

y jovialidad, que pasaron por ese puesto, poniendo al tranvía con su sola presencia un hálito de juventud y espontánea alegría, e inesperado optimismo al vehículo, esas ya se relató en forma especial y aparte, su especialísima actuación. Esas ya mucho antes se habían ido, desapareciendo en la noche de los tiempos. Sólo quedaron las maduras y las viejas. Claro que éstas también un día tuvieron 18 ó 20 años, y a muchas de ellas las pilló pasando sus noveles cumpleaños de adolescencia, arriba de un carro cobrando pasajes. Después ya viejas, aún siguieron bregando.

Estas viejas cobradoras de tranvías, únicas en su género en el mundo según decían muchas personas muy viajadas, eran de textura física "standard". Sus últimos uniformes fueron color plomizo, de dos piezas, blusa y pollera, más su albo delantalcito minúsculo, una gorra horrorosa en forma de jockey. Todas usaban zapatillas de esas que usan las abuelitas, de género negro. Sus figuras eran venerable, inspiraba respeto, que sugería espontánea reverencia tanto por sus honorables canas y por su calidad de ser viejita y ser mujer, y que todo esto no era obstáculo, para que elaboraran por el pan de cada día para el prosaico sustento propio.

Eran dignas de admiración. Muchos pasajeros y casi todos celebraban, en silencio, su admirable fervor como cumplían el sufrido trabajo que desarrollaban. Al pagarle todos los pasajeros sus correspondientes pasajes a esas viejas cobradoras, muchos sentían una indisimulable veneración por ellas, rindiéndoles un mudo homenaje, taciturno y calladamente. Tal vez, muchos de aquellos pasajeros que viajaban junto a ellas en las plataformas, codo a codo a ellas, al mirarlas se les venía a su memoria dormida, el recuerdo de la faz de sus madres, que acaso ya en tiempo lejano se adormeció y desintegró para siempre. Muchos acaso ante este recuerdo fugaz, hicieron esfuerzos sobrehumanos para contenerse de abrazar con espontánea afabilidad, bondad, deleite, e insperado afecto y ternura, a esas cobradoras viejitas con aire de ascendientes fraternal común, con faz de abuelita propia, que así y todo, trabajaron ellas hasta el último momento en los tranvías de Santiago.

Estas últimas exponentes de esa simbólica dinastía de mujeres que ya se fué, extinguiéndose, viejitas-cobradoras, o cobradoras-abuelitas que trabajaron en los tranvías, eran verdaderos símbolos vivientes, que se conservaban admirablemente y en forma sorprendente en posición firme, con una eximia fortaleza física y capacidad de una pretérita raza. Eran ellas, los últimos vestigios y ejemplares

de las mujeres de otro tiempo, tipos de damas de antaño, por lo menos, de otro siglo.

De ellas se podría decir con propiedad, sin petulancia ni exagerada vanidad. Fueron ellas nuestras criollas nuevas Walquirias de nuevo cuño, por su voluntad extremadamente heroicas de ejecutar, elaborar en faena y trabajo llena de sacrificio, que sólo parecía inherente para varones por su desgaste de vigor físico y ser tan compleja su labor, que no se compadecía con su frágil condición de mujer, trasnochar, madrugar en invierno y verano y a plena calle sin resguardo alguno. Acción de ellas signo de una pasada época precisamente, en que aquella había una orfandad completa de todo lo que diga confort y bienestar, excesos de superfluas comodidades ridículas de hoy, hasta para los más insulsos y mínimos menesteres caseros.

De estas bravas modestísimas mujeres, pudo haber dicho alguien con justa razón, sin asomo alguno de exageración, en una expresión de tardía exclamación de justicia y reconocimiento postremo antes de entrar esas legiones casi ignoradas de atrevidas y audaces mujeres, raíz y carne de nuestro pueblo, al desleal olvido de las generaciones que no las vieron actuar, ni las conocieron de sus actuaciones en la vida vital de la capital, y en forma de alabanza loa o panegírico y exclamar: ¡Loor a aquellas modestas, sufridas heroicas y recordadas cobradoras tranviarias santiaguinas y porteñas, que marcaron rumbo original en las posibilidades de la lucha por la vida, siendo ellas, al mismo tiempo, las precursoras de la independencia económica, emancipación y autonomía del trabajo independiente para su sexo en Chile!

CARLOS PEZOA VELIZ, GRAN BOHEMIO Y POETA

**UN JIRON DE SU VIDA EN IMPREVISTA CONJUNCION
CON MODESTOS TRANVIAS**

Los tranvías porteños, los carros de Valparaíso, contribuyeron en una época penosa de la existencia de un gran vate lírico chileno de hacerle en cierta ocasión, inanimadamente un venerable filantropo mudo aporte de ayuda a un predestinado de las Musas. Un privilegiado de la poesía chilena, Carlos Pezoa Veliz, bardo que

transformó las metáforas y las sintaxis, que hizo la sutil renovación de la técnica de una nueva escuela que se alejaba de las tradiciones venida de varias décadas de los maestros hispanos y franceses.

Fué Carlos Pezoa Véliz (1879-1908), poeta sublime señalado con el timbre del genio. No pudo desarrollarlo enteramente en su corta existencia, pues falleció antes de cumplir 30 años. Era un poeta lírico, autodidacta, más representativo. Mezcla de bohemio, vagabundo y pequeño burgués.

Este vate chileno incomprendido, bohemio impenitente, en cierta ocasión de su corta vida, estuvo viviendo una estada en el puerto de Valparaíso. Y varias frías noches de Otoño e Invierno al principio de este siglo, sus pasos recorrieron las angostas callejuelas del viejo Valparaíso. Pobre, solo, abandonado, sin un techo en tierra firme bajo el cual se podría escapar de la fina garúa y resguardarse de la intemperie. Pezoa Véliz se cobijaba bajo el techo pobre y desvencijado de un movible modesto carrito porteño para pasajeros.

Y este vehículo le sirvió al poeta de refugio en las noches grises, frescas y heladas. Y hubo frías noches que Pezoa Véliz para capearle los helados destellos de las estrellas que, desde el firmamento, disparaban finos rocíos hacia la tierra esos titilantes astros las noches de un mes de Julio, el autor de: "Una tarde en el Hospital", daba vueltas y más vueltas arriba de un prosaico carro eléctrico, hasta que la aurora anunciaba un nuevo día que acaso le sería tal vez más propicio y optimista, a este gran lírico y poeta malogrado en la flor de su poder cerebral.

Nunca supo ni se daría cuenta tal vez ese prosaico, sencillito, nocturno tranvía porteño, al crujir sus ejes, sus frenos y armazón, por las quedas calles del Almendral o por las angostísimas calles como callejones parisinos de folletín, del noctámbulo y eufórico barrio del Puerto, lleno siempre sus recovecos de calles como laberintos, de marinos y vaporinos borrachos de todas las nacionalidades del mundo, contando y diciendo unas horrorosas blasfemias en sus surtidas lenguas nativas, que en su modesta y frágil carrocería llevaba esa simbólica preciosa carga intelectual, en que a veces sería él, Pezoa Véliz, su único y solitario ocupante. Tal vez iría dormitando, a veces, a través de los vaivenes del recorrido nocturno dando vueltas y más vueltas para pasar la noche, cuyo precio de sus continuos pasajes, le salía más económico a este poeta-bohemio que pernoctar aunque fuera en la más humilde cama, tirada en un viejo catre de fierro de algún Hotelucho de aquellos que abundaban como los vicios, en las inmediaciones del Muelle Prat.

