando se anunció la cancelación de dicha sesión de danzas y bailes, que de todo Santiago se presentaron a danzar ese domingo sólo tres raras muchachas, y desde luego era un fracaso.

3 niñas para 63 jóvenes; los jóvenes salieron en tropel a la Alameda, y todos iban enojados, maldiciendo, expresando unas blasfemias horribles, atroces y antiteológicas, por haber perdido el permiso que les habían dado sus severísimos progenitores y libertad para asistir a la Filarmonía, y no tener donde ir, por causa de que en una población femenina de más de 15 mil niñas de Santiago en estado de merecer, y en estado de bailar, sólo tres escasas y arriesgadas exponentes de ellas, habían acudido a la cita. Sólo tres habían ido a pasar lista a aquel Baile. Apenas tres valientes muchachas de arrastrados vestidos y cinturas de guitarra por el tormento del corsé, habían arriesgado el qué dirán de toda la Capital, atreviéndose asistir al Salón de la Filarmonía.

Lamentable es no haber conservado el nombre de aquellas tres osadas y temerarias muchachas, que se aventuraron a la censura y murmuración de aquel ambiente con reminiscencia colonial y aún con hálito a Patria Vieja, tiempo remilgado, beato, gazmoño y amanerado, que imperaba en las solariegas y quedas calles de Santiago cuando transcurría el medio siglo XIX, por ir a ese baile de la Filarmonía de la capital. Sus nombres habrían sido simbólicos de algo de definida personalidad. De precursoras anticipadas de las reivindicaciones feministas. De recio y sutil carácter coreográfico. Sus nombres tal vez serían aún repetidos en el ambiente y círculo, en que descollaron una Ana Pavlowa, o esa diosa de la danza: Isadora Duncan, y quizás si hasta el mismo Nijinski habría reverenciado como admiración y homenaje, esa "hazaña" de esas tres muchachas santiaguinas para aquel tiempo; arriesgarse tanto, salir de sus casas con pasos cortitos y embarazosos por tanto trapo en sus frágiles cuerpos de Eva, para dirigirse a ese sitio, donde irían a tributar con sus diminutos pies devoción a una de las 9 musas, la del canto y del baile: Terpsicore.

Ellos seguramente comentarían al volver a sus casonas, todos enrabiados caminando por la Alameda, y se dirían: —¿Solo tres mujeres en todo Santiago desean bailar no más?, ¿y las otras?, ¿dónde estarán? ¿O llegará el día futuro que acabe el entusiasmo de las mujeres por el baile? ¿Será 1857 el fin de esa costumbre de bailar y danzar?

Y todas estas preguntas se deben haber hecho mientras caminaban por la amplia Alameda aquellos frustrados bailarines de patillitas, en comentario mesurado, mientras por ese mismo paseo

iniciaba un nuevo viaje el reciente inaugurado carrito de sangre, el primero como aporte a la locomoción colectiva de la capital.

Y así fué como ese Domingo 21 de Junio del 57, en la capital fracasó un baile, el único baile social que había en todo Santiago, por ausencia del elemento gracioso y básico de ella, por falta de mujeres. Tres escasas hijas de Eva para más de cinco docenas de descendientes del sexo peludo de nuestro primer padre Adán, el primer y único mortal que no ha tenido suegra. Efectivamente, eran muy pocas niñas, y ese baile fracasó en Santiago por falta de parejas femeninas. Esto sucedió en 1857, el mismo año cero del nacimiento como actividad comercial, negocio y servicio público de la locomoción colectiva para pasajeros, con el primer carrito a tracción animal o de sangre, que corría en Santiago en ese entonces con este noble objeto, y el primero también en toda la América Latina.

LA 1.^a EXPOSICION DE ANIMALES EN 1869 Y LOS CARROS URBANOS

Estos tranvías urbanos, tirados por sufridos representantes de la denominación latina de *Equus caballus*, tuvieron mucho trabajo les salió mucha "pega" la tarde del día Miércoles 5 de Mayo de 1869, transportando sobre sus carrocerías mucha entusiasta gente numeroso público santiaguino desde su terminal de la Cañada esquina Nueva de San Diego, hoy Arturo Prat, a la inauguración de la 1.^a Exposición de Animales y maquinarias agrícolas que se realizaba en Chile. Esta se efectuó en amplios galpones de la Estación de los Ferrocarriles del Sur, cerca de la calle bautizada con el nombre de esa ceremonia inaugural, que fué prestigiada con la asistencia del Presidente de la República, don José Joaquín Pérez quien, junto con su grave equipo ministerial, se dirigió en tren desde la Alameda frente al Cerro Santa Lucía hasta Alameda abajo, al local de la Exposición. Este tren tan singular, especial presidencial, corría por la Alameda sólo en casos muy especiales como el caso de esta ceremonia primitiva de la Inauguración de la Primera Exposición de Animales y Maquinarias para la Agricultura que se hacía en Chile. Ceremonia expositiva, que ya

celebra más de 84 años ininterrumpidamente en la capital. Ese preciso año de la Primera Exposición Ganadera en el país, fué muy novedosa y de mucho interés, y lo más digno de anotar, que esa era una fiesta que rompía el tedio y el letargo de la tranquilidad desesperante de la gran aldea que era Santiago. Cabe destacar como curiosidad, que en el local de la ceremonia inicial esa, fuera de banderas, guirnaldas de rigor, etc., había profusión de originales leyendas recomendando específicamente determinados consejos, como por ejemplo: **USAD EL VAPOR — OCUPAD EL FERROCARRIL — DAD TRABAJO A LA MUJER.** Fiesta y ceremonia con aire de campo esa, que se efectúa cada 12 meses, lo hacen meditar a uno, que no somos nada, ¡ah!, y que cada año que transcurre en el incesante e interminable reloj del tiempo, parece que está más escuálido nuestro bolsillo, menos vigoroso nuestro esqueleto interno, nuestra hacienda de menor capacidad adquisitiva, ¡en cambio ellos!, los animalitos de la Exposición, en rudo cruel contraste, más rollizos, saludables, garbosos, y hasta cuadrados llegan estar de gordos cada nueva exposición. Parece que suben de volumen y de peso cada año los productos presentados, y que muchos gordos chanchos, redondos caballos, inmensos "Champion"; macizas y lechosas vacas, al exhibirse ante los "homo sapiens". Tengo yo grandes dudas que estos barrabases espectadores de Exposiciones, al observarlos deben pensar para su otro "yo", que si no los sorprendieran ni los vieran, se llevarían calladitos uno de esos "animalitos tan gorditos" para la casa, aunque sólo fuera para ornamento no más...

