

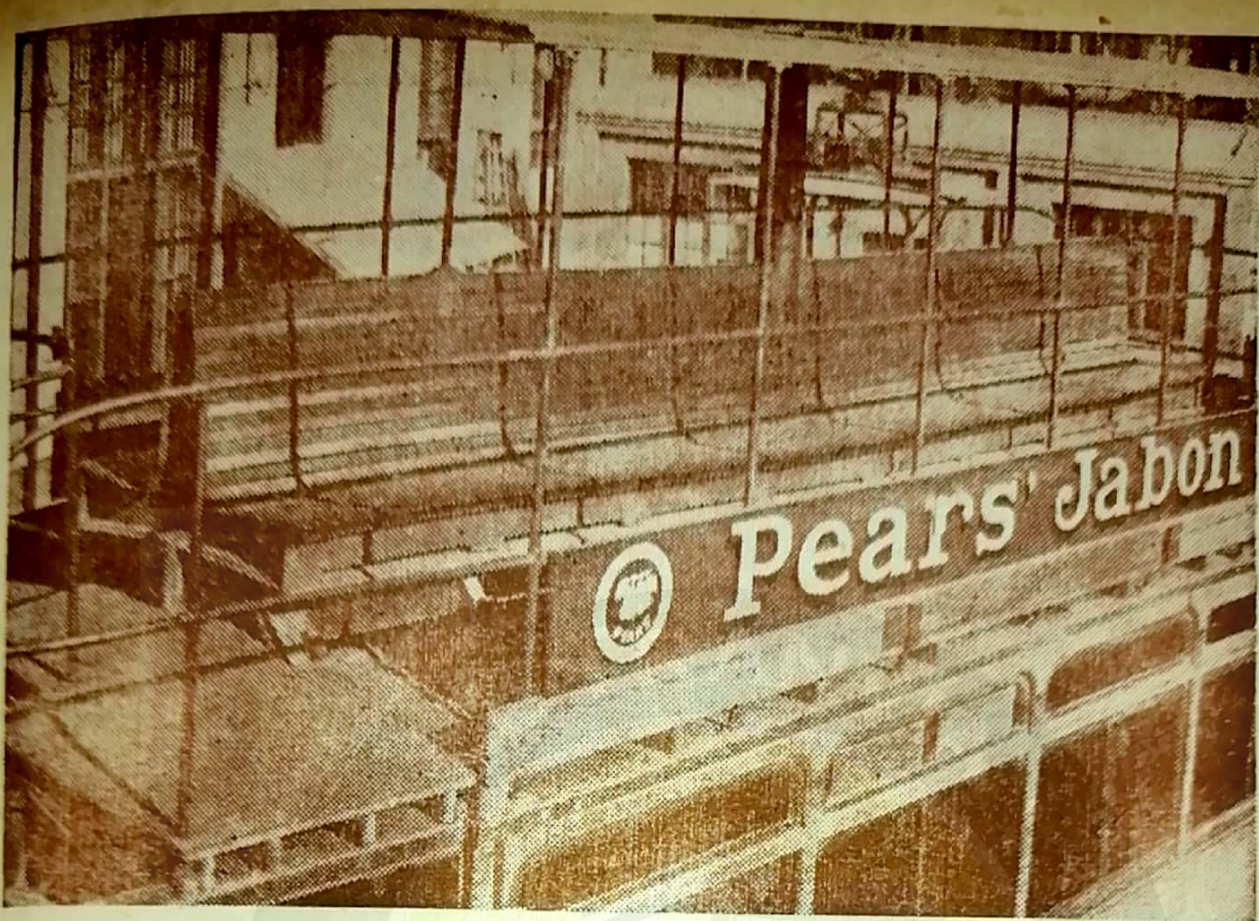
Los días festivos lo ocupaban extraños pasajeros, ajenos del reducido barrio. Eran los que venían de paseo para subir al Cerro San Cristóbal y... ¡ver al león! Se podía decir con toda propiedad que este carro caminaba por esa callejuela de Purísima, como calle con aspecto de pueblecito. Era un carro con lazos familiares con todos los vecinos de esa pequeña calle. Parecía este carrito un juguete grande que lo hacían rodar con una misteriosa cuerda todos los vecinos de ella, ¡y la cuerda le duraba hasta para ir al centro, y luego otra vez volver a la calle Purísima!

LINEA N° 11: Providencia.— Partía de Mapocho, Bandera, Compañía, Merced, Claras (hoy Mac-Iver), Alameda, Providencia, Manuel Montt; vuelta, Providencia, Alameda, San Antonio, Mapocho. Esta antigua línea ¡era la más arriesgada de todas! Pues se internaba por la Avenida Providencia hasta como ocho cuadras arriba de la Plaza Italia, hasta Manuel Montt. Ahí existía una tornamesa de donde se devolvía. Decimos audazmente, porque en esos años que corría este carro número 11 por esa calle Providencia, más o menos los cuatro primeros lustros de este siglo, esa Avenida sólo era transitable hasta Manuel Montt hacia el Oriente, todo lo de más arriba, era campo y camino con zarzamoras a ambos lados. Eternamente cubiertos de tierra, y decían que en los matorrales, moraban auténticos bandidos con sus correctas carabinas recortadas, disimuladas muy bien bajo sus anchas mantas de Castilla...

LINEA N° 12: Maestranza-Vicuña Mackenna.— Partía de Mapocho, Bandera, Compañía, Merced, Claras (Mac-Iver), Alameda, Maestranza, Diez de Julio, de vuelta Vicuña Mackenna, Alameda, San Antonio, Mapocho. Era una línea muy compleja y muy siútica, y muy relativa las cualidades especiales de sus ocupantes.

LINEA N° 13: Carmen-Lira.— Partía de Alameda-San Antonio, Alameda, Carmen, Avenida Matta de vuelta por Lira, Alameda, San Antonio, Mapocho. Esta línea de número fatídico, era muy simpática como muchacha colegiala. Los únicos que nunca la usaban para sus viajes, eran los supersticiosos,, y las eternas novias aun no pedidas.

Sus dos únicas calles largas que pasaban, eran las más silenciosas, tranquilas y soñadoras de todas las otras que arrancaban su camino al Sur. Pues decir calle Carmen, o calle Lira, era como nombrar algo con olor a pétalo de una flor muerta y aprisionada



Visión real y precisa de una imperial, la parte de la estructura mecánica del 2.º piso de un tranvía legendario capitalino más apetecida y codiciada siempre por los muchachos, gente joven y... también de los que dejaron de llamarse así... , pero estos últimos, con la salvedad y excusa humana, siempre que no fuera invierno... Esta terraza rodante con anticipado "sistema de aire acondicionado", valía 5 centavos el viaje. En ella con optimismo juvenil eufórico y contagioso viajaba de todo; caballeros, rotitos, románticos poetas, artistas, bohemios soñadores, etc. Dicen que tiempo ha, en estas movibles aposentaduras a veces solían movilizarse actores y artistas, impertérritos con democrática regularidad, en heroica, quijotesca y juvenil acción continuamente hacia sus respectivos teatros; los "pioneros" en Chile del llamado género chico. Ya era el inolvidable Pepe Vila, Joaquín Montero, como lo usaba el adolescente en aquel entonces, el artista, músico y trovador de Rogel Retes, en el baluceo de la época de oro de Chile, de la Opereta y la Zarzuela. El primer tranvía eléctrico que corrió en Chile fue un carro góndola; que a manera de ensayo se deslizó por sus rieles en Santiago por calle Mapocho-Brasil a Bulnes, la tarde del 31 de marzo del romántico 1900, ese día el diario "El Ferrocarril" informaba ese "raro acontecimiento", y publicaba también curiosos avisos, como los siguientes: ¡TISICOS! MEJORENSE CON SOLO 60 CENTAVOS, TOMEN BACALAO EMUSIONADO, DROGUERIA NACIONAL, BANDERA-ALAMEDA. Otro: TERNOS DE FINO CASIMIR, \$ 23; SOBRETODOS, \$ 26; CHALECOS DE PIQUE BLANCO, \$ 3.80. CASA PRA, HUERFANOS 1055.

(FOTO GENTILEZA DEL SR. ROBERTO GOMEZ A.)