Acaso si no sería ahí en esas continuas jiras forzosas nocturnas que hacía Pezoa Véliz en esos vehículos de transporte para pasajeros, donde se inspiraba en su flúida prosa, o su lírica sutil poesía.

Así fué como en esos prosaicos tranvías que corrieron por esas diminutas líneas porteñas contemporáneo al siniestro sísmico más grande que haya recuerdo en la Historia de Valparaíso, el terremoto del 16 de Agosto de 1906, que quedó en tierra el 60% de sus edificios, causando más de dos mil muertos, contribuyeron providencialmente que algunas lejanas y heladas noches porteñas le dieran reparo, abrigo, y se cobijara bajo su humilde alero y techo, resguardándole su física humanidad. Ahorrándole aspirar esa fría temperatura de aquellas noches legítimamente bohemias de ese gran poeta que se llamó Carlos Pezoa Véliz. El desafortunado vate quedó lisiado en ese gran remesón del año 6, y tuvo fin su destino y vida, en una fría y helada cama común en el Hospital San Vicente de Santiago, cerrando sus ojos una tarde gris de un 21 de Abril de 1908.

Tal vez en esa Sala Común de Hospital, donde Pezoa Véliz dejaría ahí su último aliento, le inspiró a escribir esas estrofas que son amargas penas hechas frases, al sentirse solo, lisiado, abandonado, y tirado en ese humilde y prosaico colectivo catre de hierro de la Beneficencia Pública, y que él tituló:

TARDE EN EL HOSPITAL

Sobre el campo el agua mustia
cae fina, grácil, leve;
con el agua cae angustia:
llueve...

Y pues sólo en amplia pieza,
yazgo en cama, yazgo enfermo,
para espantar la tristeza,
duermo.

Pero el agua ha lloriqueado
junto a mi, cansada, leve;
despierto sobresaltado:
llueve...

Entonces muerto de angustia,
ante el panorama inmenso,
mientras cae el agua mustia
pienso.

Y este delicado poeta renovador, depurador de todo resabio modernista, cantó en sus versos nuestro suburbio. Llevaba en sí el amargo fatalismo. Era un bohemio que cantó de las penas del pueblo miserable y hambriento. Intérprete del paisaje y alma popular chilenos.

Aquí va un canto de él, al fatalismo de ese tipo característico de bajo pueblo, que es como un paria en su misma tierra: el vagabundo.

— N A D A —

Era un pobre diablo que siempre venía cerca de un gran pueblo donde yo vivía; joven, rubio y flaco, sucio y mal vestido, siempre cabizbajo... ¡Tal vez un perdido! Un día le encontraron muerto varios cazadores que con sus lebreles cantando marchaban... Entre sus papeles no encontraron nada... Los jueces de turno hicieron preguntas al guardián nocturno; éste no sabía nada del extinto; ni el vecino Pérez, ni el vecino Pinto. Una chica dijo que sería un loco o algún vagabundo que comía poco, y un chusco que oía las conversaciones se tentó de risa... ¡Vaya unos simplones! Una paleteada le echó el panteonero; luego lió un cigarro, se caló el sombrero y emprendió la vuelta... Tras la paleteada, nadie dijo nada, nadie dijo nada...

Era un genio lírico Carlos Pezoa Véliz, pero desdichado su destino. Así fué que ese bardo chileno, fino poeta, en algunas noches triste de su corta vida, buscó refugio en noches invernales, en un humilde, modesto y viejo tranvía porteño por las calles del viejo Valparaíso.

ROMANTICO AÑO 1917 — HUGO DONOSO SU TRAGICO
FIN — EL MAS SINGULAR BLUFF HECHO AL PUBLICO
Y AL GOBIERNO POR LOS ESTUDIANTES QUE SE
RECUERDA

Un prosaico tranvía de la línea Ñuñoa, una noche lejana de un sábado 2 de Septiembre de 1917, fué accidentalmente señalado por el fatal destino, para ser la causa directa de que se truncara en flor, y se cortara el hilo de la existencia promisoría y prometidora de un fino idealista, artista, escritor y poeta chileno: Hugo Donoso Gaete. Es poco común el extraordinario caso de este soñador, precoz escritor, se puede así llamar a Hugo Donoso, pues no es constante que un escritor de apenas 18 años produzca su primera obra para el difícil arte escénico, llena de talento, a pesar de los innumerables complejos de detalles que requiere una obra teatral, y sea ésta estrenada, consiguiendo un gran éxito imperecedero, a pesar del tiempo que ocurrió. Así fué como Hugo Donoso poeta singular y gran líder juvenil de los estudiantes, e iniciador y organizador en Chile de las primeras fiestas de los estudiantes. Dos años antes de tener 20 años, escribió su comedia en dos actos: "Los Payasos se van", que fué estrenada en el Teatro Royal de Santiago por la Compañía Díaz de la Haza el 19 de Julio de 1916. Fué tal el éxito de esa comedia de ese adolescente escritor, que dicha obra de teatro quedó como clásica en el repertorio de nuestro teatro chileno. El año 1921, se hizo también una película a base de su sentido y original argumento tan rico en reacciones, y melancólica su trama, en que el autor parece ya adivinar o presentir, su corta estada en esta tierra, cuando pone en boca de uno de los personajes de su obra "Los Payasos se van", que con pena dice estas estrofas:

Yo quiero que mi ataúd
tenga forma bizarra.

La forma de un corazón
la forma de una guitarra.

No se ha vuelto a repetir jamás en Chile y, tal vez, en ninguna otra parte, el extraordinario caso de que la primera obra que escribe un precoz escritor tan joven, sea bien recibida, y estrenada con gran éxito. Desgraciadamente fué la primera y única que alcanzó a es-

cribir Hugo Donoso. Parece que la gloria se hubiera sentido celosa, de este genio de imberbe escritor, que manejaba a su antojo las metáforas, y empleaba excepcionalmente todas las sutiles hebras del sentimiento humano. Hugo Donoso parecía tener el don de conocer intimamente, y captar todas las emociones abstractas del intrincado laberinto simbólico del corazón y el alma humana.

Y así fué como en los días contemporáneos, en que atronaban los aires de Europa, en todo su apogeo las detonaciones de las diversas armas que regalaban heridas, muerte y luto en la Primera Guerra Mundial, y surcaba aun el espacio el famoso piloto de aviación germano, Barón von Richthofen, que cuentan que derribó 88 aparatos aliados. Una noche, yendo en un auto en que se dirigía hacia una comida Hugo Donoso, acompañado con otros amigos, al entrar a la Quinta Roma de la Avenida Tobalaba, fué chocado el auto por el carro 116 de la línea 3, causando la muerte de 3 personas. Murió ahí Hugo Donoso y dos señoritas de la comitiva. Ahí, prosaicamente, tuvo su fin el malogrado muchacho que derramó su talento con gracia en su corta vida.

A sus funerales siguió un duelo casi oficial en Santiago. Al exhumar sus restos, acudió todo lo mejor de la intelectualidad que había en la capital, numeroso público y estudiantes. Era muy querido Hugo Donoso. Al sepultar los restos de la víctima de ese tranvía de Ñuñoa, Antonio Orrego Barros dijo como despedida:

"Pedía a la vida con ansiedad tumultuosa, todo lo que puede dar la vida, y la suerte pareciale propicia, mientras guardaba para él, mujer al fin, las peores veleidades. Todo parecía sonreírle, mientras él sonreía a todo. El teatro le había dado su aplauso y su noche de gloria. Y ya él dijo: Envidio a las flores que mueren en capullo, pues se llevan todo su aroma, envidio a las mariposas que no rompen en la crisálida, a las doncellas que se van de la vida antes de haber soñado su primer sueño de amor, pues guarda la virginidad de su alma, y a los poetas que mueren jóvenes, porque se va con ellos un sueño grande que no han tenido la tristeza de un despertar."

