

Así fué como el día posterior al del efectivo que sucedió el hecho sobresaliente, digno de figurar en los carteles de la propaganda rodante tranviaria, esa noticia era repartida y paseada ella por todos los barrios y ámbitos de la Capital con la misma modalidad siempre. Tanto amanecía noticia de la política internacional como la deportiva mundial interesante. Así fué como la madrugada del día 3 de Julio de 1921, amaneció inundados los carros su cuerpo lateral, dando cuenta a la ciudad la noticia del momento que traía la prensa, y que ésta era en el país y en todo el mundo, la más esperada por los aficionados y por los neófitos en el deporte que seguían las reglas del Marqués de Queensberry. En la que anunciaba en los clásicos carteles aquellos, con la "color de la noticia", dando cuenta lacónicamente para entusiasmar a los candidatos a lectores, el resultado de ese match de box que la prensa de todo el orbe llamaba: "la pelea del siglo". Pelea que se efectuó en Jersey City entre el yanqui Campeón Mundial de las trompadas con guantes, Jack Demsey, y el Adonis, fotogénico y dandy pugilista galo, Jorge Carpentier. Dicho cartel decía sólo: ¡Ganó Demsey! ¿Cómo ganó?, ¿por puntos o por la vía del sueño, el K.O.? y ¿en qué round? ¡Ah!, ahí estaba el quid!, ¡había que comprar el Diario para enterarse en detalle como habían sucedido los hechos arriba del ring aquel de Jersey City. Y como aun no eran comunes en los veladores, mesitas de sobremesa, y ratonas, en los hogares chilenos esos mueblecitos diminutos parlantes, que revolucionaron integralmente el nuevo ritmo de todo el Planeta: los receptores de radio. ¡Se compraba el diario!

Así fueron desfilando noticias tras noticias que hicieron época en la ansiedad insaciable del lector de todas las mañanas. Presentándole como carnada o "entrada", la noticia más fresca interesante del momento, cuya redacción se la ofrecían a la fuerza a las pupilas de los ojos, que sin querer comerla, ésta la digerían al acercarse poco a poco a la plataforma delantera de un tranvía que leían casi forzosamente, esos pegativos carteles de grandes letras de imprenta que se paseaban moviblemente por toda la capital.

Una madrugada del día 3 de Agosto del año 21, salían a la calle los carros con dichos carteles fresco aun el engrudo, era como el desayuno intelectual que les servía gratuitamente la Empresa a sus recién despertados pasajeros de la gran ciudad, éstos rezaban así:

"Murió el tenor Enrico Caruso".



Un día de Agosto de 1922 anunciaban: ¡Se hundió en Coquimbo el vapor Itata!"

Otro día del mes de Septiembre del mismo año: "Capitán Aracena terminó su raid al Brasil".

"Lord Carnavon descubre la tumba del faraón Tut Ank Amon".

"Rebelión obrera y represión en San Gregorio y La Coruña en el Norte".

"Firpo ganó a Jess Williards".

"Vendrá a Chile el Príncipe heredero de Italia Humberto de Savoya".

"Batling Siki masacró al ídolo francés Carpentier en 6 rounds".

"Mussolini inició la marcha sobre Roma".

"Murió Lenin".

"Alessandri deja el mando".

"Stenroos ganó la Maratón Olímpica en Colombes. Plaza 6º".

"El General Altamirano preside la Junta de Gobierno".

Estos fueron algunos de los muchos títulos de las tantas noticias y hechos que acontecieron durante ese tiempo, que los humildes tranvías cooperaron a ser ellos un portavoz de ellas, especie de adelantados altoparlantes de ese otro vehículo de cultura que es la prensa, con sus diarios y semanarios. Y ellos los silenciosos carros, con este sistema de propaganda, digamos "mural", paseaban en sus metálicos cuerpos el rosario de sucesos que hicieron... noticias durante bastante tiempo, coadyuvando en cierto modo y originalidad, al incremento del saber y la cultura de nuestro vivaz y displicente pueblo. Tomándole éste un gran interés, y un ansia de leer todo lo que antes ignorara. Y es por esto, que los tranvías prestaron sin saber, un insospechado favor y servicio indirectamente a la cultura media de nuestro pueblo.