VESTIMENTA TÍPICA Y CURIOSA DEL AYER. — INAUGURACION DE LINEAS POR EL CENTRO. — 1872. — CURIOSO COMERCIO DEL CENTRO DE SANTIAGO

Eran aquellos días de amarillentos y melancólicos recuerdos, como antiguas melodías de valsos lentos tocados en piano, época en que todas las damas andaban encapsuladas en severos y recios corsés, para estilizar la figura, y con ella, no viniera tan luego el desdén y el tedio de sus cónyuges, o las dejara el bigotudísimo bribón del novio. Época aquella en que las mujeres sólo mostraban

media cuarta del empeine del pie, y usaban vestidos abrochados hasta el mismo cuello, rematado con una gran gola. Los varones en su pecho albas y almidonadas pecheras, corbatas de nudo rosa, bastón con puño de plata, ¡ah!, pero de eso, había mucha abundancia entonces. Todos ellos usaban aparatosos y "dalínos" bigotes, barbas "pascuales" imponentes, cuya sola cualidad esa de ser piloso en esa parte del rostro, era sinónimo de caballero, y aquella gran vegetación de cabellos larguísimo colgando en el mentón, les producía una doble garantía a veces, daba aspecto de varones respetables, y con esa larga barba se ahorran la corbata, o cuando no se la ponían, y salían a la calle Ahumada... nadie reparaba en ello. Pues era increíble cómo una porción de pelos no sólo era una parte de sus anatomías, sino un medio ornamental de la figura varonil.

Era en aquellos lejanos días, contemporáneos a la iniciación de la movilización en esa gran aldea que era Santiago, a principios del siglo XIX, que tenía sólo poco más de 40.000 habitantes, o sea, si se permite la comparación mental, si todos los santiaguinos de aquella época hubieran abandonado sus caserones y se hubieran dirigido todos, en el hipotético caso de existir el actual Estado Nacional, a observar otro hipotético espectáculo ahí, habría quedado Santiago desierto, y el Estadio... aún con algunos huecos que llenar...

Cuando se inició el comercio de la movilización, como una industria y un "arriesgado negocio" en la capital, eran días en que era usual que los Profesores y Preceptores se dirigían a dar sus clases a Liceos, Universidades e Institutos, enfundados en severas negras levitas, correctos pero a veces verdosos chaqués, cuello duro de pajarito, de hongo o sombrero de alta copa, llamados popularmente (tarro de pelo), que si fuera posible que esos caballeros vivieran en estos días, no sería posible ni conveniente, admitirlos en algún edificio nuevo de departamentos modernos, puesto con el sombrero de copa puesto tocarían en el techo, y quebrarían... ¡todas las ampolletas!

Claro que aquella era moda, y había que seguirla, y tan lejos estaban a muchas décadas de distancia aún de la económica moda del "sinsombrerismo", del cuello blando, camisas "sport" las modas picales para los varones y para las damas. Faltaban varios cientos de lunas que cambiaran sus fases para llegar a la moda del cigarrillo puesto en los cinemascope y tecnicolores labios de nuestras "girls"

que fuman displicentemente un carísimo "Liberty", o un rubio cigarrillo "Lucky Strike" públicamente en calles, plazas y vehículos, con trajes tan descotados y precarios de tela, que a veces andan más cubiertas cuando usan un traje de baño, pariente cercano al discutido, pero... tan simpático Bikini...

Luego el año 1872, contemporáneo tiempo ese de escasos meses nada más, que las calles del viejo París se habían manchado de sangre en el sitio de la Comuna de la Capital Luz, en Santiago se extendían ya las primeras líneas de carros urbanos por las calles de Estado y Ahumada. Estas calles han tenido varios nombres antes de quedarse con los actuales: La primera, en plena Colonia, se llamaba Calle del Alguacil Mayor; con ese nombre la conocía la gente belicosa de capa y espada, las damas de apretadísimos corseletes, ruedudos y arrastrados vestidos del siglo XVII, que con sus pelucas y polizones a... cuestras, trajinaron sus apasionados destinos y pisaron sus empedradas cuadras con piedra de huevillo o de río. Después se llamó San Agustín, y poco antes que se iniciaran valerosamente las hostilidades de la Independencia se llamaba Calle del Rey, para terminar con el de Estado.

La calle Ahumada se llamó al principio Lázaro de Aránguiz, en honor a un obeso castellano dueño de un gran solar que tenía en ella. Luego se cansaron de ese título y le dieron por llamarla calle de Las Mercedes. A fines de la Colonia, en el siglo XVIII, se llamó Ahumada, apellido de un rico potentado natural de la bella Galicia, dueño casi de todas las cuadras antes de llegar a la Plaza Mayor, cuyo Palacete del gallego éste, estaba ubicado exactamente en la esquina Nor-Poniente de Ahumada con Huérfanos. De este opulento gallego se contaba una jocosa anécdota, que retrata de cuerpo entero las ocurrentes y lacónicas réplicas de estos tipos naturales de la región de Galicia de la Península Ibérica, que hacen para cualquier pregunta que se le haga, todo lo diferente de los labios de sus compatriotas de la ardiente Andalucía. La anécdota es la que a continuación se relata.

Un día, en plena Colonia, se encontraba en medio de la Cañada un afuerino nativo; un mestizo, como se les llamaba a los hijos de españoles e indígenas, y queriendo ir éste para la Cañadilla, al Norte del río Mapocho, y como era provinciano no sabía que camino tomar. No hallaba a quién preguntarle para orientarse y no andar con pasos equivocados, y en ese mismo instante paseaba por la Alameda su corpulencia de exceso de salud, el obeso y opu-

lento gallego Ahumada. Como el provinciano ese no lo conocía, ni lo distinguía, de manera que apenas lo vió, sin miramientos ni pateriles y falsas genuflexiones, se dirigió rápidamente a él, y señalándole con su brazo el Sur de la calle San Diego, le dijo:

—Oiga, mi amigo, ¿será esa la calle que lleva al río Mapocho para la Cañadilla?