Aunque no se crea, ya en el año 20 había su problema en la locomoción. ¡Y qué problema! Esta escena fué captada a la hora del almuerzo el viernes 23 de Abril de aquel histórico año. Un carro motor con acoplado N° 15 MATADERO (¡qué irónico nombre!), va entrando a la calle San Diego con todas sus "localidades agotadas", y es muy presumible que a su personal de cobradores "el soberano público" los llevara muy "asardinados" y muy encogiditos debajo de los asientos. Obsérvese, todo el mundo con sombrero. En esos pelotones de pasajeros era común ver cómo trepaba simiescamente por los costados del carro, público con cualidades asombrosas de alpinistas y escaladores de montañas en potencia. Esos exponentes típicos del pueblo que van encaramados en ese convoy, era parte de la fidedigna, auténtica y real, de la llamada "nichusma querida", que tanto ponderaba en sus fogosos, volcánicos y revolucionarios discursos y arengas, que fué lo que lo llevó al sillón presidencial como un torrente el año 20, el candidato del pueblo: "El León de Tarapacá, don Arturo Alessandri, que a la sazón de esta vista, tenía justamente su casa particular en esa acera sur de Alameda al llegar a Gálvez, 50 metros a la derecha de esta instantánea.

(FOTO GENTILEZA DEL SR. ROBERTO GOMEZ A.)

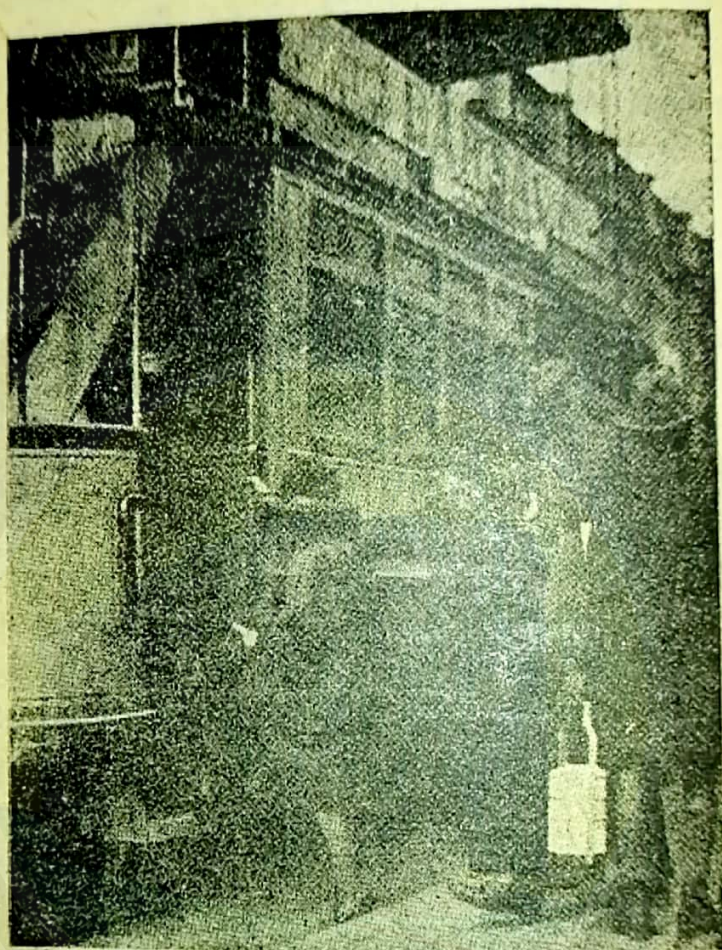
en un libro. Tenían y tienen esas calles, el timbre de lo Colonial, la fragancia de un Romanticismo, que la juventud de hoy lo consideraría como: "fome".

LINEA N° 14: San Francisco-Santa Rosa.— Partía desde Mapocho, Puente, Ahumada, Alameda, San Francisco, Victoria; de vuelta: por Santa Rosa, Alameda, San Antonio, Mapocho. Este era el tranvía de los quejidos y de los dolores. El carro de perenne olor a yodo, árnica, pues, pasaba por el frente de la puerta principal a la primera Posta de Primeros Auxilios, llamada: Asistencia Pública. Muchos de los accidentados de lejanos recuerdos, tomaron por primera vez en su vida este carro número 14, para ir en busca de alivio inmediato a un sangrante percance imprevisto. En más de una ocasión, en este prosaico carro 14, viajó en él en demanda la Asistencia por no llegar nunca la Ambulancia de la misma, una enferma acompañada siempre de otra señora, en que iba hacia allá no por un accidente a curarse, sino que ese "accidente" ya ella lo presentía con anticipación. ¡Y fué ese modesto vehículo, el tranvía, como él cooperó con su rechinar de fierros y el traqueteo de sus ruedas, ayudar a la venida al mundo de un nuevo ser, y con él se aumentaría con el tiempo un nuevo pasajero más que viajaría en los tranvías de la Empresa de Santiago!

LINEA N° 15: Matadero.— Partía de Mapocho, Bandera, San Diego, Franklin, de regreso por Chiloé, Sargento Aldea, Arturo Prat, Alameda, Estado, 21 de Mayo, Mapocho. Este recorrido era uno de los llamados: "líneas bravas". Pues, sus corrientes pasajeros subían a él todas ensangrentadas sus ropas, acompañados siempre entre sus ropas su gran cuchillo, con la enorme hoja de él escondida en la gran faja tricolor ombliguera. Sólo se les divisaba el mango, eran los Matarifes del Matadero. Junto con la línea 4 San Pablo, éstas eran las más temidas de todo Santiago, por su enorme y heterogénea cantidad de público de los más diversos y audaces matices que Dios haya echado al mundo.

LINEA N° 16: Lord Cochrane-Nataniel.— Partía desde Mapocho, Bandera, Alameda, Lord Cochrane, Santiago; de regreso: por Nataniel Cox, Alameda, Estado, 21 de Mayo, Mapocho. Era ésta una línea de muy reservado público, que transitaba por tan silenciosas y discretas calles, que recorría tediosamente vuelta y vuelta todo el día el discretísimo carro de la línea número 16. Alguien decía que esta línea era la línea de las lavanderas, pues por el contorno en que sus ruedas pasaban, habían infinidad de

conventillos, y en él habitaban numerosísimas mujeres que "lavaban ajeno". Claro que en aquellos conventillos, ya casi desaparecidos, vivían uno que otro sujeto, amigo éste del adjetivo de la función de la señora lavandera, era: "amigo de lo ajeno".



1920. Una empleadita de oficina, cajera o secretaria, tomando un tranvía imperial del recorrido N° 16 LORD COCHRANE, para ir a sus obligaciones. El muchachito de la vianda, fijo que está a la expectativa y "haciendo hora" esperando que parta el carro para "pescarse" de atrás, ahorrando un cinco o diez centavos, burlando a la Empresa en su contabilidad y haciendo lesa a la cobradora...

LINEA N° 17: Avenida España.— Partía desde Mapocho Puente, Ahumada, Alameda, Capital, (hoy Avenida España), Cintu-
ra Sur (hoy Blanco Encalada); de regreso por: Echaurren, Alame-
da, Estado, 21 de Mayo, Mapocho. Esta línea antiguamente era

servida por unos inmensos y elegantes carros belgas, llamados **carros salones**. Estos también llevaban sus correspondientes imperiales de 2º piso. En estos tranvías los días domingos y festivos, viajaban lo más chic de la juventud del viejo Santiago. El "hig-life" de ambos sexos capitalino llenaban los viejos carros 17. Pues se dirigían a las Carreras del Club Hípico, los petimetres, turfmen, y las graciales compañeras de éstos. Eran las seguras clases de gentes que más acarreaaba este tranvía, bajándose todos en tropel al final del recorrido, frente a frente de la ancha puerta del maravilloso Club Hípico de Santiago, de Blanco Encalada con Avenida España. Cuyo hermoso y amplio edificio los recibía a todos con los brazos abiertos, y más adentro en el Paddock, también muy abiertas todas las ventanillas de las ventas de los ilusorios pedacitos de papel de diversos colores, que es comprobante de la fe que tienen las personas en la suerte, y que ahí le dan a ellos el específico nombre de **ganador y placé**.

LINEA N° 18: Club Hípico.— Partía de San Antonio-Monjitas, Catedral, Bandera, Huérfanos, San Martín, Alameda, Castro, Blanco, Avenida Tupper; de regreso: por Vergara, Cienfuego, Agustinas, San Antonio. Esta línea también era servida por carros que parecían serpientes de largos. También en los inevitables días de reuniones hípicas, acarreaaban y transportaban muchos fanáticos y eruditos en el deporte de los "pur sang", indesmayables y testarudos hípicos de gruesa y delgada bolsa. En esos fenecidos grandes tranvías número 18, era el sitio obligado de reunión fugazmente de la "élite" de la Sociedad de Santiago, que se dirigían cronométricamente los días festivos a las Carreras.

Este carro los días domingos, era en su interior una verdadera Exposición rodante de buen vestir. Era un muestrario viviente de modelos de la última Moda Femenina, que lucían las mujeres más elegantes de ese Santiago de antaño, donde destacaba con fulgores propios damas como Doña Delia Matte de Izquierdo y tantas otras. Los jóvenes también rivalizaban con varonil donaire en ese carro, su bien cortada "americana", junto con su más pintoso y flamante sombrero "calañé" que había salido de un escaparate de la prestigiosa Casa Francesa, de Burgalá de la Casa Prá o de Gath y Chávez.