Victor Domingo Silva, le dedicó estas estrofas en su funeral:

Rosas, rosas olorosas
se han de echar sobre tus huesos
pues rosas fueron tus besos,
y tus risas fueron rosas . . .

Y en tanto que tu reposas,
tan honda en nuestra inquietud,
que aun no comprendo en virtud
de qué extraña maldición
no rompe tu corazón
la tapa del ataúd.

El año de su muerte: 1917, aquí es interesante recordar y destacar como sugestiva coincidencia, que 17 años después de su trágico fin, también fué otro tranvía el escenario donde perdió la vida otro gran poeta y vate peruano de renombre continental, José Santos Chocano, que se relata también en estas páginas, ese especial trágico caso.

Como simbólico y sarcástico contraste, el año de la muerte de ese jovial gran poeta Hugo Donoso, ese año 17, Santiago vivió en los días de la Fiesta de los Estudiantes una gran alegría al paso de los innumerables Pierrots, Colombinas, Arlequines y Apaches. Esa fiesta fué ese año de muy singular significación, original y curiosa. Y se aseguraba que la originalidad de aquella fiesta fué obra, organización e idea de la genialidad de Hugo Donoso, quien con su imaginación e inventiva, le dió base, aunque él no tuvo la dicha de ver en vida y palpar su propósito e idea, y aseguran que fué la Fiesta de los Estudiantes de aquel año, única y que jamás fué superado su éxito y singular originalidad.

En aquellas recordadas fiestas de la Primavera o Fiestas de los Estudiantes, un número especial que vale destacar, y que su exhibición a los ojos de aquellos capitalinos que tuvieron la suerte de presenciarlo, aseguraban que con eso, "se robaron" la película de todas las fiestas y fué el siguiente:

Ocho estudiantes de diversas asignaturas de las Universidades de la capital, se disfrazaron en forma perfecta, simulando ser todos ellos el equipo completo en carne y hueso del Poder Ejecutivo en ejercicio de esa época. O sea, uno se disfrazó de S. E. el Presidente de la República, a la sazón entonces, don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui; y los otros, se pintarrajearon, poniéndose bigotes y largas barbas, simulando ser los Ministros, y así fué como imitaron las facciones físicas de los señores: Eliodoro Yáñez, Eduardo Suárez Mujica, Arturo Alemparte, Ricardo Salas Edwards, Oscar Viel y Malaquías Concha, que eran los Secretarios de Estado, del Interior, Relaciones, Justicia e Instrucción Pública, Hacienda, Guerra y Ma-

rina, e Industrias respectivamente. Además, también, "adulteraron" y "fabricaron" al Edecán de S. E.; y otro estudiante, se disfrazó de "Edecán", que era en esos precisos días el Coronel Gutiérrez.

Fué tal el parecido de lo que ellos simulaban ser, esos hábiles muchachos disfrazados a lo que se habían propuesto, todos ellos vestidos de etiqueta, y el que hacía su papel de Presidente hasta con su respectiva tradicional banda tricolor terciada sobre su pecho, tan falsa como era apócrifo ese "Presidente" de correcto smocking. Se pasearon en dos carrozas abiertas, seguidas de un piquete de escoltas de "soldados", también éstos muy bien mimetizados y disfrazados, por todas las calles de Santiago, que nadie en la Capital sorprendió el "ensarte", todos cayeron en ese simpático y audaz fraude.

Y era tan perfecta la técnica, la similitud del exacto parecido, y uniformidad de simetría a quien ellos imitaban y simulaban ser, que les remedaban física y aparatosamente con mucha parsimonia, sus gestos, movimientos, y el más mínimo y especial detalle de cada uno, que a su paso en el paseo que recorrió "el Gobierno" por las calles de Santiago, fué apoteósico, lleno de saludos, honores y aclamaciones, que el pueblo ofrendaba a su "Presidente" y a su equipo de "Ministros". Porque en aquellos tiempos aun se usaba aclamar sinceramente y en forma legítima por las calles a los personajes del equipo del Poder Ejecutivo, cuando salían en conjunto y se exhibían a los ojos de sus gobernados.

Y en aquellas dos carrozas abiertas a la "Dumont", que quizás porqué milagro y cómo se las consiguieron aquel hábil grupo de estudiantes de las diversas facultades del año 1917, las usaron para hacer pasar gato por liebre a todo Santiago, haciendo creer a toda la ingenua población civil, autoridades, militares y policiales, etc., que en aquellos dos carruajes iba pasando el Presidente Juan Luis Sanfuentes con todos sus severos Secretarios de Estado. Todo el mundo a su paso les brindó un cálido y espontáneo aplauso de fervor y respeto. Los azules bigotudos guardianes de la policía, se cuadraban militarmente en las esquinas, al paso de aquellas dos falsas carrozas en que iba pasando todo el fingido "Gobierno" de la nación de cuerpo presente, custodiado y resguardado con ese falsificado piquete de escolta, tan adulterada como ilegítimo y falso era ese "Presidente" con banda terciada, y era tan "fulero" y falso, como aquellos "Ministros", y como ficticios eran sus chaqués, barbas, bigotes y todo.

Y así fué como en aquella memorable ocasión, nunca había ocurrido y "sufrido" Santiago, un engaño tan sutil, simbólico y simpático, como se le hizo en aquellas alegres lejanas fiestas primaverales únicas y extraordinarias de ese año, que precisamente como contraste en esos mismos justos días, allá lejos, se empezaba a desmoronar la vieja dinastía de los Romanoff, en que iría a desaparecer y caer el último Zar Nicolás II Emperador de todas las Rusias, y daría al suelo con su trono, arrasando junto con él, arcaicas y feudales costumbres, que quiso sostener Alejandro Kerensky; pero era inútil tal defensa, pues ya estaba en marcha el torrente incontrarrestable del populacho, amaestrado y dirigido desde 1905 por Lenin, Gápone y Trotski, etc. Dando principio desde ahí, a usar mucho 7 palabras, 7 vocablos, que ya no dejarían jamás de usar y transmitir todas las oficinas noticiosas de cables de todo el orbe día a día: Moscú, Maximalista, Bolchevique, Soviet, Rojos, Rusia y Comunismo.

Y así fué como todos, todos, cayeron en ese sutil supremo engaño y "ensarte", al paso de aquellas "fuleras" carrozas presidenciales, donde iba el "Presidente" con sus circunspectos y graves "Ministros", a los cuales les hacían grandes y ceremoniosas reverencias. Y todo ese grupo de personajes de albas pecheras, elevadísimos coleros, venerables barbas y bigote, todo eso era sólo... un grupo de audaces, bribones, jóvenes estudiantes, pintarrajeados, disfrazados con ropas falsas, barbas y bigotes postizos, nada más...