Luego después los tranvías santiaguinos, mostraron otra vez una cualidad más de cooperación al servicio de la colectividad de la ciudad. En ese sitio de los pegados carteles noticiosos de los diarios, fueron trocados para otro menester, para otro objeto. Pusieron ahí buzones para echar cartas, sí, buzones rodantes del Correo. Eran cooperadores de la correspondencia de los habitantes de Santiago. Estos originales buzones iban colocados en el lugar visible delantero, costado izquierdo de todos los heroicos tranvías de



la Capital. Era una forma muy simpática de aliviar a los impenitentes escritores de misivas, cartas y epístolas, ya sean comerciales, familiares o de las... otras, a molestarse de ir expresamente "al buzón a echar la carta". Ya fuera esta la grave y antigua cuenta de un deudor impago, o la carta de la tía solterona quejándose eternamente de su inseparable ciática, jaqueca, o el reumatismo de su dedo grande del pie, como también podía ser la indisimulable rosada, o celeste esquila, de las ingenuas, núbil y eternas candidatas a suavísimas novias, ¡pero posteriormente después, severas, tiranuelas y gordas esposas, alérgicas después, a todo lo que sea escribir... una carta!

Todas aquellas cartas fueron muchas veces depositadas en los movibles buzones tranviarios santiaguinos allá; por los años 28 y 29. Esos novedosos ornamentos para la correspondencia epistolar, conocieron ellos el roce suave de engañosas y piadosas mentiras incluídas en esas misivas, encerradas ellas en diversas clases y tamaños de sobres según era la... mentira, y sobre del color de lo que se quería demostrar decir.

Hicieron los tranvías-correos, un insospechado gran servicio a la ciudad. Pues estos buzones con sus fauces permanentemente abiertas, daban la impresión de tener hambre de cartas. Apetitos de letras, de frases francas o engañosas. En fin, por lo menos a muchos maridos y padres distraídos, al tomar el carro la vista del buzón, recordaba ipso facto que en su cartera de su vestuario, llevaban una carta que le había entregado como encargo su mujer o hija para que se las echara al esquivo buzón. Y el tranvía hacia entonces un doble servicio, se echaba la carta y se economizaba. De lo contrario, esas cartas para echarlas de una vez por toda al correo, estarían tan arrugadas por el bolsillo, que para enviarlas había... ¡que cambiarles de nuevo el sobre!

## EL SINGULAR CARRO DE LA CAZUELA, DE LOS ASADOS Y DE LOS BISTEQUES

También en tiempos ha, las partes de las reses beneficiadas en el Matadero, el lomo, el filete, costillares cabeza, piernas, hueso chascón, etc., carne de vacuno, ovino y porcino, que sirven de alimento a la población de Santiago, eran acarreadas desde el Ma-



tadero hasta el centro de la capital, al Mercado Central, en... tranvía, sí, pero éste era un vehículo especial, un tranvía que arrastraba un convoy de cuatro carritos cerrados con puertas de correderas. Eran todos pintados de color tabaco. Todo Santiago los conocía como: **"El carro de la carne"**.

Todos los días después de la matanza de las reses para el consumo de la población metropolitana, iniciaba el carrito su viaje peregrinatorio al centro de la Capital. A la hora de la siesta comenzaba a correr el curioso y característico convoy lleno en su interior de apetitosas carnes, sabrosos costillares, ricas pulpas y piernas enteras de vaca, corderos colgados de una patita con su vientre abierto, mostrando todo como era por dentro el animal. Largas trenzas de chunchules, pana, corazón, bueyes enteros colgados en barras de fierros niquelados en esos especiales carritos, pasaban y cruzaban en demanda de las innumerables carnicerías del Mercado Central por todo el centro de la capital. Era característico y tradicional a los ojos de los santiaguinos hasta por allá de la tercera década de este siglo, la visión y fisonomía inconfundible de él. Su ruido era conocidísimo desde lejos, era característico su lento paso, su pausada marcha de este singular conjunto de carritos de convoy, que lleno sus vagones iban de substanciosas reses, en que iban como encomiendas, costillares, piernas, cabezas, lomos, filetes, sabrosos futuros bisteques, jugosos asados y largos metros de chunchules transitaban indolentemente muy sueltos de cuerpos adentro de esos cuatro carritos, por toda la calle de Arturo Prat, Ahumada, Puente hasta llegar al interior del Mercado Central de la calle de San Pablo, donde llegaba el fin de su larga senda y caminata, para prepararse a ir al segundo decisivo y prosaico destino, donde iría a parar todo eso, para luego desintegrarse...