El ricachón gallego, "picado" por la confianzuda pregunta irrespetuosa de "ese" mestizo, le respondió con su peculiar lengua inconfundible de godo de Galicia, lacónicamente y cortante fué su réplica así:

—¡Oiga, usté!, ni yo soy zu amigo, ni eza calle va pa el río Mapocho! ¿Zabe usté?

Dicha esta corta y compleja respuesta rápida como balazo, el rico gallego giró sus talones y se marchó rápidamente hacia su palacete de floridos balcones enrejados de Ahumada con Huérfanos.

De esta ceremonia de la ampliación e inauguración de aquellas nuevas líneas urbanas por las actuales calles Estado y Ahumada hacia el Norte de la ciudad, llegando hasta el Mercado Central, lo relata en su gran e interesante obra "Santiago de Siglo en Siglo" don Carlos Peña Otaegui. El comercio del centro de Santiago estaba de plácemes por esa nueva línea de carritos urbanos que irían a entonar el movimiento de sus establecimientos. El paso y el melodioso prosaico tintineo constante de las herraduras de los sufridos "motores" de los carritos sobre los adoquines de las empedradas calzadas irían a poner una nota alegre, diríamos casi musical, y, además, esos carritos al pasar le inyectaría una nota de más color, de nueva vida a esas tranquilinas, quedas, y tres veces seculares calles, nervio y corazón de la capital.

Aunque el número del comercio de aquella época lejana, bajo el Gobierno de don Federico Errázuriz Zañartu, era tan modesto que por considerarlo de interés curiosísimo, si nos atenemos al empadronamiento verídico que se recuerda en las crónicas del viejo Santiago del señor Peña Otaegui, en ese año preciso de 1872, días contemporáneos esos, a la capitulación de París en la Guerra Franco-Prusiana, donde salió derrotado el bigorudísimo Napoleón III. En el sector central de la capital existían las siguientes clases de negocios: 4 negocios de venta de pianos, que eran los encargados de hacer posible se endulzaran los aires de melódicas, sutiles notas del encuerdado oculto de esos instrumentos, quebrando por

unos instantes la tediosa y sin variación vida de esa bonachona y harto paciente gente de antaño.

26 almacenes de abarrotes existían en el centro de la capital, según las verídicas crónicas; en ellos la población se surtía de un cuanto hay. En un almacén o emporio de esos en pleno centro podía comprarse una vela de sebo para sinapismo, como le vendían a una señora polleruda medio kilo de charqui vacuno o del otro, o un paquete de solimán fino, con lo que se blanquearían las morenas caras las fámulas de casa grande. Se comprende; todo era de buena calidad en esos lejanos días. Había abundancia de todo, pero había un defecto, que todo era escandalosamente barato, no en balde el peso chileno se cotizaba en 1872 a ¡48,3/8 de penique!

Existían en el centro **810 baratillos y paqueterías**, diseminados en Portales, Galerías y calles del corazón de la capital del país en ese mediado siglo XIX, cuyos dueños eran de una nacionalidad, cual macedonia internacional, de distintos matices y de todas las latitudes. Baratillos de trapos de súbditos del país, de los harenes y califas envueltos en sábanas. Sus dueños llevaban nombres bíblicos. Varios de éstos, tal vez se adelantaron a la época, al vender sus heterogéneas mercaderías a domicilio, cargando con una parte de sus paqueterías en forma móvil y rondante, sostenida en forma de una angarilla, por los 4 brazos de dos peludos y barbones especímenes compatriotas del Sultán del Imperio Otomano. En cuyos bártulos llevaban esos árabes ahí una micro-paquetería; en esa angarilla ambulante vendían desde la horquilla más modesta para el pelo, el cascabel novedoso para emborracharle la perdiz para que no se acuerde de la papa y que no llore la guagua, hasta el más abrigador refajo, que darían muchas gratas horas de felicidad en su eterno y constante frío a cualquiera viejecita. Estos curioso y extraños tipos de ambulantes paqueteros, que se pasearon por las quietísimas calles solariegas y seculares del viejo Santiago, tuvieron el privilegio de ser los precursores e inventaron el primer "Slogan" de índole comercial, de la táctica persuasiva bursátil. Pues en los barrios y calles que recorrían de punta a cabo con su media paquetería a cuestas, esas parejas de turcos, que evidentemente debían de ser socios, gritaban a voz en cuello un precio único, un standard de valor parejo de toda su arca de Noé mercantil. Y en sus traposas árabes lenguas pregonaban un anticipado slogan al gritar: "¡Tuto a quaranta! ¡Tuto a quaranta!" Que significaba vender al precio de cuarenta centavos cualquier objeto, sin distinción.

que llevaran en sus tradicionales anjarillas portátiles; bien podría ser éste un par de medias de finísima seda, una gran muñeca de ojos móviles, como un frizado par de afranelados calzoncillos largos, esos con puñitos en los tobillos para la talla 52. ¡Tuto a quaranta! ¡Tuto a quaranta!



Un carro urbano extrañadamente con mucha demanda de pasajeros. Eso de "TE 18", se presume que debe haber sido un anuncio de una de las 32 marcas distintas de esa aromática hoja seca del arbusto chino, que había en abundancia para la venta en ese entonces en el mercado.

Habían en ese fabuloso tiempo en Santiago de 1872, 12 barberías, que también le daban trabajo a las máquinas del 0 y los dos ceros; 12 barracas de madera y fierro; 56 negocios de charcerías y carnicerías, donde se vendía en pleno corazón de la capital, la criolla cazuela y las sabrosas patitas de porcino. Existían 13 casas de comercio para el hombre y la mujer elegante y que se desvivían ellas por ponerse encima de su anatomía física a la "Mode et Paris". Habían 8 dentistas en ese sector central, que se dedicaban a hacer sufrir con sus "maléficas" y sutiles pincitas, tocándoles a los santiaguinos el nervio vivo en una cañita en un colmillo, o en la inaguantable Muela del Juicio, tan dolorosas como las actuales. ¡Pobres santiaguinos de ese entonces!

de ambos sexos, que trabajaban así en sus heroicas bocas. ¡Aunque ahora... también se podría decir lo mismo!