Muchos de los severos y maduros matrimonios actuales de "gente bien", deben su formación a ellos, de este sagrado vínculo como diría un periodista, y a la formación de la semilla que es la

familia, cuyo origen de todo fué el romance que iniciaron un año ya muy lejano, en uno de esos tranvías de la línea 18: Club Hípico.

LINEA N° 19: Parque.— Partía de San Antonio-Monjitas, Catedral, Bandera, Huérfanos, San Martín, Alameda, Castro, Blanco, hasta el interior del Parque Cousiño frente a la laguna, en cuyo terminal había un gran Restaurant, hoy ya desaparecido. A propósito del terminal de este tranvía, el Parque Cousiño, diremos algunos datos interesantes y verídicos de este antiguo paseo santiaguino que, con el correr de los años, poco a poco se va haciendo casi una leyenda, el verdadero origen de esta gran área verde, sitio de tantas y tantas ceremonias civiles y militares.

Según los datos recopilados por el prestigioso escritor y hábil periodista Sr. Julio Arriagada Herrera, que se firma Archivero en "El Mercurio" de Santiago, asegura que: El Parque Cousiño, no es efectivo que fué donado por una familia de ese nombre al Gobierno, como vulgarmente se hace cierto eso, al correr de boca en boca tamaña inexactitud. Ese gran terreno que ocupa el Parque, fué comprado durante el Gobierno del Presidente Manuel Bulnes, se compró 120 cuadras a los Sres. Santiago Montt, Francisco Vergara y Juan F. Castro. Todo ese lote de terreno fué adquirido en \$ 73.600 el día 20 de Enero de 1843 ante el Notario Don Gabriel Muñoz. Ahí en esos espaciosos terrenos se edificó la Escuela Militar, Cuartel de Artillería, Penitenciaría, Fábrica de Cartuchos. El nombre que se le dió al Parque y que aun conserva, fué en homenaje al diseñador de sus jardines, cascadas, cerros y kioskos, que de este paseo hizo él un gran y bello sitio de belleza natural, y este fué Don Luis Cousiño Squella, que aceptó hacer ese hermosteamiento del Parque sin recibir ningún pago por ello. Como un homenaje a tan feliz diseñador de ese paseo, se le dió su nombre: Parque Cousiño. Y este fué inaugurado con grandes ceremonias y con la parada militar inaugural, que se llevó a efecto el día 19 de Septiembre de 1873 ante el Presidente Don Federico Errázuriz Zañartu.

Este recorrido N° 19 Parque, su construcción y tendido de sus líneas fué iniciada en Agosto de 1904.

Volvamos al recorrido de este carro 19 al centro, regresaba por Vergara, Agustinas, San Antonio-Monjitas. Esta línea era muy concurrida los domingos y festivos por matrimonios muy prolíficos iban a pasear con su enorme equipo de niños. En 1904, el Alcalde de Santiago ordenó que los días miércoles y sábados en las tardes.

una banda de músicos de la guarnición tocara serenata y marchas en el paseo.

En las tardes de la tentadora Primavera, todos los años esta línea 19, se hacía escasa para transportar infinidades de parejas de todos los barrios de Santiago, que se dirigían en los atardeceres a ponerse a tono con la estación del uso del vestido escaso de lana, y de las mangas no tan largas, a decirse las frases eternas y nunca pasadas de moda, esa cría que nunca se acaba: los enamorados. Además, este carro era el único de Santiago que su recorrido era muy original, pues sus líneas férreas dentro del interior del Parque, pasaban por entre jardines de multicolores y aromáticas flores, cuyo aroma al pasar éste lo trasminaba completamente con pasajero y todo. Además este carro originalísimo, era el más bélico de todo Santiago. Pues, recorría todas las mañanas las cercanías de los terrenos donde se instruía en clase práctica a los jovencitos conscriptos de los Regimientos de la Guarnición, en el arte del Dios Marte y la estrategia de la guerra. Cuya sala de clase era el interior de la inmensa elipse del mismo Parque. Y muchas veces estos carros en su poético recorrido por prados y jardines en sus cotidianos viajes, atravesando esa gran mansión forestal Fiscal, fueron testigos de algún nuevo ejercicio bélico recién enseñado a miembros del Ejército. Lo mismo que era testigo de la infaltable "retada" o la "cafeteada" de un recio Sargento a un infaltable Conscripto "colgado", que olvidaba momentáneamente o ignoraba fugazmente la recia disciplina que es menester seguir y cumplir en todo lo que sea en el Ejército. Muchas veces este carro, casi se topó con los centauros del Ejército muy de mañana al volver de la elipse. En fin, el carro 19 era el tranvía con público para toda clase de gente. En los días de Fiestas Patrias, este recorrido llevaba con orgullo el número de su correspondiente recorrido. Pues ese día, precisamente, de Septiembre que coincidía con el número de orden de la línea, viajaba en él tanta gente y tan estibadas iban, que parecían verdadera caja de sardina humana con ruedas. En este carro especial acarreaba cargamento humano de hombres, mujeres y niños, eufóricos de un patriotismo que alcanzaba esos precisos días su más alto grado y que, con una simetría sin igual, viajaban en el carro lanzando todo el viaje como un grito de guerra, el estribillo de: ¡Vamos al Parque! ¡Vamos al Parque! Claro que eso lo gritaban a todo pulmón el exponente nato del pueblo a la ida, pero que evidentemente al regreso, después de pasar por las fondas, y de catar

varias veces el buen jugo de la vid, esas mismas lenguas de vuelta, no podían articular con mediana dicción ni media palabra, de esas que tan eufóricamente decían y repetían antes sin cesar: ¡Vamos al Parque! ¡Vamos al Parque!

Y eran infinidades de niños bulliciosos de aquel tiempo, hoy graves, circunspectos, gruesos y barrigones señores, constantes clientes ahora de boticas y su mercancía. Niñas delgaduchas, pálidas, de aspecto enfermizo y románticas de antaño, damas ahora de rostro de flácida piel, muchos pliegues en sus cuellos, y en dorsos de sus flacas manos ya con los infaltables puntitos señaladores de la intrusa arterioesclerosis. Niños y niñas de aquel pasado ahora con sus sienes griseándoles el nacimiento del cabello, estos mismos eran aquellas bullangueras juventudes que se solazaban al máximo cuando llegaban en el carro "Parque" al final de su terminal, en el interior del viejo campo de Marte, cerca de la vieja laguna de aquel paseo cuando iban de excursión al Parque, ya con su colegio, o bien tomado dulcemente, pero bien seguro de la mano, de esa persona irremplazable que es única. De esa mujer que es el principio y el fin de nuestra vida, y que en un aciago día nos dejó solos, ¿el nombre como se llama aquella? no es necesario. No preguntéis quien es esa, vosotros lo sabéis y jamás se le ha olvidado a humano alguno, el nombre que llevaba ella.

Eran visitas gozosas que hacían esa excursión trasladándose en aquellos inmensos carros salones "Parques", a admirar el bello panorama de la Batalla de Maipú, ubicado en el interior del Parque. Este llamado Panorama de la Batalla de Maipú, era una exhibición que hacía una sociedad comercial, de una hermosa tela de gran extensión, pintada por un artista italiano, que representaba a gran tamaño casi natural, de todos los personajes y la caballería de la visión de la escena culminante de lo que sucedió en los campos de Maipú el 5 de abril de 1818.

Era tan real el espectáculo dicen de aquella hábil pintura, que sobrecogía al contemplarlo a todos los que tuvieron ocasión y suerte de verla.

Pasear antaño por el Parque Cousiño y no entrar a ver el Panorama de la Batalla de Maipú, era no disfrutar de todo el paseo. Es sensible y una lástima que las actuales generaciones no puedan disfrutar de aquella tradicional visión.

Todos los muchachos de principio del 900, y hasta la 2ª década de este siglo, nunca fueron más felices que aquellas tardes cuando

iban arriba de ida y vuelta en aquellos heroicos, elegantes y desaparecidos macizos tranvías 19 "Parque". Hoy el panorama de la Batalla de Maipú, es sólo un arcaico y viejo montón de despojos, escombros y recuerdos nada más.