Para ser exacto, el día del engaño mayúsculo, fué el día 20 de Octubre del año 17. Después de pasearse por la ciudad hasta que les dió puntada estos diablos, tuvieron la tupé increíble de dirigirse con carroza, escolta y todo, al mismísimo Palacio de Gobierno. Y con una audacia y arriesgo sin igual, propios de sus juveniles años, estos ocho estudiantes, entre los que había futuros leguleyos, dentistas, agrónomos, galenos, etc., tal vez ahora estos mismos rajadiablos de aquel entonces, ya no sean los mismos delgados muchachones, ni serán sus cuerpos ágiles, gallardos, esbeltos, ni apuestos como el año 17 lo eran. Ahora serán ventrudos, gruesos y obesos profesionales graves y respetables, con demostraciones evidentes de calvicie, y tal vez serán clientes asiduos y fieles, de tratamientos, regímenes, y productos de la Farmacopea moderna, consumidores constantes y metódicos, de tomas, grageas, obleas y pildoritas.

Como decíamos, estos osados y atrevidos disfrazados de "Gobierno", simulando ser ellos el más alto poder del país, se dirigieron al Palacio de Toesca, que construyera este arquitecto español en 1785 para casa de gobierno, a saludar con toda frescura y simpático descaro a sus sosías. Y ante la mirada asombrada y posición firme de la guardia de palacio, bajaron de las carrozas todo el tropel, y entraron a la sede oficial del Gobierno, y... "se tomaron La Moneda". Entraron a ella, como Pedro por su casa, introduciéndose a los salones privados. Y aquí sucedió una escena curiosa y divertida que todo el mundo, aun los más circunspectos y graves, celebró. Al abrir la puerta del despacho privado del Presidente de la República, en el que estaba reunido el Consejo de Gabinete, el disfrazado que hacía precisamente de Su Excelencia, se encontró a boca de jarro con el propio verdadero y original Presidente don Juan Luis Sanfuentes, y el falso "Primer Mandatario" no perdiendo la serenidad, desplante y aplomo, le tendió la mano y con presteza le dijo:

—¡Hola! ¿cómo le va colega? ¿cómo está la cosa por aquí? Aquí vengo con esta tribu de viejos, que me dicen que ellos son los verdaderos Ministros, y que aquí hay otra pila de veteranos que andan falsificados, y que les quieren chupar el puesto, ¿es cierto eso colega? ¡ah?

El sonriente don Juan Luis Sanfuentes, y los legítimos y veraces Ministros ahí presentes se miraron y soltaron la carcajada, celebraron alborozadamente la audacia inaudita y original de aquellos remozos diablos disfrazados con tanta gracia, y tal capacidad de recursos histriónicos que poseían, que se burlaban tan simpáticamente estos rajadiablos encima de sus propias barbas, con postizas ídem, trajes, bigotes, y todo.

Y cuentan que esa tomadura de pelo que hicieron aquellos estudiantes, y que se "ensartó" toda la Vieja Capital, fué idea, plan y propósito, de la imaginación e inventiva del ingenio innato, de aquel conductor y dirigente estudiantil, que el destino le negó la satisfacción de verlo él realizado, y que se llamó Hugo Donoso Gaete, romántico autor de "Los Payasos se van".

Y como relativa curiosidad al alcance de estos hechos de aquel tiempo, contemporáneo a esos precisos días, en Santiago debutaba y actuaba un artista, que silenciosamente y desapercibido había llegado de Argentina, y que años más tarde su fama recorrería el mundo. Singular era su estilo, y su voz privilegiada era

inimitable en sus creaciones del canto típico y quejumbroso de Argentina. Fué único en su arte. Lo llamaban el zorzal criollo, y también el Morocho de Abasto. Artista de la voz interpretativa y singular del tango argentino, murió en un accidente de aviación en Colombia en 1935.

Contra lo que se cree y se ignora, Carlos Gardel actuó y cantó en Chile, y fué precisamente en una lejana noche de candilejas, el 15 de Octubre de 1917, vestido de gaucho debutó en dúo con Razzano. Fué en aquel desaparecido y viejo Teatro Royal de Huérfanos 1048, en esos bulliciosos contemporáneos días de serpentinadas, de antifaces, caretas y euforia de las fiestas de la Primavera, donde casi ignorado actuó en Santiago Carlos Gardel, junto con la tonadillera La Roxana, género femenino muy en boga, y que hacía furor entonces, sobre todo en el elemento masculino de jóvenes y... maduros, y como éstos tenían dificultad casi siempre en la visual, y les fallaba "la vista" casi a todos, es decir, a todos, ocupaban barométricamente siempre... las primeras filas...

Y en ese viejo proscenio del Teatro Royal, se dejaba oír aquellas noches las lastimeras notas de las gauchas guitarras y las voces del dúo Gardel y Razzano, con sus canciones lastimeras y tristes del dolor de la pampa, o el lamento evocativo del altivo gaucho, prototipo de un Segundo Sombra, o descendiente de un Martín Fierro, o el nostálgico canto desesperado del último gaucho de Guemes. En esa sala se dejó oír la voz de un Carlos Gardel, muy lejos aún de la fama posterior, pues contaba sólo 28 años. Tal vez cantaría con su voz varonil desconocida en el ambiente de Santiago, y quizás si de América, las canciones de moda de aquel entonces, en esas lejanas noches llenas aún de un romanticismo bohemio de nostálgicos recuerdos, en el proscenio modesto del viejo Royal, las sentimentales canciones y aires del folklore argentino, y llenaría el teatro con las melodías y letras tristes de una "Pobre mi madre querida", "¡Oh, Mari!", "Las Rosas de Mayo", y muchas más saldrían de aquella garganta notable y afortunada de Carlos Gardel en la flor de su vida. Voz que captaba todos los timpanos de los habitúes y espectadores de aquel viejo teatro, en esas lejanas noches tibias y ya primaverales de Octubre del nostálgico año 1917.

Y volvamos hablar para terminar, de Hugo Donoso. Y fué así como se truncó esa promisoriosa y joven vida, en un recio y vul-

gar choque de un modesto automóvil de alquiler, con un prosaico y viejo tranvía Ñuñoa en Tobalaba, justamente a las 20.40 horas de una primaveral, nostálgica y lejana noche de Septiembre de 1917, el romántico creador de "Los payasos se van".

Predestinado como era ese poeta-trovador, su trágico fin coincidió que se fuera acompañado a los dominios de lo ignoto con dos núbiles doncellas, que seguramente reflejarían ellas simbólicamente para el poeta sus dos inspiradoras Musas.

Para él, para Hugo Donoso, serían Polinnia y Caliope. Tal vez aquellas inspiraron en el poeta sus producciones líricas. Y murieron también esas Musas junto con el poeta, aquella fatal noche en el siniestro impacto del choque. El poeta niño, como galante trovador, como gentil bardo, debía acompañarlas adonde fueran ellas. Adonde partieron sus Musas, graciosamente, gozoso partió y emprendió con ellas el viaje hacia lo desconocido, rendido y sumiso. Con sus Musas, compañeras en la vida y hasta después de la muerte, inició gentil y cortés con aquellas el camino a la eternidad por los siglos de los siglos. Y seguramente Hugo Donoso se iría caminando hacia lo ignoto, hacia lo incierto, risueño, del brazo de cada una de ellas, que murieron junto con él, dejando en la tierra la materia de sus cuerpos, y alborozado, levemente iría recitando aquellos versos de su genial propia obra teatral:

Yo quiero que mi ataúd
tenga forma bizarra,
la forma de un corazón,
la forma de una guitarra.