Dice también la crónica del eminente historiador don Carlos Peña Otaegui, que habían 29 cafés y boticas, estas últimas con sus respectivos bonachones viejos, sabedores infalibles, cual Kardek, de las penurias y vida entera de sus clientes desde la Fe de Bautismo para abajo. Habían 24 sastrerías, que confeccionaban todos los infaltables chalecos, pantalones y levitas de tres cuarto de los capitalinos. 7 librerías establecidas, que con seguridad venderían más libros en francés, latín, que obras en castellano, eso sí que a fin de año, infallible y matemáticamente, ponían a la venta el infaltable y tradicional Almanaque Parroquial. En ese Santiago de antaño habían 42 doctores en el arte de Hipócrates, no se sabe, eso sí, si habían hecho el Juramento Médico, eso de: "Juro por Apolo, Esculapio, Higia y Panacea, y por todos los Dioses y Diosas, etc...", hacer todo empeño posible por... evitar que se ensanchara el Camposanto por escasez de espacio... vital... Eran número suficiente, que recetaban por convicción a los 95.000 habitantes de la capital, la infaltable sangría, luego de una carraspe-rita de circunstancias apropiadas al caso, o el unguento de la Reina de Hungría, o recomendaba el lavado de nátre, efficacísimo para acabar con la temperatura calentita del cuerpo enfermo, y... si no mejoraban... creemos que esos doctores graves, patilludos y de altos coleros, les mandarían a cada cliente que se... les iba al otro mundo, algún sacerdote amigo, que cooperaba con él, ayudando a sus clientes... a bien morir... quien hacía las veces de cómplice en enterrar luego los "errores" del amigo galeno de ese tiempo... Total, por Curas, Conventos y Sacerdotes para la Ex-tremaunción, no se quedaban cortos los habitantes del viejo Santiago... Como contraste de esto último, habían para felicidad de los capitalinos, 29 matronas, que aportaban a medias con las madres santiaguinas, el noble empeño para poblar más rápidamente esta anchísima y gran aldea que era Santiago en esos benditos años. 151 abogados habían, dicen las verídicas crónicas; claro, me imagino que no todos debían ser reales y legítimos abogados. Pero con esa cifra era bastante, y más que suficiente para embrollar y meter en largos litigios a la mitad de Santiago con la otra mitad. 42 ingenieros habían. Pocos eran para lo tanto que había que construir en esta ciudad llena de solares y más solares; pero como todos hacían las construcciones con adobes caseros, elemento

que un filósofo europeo tildó: que era "el ladrillo de los pueblos holgazanes". 18 profesores de piano habían en la capital en época de 1872; si se coordina mentalmente es interesante ver en ese preciso tiempo contemporáneo aún estaba fresca en los días en Europa la vergonzosa derrota de Francia en la Guerra Franco-Prusiana. Según el censo de relación que se tomaron esas notas, en Santiago había docena y media de posibles melodiosos de chambergos sombreros, profesores de piano, que enseñaban a las pálidas y románticas niñas de la mitad de ese amanerado romántico siglo pasado, el misterio sutil del Do-Re-Mi-Fa, que transforman luego en suaves melodías. Siendo eso para esas de cada una niñas del siglo XIX, que ya se marcharon, su única distracción y diversión, que las transportaba fugazmente a voluntad un eterno sueño romántico, como suave volar de mariposas, espontáneamente inspira en las almas al oír un Claro de Luna de Gran Sordo de Bonn; o un Sueño de Amor del húngaro Liszt. También dice el curioso censo ese, en los mismos días que en Europa el Rey de Prusia, Guillermo I, se convertía en Emperador de la Gran Alemania, en ese entonces había en Santiago 2 Academias de Bailes, que pretendían enseñar a la juventud y a los demás, el sutil arte de Terpsícore. Creemos que estos dos profesores, que se ganaban la vida en esos menesteres, debieron ser gabachos, franceses. Claro está que sus repertorios del "lenguaje silencioso del amor", que es el baile, de esos precursores de los movidos bailes modernos, eran muy escasos y limitados, pues la variedad en esos ejercicios que se usaban en los saraos y bailes no difiere mucho entre sí, pues éste podía ser una "refalcoleta" como una "sajuriana", la "contradanza francesa", como una "drilla", o la más apetecida de todas las niñas con polizón y no de ese entonces, y que les agradaba mucho, la "Sansimonía" el inefable baile zapateado: "El Cuándo", éste se bailaba con el acompañamiento de guitarra, arpa y cítara. Seguía una canción cantada levemente así:

Anda ingrata, que algún día
 Con las mudanzas del tiempo
 Llorarás como yo lloro,
 Sentirás como yo siento,
 ¡Cuándo, cuándo, cuándo, mi vida, cuándo!

Fuera del infaltable minuet, la polka, la modernísima mazurca, posiblemente daba los primeros pasos el baile y que ya estaba haciendo furor en Europa, ¡el dinámico... Vals! Por último, para cerrar este extraño e interesante censo, que relata don Carlos Peña Otaegui en su monumental obra "Santiago Antiguo", de lo que era ese gran comercio de ese Santiago, con olor a rapé, crinolina y polizón, existían en la capital 3 Empresas de carruajes, con sus diversos modelos de coches, llamados unos "de trompa", Landó, Victoria a "la Dumont", que iban a reemplazar poco a poco a los viejos birlochos seculares de añejísimos y románticos recuerdos.

Dejemos en quietísima y respetuosa paz, ese comercio animoso, variadísimo, heterogéneo y simpático que existió y hubo en esa bonachona época de nuestros antepasados que ya se fué.

Relataremos ahora cómo vió un cronista de la época la ceremonia que habíamos principiado a describir. Para ese martes 17 de Septiembre, mes de la Patria, se había invitado a todo el Cuerpo Diplomático, al Rector de la Universidad de Chile don Ignacio Domeyko, todo el equipo de Regidores de la Municipalidad, seguramente todos ellos de abundantes barbas y pilosos bigotes al estilo del héroe manchego, a la inauguración de la ampliación del recorrido por el Centro de Santiago de los carritos urbanos tirados por nobles caballos. Risible es ahora imaginarse que para esa ceremonia de esos inefables carritos y jamelgos, anduvieran metidos en ellos Embajadores de dorados entorchados, Ministros de negrísimos, lustrosos, y altos sombreros coleros y personalidades enfundadas en relamidos smockings, pero... eso fué en los días precisos en que nuestro héroe Arturo Prat aun vivía, y contaba sólo con 24 años. Tenía aun por delante 7 años más de vida, antes de acudir a la cita con la Inmortalidad.