LINEA Nº 20: Bascuñán Guerrero.— Partía de Mapocho, Puente, Ahumada, Alameda, Bascuñán, Blanco Encalada; de regreso por: Molina, Alameda, Estado 21 de Mayo, Mapocho. Este número de recorrido tenía una clientela muy pareja y ordenada: ¡Pero en día de carreras!, lo ocupaban casi íntegramente un número insospechable de hípicos de todos los moldes, de todo Santiago, que casi todos iban... por última vez al Club para desquitarse con... un dato fijo que llevaban de tapadita y que no podían perder. Claro que esto no lo conseguían casi nunca, por culpa del cuadrúpedo al que apostaban, que haciendo caso omiso a la fe que le dispensaban los cándidos Homo Sapiens; el noble animal solipeado y perisodáctilo, descaradamente, matemáticamente, llegaba mirándole la grupa a todos sus caballunos congéneres de especie en la mentada carrera y... ¡en todas las demás! ¡Pero a pesar de este traspies, el "hincha hípico", volvía el otro domingo a lo... mismo! ¡con su misma mira hípica y fe ciega! de... ¡que ahora si que el dato fijo era cierto e imperdible! ¡Claro que el caballito finito y lindísimo misteriosamente dado en fija, no cumplía en... ganar! y... ellos tampoco no cumplían esa eterna promesa de: ¡no pisar ya más ni volver jamás al Club Hípico!...

LINEA Nº 21: Huérfanos.— Partía de San Antonio-Monjitas, Catedral, Bandera, Huérfanos, Matucana, Estación; de regreso: Chacabuco, Agustinas, San Antonio. Este recorrido de carro era de la gente chic y elegante de la capital. Pasaba por el frente de las fachadas de las solariegas y grandes casonas viejísimas, hogares de las más encumbradas familias del Santiago del otro siglo o principio de éste. Al paso de este tranvía 21, se remecían los pavimentos de las arcaicas y vetustas calles de Los Huérfanos y de Las Agustinas, al extremo que se llegaban a remecer más de algún cuerpo de blasón de un simbólico linaje, en la forma concreta de un escudo de armas, enquistado en el frontis superior de una gruesa pared de adobe, arriba de la puerta de entrada de una vieja mansión, de las cuales estaban llenas esas calles. Distintivos de abolengos muy dudosos de legitimidad, que no eran muy común en las otras cuadras y distintos barrios, o que servían sólo para diferenciarse de las otras grandes casonas de inmensas murallas de

adobes, con el exceso de tres o cuatro patios llenos de naranjos al interior.

Este carro 21, también era el tranvía peculiar con sus infaltables pasajeras ancianas pasadas del medio siglo de edad, pero con buena situación económica al máximo. Pues estas viejitas residentes casi todas en "casa de ricos", eran por lo general las más asiduas clientes del carro 21 en sus viajes cotidianos y diarios, que hacían con el motivo pueril de ir a dar "una vuelta por el centro" ¡Pero... haciendo la salvedad que... siempre hiciera o hubiera buen tiempo, y... hubiera solcito! De lo contrario, ellas no irían ni saldrían a su tradicional y vanidoso paseo por las Tiendas del Centro, con lo cual ellas demostraban al revés, lo que querían exponer a todos sus conocidos que... ¡no estaban tan viejas!

Y por eso aun iban al centro esas antiquísimas damas orgullosas y altivas, tiempos ha, damas jóvenes de la Sociedad de un pasado que se marchó, y que ellas no quieren reconocer a ningún argumento, la triste y amarga verdad de que "eso" ya... pasó.

Este mismo numeroso tropel de veteranas pudientes y ricas casi todas catoliquísimas, afectadas de arteriosclerosis, várices, y el infaltable reumatismo, los días fríos, húmedo y nublado del Otoño e Invierno, desaparecían sus magras figuras físicas como por encanto de las atmósferas de las calles...

Es claro, se cuidaban su salud, se resguardaban de los fijos resfríos con sus correspondientes complicaciones. Eran hábiles, y como disponían de comodidades todas ellas, esos tétricos días nublados y lluviosos, permanecían enclaustradas en sus alfombradas piezas, como caracol en su concha, a la cercanía de un redondo brasero de bronce lleno de rescoldo de fuego de carbón muy bien encendido sin despedir gas. Esas viejitas vecinas por donde transitaban los viejos carros también de la línea 21, se cuidaban ellas tan exageradamente su salud para poder tener una bien larga vida porque a pesar que todas eran demasiado Católicas y devotas a tal Cristiano Dogma, pensaban filosóficamente, humanamente, como cualquier vulgar ateo, y decían como éste, para sí: ¡Después de esta vida... no hay otra!

LINEA Nº 22: Moneda.— Partía de Estación Central, Alameda, Libertad, Agustinas, Miraflores; de regreso: Moneda, García Reyes, Alameda, Estación. Este singular recorrido de tranvías uno de sus terminales lo tenía en las faldas del romántico Cerro Santa Lucía, cerca de la Plazuela Vicuña Mackenna, cuya efectividad

aun se puede palpar, pues cerca de las inmensas piedras como grandes contrafuertes de las faldas del cerro Huelén, se pueden ver restos de largos trozos de línea férrea en las cuales corría esta línea 22.

Era la línea más oficialista y gubernamental de todas. Pues pasaba ella entre el Palacio de Toesca y el Ministerio de Guerra y Marina que estaba al frente de la vieja Casa de Gobierno. Varias veces el crepitar de su paso por las paralelas de rieles de la calle Moneda, debió de llamar la atención inconscientemente a más de algún renombrado Político o Secretario de Estado, al salir o al entrar a la Moneda por algún delicado e importante Consejo de Gabinete, y, quizás, si nada raro que también hasta el mismísimo Jefe de Estado en persona, que habitaba ahí en la Moneda en su calidad de tal contemporáneamente a la vigencia del recorrido 22 Moneda, sus indolentes ruidos de fierros, engranajes y resortes de este tranvía habrían turbados tal vez muchas veces el descanso y hasta el sueño severo de tan importante personaje y vecino de la vieja calle Moneda.

Muchas veces, también, el paso de este carro en horas de trabajo del Ministerio de Guerra, hacía distraer inconscientemente la atención y el silencio de la Oficialidad y hasta del mismo severo Sr. Ministro de la Guerra, a causa del inmenso ruido que hacía este vehículo al pasar en esa silenciosa época de que todo era tranquilidad, escasez de bulla, confusión, barullo, ruido y algazara, tan distante esto del tiempo moderno.

El personal tranviario que trabajaba de firme en esa línea 22 Moneda, miraba a sus otros colegas "más desafortunado" que ellos, con un aire de altiva simbólica superioridad funcionaria, y un invisible e indisimulable simbólico orgullo, por el solo hecho que ellos laboraban sobre la plataforma de los tranvías que rodaban sus pesadas ruedas por la calle donde moraba y trabajaba la primera autoridad de la nación, el Presidente de la República. Y quizás, si algún día este primer Magistrado del país inconscientemente desde un balcón del Palacio de los Presidentes, construido por Toesca en 1785, observara una lejana tarde tediosa y calurosa el paso de un tranvía con imperial frente a la Moneda que seguía indolentemente su marcha por la calle Moneda abajo, siguiendo su normal recorrido que se le tenía fijado en su frontis y que decía:
22-Moneda.

LINEA N° 23: Macul.— Esta línea tuvo muchos cambios de partidas, desde Irarrázaval-Pedro de Valdivia, se internaba por toda la Avenida Macul hasta el punto llamado Puntas de Rieles, regreso por el mismo camino. Después llegó hasta Mapocho. Esta línea tenía mucho público en Verano, pues en esa época es cuando se siente la gente con optimismo y animoso de conocer barrios no comunes, y sobre todo si en ellos existen mucho verdor y aire de campo. Y Macul tiene en demasía esta cualidad, pues en ella hay un sinnúmero de quintas que hacen de esta ancha Avenida que lleva ahora el nombre del hermano de un ex Presidente de la República, una de las más campestres de la Comuna de Ñuñoa.

LINEA N° 24: Matadero-Placer.— Partía de Mapocho, Puente, Ahumada, Alameda, San Diego, Franklin, San Francisco, Placer; de regreso: San Francisco, Franklin, Chiloé, Sargento Aldea, Arturo Prat, Alameda, Estado, 21 de Mayo, Mapocho.

Este pequeño carrito, que así era el que hacía este recorrido, era como el ayudante del carro 15, Matadero, pero recorría 3 cuadras más que éste nada más, incursionando casi al interior del Matadero Municipal. Alguna gente conocían a este carro, con el mote de: "carro tripero". Era el carro que más se aventuraba en su recorrido al camino de los extramuros del bravo barrio Matadero de la capital. Luego este número de recorrido se lo dieron a otro nuevo servicio para Macul, Las Acacias, que llegaba éste sólo hasta la mitad de la Avenida José Pedro Alessandri.

LINEA N° 25: Quinta Normal.— Al principio cuando se inauguró, partía de San Antonio-Monjitas, Catedral, Matucana; de regreso: Compañía, Merced, San Antonio, pero después se alargó su recorrido para arriba, Merced, Plaza Italia, Providencia, hasta el Canal San Carlos, de regreso, por la misma Avenida Parque Forestal, Monjitas, Catedral, Matucana. Esta línea servía a un público seleccionado en el aspecto habitacional. Sus calles que recorría eran sinónimo de barrios donde moraba el burgués, el alto empleado de Ministerio, el facultativo prestigioso y de moda, la dentista que hacía maravillas en las mandíbulas, y muchos vecinos de esas dos básicas calles por donde transitaba el carro 25, Catedral y Compañía, eran afortunados accionistas de tal o cual Empresa Industrial.