1919, LAS PRIMERAS "GONDOLAS" EN CHILE

Ya por ciertas calles centrales de la capital el año 1919, época esa en que todavía no habían llegado a nuestras playas la "atrevida" moda femenina del corte de pelo a "lo Garçon". Pero eso sí, que en el aspecto musical principiaban a derrotar al rey de los salones: al soberano vals y el quejumbroso tango por uno moderno, más movido y dinámico que habían importado del país de los rascacielos, llamado el ¡Shimmy! Pues bien, en esos contemporáneos días del Shimmy se vieron por primera vez, como evi-

dente e inamovible índice del clima de la primera Post Guerra Mundial del actual siglo, los primeros escasísimos autobuses con motor de automóvil para la locomoción colectiva de Santiago, que transportaban unos pasajeros santiaguinos más asustados, que si hubieran sido ellos visitantes de algún desconocido y raro submarino. . .

La gente de esa época bautizó sin óleo ni crisma a esos audaces nuevos vehículos, que hacían sus carreras en silencio en complicidad con sus cuatro forros de "Good-Year", con el poético, itálico y veneciano nombre de "Góndola". En Valparaíso cuando aparecieron por sus escasas y limitadas calzadas del plan por primera vez los porteños, contrarrestando a los capitalinos, las bautizaron con el jugueteón e ingenuo apodo de "Tagüitas".

Esta nueva modalidad de carruajes con motor a bencina para el traslado de pasajeros, vino a hacerle una sutil competencia a los monopolizadores tranvías eléctricos, poco era, pero les sacaba los pasajeros, no diremos del bote, pero se los arrebatava al carro. Y muchos veleidosos pasajeros ocuparon un asiento en la góndola que hacía el mismo recorrido del tranvía, sólo por variar, y también muchos lo ejecutaron para tantear y disfrutar cuál es la sensación que se siente viajar sobre las ruedas de un... automóvil. Porque había que hacer notar que en las dos primeras décadas del siglo XX, el automóvil no era aún un vehículo al alcance del pueblo. A pesar que el invento del automóvil se remonta desde el año 1886, cuando Gotlieb Daemler hizo andar por primera vez un vehículo a gas de petróleo, pero sólo en 1893 fué cuando Henry Ford, ayudado por otros "gringos locos", hizo en definitiva y en forma constante y seria la posibilidad que el invento del automóvil fuera algo serio y digno de tomarse en cuenta como vehículo realmente servicial y... ¡que andaba solo! Y no eran muchos los santiaguinos que podían exclamar: "Yo ya he andado en automóvil". Salvo eso podía ser, si ese tipo hubiera agregado: "... Cuando me atropellaron me recogió la... ¡Ambulancia-Automóvil de la Asistencia Pública!" ¡Eso sí podía ser!

Eran esas góndolas heroicos y temerarios vehículos, automóviles con carrocerías para llevar más pasajeros que un taxi. Su capacidad de carga era de 25 pasajeros sentados, bien venteados, no tenían resguardo ni para el frío ni el viento. En el verano eran excelentes, pero para el invierno eran... fábricas de pulmonías dobles y sencillas. Como decíamos, cabían 25 pasajeros, to-

mando entre este número el cuerpo del chofer, pues la forma de los asientos dentro de esos vehículos era bien curiosa y divertida: iban todos juntos entre sí, en unos departamentos del ancho del aguantador y sufrido chasis, para 5 pasajeros, muy bien apretaditos y todos muy juntitos. Estos nuevos y precursores autobuses eran de las batalladoras y sufridas marcas Ford, Buick, Brockway, que con sus vetustas ruedas con rayos de barnizada madera, y bocinas con inmensas peras de goma, que había que apretarlas y estrujarlas con energía, para que saliera el bocinazo de la corneta: ¡Auu!... ¡Auu!... ¡Auu! Debían cargar sólo 25 pasajeros y medio. Se dice esto último, en virtud que en sus primeras andanzas de estas aguantadoras y quejumbrosas góndolas por las adoquinadas calles capitalinas, tenían que llevar arriba de ella, como algo de rigor, el cuerpo delgaducho y juvenil de un muchachito, cuya edad fluctuaba entre los 12 a 15 años, nunca tenía más.

Estos pibes de muchachos usaban tradicionalmente un infaltable jockey sobre sus tiernas cabezas, y un guardapolvo que no sólo para eso servía, sino como malla o cota para resguardarles de los golpes las tibias de sus piernas peladas, pues estos muchachitos funcionarios, usaban todos lógicos pantalones cortos, además en el guardapolvo, "guardaban" el dinero.

Estos muchachitos eran personajes muy importantes y vitales en el rodante vehículo, en esas primeras góndolas. Eran ellos los encargados de la cobranza. Eran el co-equipo del displicente y gordo chofer bigotudo. Claro que en ese tiempo que principiaron a correr estas góndolas, precursoras de los modernos buses, micros, Station-Wagons y las llamadas Liebres, por las ya inquietas calles de Santiago en la 2.ª década del presente siglo, el Código del Trabajo aún no se gestaba, ni existía ordenanza alguna que prohibiera el trabajo tan públicamente de menores de edad. Recién apenas se estudiaba la Ley de Instrucción Primaria Obligatoria.

Estos muchachos cooperaron típicamente con su juvenil esfuerzo, a "descongestionar" el ya engorroso problema de la movilización en la capital de la República, cuando llevaba apenas transcurrido 4 lustros este inquieto y bélico siglo XX. Eran unos niños recaudadores muy audaces, por su específico trabajo viajaban comúnmente colgados temerariamente todo el viaje, tomados de una sola mano y un pie en pisadera. Daban ellos cotidianamente un espectáculo gratis callejero de estilo circense, con sus temerarios actos y proezas propios de la inexperiencia de su misma edad.

Tal vez muchos de aquellos muchachitos cobradores de esas primeras góndolas, daban más sensacional y arriesgado espectáculo cuando hacían sobre la marcha la cobranza, que muchos artistas circenses con sus llamativos trajes de multicolores lentejuelas de luces relucientes de los circos santiaguinos, entonces tan comunes y que actuaban permanentemente día a día todo el año en las riberas del río Mapocho. Pero a éstos para verlos, había que pagar. A aquellos cobradores de góndolas, que eran más saltimbanquis, más juveniles, más acróbatas, la gente les admiraba más sus pruebas en plena calle, y... ¡completamente gratis!