El dinámico, ágil y campeón del ornato, artífice de las bellezas ignoradas de la Capital, el inigualable Intendente don Benjamín Vicuña Mackenna, había organizado para celebrar el sexagésimo segundo año de la Independencia de la Patria, una interesante Exposición Histórica en el recinto del local en que ahora se halla el Mercado Central. Y se aprovechó de hacer esa doble ceremonia: Exposición y nuevas líneas de carros, para invitar al Presidente de la República don Federico Errázuriz Zañartu.

El buen tiempo cooperó al programa preparado, y así fué como ese día martes 17 de Septiembre de 1872 en que corría un

carro urbano, el primero que iría a pasar por el corazón de la Capital, se comprende hermosamente engalanado, evidentemente era justo que lo inaugurara el primer Mandatario. Y así sucedió en efecto, a las 13 horas justas, se encontraba este primer histórico carro urbano arrastrado por nobles caballos parado en la Alameda esquina de la calle Nueva de San Diego (hoy Arturo Prat), frente al Convento ahí existente en ese entonces del mismo nombre en la esquina Sur-Poniente. En la esquina opuesta Sur-Oriente, estaba ubicada la solariega e inmensa casona, residencia particular del primer Mandatario del país. Hay que hacer presente y notar como caso extremadamente curioso, de gran coincidencia, y que tuvo especialísima relación con la movilización de la Capital, el apellido Errázuriz. Pues los dos Presidentes de la República que han llevado ese apellido, han sido padre e hijo. Y durante sus mandatos en el ejercicio de sus funciones, tuvieron algo que ver en el complejo problema de la movilización colectiva de pasajeros en Santiago.

Así fué como en Septiembre de 1872, S. E. don Federico Errázuriz Zañartu inauguró el tránsito de los carros urbanos de sangre por la gran arteria central y comercial del romántico viejo Santiago. Y su hijo Federico Errázuriz Echaurren, Presidente de la República también 28 años después, precisamente en el mes de la Patria también el romántico año 1900 durante su periodo se inauguró el servicio de los primeros tranvías eléctricos en la Capital. Si bien es cierto, S. E. no asistió en persona a la ceremonia inaugural por encontrarse gravemente enfermo en Valparaíso, de la cual murió en 1901. Pero en su lugar lo representó como Vicepresidente, don Elías Fernández Albano.

Esta rara coincidencia de padre e hijo Presidentes de la República, inaugurando cada uno en su época un distinto servicio de movilización para Santiago, es claro y evidente, en una distinta y variada forma en lo que a parte mecánica móvil de los vehículos se refiere, es digna de relatarse como curiosidad muy singular en nuestra Historia.

Bien, el día martes 17 de Septiembre del 72, a las 13.45 horas salía, dice la crónica, de su casa habitación el Presidente de la República; tomó colocación en ese histórico carrito urbano de sangre, luego sus Ministros, graves y maduros hombres políticos del Cuerpo Diplomático de multicolores tenidas. A la subida de la Excelencia, se dejaron oír 21 salvas de cañonazos de las baterías que estaban emplazadas en el Fuerte Hidalgo en el Cerro San

Lucía. Al principio el público estacionado en ese sitio, se asustó del estampido sorpresivo de los cañonazos. La impresión de las explosiones se les pasó luego, y poco a poco se acostumbraron los asustadizos y novedosos grupos de curiosos de esas bonachonas y benditas gentes, a los restantes cañonazos, para completar los 21 de rigor.

El cortejo fué acompañado por la banda de guerra de un Regimiento de la Guarnición, y ahí se inició el primer viaje del primer carrito urbano que se deslizaría por la flamante línea extendida hacia el centro. Entró por la calle Estado, cruzó la Plaza de Armas, siguiendo por la calle de la Nevería, calle ésta que tomaría nuevo nombre, en homenaje a una homérica acción guerrera, siete años posteriores a la fecha de la citada ceremonia inaugural.

Llegando el cortejo a la calle San Pablo bajó su Excelencia, luego toda la comitiva, quedando inaugurada esa nueva línea después de unos discursos que pronunció don Manuel Antonio Matta y el Intendente fanático por el ornato y embellecimiento del gran Santiago, Benjamín Vicuña Mackenna. Luego hubieron unos cantos dicen las crónicas, de un coro de 700 voces de niños y niñas escolares, que cantaron una canción nacional antiquísima del músico chileno Manuel Robles, y que fué, según dicen, el número más celebrado y aplaudido por esas buenas gentes, que fué el que rompió el formulismo protocolar aparatoso de estas ceremonias oficiales.

Con ese nuevo recorrido ya Santiago contaría con más de 20 carritos que remudaban 350 caballos, relevos que hacían donde los pillara el cansancio de los cuadrúpedos, podía ser en Estado con Moneda, o frente a la Catedral. Dicen las crónicas de Archivero, que los carritos eran muy inquietos y movidos, pues entre todos daban 394 vueltas, recorriendo un quilometraje aproximado de 2.366 millas.

Y así fué como quedó inaugurado oficialmente el tránsito de los carros urbanos a tracción animal, por el corazón y nervio del centro de la tranquila capital, que trazara con mano firme, manzana por manzana, mensurando solares, el alarife temerario y noble soldado integrante de la Expedición de los bravos conquistadores españo'es, llamado Pedro de Gamboa.

Aunque en ese año 1872, Santiago era escaso en población, pero ya se notaba un aumento de habitantes. Muchos calendarios se habían terminado desde que el intrépido capitán extremeño

acampara en las faldas del Huelén, mensurando y trazando con longitudes de varas el soldado Pedro de Gamboa, modelando con maquette de lo que sería la capital de ese gran Reino de Chile. Así fué como se dió comienzo del trazado de las 9 primeras calles de la naciente capital, que constituyó un total de 126 manzanas. La primera calle que se hizo y se abrió en calidad de tal, fué una que nacía a los pies del cerro y que se llamó calle de Tres Montes que es la actual Miguel de la Barra.