Ese barrio por donde cruzara el carro número 25 tantas veces, era en esos viejos tiempos del fin del siglo XIX y hasta los seis primeros lustros del presente siglo XX, "las afueras de Santiago".

y equivalía vivir allí estar desterrado de la capital, lo que es actualmente en estas décadas atómicas y nuclear el llamado Barrio Alto de la Metrópoli. En esas cercanías de la línea férrea del recorrido de la 25, vivía la flor y nata de los apellidos, rumbosos unos, y vanidosos los más. Eran en esas calles de la 1.ª y 2.ª Comunas de Santiago, en que más se hablaba y se sacaba a cada rato a relucir las palabras insípidas de: aristócrata, blasones, abolengos, linajes, castas y miles de tonterías más, basadas en la discutible supremacía relativa de ancestros, ésta sólo lo da la Naturaleza, y... la suerte. Porque la aristocracia verdadera es y sólo debe ser, la del saber y la de la inteligencia, y no otra, menos la de los apolillados pergaminos y los mentados blasones ridículos que exhiben ufanos a cada segundo de sus exigencias, algunos descendientes de familias opulentas. Estos especímenes no hicieron otra cosa en su vida que nacer en la cuna de un hogar donde había una relativa fortuna, o sea, que "cayeron parados". Pues de esta clase de pasajeros eran a veces los eventuales clientes que disponían y usaban esos carros, cuando corrían por esas calles de Catedral de bajada y Compañía de subida, tranvías que eran conocidos con el número 25.

LINEA N.º 26: Avenida Matta.— Partía de Mapocho, Puente, Ahumada, Alameda, San Diego, Avenida Matta. De regreso: Arturo Prat, Alameda, Estado, 21 de Mayo, Mapocho. Este recorrido con este número tuvo una vida efímera, pues luego fué suprimido, porque el camino que hacía no era negocio para la Empresa. Pues por calle Estado y San Diego... ¡era escasisimo el número de transeúntes, y raro que éstos fueran a ser candidatos a pasajeros de este tranvía número 26! Ya que por San Diego, en camino hacia el Sur se deslizaban por los viejos rieles hasta Franklin el carro 15 y el 24, y éstos eran más que suficientes para hacer el traslado de los vecinos del heterogéneo barrio del Matadero. Y claro, que si esos vehículos de transportes pudieran por medio de la palabra, facultad que sólo la tienen los humanos, y que muchos no la merecen poseer, pudieran estos deshumanizados e indolentes fierros transmitirse sus propias opiniones "de carro a carro". Con seguridad esos vetustos y arcaicos tranvías N.ºs 15 y 24, cambiarían entre ellos, refiriéndose al "intruso carro 26", el siguiente diálogo:

—¿Y este intruso a qué se viene a meter por la calle San Diego?, ¡ah?

—¡Chi!, ¡y todavía "éste" aguanta sólo hasta la mitad del recorrido no más!

—¡Si, eso no fuera ná, que sólo llega hasta la Avenida Matta! ¡Chi!, es que nos "levanta" toilitos los pasajeros que nos corresponden por "línea" a nosotros dos!

—¡Sil, y este "ñecla" de carro 26, nos saca los pasajeros del bote, y todavía en la mitad del camino para la cola, se da vuelta y se manda a cambiar otra vez para el centro!, ¿qué me dice usted?

—¡Si, oiga, miren qué niñito!, ¡le gusta la "breva pelá" y en la boca no más!

—¡Si, pues!, para ser "carro-hombrecito", hay que llegar hasta el Matadero, adonde la "gallá" brava!, ¡ahí se ve y se oye a los rotos sufríos pa'la talla! ¡Ahí vería este "siútico" carro 26 lo que es canela!

LINEA N° 27: Los Leones.— Cuando se inició este recorrido, ya se había modificado la dirección del tránsito de Mapocho hacia el Sur. En su nueva modificación corrían los carros de Mapocho hacia el Sur, a la Alameda, por 21 de Mayo, todo lo contrario de antaño. Este carro partía de Mapocho, 21 de Mayo, Estado, Alameda, Plaza Italia, Avenida Providencia hasta el Canal San Carlos, regresaba por donde mismo, bajaba por la Alameda, San Antonio, Mapocho.

Este recorrido de carro, fué el primero que tuvo la facultad de crear la posibilidad de vivir en Providencia sin obstáculo. Primero fueron los "gringos" los que iniciaron el éxodo hacia las callejuelas atravesadas, mal pavimentadas de las sombrías y lóbregas Avenidas de Providencia. Y como a los "gringos" les agradaba la soledad, la quietud, el silencio, el gusto a campo y a Naturaleza, poco a poco se fué poblando calle por calle, Avenida por Avenida de individuos rubios, de ojos azules y desgarbados. Se completaba el cuadro de estos nuevos habitantes con las figuras de las extranjeras mujeres con singulares modales varoniles, y que se veían a simple vista muy "ahombradas". Y así fué cómo se cubrió de "gringos sajones", y de los otros, la Comuna de Providencia. De estos tipos de otras tierras se veían por todos lados.

El carro 27 primero, y el 25 después, les coadyuvó mucho para no alejarse del corazón de la capital. Luego vino la monería de los criollos, que padeciendo de no ser nada de original, les dió por imitar a "los gringos locos", que se confinaban solos a vivir en un lugar tan desolado como eran antes ¡las afueras de Providencia!

Y así fué cómo chilenos y más chilenos les dió la manía de remedar a los blancos gringos, eso que ellos hacían: desterrarse voluntariamente. Tenía "eso" aire de muy chic, original, y... ¡algo importado! Y por eso se fueron en bandadas infinidades de ciudadanos chilenos con destino a Providencia, Bilbao y Ñuñoa, y es tanta la caravana de esta gente pudiente que se va a vivir allá no por el natural motivo que es un clima benéfico y saludable, y que debe ser así en realidad, sino porque vivir por esas lejanías les da a ellos patente y un barniz de ser de la llamada "élite"!

Así como van las cosas, de estos éxodos en masa hacia el lado Oriente del viejo Santiago del Nuevo Extremo, algún día llegarán los chalets a tener sus cimientos medio a medio de los montes de los cerros de Las Condes, ¡y todo por imitar a esos rubios gringos locos! Dándose corte de gente original, elegantes y pudientes, nada más escáso de verdad, sólo lo último sería efectivo. ¿Por qué no habían hecho antes ese cambio de clima? ¿Si no hubieran intentado "eso" los rubios extranjeros? ¿Se habría poblado el Barrio Alto?

Y así fué cómo gran parte de Santiago se despobló hacia la parte Oriente de la ciudad, fijando ahí sus reales los que tenían mucho de esto: \$\$\$\$ ¡Fué una caravana interminable, cual nuevos colonizadores que llegaron a esa Comuna de Providencia, Ñuñoa y Las Condes, y que llegará el día que estará superpoblada. Algunos mal pensados, han dicho que en esa nueva "colonización" nacional han formado parte de ella todo el arsenal humano de heterogéneo tipo de gentes: cursis, siúticos, pedantes, snob, nuevos ricos y hasta millonarios y supermagnates.

En ese carro 27 Los Leones y 25 Catedral-Quinta, se presentaban a diario casos verdaderamente sarcásticos, de contrastes dignos de una novela de Gorky, Puchkine, Dostoiewski, o Tolstoy.

Sucedía esto cuando en las tardes los obreros de las construcciones: (1) carpinteros, enfierradores, albañiles, estucadores, volvían de vuelta a sus casas y tomaban estos carros que corrían por el barrio alto de la capital.

Legión de estos hombres, que por ellos ha sido posible levantar grandes construcciones, suntuosas mansiones, palacios milyuna-nochezco, por el vigor de los brazos de estos humildes e ignorados soldados, que forman parte ellos en ese simbólico Ejército de la

(1) Conocidos en el ambiente con el irónico nombre de: "Los Cadetes" de la Construcción.

Construcción. Pues bien, cuando estos anónimos héroes de la grandeza que lucen esas Comunas-Jardines, vuelven de vuelta a sus sórdidos hogares, tomaban los carros 25 ó 27 en Providencia, o el 6 ó 34 por Ñuñoa, y el 2 Bilbao; ocupaban los asientos de los tranvías, acompañados siempre con su tradicional pequeño paquete envuelto en grueso papel de lo que fué un envase de saco de cemento. Disimulaban mucho lo que en él llevaban, era su pequeña ollita, o un ex tarro de conserva, en cuyo interior traían desde sus casas su escuálida ración de "comidita", o algo que pretendían hacerla pasar con el pomposo nombre de almuerzo, y a la hora de tal, lo engullían como aquello en el mismo y sufrido noble tiesto, engañando a las tripas y se engañaban a sí mismo.