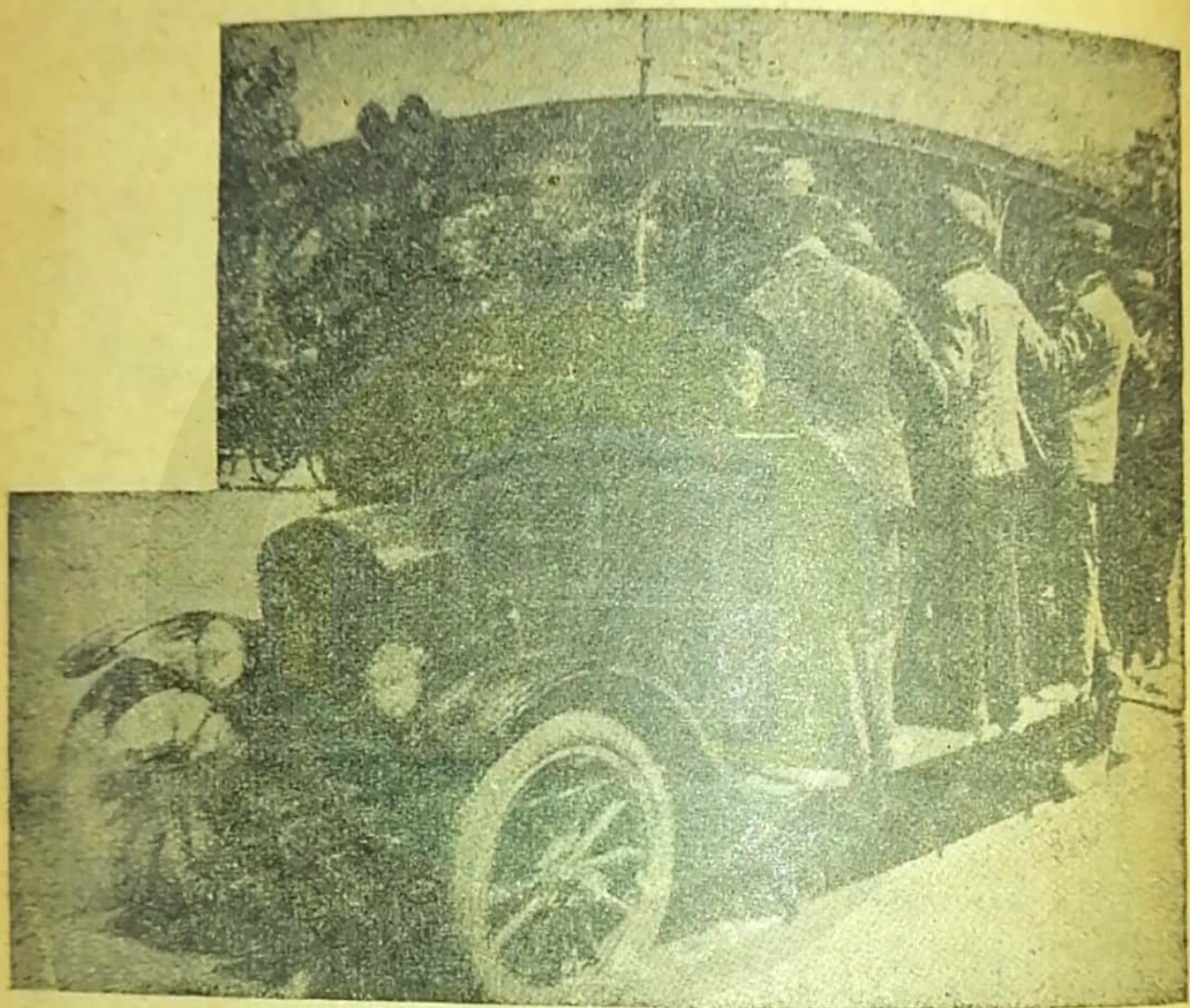
1919. Esta arcaica góndola santiaguina, aunque no lo parezca ni lo quiera, es el tronco y el ancestro "genealógico" de los super micros, Stations Wagons, buses, "liebres" y demás modernos vehículos. Dicen que desarrollaban mayor velocidad, cuando el público no era muy "tarzánico" ni demasiado adiposos sus cuerpos. (Aunque no se crea, ésta resistía todo el día su recorrido: Mapocho-Franklin).

Aquellos muchachitos-cobradores, eran también unos insignes pregoneros y agentes publicitarios de sus mercancías: la góndola. Pues todo el recorrido del viaje iban gritando a voz en cuello, con voz mitad varonil y la otra mitad tal lo que eran: muchachos que

aún en sus cuerdas vocales no se operaba el milagro de metamorfosearse transformándose en algo ronco, y voz de macho para siempre. Y con su pequeño dedo índice levantado, como indicando, le hacían propaganda tenaz al recorrido, llamando desde lejos a los eventuales clientes que divizaban, que se apuraran en venir luego a encaramarse a bordo de ese novato... y no muy recio vehículo "moderno" de transporte, y con el pregón como estribillo: ¡A la Estación, señorita! ¡A la Estación, señorita! ¡Venga no más! ¡Al Matadero! ¡Venga no más, al Mapocho, señora! ¡A Mapocho, señorita! ¡Venga no más! ¡Eran tan escasísimos los pasajeros... que había que llamarlos y engatusarlos para que subieran!

Claro que la real capacidad límite de soportar la góndola sobre sus ejes y sus 4 forros, era la cantidad de 30 cuerpos humanos a lo sumo, pero a veces estas terrestres góndolas llevaban auestas increíblemente una cantidad tal de gente, que iban ocupadas por atrás, por delante y sus lados laterales, cual si fueran un pedazo de queso plagado de hormigas. En varias ocasiones al pobre muchacho cobrador solían llevarlo a veces muy encogidito debajo de un asiento, y la única parte en que no iba gente, era en la lata de la patente municipal... Parecía a veces eso un panal humano, que se hubiera dedicado a andar por las calles de Santiago, y sólo cambiaba de idea el que veía eso, cuando el urgido y apretadísimo chofer, conductor de ese montón de masa y cuerpos humanos, apretaba con hercúlea energía la pelota de goma de la bocina, arrancándole a este aparato de alarma con este físico menester, el clásico aullido: ¡Auu! ¡Auu! ¡Auu! Entonces los distraídos, confiados y asustadísimos peatones santiaguinos, venían a caer en la cuenta que ese montón de gente, como madejón de lana que misteriosamente avanzaba por la calzada, era en realidad uno de esos nuevos y "modernos" vehículos destinados a acarrear a temerarios y audaces pasajeros en la capital, y que venía con su carga de parroquianos un poco... excedida. Flamantes vehículos eran esos, que conoció todo el Santiago de aquella época, un poquito antes del tiempo del popular y pegativo estribillo que hizo recuerdo y época política nostálgica, "El Cielito Lindo", y que se les conocía por el extravagante nombre o sobrenombre de "góndolas". Figuran ellas como el tronco ilustre en el Arbol Genealógico de los demás vehículos modernos y brillantes que ha producido el progreso mecánico moderno, llámense éstos Micros, Station Wagons, Buses, Pulman-bus, o "Liebres"; todos estos vehículos para pasajeros con adelantos inverosímiles en su mecanismo ultramoderno

para el confort del pasajero, no tienen por qué avergonzarse que sus antepasados, base de ellos, fueron esos milagrosos y vetustos carruajes, que los llamaban como aquellas que surcaban las fangosas aguas de los canales del Palacio de los Dux, o pasaran bajo el Puente de los Suspiros al compás de una romántica canzonetta, cantada por un gondolero con pretensión de divo, por la singular Venecia: ¡Góndolas!



Esta increíble e inverosímil muestra gráfica es real demostración de la fortaleza de ejes de las primeras "góndolas" que corrieron en Santiago, de Mapocho al Matadero por veinte centavos. Al principio viajaban en ellas sólo los "pitucos" y "niños bien" de la época nada más. Ellos no más se podían dar ese placer de viajar en aquellas modernas góndolas con esa "prohibitiva tarifa".

Claro que tan moderno y nuevo servicio aparecido se hacía pagar también más caro que el ordinario y corriente, el de los tranvías eléctricos, que corrían por las calles de la capital hacia cerca ya de 4 lustros. Estos, en aquella época en que aparecieron aquellas primeras góndolas-automóvil, tenían la tarifa de 5 cen-

tavos en la "Panagra", o sea, la 2.a clase imperial, y en 1.a clase, 10 centavos, que era la parte de abajo, esto es, sin tener que usar la tradicional escalerilla estilo caracol para subir a la aireada y venteada 2.a clase, lugar aquel en que se pagaba la cuarta parte de una chaucha. De esta curiosa escalera caracoleada metálica, tan peculiar, que tenían aquellos tranvías imperiales, se hace un especialísimo sabroso comentario de ella entre estas páginas.

Y esas modernas góndolas se dieron el lujo también de cobrar una tarifa superior a la corriente a la de los carros, y cobraron ellas la tarifa especial y poco común de ¡20 centavos por pasajero!