El aspecto del Santiago del año en que corrió el primer vehículo para pasajeros por encima de rieles en 1857, y de los eléctricos en 1900, era muy modesto el tráfico de sus solariegas calles. Habían horas del día que eran desiertas, sólo avivadas por el traqueteo del bigotudísimo guardián de la policía, o el pregón del vendedor callejero, haciendo lo posible porque saliera a la puerta de alguna casa su dueña a chistarlo, y le comprara algo de sus heterogéneas mercaderías que voceaba, que ya podía ser un grito de: "¡Mi castañita!, llevo las empaná con dulce y pasas, también le llevo los velones de Tapihue!", u otro: "¡Aquí vienen los botines de duradera de cordobán! ¡Mote e mei! y las castañas cocías!... ¡Mote e mei pelao e mei calientitoooo!!!

La población iba en aumento, porque según un tal Mr. Gilles, que visitó el país el año 1850 como Superintendente de EE. UU., declaraba que en Santiago había cerca de 90.000 habitantes, y de esa cantidad reducida no todos eran blancos de raza afirmaba, y entre ellos habían revueltos 300 zambos, mestizos, alguno que otro negrito motuito para condimentar y darle "color" a la pigmentación de la piel de uno que otro habitante chileno.

El año 1883 Santiago ya se ponía pantalón largo y se ensanchaba más y más. Lento era, pero no se estacionaba, no retrocedía. La empresa de carros urbanos extendía líneas en calles de los barrios lejos del centro.

Y en el año 1883, precisamente en Enero, sólo 6 meses después nada más del Combate de la Concepción de Julio del 82, aparecieron por primera vez las primeras audaces cobradoras de los carritos urbanos. Fué el año cero de las actividades femeninas en el país para ganarse la vida públicamente, sin discriminaciones odiosas de sexo, tema e historia de ellas, que más adelante se resalta su destacada y especialísima actuación de aquéllas. En el proceso de la movilización, ellas tienen su capítulo especial.

Claro, si no era mucho lo que había progresado la capital desde las noches de los tiempos de la Colonia, pero había una gran

diferencia en ventaja a favor de Santiago, desde aquella opinión escrita y gráfica que hiciera de la capital el ingeniero francés Monsieur Amadeo Francois Frezier, "Ingenieur du Roy", que visitó Chile a principios del siglo XVI, precisamente el año 1712. Vale la pena destacar que en esos mismos días cuando sucedía esto, existía y contaba sólo 18 años de edad el filósofo Fco. María Arouet Voltaire.



1890. Hermosa visión de un Santiago que se fué. La Estación Central aún sin techumbre de acero. El dibujante que trazó estas líneas, captó también la figura inconfundible de un soñoliento carrito urbano de locomoción colectiva estacionado en el costado sur.

Dicho ingeniero galo, desde la cima del Huelén, levantó a "puro ojo" la carta topográfica de la naciente capital, que tenía sólo un poco más de centuria y media de vida nada más, y que tenía frente a sus avizores ojos galos de científico y de ingeniero. Y así fué cómo confeccionó un Plano muy interesante de Santiago de aquel año, días aquellos que aún pisaban sus calles caballeros de capa y espada. El plano con croquis a escala se encuentra en el British Museum, y dicho ingenioso e interesante documento se inserta en la erudita obra "Santiago de Siglo en Siglo", de Peña Otaegui. En él se aprecian 95 simétricas manzanas de casas, y la

relación de 22 Conventos e Iglesias, con detalles precisos de sus ubicaciones. Es interesantísimo el trabajo de este Monsieur Frezier, que captó con sus posibles ojos azules la quietud de la belleza pa-norámica, silenciosa y romántica de su corto y limitado paraje que era Santiago en el 1712, que en esos precisos días vivía en Europa el físico y matemático Isaac Newton, y tenía aún por delante 15 años más de vida.



1890. Dibujo de la quietísima capital. Calle Puente, un carrito urbano se dirige a la Estación. Al fondo se divisa la campana de la Bomba y la Catedral. El caballero que va a caballo, va muy confiado, no teme que lo atropellen, él sabe que el carrito iba para San Pablo abajo y por eso no tomaba su derecha, ¿para qué?

Santiago de ese entonces, aún con aroma de rapé, con ruidos de espadas, envolturas de capas y arrogantes caballeros hidalgos de castellanos acentos, vanidosos y pendencieros, señores de petacas, inquietos, y de un genio de los mil demonios, vecinos corrientes del viejo Santiago eran ellos en ese entonces, que por quietud esas pajas sacaban presto a relucir sus largas, petulantes y toledanas espadas.

Y este Monsieur Frezier, 77 años antes que en su patria reventara la Revolución Francesa, que debía darle muchos "dolores de cabeza" a la familia real, daba cuenta de su misión en Chile al Regente que representaba al mocosuelo Rey Luis XV Duque de Orleans, de su temerario y audaz viaje a este "desconocidísimo país" de la nueva y flamante América. Y este inefable francés, ingeniero y físico, en su informe pergaminado acompañó sus impresiones a París con el plano que titulaba así: "PLAN DU LA VILLE DU SANTIAGO CAPITALE DU ROYAUME DU CHILI DANS LE MER DU SUD". Y la relación de su viaje la tituló en su idioma natal así: "RELATION DU VOYAGE DE LA MER DU SUD AUX CÔTES DU CHILI ET DU PEROU". Esto sucedía en 1712, 98 años antes que alumbrara el sol de la independencia y Chile fuera República, y 74 años faltaban aún para que naciera su primer Presidente, don José Miguel Carrera Verdugo.

LA CASA DE LOS MONOS

UNA ESTAMPA DEL DIARIO VIVIR DE ANTAÑO

Tan extraordinariamente singular era escasa la afluencia de público en sus primeros años en los carritos urbanos, que se permitían y efectuaban en pleno servicio actos y menesteres de tal confianza con aspecto hogareño, que era visible su efecto de evidente comicidad.