Cuando subían a los tranvías estos silenciosos hombres, parece que se sentían acomplejados en esas horas. Ellos, eternamente hoscos, amargados, con lógicas razones, por sus múltiples problemas, que no son otros que los eternamente; económicos. Se sentaban en un asiento del tranvía, en el mismo asiento a veces codo a codo con la dama de vida regalada; sí, ella, la de ningún conflicto económico pendiente, iba sentada junto a un obrero de ropa bastante agujereada, tenida de éste que es la misma de día de trabajo que dominguera. Sobre sus rodillas llevaba su trasto, vajilla u olla ya vacía de comida. Este contraste tétrico, de ir un pobre hombre sentado junto a una persona de posición lo antitesis de él, era muy común en los carros del llamado Barrio Alto, que se dirigían al centro de la gran ciudad. Era frecuente ver a un humilde trabajador o jornalero, junta su anatomía física con la de la gran dama empielada, ornamentada con costosos miriñaques de uso femenino, capaz con sólo el costo de alguno de estos, dar de comer varios meses a la familia entera de su ocasional acompañante y compañero de asiento tranviario.

Se juntaban en esos carros a la hora del crepúsculo, los dos extremos de la realidad de la vida. La alegría de vivir sin sobresalto, acompañada de la fastuosidad en el vestir, junto con todo lo contrario de esto; la eterna y humilde pobreza del pobre y heroico "roto chileno".

Este era el cuadro que se le escapó a un artista-fotógrafo como escena a enfocar. ¡Qué satírica pose encerraba en ella! ¡Qué modelo de disparatado contraste verídico de la fría realidad de la vida, era ese que se observaba en esos prosaicos tranvías todas las tardes! Cuando juntos en un tranvía eléctrico que bajaba del chic Barrio Alto santiaguino hacia el centro de la gran ciudad, y

venían hermanados, sentados en un mismo asiento, juntos, cuerpo con cuerpo, la pobreza, el desaliño, el hastio reflejado en la cara de un obrero de la construcción, junto con la dama opulenta, que se dirigía evidentemente al centro a una vanidosa reunión mundana, fuera ésta llamada con palabras ajenas a nuestro rico idioma patrio, como ser: Garden-Party, o un Tea five o'clock, etc. La dama, sólo a primera hojeada, se apreciaba ser ella sinónimo de opulencia y del buen pasar, del "buen vivre". La palpable antítesis era tremenda e irrevocable, de su compañero de asiento que le había tocado forzosamente en suerte en ese tranvía que transitaban por las millonarias Avenidas, de lo que se llamaba el Barrio Alto de Santiago.

LINEA N° 28: Hipódromo Chile.— Partía desde la Plaza Chacabuco por la calle del nombre del recorrido hacia el Poniente hasta la Avenida Vivaceta. Regreso: por el mismo recorrido y viceversa. Este carro era el más estrambótico y... ¡el más caro también!, pues el total de su recorrido lo hacían sus cuatro ruedas en sólo escasos cuatro minutos, o sea, a minuto la rueda.

Este carro era uno solo, pues en ese número de línea, su dotación completa, era un solo ejemplar. ¡Pero, "benaiga" la escandalosa bulla que metía en el barrio Hipódromo Chile! Daba tantas vueltas durante el día, que el maquinista y su cobrador salían de su labor con la cabeza tan emborrachada, tal cual como un carrusel o calesita. Un cobrador chuzco, que había trabajado en ese carro, decía de éste: ¡El día que trabajo en esa línea 28, me duele tanto la cabeza por las tantas vueltas que hay que dar, que para que se me quite tengo que mandarme hacer a la botica un "Mejoral" especial del tamaño de un disco de ópera!

Este curioso ejemplar de carro de la fauna tranviaria, era muy singular su labor: En días de trabajo su clientela era escasísima, subían a él sólo pasajeros que eran afectos a los juanetes, callosidades plantares, reumáticos y las infaltables señoras sofocantemente gordas, continuamente rendidas y cansadas, y especímenes de hombres que se les designa; "patas a la rastra". Como el recorrido total era sólo de cuatro cuadras, tenía poco público juvenil, sólo lo tomaban éstos por monerías. Los pasajeros que subían aún no se sentaban en el interior del carro, cuando tenían que bajarse porque... ¡ya habían llegado al terminal!, sea éste el de Vivaceta o Plaza Chacabuco.

El día de reuniones hípicas ¡cambiaba la cosa! Ese día tenía mucha actividad este carrito 28, partía lleno desde la Plaza Chacabuco a recorrer sus agotadoras cuatro cuadras de recorrido. El cobrador tenía que ser muy hábil para poder cobrar a todos los pasajeros que iban colgando hasta en el tope lleno de hípicos impenitentes, que se dirigían al Hipódromo Chile, tras la ilusoria idea o "tinca", de acertar un Ganador o un misero Placé. Y como estas reuniones eran matinales, tempranito los Domingos, fueran éstos de los más helados, fríos o lluviosos del año, tenía seguro su "clientela" de sufridos madrugadores "burreros", como les dicen allende los Andes. Todos se dirigían al mismo destino: a las cajas apostadoras del Hipódromo de La Palma, que matemáticamente todos por iguales iban con el mismo fin e ilusión: ¡ganar en las carreras! Al ver a esta sufrida gente en peregrinación hípica tan de mañana en los fríos días invernales, padecer ese heroico sacrificio, parecía que era como penitencia que ellos mismos se castigaban por ir a las carreras del Chile. Este público era heterogéneo, de todas las comunas de la capital, que les importaba un pito ir en los carros pegados como lapas cual disciplinados soldados de una gran causa. Al verlos pegados de las pretinas del carrito 28 daban ganas de decir: ¡Se acabarán las piedras... ¡pero los hípicos!, ¡cuándo? ¡Y van todos con un infallible dato fijo! Y cada uno de ellos es el ejemplo vivo del optimismo transformado en persona...

LINEA N° 29: Negrete.— Partía de Avenida Independencia, cuadra 30, seguía por Independencia hacia el Sur, Bandera, Alameda, frente a Serrano. De regreso, por Estado, Independencia al punto inicial. Este raro recorrido 29, era muy antiguo, se internaba al Norte de Santiago, que era un verdadero campo en aquellas épocas contemporáneas, a la primera cuarta parte de este siglo.

A ese tranvía subían pasajeros con ojotas en sus pies, con echonas, y hasta con atados de frescas espigas de trigos, eran los vecinos de las chacras y fundos cercanos a donde llegaba el terminal del carro 29 Negrete. Tiempo después este recorrido de tranvía se suprimió su ida al centro. Era muy roñozo para que atravesara el centro del Santiago moderno que ya se avecinaba, que se estaba anchando y "apitucándose". Ya habían desterrado al museo del olvido los focos del alumbrado a carboncillo, los faroles a gas emprendían vergonzosos la retirada, cabizbajos, en-

ceguecidos por las miles de bujías de la triunfante luz eléctrica, inventada en 1879, y por esta imprevista y torrentosa metamorfosis de la vieja capital, que miraba despectivamente de repente lo que otrora amó y admiró, ¡la ley de la vida, tampoco se escapaba de esto las cosas inanimadas!, ¡y por eso... el humilde carrito Negrete no atravesó ya más el Puente Bandera!

Sólo después corría un carro Negrete de Plaza Chacabuco hacia el Norte. Su peripecia, de su originalidad y modalidad de su cobranza, era única tal vez en los Anales Mundiales Tranviarios. Jamás se debe haber visto algo igual. Era algo digno de la serie de rarezas de Robert Ripley. Ese carro Negrete, con personal completo de maquinista y cobrador en su faena diaria... ¡No cobraba pasajes! ¡No se pagaba en él nada! Una de las rarezas y excentricidades mayores que haya sucedido nunca en la capital. Claro que muchos, pero muchos santiaguinos contemporáneos ignoraron este carro, y no lo supieron nunca, ni se lo imaginaron jamás que en una parte de Santiago corría un tranvía eléctrico ¡completamente gratis! Pero los vecinos que vivían cerca de las paralelas de los rieles en que él rodaba, ¡no!, ¡qué esperanza!, no lo ignoraban, y... lo usaban mucho para arriba y para abajo: los chiquillos a la escuela y las infaltables viejas para hacer sus compras.