No faltaron viejitas flacas y descarnadas, vestidas enteramente de negro o de café, muy abrigadas sus ancianas espaldas con el tradicional pañuelo de rebozo, que hallaban caro este valor de pasaje, y comentaban en corrillos a las puertas de sus casas o en la verdulería, el alza tan cara y escandalosamente alta de la tarifa de esas "góndolas" que se animaban a cobrar hasta... una ¡chaucha por pasaje!, y decían:

—¡Ay, hijita e mi alma, ya no se puede vivir!, ¡miren que cobrar casi un real (25 centavos) por andar en esas mentadas góndolas! ¡Sabe Dios, hijita e mi alma, si esas góndolas, que andan solas, son invento del mismísimo diablo!, y si llegan a chocar, uno va a parar de un viaje de cabeza al mismísimo infierno!

Y así terminaba pronosticando esas calamidades, la boca desdentada de una vieja arrugadísima, cuando aparecieron aquellas primeras góndolas para pasajeros en aquel tiempo en Santiago, cuando aún casi no se secaba la tinta de la firma del Tratado de Versalles, derivado del término de la 1.a Guerra Mundial en la vieja y beligerante Europa.

¡ESOS DIAS DE HUELGA GENERAL!

También en distintas oportunidades, felizmente escasas y contadas, cooperaron al transporte de pasajeros en su diaria movilización, aunque algo irregular en Santiago, los vehículos no precisos para estos menesteres... las carretelas, las golondrinas, los carretones, y uno que otro loco camión! Sucedió esto cuando se decla-

raba el personal de los tranvías, góndolas, etc., en un anticipado feriado sin autorización: en huelgas no por A, B o C, sino por todas las letras del alfabeto.

Así era entonces cuando las calles de la capital se transformaban en un remedo de una ciudad infantil. En una capital de "Vive como quieras". En una Babel santiaguina, pero sin la clásica torre. Y así pues, que el transporte de pasajeros lo hacían los vehículos menos llamados para hacer eso. Aprovechaban el jolgorio de aquel especial día, infinidades de adultos que al parecer no habían tenido en su niñez una correcta y apropiada infancia. Esas carretelas y golondrinas, vehículos específicos para otra labor: de hacer mudanzas de menajes de casas, en esos días agitados y huelguísticos reemplazaban a los otros para pasajeros, que estaban en "rehenes" en sus cuarteles: los depósitos o garages. Se transformaban para algunos en un juguete grande con propulsión animal. Pues había que ver las gozosas caras alegres, risueñas y picarescas de tantas personas, niños, jóvenes y adultos contentos que se veían por doquier por este fugaz cambio de vehículo para movilizarse. A todos le sentaban y agradaban esas incómodas destaraladas carretelas, quejumbrosas golondrinas que habían trocado su específico papel, que en vez de acarrear sobre ellas bultos, catres, cómodas o sommieres, acarreaban ese día... personas humanas.

No poniendo nadie obstáculo u objeción alguna por la infinita incomodidad en que iban viajando arriba de esos carruajes para otros menesteres. Al contrario, se diría que les gustaba ir esos días en prosaica forma de animales vacunos, ovinos o equinos, en camino a una simbólica Feria o Tatersall. Iban todos de pie en esas plataformas de tan desnivelados pisos, como desniveladas eran las esqueléticas costillas del par de jamelgos que arrastraba sofocadamente y a duras penas, la carretela llena de santiaguinos rebozantes de alegría, y más contentos que unas Pascuas, por el espectáculo nuevo que les ofrenda la visión de la capital, cuando ésta amanecía con ese aspecto que rompía lo rutinario y se salía de lo vulgar, era cuando escandalosamente amanecía el letárgico Santiago sin carros ni góndolas, a causa de esa modalidad que recién se estaba conociendo como arma de réplica y defensa de los que eran subalternos de un patrón, o sea, del capital, y que no era otra cosa que la Huelga. Estado momentáneo, felizmente, de corta duración era ese, que servía para que el barrigudo burgués, el metódico burocrático, inofensivo, obscuro, rutinario y mediocre oficinista,

cambiaran de paisaje a su rutinaria y tediosa existencia. Esos anormales días de huelga, que se producían en aquellos días de la segunda década de este siglo o un poquito más avanzado en el sistema de la movilización, para mucha gente ajena a los huelguistas eran días de fiestas, días indirectamente divertidos y amenos. Para muchos y muchas, en su interior, lo catalogaban como días de Verbenas, en que esa prosaica anormalidad le daba a la vida monótona y siempre igual de todos los días, un nuevo barniz de originalidad, y quebraba la tediosa vida santurrona y mogigata de la población santiaguina, que aún no se sacudía bien del todo el polvo del hábito de soñolienta costumbre de aldea grande. Muchos hombres maduros, de aspecto circunspecto y tontos graves, esos días precisos, de "revolutis", de huelga tranviaria y de gondoleros, en que todo el Gran Santiago de 600 mil habitantes había quedado de "infantería", de a pie, eran ellos los que reían codo a codo con el jovencito de medio pelo, o con el "rotito aññado", y mostraban a los demás, que también era divertido eso de subir por una tosca y corta escalera de palo de álamo que fabricaban al escape y a full-time los dueños habilidosos de las carretelas, para que los pasajeros se elevaran al interior de la carretela o golondrina para todo flete, e ir amontonado y revuelto con los más diversos tipos que existen en la fauna humana. Iban ahí sin comodidad alguna, sólo tomados de la baranda hechiza o de un viejo y deshilachado cordel, que servía para conservar medianamente el equilibrio, tan difícil esto de conseguirlo, por causa del anormal pavimento, y también por el trote tan descompasado, nada simétrico, ni melodioso, tan poco rítmico, y tan poco elegante del par de *Equus Caballus*, explotados flacos caballejos, que sudaban la gota gorda y echaban el kilo y medio esos trágicos días, cuando la capital amanecía anormal y había huelga de movilización.

En esos pocos días de huelgas, porque siempre han sido limitados los días de esta clase de anormalidad. Muchos rostros de piedras, fríos como el acero, y serios como un cadáver que camina, aquellos días servían para que estos maniquíes de intocables sujetos "homo sapiens", se transformaran sólo cuando había huelga, en personas humanas tal como las demás. Ahí en las carretelas, golondrinas, carretón, o el camión desvencijado, no podían darse ahí esos tipos aire de gran Señor, ni mirar con despectivo a sus vecinos ocasionales de pasaje y... de carretela. Pues había que ser muy ridículo y excesivamente testarudo, para querer conser-

var ahí en ese movable sitio, esa supuesta "elite", ante los demás arriba de un carruaje... para bultos, en que precisamente iban todos estibados en tal forma como éstos.



1935. Las góndolas ayudaban mucho a la movilización en Santiago. Claro que no eran sus aposentaduras muy cómodas que se dijera, cuando ella iba a "tablero vuelto". Eso sí que pagaban todos por iguales, el que iba "cómodamente" sentado en su interior, como aquel que temerariamente iba atrás "pescado" en la patente. Obsérvese cómo el cobrador de guardapolvo gris en plena faena funcionaria, ratifica y prueba esto último.