Relataremos uno de esos episodios que comentaba un hábil periodista de "El Mercurio", don Julio Arriagada Herrera (Archivero), decía el escritor: Que en la época que corrían los carritos urbanos de sangre por la calle Arturo Prat de Santiago de Sur a Norte, cierta vez un carro detenido en la calle Magallanes esquina Avenida Matta (Magallanes se llamaba antiguamente la actual calle Arturo Prat, que desde Av. Matta al Sur tomaba ese nombre). Dicen que eran varias las calles que cambiaban y transformaban su nombre al Sur, al cortarse en el antiguo camino de Cintura, que es la actual Av. Matta.

Cierta vez subió al carro en esa precisa esquina una señora llena de voluminosos paquetes. La señora era de edad, una veterana, que era lo que más abundaban entonces por la vieja capital.

¿Y por qué será que siempre existen y hay más viejas que viejos? El cuerpo de ella era adiposo, grueso, macizo y pesado. Al subir al carrito la señora de los paquetes le dijo al conductor auriga, como recomendación:

—Oiga, conductor, páreme por vida suya en la Casa de los Monos, ahí me voy a apeaar, ¿quiere?, ¿ah?

El auriga funcionario, dándole solo una mirada silenciosa, dió un asentimiento leve de cabeza, queriendo darle a comprender a la señora voluminosa, que había captado bien su pedido, y le decía bueno, sin despegar los labios, y que le iría a parar el carrito frente a la mentada Casa de los Monos. Era esta dirección de muy particular apelativo, una gran casona como lo eran todas las del mediado siglo XIX. Con mucho frente, murallas de adobe de casi medio metro de espesor, el frente era resguardado con arabescos, rejas de múltiples dibujos sus retorcidos fierros hechos a la fragua.

Esta particular casa de muy singular nombre conocida: La casa de los monos, se hallaba en la calle Arturo Prat al llegar a Tarapacá. Ahora en ese punto se encuentra una Institución de Hogar de la Infancia.

Dicho nombre se debía a que en los antejardines, con frente a la calle, se hallaban incrustados en los prados, varias grandes figuras de bronce y de yeso, con forma de personajes humanos artísticamente pintados, con resaltantes colores naturales.

Simbólicamente, esas figuras de estatura y portes casi igual a la de la mayoría de la gente, hacían las veces a la entrada de esa gran casona, que evidentemente serían sus dueños alguna familia pudiente, de hombres centinelas. Parecían vigilantes, celosos cancerberos, que hacían guardia permanente al frío, al sol y al agua, indolentemente, sin cansarse jamás, ni pedir relevo nunca.

Bueno, ese era el origen del curioso nombre con que era conocida esa muy maciza, gran especialísima casona, de grande zaguanes, fuerte y larga reja, puerta inmensa de calle con recio y gran golpeador de bronce, de la tercera cuadra de la calle A. Prat.

Por un motivo explicable, el cochero-conductor del carrito urbano se olvidó el encargo de la señora de los paquetes, de pararle su vehículo frente a la mentada "casa de los monos". Se pasó de largo casi dos cuadras. La señora cuando se dió cuenta, puso el grito no muy melodioso en el firmamento, y a grandes voces, como regular y sistemáticamente como consigna acostumbran ha-

cerlo las señoras que ya han pasado de los "taicinco" de edad. ¡Oh, siempre esa maldita edad!, dirán ellas. Reprochó al cochero-auriga su deletable olvido, estando convencida que él tenía que preocuparse de ella nada más, le dijo con tono de tenor con falda en escandaloso ruido:

—¡Oiga, cochero!, ¡pare, cochero! ¡Mire, ¿para adónde me lleva?, ¡bendito sea Dios!, ¿para adónde me lleva? ¡No le dije que me avisara y me parara frente a la casa de los monos? ¡Por Dios, si uno no puede confiar en nadie ya! ¡Qué hombres éstos!

—¡Se me le olvió, pue señora!, ¡culpe, ¡y por último, yo tengo que manejar los caballos también, pue señora! ¡Y contimás que se pasó dos cuadras no más, ¡chi! más lo que habla usted señora!

—Si, claro!, dos cuadras no más, para usted que va arriba de' carro no son nada, pero yo que ando con cuatro paquetes! ¡Y me duele tanto la cintura hace como cuatro días ya; es mucho dos cuadras, ¿qué vamos hacer?

Espinudo dilema y encajonada disyuntiva le ponía al conductor del carrito de a caballo la pasajera veterana con paquetes, y de llapa con dolor de cintura. El escaso público del vehículo observaba y oía el entredicho indolente y apático, como si estuvieran ausentes en el Tibet. Era tan limitado el movimiento regular de clientes en aquellos modestos carruajes a tracción animal, que a fines del siglo XIX atravesaban con todo desparpajo todo el centro de la capital, que ese suceso de aquel incidente tipo casero y familiar que se estaba efectuando en el carrito, había detenido el transcurso del viaje ya varios minutos, sin darle un corte o tomar ninguna práctica resolución. Los que escuchaban el diálogo del conductor y la señora de los paquetes, despreocupados e indiferentes oían, miraban, observaban y escuchaban esa discrepancia, pero no reclamaban, no se ponían impacientes, ni demostraban inquietud porque el carrito no partía. ¿Para qué? Tal vez nadie tendría apuro, apremio o prisa. Pero claro que esto sucedía en el viejo Santiago que se fué, y que es oportuno destacar que los calendarios que se usaban en esos contemporáneos días, todos señalaban una fecha: año 1888. Luego en esa quietud de época, aún de la siesta, del levitón de tres cuartos, del polizón, de la sombrilla y el abanico femenino, ¿quién los apuraba?, ¿quién? Nadie. No había razón todavía para impacientarse y ponerse dinámico. En aquellos días aún se nombraba con el adjetivo de futuro, al mentar y hablar del siglo XX. Como llevaba miras la impasse del au-

riga y pasajera seguir en eterno "status quo", un grupo de estudiantes, que por casualidad viajaban en ese carrito rumbo al Instituto Nacional, principiaron ellos a ponerse inquietos por el estacionamiento prolongado del vehículo en la esquina fatal, y decidieron ellos cortar el nudo gordiano de esa impasse, y con juvenil y ocurrente entusiasmo, optaron por darle una solución a ese casero imprevisto e indisoluble problema del "tránsito", y sin pensarlo más, bulliciosamente y riendo a carcajadas, se acercaron al grupo de contertulios beligerantes; la pasajera alegadora y el conductor-auriga bigotudo, intérpretes de la inacabable insulsa disputa. Y dirigiéndose a la señora que se quejaba de dolor a la cintura le dijo uno:

—Bueno, señora, no se preocupe por el peso de los paquetes, y que se haya pasado dos cuadras de donde queda la Casa de los Monos y del dolor de su talle y cintura. Nosotros le vamos a solucionar su problema y el del conductor del carro, sin que nadie quede disgustado, ni se echen por lo bajo maldiciones con palabrotas quizás hasta de esas que prohíben las buenas costumbres y el Catecismo de la Doctrina Cristiana.