Nadie les podía impedir la subida las veces que se les antojara, ¿por qué pues? ¡si era gratis! Ahí no existía el cobrador con sus antipáticos boletos. Este "bondadoso" y filantrópico vehículo de transporte de pasajeros, corría sus guapas 10 ó 12 cuadras de recorrido de ida y sus iguales 10 ó 12 de vuelta, sin que se pagara nada a nadie. No faltó un vecino que era muy "letrado" más que los otros. Había leído "su poco", y oído en discursos y arengas en asambleas, mítines y concentraciones públicas y privadas, que las doctrinas que iniciara a correr por el mundo el año 1848, el barbudo, piloso y filósofo alemán Karl Marx, seguida por Engels y varios otros idealistas de regímenes mundiales futuros, que se basaba en que todo lo de uno, debe ser de otro. Que nadie es dueño de una cosa determinada. En este sentido se asentaban en lo que ellos creían que era el sistema llamado Comunismo, que tantos dolores de cabezas y sobresaltos da a los que tienen algo propio en todo el Universo, sean Moros o Cristianos. Era este curioso carro Negrete, modesto tranvía en forma de salón su interior, con asientos laterales a ambos lados, en forma de largas bancas sin individuales asientos, muy sencillo en su interior. No se podía exigir más,

pues él nada tampoco pedía a los que subían a él. ¡Era el único tranvía del mundo que hacía el traslado y el regreso de cientos de personas al día, sin recibir remuneración alguna, lo hacía ad honores!

Y ese vecino tan "preparado", viendo que este carrito humilde estaba haciendo ejemplo práctico de la idea del piloso autor de "El Capital", y no cobraba ni un centavo por el pasaje, lo bautizó sin óleo ni crisma con el nombre del ejemplo viviente del ideal, de lo que fué el origen de la Revolución Rusa que hicieron Lenin y Trotski en Octubre de 1917. Y fué por eso que nunca fué mejor puesto ese nombre, que cuando ese "letrado" pomposamente lo bautizó ¡El carro Comunista!



¡Aquí está, pues! Este era el inanimado vehículo de "Jauja". El inefable carro "comunista". En él se viajaba, pero... no se pagaba.

Claro que habian veces que cuando se descomponia su equipo eléctrico, se echaba a perder su ritmo de andar, el público reclamaba poco, no reclamaba mucho, no podían por decencia. Pero habian unos audaces, que más de una vez quisieron apedrear al sufrido carrito enfermo con personal y todo las veces que quedaba en "panna". ¡Eran muy exigentes esos "pasajeros-cachos" vitalicios de ese lado que llamaban Negrete, y que ahora también llaman La Palmilla.

Claro que todo tiene su fin. Y el carrito gratis también se acabó, y con ello también se les terminó la "ganga" que la Empresa

de Tracción les tenía. Cuyo motivo era, que al tomar la determinación la Empresa de abolir el recorrido 29 que llegaba hacia el centro en Santo Domingo con Bandera, todo ese público de Negrete quedaría "botado" del punto cercano a la movilización hacia el centro de la ciudad, y el punto estratégico era la Plaza Chacabuco. Lugar donde se tomaban los viejos carros 6, La Palma, que luego después estos fueron reemplazados por el 36, Matadero. Por esa causa, la Empresa halló más económica para ella poner un solo carrito y gratis, para el acarreo de pasajeros como en forma de transbordo hasta la Plaza, no se cobraba por el viaje, pero así y todo salían ganando "los gringos". ¡Cosas de... ellos no más!

¡Cuando ya no corrió más este simpático carrito gratis, se le echó de menos intensamente! Al tiempo después se repuso una nueva reencarnación de la fenecida línea 29, pero esta vez no era gratis, había que pagar, no era negocio ahora. Algunos ex pasajeros, que ya se habían acostumbrado al "hobby" de no pagar en ese viejísimo tranvía que corriera por la vieja Avenida Independencia al Norte de la Plaza Chacabuco, se enojaron muchísimo porque les cobraban. El retiro del carro "Comunista" molestó sobremanera al vecindario y entre ellos comentaban, y lo hacían cierto lo que se corría como verídico lo siguiente: Que la Empresa había decidido retirar de la circulación el carro "Comunista", porque descubrieron por muchas denuncias verbales y por escritos anónimos, y hasta con firmas con rúbricas y todo, que acusaban que matemáticamente los días 1º y 15 de cada mes, en ese carro, el personal no dejaba subir al público por ningún motivo, a ningún pasajero admitían. Raro temperamento y sugestivo era su acción que ejecutaba en esos precisos días el personal del gratis tranvía. ¿Qué había pasado? ¿cuál era la causa? ¿por qué impedían la subida al público a él? Decían que la causa era bien simple. No dejaban subir expresamente pasajeros, porque éstos eran molestos esos precisos días: 1º y 15. Pues, con el diámetro y volumen de sus cuerpos, ocupaban mucho espacio del carro. Y en esos días, ¡ellos lo dedicaban a ocuparlo en otra cosa, pues en aquellos precisos días hacían en él: ¡pequeñas mudanzas y pololitos de acarreo de bultos!...

Hubieron algunos días de "mudanzas", que encima de la plataforma de este carrito 29 viajaron grandes aparadores, tan... tiguos como el barrio en que se hallaban. También ocuparon ese raro medio de transporte de mudanza, viejas cómodas, catres de fiero

ro, que pedía a grito una pintada, veladores con su respectiva plancha de mármol, jaula de canario, gran jaula de un verde loro, y un sinnúmero de cachivaches hogareño, viajaban esos dos únicos días tradicionales de cambio y mudanzas en el mes, en el tranvía Comunista. Los cuerpos humanos eran trocados por menaje y enseres de humildes y proletarios hogares. A los que se mudaban, les salía económico. Pues, como el personal no tenía tarifa ni arancel fijo, todo lo que le pagaban por el cambio o mudanza que ejecutaban en el carro Comunista, les "venía del alto cielo".

Pero algunos decían que fué un ingenuo "cliente" de ellos, el que embromó "la chacra" de este lindo nuevo y original "negocio", de esta nueva modalidad de Empresa de Mudanza en vehículos eléctricos muy lucrativa, pero que sólo "atendían" en esos dos únicos días nada más y que, a veces, tenían tanta demanda de sus "servicios", que no daban abasto en el carrito en sus continuos viajes de Plaza Chacabuco hasta la calle Darío Urzúa o viceversa. Siendo por esto este humilde tranvía, un poderoso y desleal rival que les había salido sorpresivamente, a las carretelas fleteras, golondrinas y camiones, etc., que eran vehículos exprofeso creados para esos menesteres específicamente, como eran las mudanzas.

Pues bien, el que le puso fin a este maravilloso negocio, según contaban las malas lenguas, fué un ingenuo ciudadano que tenía que cambiarse de domicilio, y les habló a los del "carrito comunista", que le hicieran ellos el cambio. Este nuevo "cliente" ignoraba el modus-operandi de ellos, ni se imaginaba como se estimaba la cosa ahí. El candoroso y santífico hombrecito, dirigió santamente sus pasos con todas las de la Ley rumbo al Cuartel de la Comisaría de su sector, la 5a. Comisaría. Al llegar a ese local declaró que como se iba a cambiar de casa y para el traslado de "sus monitos" iba a ocupar ese carrito Comunista que era más barato que una carretela, y eso si que para tal efecto necesitaba para ello ¡un salvoconducto! ¡y justamente era a eso a lo que venía a buscar, ¡un salvoconducto!...

A causa de esta extemporánea y extraña declaración, fué sorprendido el curioso negocito que hacía el personal de ese carro que corría gratis para el barrio Negrete, quitándole con sus raras extravagancias muchos y muchos fletes cortos a las sufridas carretelas a tracción animal.

Muchos al saber esta "pillada" que le hicieron a estos bursátiles tranviarios del carro Comunista, decían y aseguraban que fué el gremio de Carreteleros envidiosos el que lanzó por tabla "el torpedo" del mentado salvoconducto. ¡Y... que fué el que los echó al agua! Y con ello se contribuyó a poner punto final a ese carro, a ese tranvía, el único tal vez en el mundo que giraba sus pesadas ruedas, llevando y trayendo personas, porque no se podía decir con exacta propiedad que fueran pasajeros, porque no pagaban, y ser el único que corría encima de nuestro veleidoso y atómico planeta completamente gratis. Por esta rara cualidad fué satíricamente, con o sin razón, bautizado con el marxista apelativo de el "Carro Comunista".

LINEA N° 30: San Eugenio.— Antiguamente se llamaba así este recorrido, hacia el viaje desde Mapocho, Bandera, Alameda, Bascuñán Guerrero, Antofagasta; de regreso: San Alfonso, Blanco, Molina, Alameda, Estado, Mapocho. Luego esta línea se alargó hasta Recoleta hasta la Avenida Valdivieso, final que se llama Cementerio Católico.