Total, en esas canarvalescas y cortas horas de esos escasos días de anormal desenvolvimiento, todo el mundo andaba eufórico, alegre y dicharachero, porque en esos días tenían ocasión de hacer sin que nadie les reparara, ... cosas de chiquillos. Trepaban en plena Alameda a una movediza carretela, y zalagardeaban arriba de ella sin ningún miramiento, o ir "loqueando" como un infante en la parte plana de una alfombrada golondrina. ¡Quizás cuántos antiguos deseos retenidos no cumplidos, por aparentar una severa, postiza, gravedad de la rutinaria y prosaica vida diaria, se pudieron ejecutar y hacerlos efectivo en tantos hombres y mujeres encapsulados todos ellos con alma de "Don Fulgencio", "El hombre que no tuvo infancia", en aquellos escasos días de huelga

de locomoción. En aquellos cortos y precisos días, dieron esos tipos libertad total a su entusiasmo juvenil por ahí arrinconado y "acomplejado" por el prosaico "el qué dirán". Ya trepándose en "cuatro patas" a la endeble carretela, y pasar por el estado de una manada cual reses humanas en camino del prosaico, vulgar y maloliente Matadero, y exhibirse así, por todas las principales calles centrales de Santiago, paseándose y mostrándose en ese vulgar y denigrante estado, cual piños de vacunos, porcinos, equinos u ovinos. Pero así y todo, ¡cuán feliz iban aprovechándose esa movilización de emergencia que les daba ese doble servicio!, aquellas débiles y de muy estrecho modelo de aseo y limpieza, carretones, carretelas, y desvencijados viejos camiones de tan distinto y específico menester, que en aquellos días eran transformados y trocado su especial labor, sus carrocerías y endebles resortes, de ser portadores de mudos y grandes e inanimados objetos, a llevar sobre sus modestas y toscas carrocerías, las bullangueras y bulliciosas comparsas de heterogéneos clientes-pasajeros, que en inacabables algarabías ponían en las calles de la capital una original nota de color, alegría, juventud contagiosa, sonrisas infantiles, al considerarse todos chiquillos de primera infancia. Y era muy risible y daban ganas de soltar una escandalosa carcajada, al observar cómo aquel caballero barrigudo, funcionario importante tal vez de algún fiscal servicio, hacía esfuerzos homérico para poder subir por la escalerita diminuta y bien endeble que llevaba la golondrina. O el risible caso de esa mofletuda matrona, que al descender de esa debilucha carretela por la escalera de "rápida fabricación" casera, iba a dar con su humanidad muy adiposa en el duro pavimento de una central calle capitalina. Fuera de este inesperado y espectacular dable a ver, también les prestaban a la población el servicio que les negaban los vehículos que se habían "taimado" junto con sus conductores, como chiquillos mal enseñados y mañosos, y se negaban a salir a trabajar.

En suma, esas contadísimas huelgas de la movilización y locomoción parcial de la capital que dejaban en calidad de "infantes" a todos los santiaguinos, los tradicionales y específicos medios de transporte tenían dos caras, la festiva, alegre, y juguetona cara de satisfacción espontánea de todos los espíritus, al verse transformados de repente en objeto, o ser algo a colega de bultos y muy similar su apariencia a un rebaño de cuadrúpedos en rutinario viaje a una Feria, pero no realmente cuadrúpedos, sino la medio acep-

ción de esta palabra, pues ellos tenían e iban parados, solo en dos pies. Y la otra cara o el reverso de ese percance, era el duro trabajo que les representaba la nada de simpática faena que tenían que desarrollar imprevistamente y que, con toda seguridad, no debía parecerles muy bien el duro trabajo que a ellos les representaba, esas sulfurosas y unitarias huelgas, a los flacos y desgarrados nobles animales colegas de Rocinante y Babiaca. No siempre estos de muy "vitaminosos" cuerpos, que tenían que ellos por fuerza reemplazar en el arrastre, de tanta humanidad física de cuerpo presente, a sus imaginarios, abstractos e inanimados colegas embutidos en pequeños espacios llenos de tuercas, golillas y bugías, conocidos esos "corceles" con el universal apelativo y nombre de: H. P.

Claro que los caballejos de las carretelas y demás vehículos que sacaban la cara por carros y góndolas los días de huelga, hasta cierto punto eran animales con ideas conservadoras en sus enormes cabezotas. Por cuanto ellos no miraban con muy buenos ojos, ¡y qué ojos! estas insurgentes armas de lucha del proletariado: la huelga. Ellos no aplaudían esto mucho en sus opiniones silenciosas que emitían sus otros cuadrúpedos "yo". ¡Qué la iban a aplaudir cuando ellos eran los que al final "pagaban el pato"! No encontraban correcto ni leal, que mientras tranviarios y gondoleros descansaban, alegaban, desfilaban y hasta gritaban alegres y eufóricos contra el pulpo capital. Ellos los caballos ocupados para hacer fletes y mudanzas, ¡tenían que reemplazarlos a ellos! ¡acarrear pasajeros y más pasajeros en todas direcciones! Con toda seguridad si hubieran tenido la facultad de hablar esos nobles jacos cuadrúpedos, más de algún tordillo, o colorado caballejo flaco, entre corrillos de "copuchentos" habría exclamado: —¡Miren que niñitos!, ellos se tiran la pera no trabajando, y nosotros los "jetones" sudamos la gota gorda, acarrear y acarrear tontos y tontas mal agradecidos, y nuestro amo por el interés de zamparse para él unas codiciadas y cochinas chauchas y pesos más a costillas de nosotros, no tiene el menor reparo en pegarnos mucho más guascazos que los de costumbre en las ídem.

Y con toda seguridad que el otro jamelgo co-equipo asentiría lo que decía su compañero y daba también su condenable opinión sobre esos haraganes "homo sapiens", relinchando contra ellos con las siguientes palabrotas caballunas: —Sí, cuando hay estas condenadas y malditas huelgas de esos flojos de la movilización,

nuestros dueños no nos tienen compasión en todo el día, y nos pegan y dele que suene, unos guascazos a too re caballo, que nos llegan a doler hasta las mismas cuatro herraduras! ¡Patrones y amos codiciosos, crueles, e ingratos! ¡Care e caballo!

¡LA NOTICIA BOMBA DEL DIA

Hubo un tiempo que las carrocerías de todos los tranvías, servían como un telón de fondo de una premeditada réclame hecha exprofeso, para un conocido rotativo de la prensa santiaguina. Pues, en la parte delantera izquierda de todos los carros, todas las mañanas aparecía ahí en ese preciso sitio, un cartel pegado impreso con la noticia de mayor interés que se había producido en el país, y en todo el planeta durante las últimas 24 horas anteriores. El último palpar del corazón del mundo, saldría publicado en un diario decano de los que salían en Santiago.

Y así era que los ojos santiaguinos allá por los años 1920 al 1925, todas las mañanas principiaron a distraer su retina al momento de esperar el carro para ir a sus trabajos. Mientras éste se iba acercándose, sin querer su vista le decía a su cerebro lo que realmente de importancia e interés publicaba ese día el diario en referencia. Ese método original de publicidad que se había implantado por ese rotativo de la Prensa capitalina, fué realmente para esos años un golpe periodístico para los asombrados santiaguinos.

Así fué como el lector de un diario tal o cual, antes de comprarlo y buscar la noticia base más llamativa e interesante en su interior, ya sabía cuál era ella. Pues esta le venía anunciando en grandes caracteres el cartel impreso que se veía desde lejos en el frente del carro de todas las líneas. Ahí en esos carteles amanecieron muy de madrugada pegados en la carrocería de los tranvías santiaguinos, el título de la noticia bomba actual pero... para más detalle... ¡había que comprar el Diario! En ese bendito tiempo aun no era común el maravilloso invento del itálico Marconi; el receptor de radio. Y por eso, para enterarse completamente de la noticia anunciada, no había otro remedio que comprar el diario, y por suerte éste sólo valía... ¡20 centavos!