El auriga del carrito, alisándose displicentemente sus buenas porciones de hebras de bigotes, miró desconfiado a estos cuatro intrusos estudiantes, y con toda seguridad debe haberle pasado a ese sencillo maquinista-cochero, en su precario y limitado cacumen, asombro, y se habría hecho en su mente esta lógica y propia reflexión:

—¿Qué diablos se les habrá ocurrido a estos condenados de estudiantes hacer para arreglar esta pasada de cuadra de esta vieja jodia, hablantina?

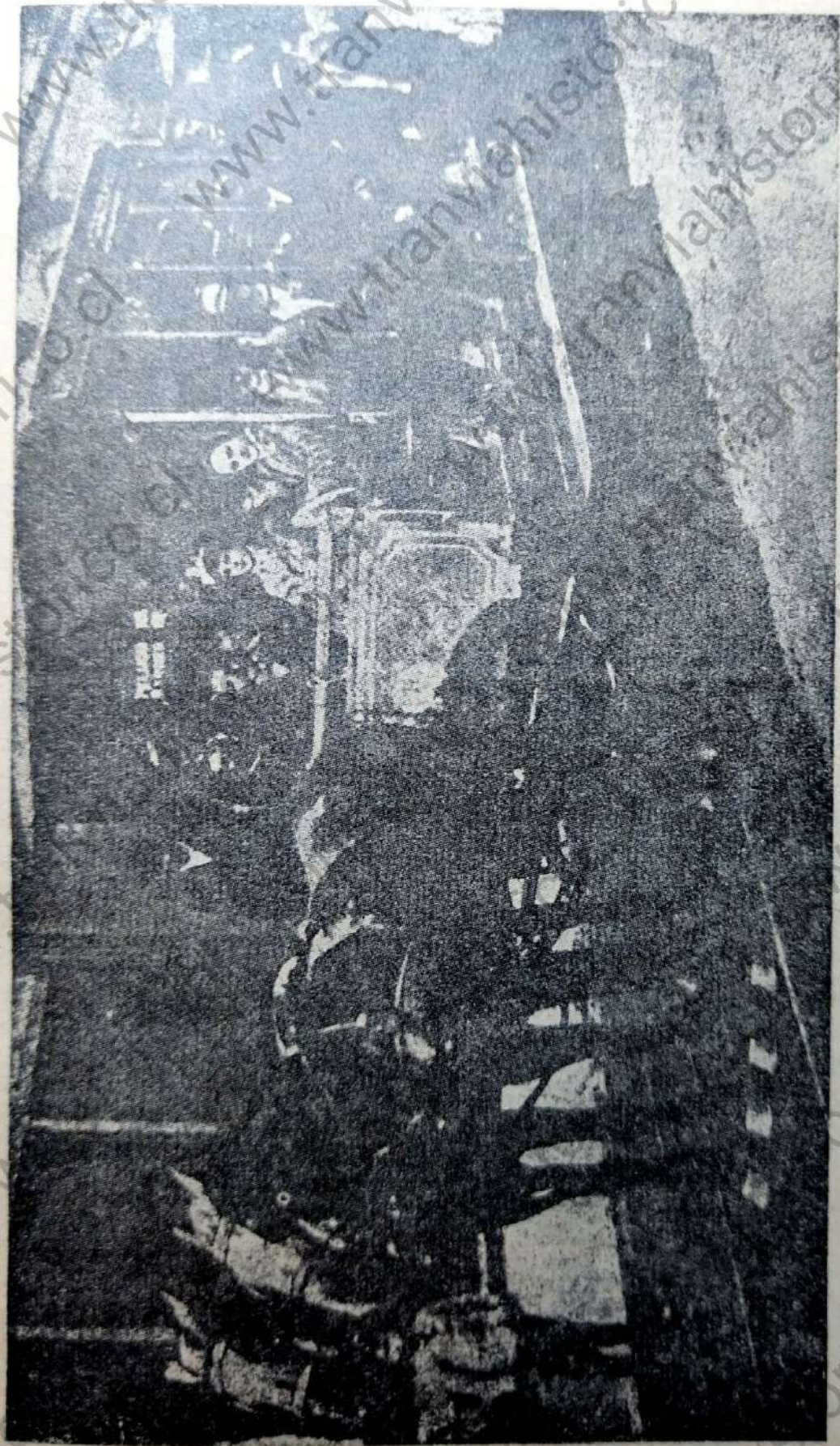
La señora también los miró a estos bullangueros mozos, como quien observa el imprevisto incendio de su propia casa, y también debe haber pensado para sí:

—A estos locos estudiantes, que son todos unos satanaces, se les ocurren tantas cosas, ¿qué es lo que irán hacer?

Uno de ellos le dijo al hombre de los bigotes, al conductor:

—Mire, conductor, lo que vamos hacer nosotros no tiene nada de malo ni se va a perjudicar el carro, usted no tenga miedo. Es la única solución para que la señora se baje frente a la Casa de los Monos sin andar ella ni un solo paso de más.

Y diciendo esto los cuatro vivaces estudiantes se bajaron del carrito que estaba detenido hacia rato en la calle A. Prat cerca de



Hé aquí la evolución del carro urbano. Una góndola abierta. Un avance extraordinario en el sistema de la locomoción en 1890. La cara "satisfecha del público de la época lo demuestra. Lo que aún no evolucionaba eran sus motores equinos propulsores. La cara de ellos, es lo contrario de la feliz satisfacción de lo que ellos arrastraban.

Así como este carro, era en el que sucedió ese hecho cómico y original de la señora de la "Casa de los monos".