Este carro tenía modesta clientela, de artesanos, obreros y modestos empleados que vivían más al Sur del antiguo llamado Camino de Cintura, hoy Avenida Blanco Encalada. Era un recorrido lánguido los días de la semana, pero esta monotonía era interrumpida los días bulliciosos de algarabía y de carnavalesco multicolores. Eran los días de reuniones hípicas en el bello Club Hípico, entonces viajaban en ese tedioso tranvía infinidades de eufóricos y optimistas pasajeros, venidos de los más distantes barrios de Santiago y de los más apartados suburbios de la capital, dándose cita ahí, obedeciendo una invisible voz colectiva, de algún Soberano Dictador de ese edificio con hermosos jardines, donde impera en todas sus formas bellas y feas eso que se llama: el Turf.

LINEA N° 31: Especial.— Partía de Mapocho, Bandera, Alameda, Plaza Italia; de regreso: Alameda, San Antonio Mapocho. Era un recorrido sólo para llevar los pasajeros de emergencia a los Hospitales San Borja, San Juan de Dios y Maternidades. Los días domingos y festivos, miles de paseantes lo tomaban para bajarse en Plaza Colón, hoy Plaza Italia, y de ahí principiaban la peregrinación por el Paseo de los Tajamares que creara el Gobernador Don Ambrosio O'Higgins el año 1792, cuando este progenitor de Don Bernardo, era satélite del Rey y señor del Reino de Chile Su Majestad Don Carlos IV de Borbón, Rey de España. Este

paseo se encontraba en la Avenida Providencia por su costado Norte.

LINEA N° 32: Avenida Latorre.— Partía de Plaza Argentina, Avenida Latorre, hasta General Velásquez, regreso el mismo. Este recorrido, el año 1945, se alargó tres kilómetros más al Poniente, casi llegaba a las puertas de la Chacra Las Rejas.

Este recorrido tenía la originalidad que en tan poco trecho que recorría, más o menos 12 cuadras, tenía en su camino varios desvíos y cruces, donde se esperaban los tranvías unos a otros para proseguir su marcha. Era muy popular y modestísimo su tradicional público siempre, cargadores de la Estación Central, empleados de los Ferrocarriles, alumnos siempre bulliciosos y "tanderos" de la Escuela Normal Abelardo Núñez, y sus otros colegas no menos juveniles y "diablos", de la Escuela de Artes y Oficios, y como contraste de esta eterna cabalgata de optimismo e impenitentes risotadas de los Estudiantes, viajaban las pobres gentes proletarias, siempre amargadas, eternos arrendatarios de piezas redondas de conventillos, mujeres marchitadas prematuramente, flacas esposas de obreros, seguidas siempre de un cardúmen de delgaduchos chiquillos, de una edad uno con otro como una humana escalerilla. Pero todo ese público era de auténtica ascendencia de los bravos viejos tercios, de los bravos rotos que pelearon en las heroicas gestas de las Espartanas Guerras del Pacífico. Ese público era el néctar de la chilenidad y de ese puñado de chilenos así como esos eran los tradicionales clientes de ese carro 32 Latorre. Tranvía de nostálgico recuerdo de esa parte del Poniente del viejo Santiago.

LINEA N° 33: Avenida Matta.— Partía de Estación Central, Alameda, Bascuñán, Blanco Encalada, San Ignacio, Avenida Matta, Vicuña Mackenna, Plaza Italia, Alameda, San Antonio, Mapocho; de regreso: 21 de Mayo, Estado, Alameda, Vicuña Mackenna, Avenida Matta, Blanco Encalada, Molina, Estación Central. Luego posteriormente este recorrido tuvo muchas modificaciones, una de las cuales era su ida hacia el Oriente, lo hacía por calle Chacabuco desde la Estación Central, y seguía por Las Rosas, Bandera, Sto. Domingo, 21 de Mayo, Estado.

Este carro corría por toda la extensión del antiguo Camino de Cintura, hoy Avenida Matta. Era este recorrido de raíz enteramente popular y de la clase media. Sus vecinos de esta línea eran pequeños propietarios, pasaba también este carro por frente de innumerables conventillos, porción de pobres viviendas prole-

tarias, y, habiendo conventillo, hay infinidad de niños que como panales humanos, eternamente viven en las puertas de entrada de esta clase de habitaciones. Muchos de estos tranvías, sin querer, atropelló gravemente a más de algún mocoso de éstos que jugaba indolentemente en el patio de sus juegos, que el destino les deparraba siempre para ellos: la calle.

También este carro N° 33 tenía su segura clientela hípica, los domingos y festivos, de feliz y optimista ida y de desalentadora y amargadas caras el regreso, los días de concentraciones caballunas, en el Paraíso de éstos: ¡el Club Hípico! Dicen que los hípicos son los tipos más sociables del mundo: ¡no faltan nunca a ninguna reunión!

LINEA N° 34: Pedro de Valdivia.— Partía de Plaza Argentina, Alameda, Providencia, Avenida Pedro de Valdivia, hasta la Avenida Irarrázaval; de regreso: el mismo. Esta era una línea de un muy heterogéneo público. Era tal vez la línea que se renovaba más a menudo sus pasajeros, es decir, subían por unas pocas cuadras y se bajaban. Eran muy raros los pasajeros "pernos", que subieran desde el principio del recorrido hasta el final. ¡Claro que solían subir a veces "turistas" que exprimían lo más que podían el valor del pasaje! Subían a él los días de visitas de los Hospitales, los familiares de los enfermos que ocupaban alguna de las camas del San Juan de Dios, cuyo arcaico edificio del tiempo de la Colonia estaba situado en la Alameda esquina de la calle de San Francisco desde el año 1552, que lo fundó ese año Don Pedro de Valdivia, con el primitivo nombre de Hospital de Nuestra Señora del Socorro, y que fué demolido totalmente el año 1943. Luego seguía la cadena de Hospitales por donde iba dejando el carro 34 su carga de familiares y nobles amigos de los enfermos, el San Borja, el Salvador, el San Luis, y el nuevo Calvo Mackenna en la calle de Antonio Varas.

Este recorrido tenía pasajeros de todas las tendencias y standard de vida. Recorría la mitad de la gran arteria de la Avenida Providencia, doblaba y entraba hacia el Sur por la Avenida que llevaba el nombre del fundador de la Ciudad de Santiago, recorriéndola toda ésta desde el principio hasta la Avenida Irarrázaval. Esta Avenida de Pedro de Valdivia, exageradamente amplia y ancha, tenía para los carros doble vía de línea férrea para ese recorrido.

Era el recorrido más silencioso que existía, pues pasar por esta Avenida Residencial, con su extremo follaje y verdor por doquier que se veía a ambos lados de las aceras, por los innumerables Chalets, Bunga'ow, y hasta Palacetes de personas de risueño porvenir económico, le daba a ésta arteria un inconfundible aspecto de fantástica ciudad, de esas que sólo se acostumbra a ver en las ficciones de las películas yanquis.

Su público era, tal vez, el más acomodado de todos los que usaban este medio mecánico eléctrico de transporte. Claro que al regreso de los obreros de las construcciones hacia sus hogares por las tardes, se daba igualmente también un aspecto curioso de gran contraste simbólico, para'elo, similar e idéntico, a los que se presenciaban a la misma hora en los colegas tranvías del barrio alto, Nos 2, 3, 6, 25, 27. Donde en un reducido espacio de un vehículo móvil de pasajeros, se veían, y tocaban los dos extremos: pobreza versus opulencia.

LINEA N° 35: Plaza de Armas-Pedro de Valdivia.— Partía de Plaza de Armas, Estado, Alameda, Providencia, Pedro de Valdivia hasta Irarrázaval; de regreso: por la misma Avenida, Alameda, San Antonio, Monjitas.

Su público era muy seleccionado y discreto eventualmente como el del anterior. Este recorrido tuvo efímera vida y muy luego dejó de exhibirse este número 35 a los ojos de los habitantes de la capital, dejando de existir, y se fué al desván del olvido esta cifra numérica, al extremo que nadie ya más se acordaba que hubo realmente un recorrido de tranvía, que llevaba el número 35.

LINEA N° 36: Matadero.— Franklin-Chiloé, Arturo Prat, Ahumada, Puente, Avenida Independencia, Plaza Chacabuco; de regreso: Independencia, Bandera, San Diego, Frank'in.

Este fué un alargamiento y conjunción de los recorridos antiguos 6 y 15, resultando con esta unión este vástago que es y fué un típico y tradicional tranvía básico de la Capital: el N° 36, cifra de número que es sinónimo de decir: "Matadero".

Su público originalísimo, es el mismo que ya hemos descrito en el carro que recorría este largo y popular tramo. Heterogéneo público de los más diversos matices de la fauna humana, visitantes eternos de Hospitales, Cementerios, Maternidades, Insanos, bulliciosos atrevidos futbolistas, y los tipos esos que en todas partes se meten: ¡los hípicos!