¡Qué tiempos aquellos, en que hasta la entonces abundante carne vacuna, ovina, y el sabroso chanchito, podían viajar por todo el centro de la ciudad con vehículos similares a los de la locomoción colectiva!

Y en aquel tiempo, en el decenio de 1930-1940 en la Capital, en cada paradero esperaban vehículos para movilizarse sólo 4 ó 6 personas. Hoy día esa cifra inicial es la misma, sólo que había que agregarle ahora, uno y, quizás, dos ceros a la derecha, y... cuando llega el ansiado esperado carruaje cual nuevo terrestre vehículo de salvataje que los levante de ese islote en que se hallan estancados y paralizados, no todos pueden trepar y subir a él por falta de espacio, y ahí quedan otros largos minutos en espera de mejor



suerte, y... que el vehículo por llegar y arribar al simbólico y abandonado islote, venga con algún huequito disponible para estibar y meter ahí bien apretadita su humanidad, juntos, muy juntitos los cuerpos, hombros con hombros, costillar con costillar...

Y ahora cada paradero, cada esquina, es un real oleaje y hormiguero humano, que repleta calles y avenidas con gente apresurada siempre por las heterogéneas nuevas modalidades y urgencias que ha creado sin querer eso que llaman: civilización.

Nunca la población de Santiago había estado más unida, más apretujada día a día, y en forma más democrática que los actuales días que corren. Ahora es cosa de todos los días, de cada minuto, que un vehículo de cualquier medio de propulsión que rueda por el pavimento del gran Santiago de cerca de un par de millones de habitantes, lleva en su interior muy apretaditos hasta más no poder, cual una coliza de pasto, a la heterogenidad más estrambótica y mayor diversidad de seres de condición social, medios de vida, tan distintos uno de otro, de vestuario, a veces de oropel y oro con el de simple cañamazo, y sin embargo, van tan unidos y juntitos. Marchan esos pocos minutos que viajan sin discriminación de ninguna especie. Ni asomo siquiera de una simbólica, vanidosa, y torpe separación de una lucha estéril de clases.

¡Qué maravilloso sería si la gente de esas aglomeraciones del interior de los vehículos, fuera siempre así mismo uno con otro, que conservaran el mismo contacto espiritual fuera de él! Poco faltaría para llegar a la realidad efectiva, del pensamiento y doctrina de aquel Rabí de Galilea, que en un monte dijo, propició y recomendó a la humanidad toda, la cordialidad, comprensiva de esto tan básico: Amáos los unos a los otros.

Desafortunadamente esto es irrealizable en este prosaico y materialista mundo. Otra cosa que es una gran ventaja en estos tumultos y aglomeraciones, es que van tan amigablemente los semejantes unos con otros, tan unidos actualmente en tranvías, buses, micros y troles, es que vamos rodeados y cercados constantemente de cuerpos femeninos, de varias edades, pero al fin, hijas de la Sra. Eva. Tan estrechamente juntos, que en otra ocasión no se los presenta nunca jamás otra oportunidad, de estar tan cerquita de una desconocida rubia (¡no empujen pues!) despampanante, o que una trigueña los meta sin consideración su suave codo (¡siguen empujando!) por nuestros riñones, o aquella otra morena (¡hasta cuándo empujarán?) de voluptuosas miradas picarescas que casi



oímos el sofoco y palpar de su corazón tan junto a nosotros, o aquella otra rubia de extranjero ancestro, que viajamos todo el camino ¡tan corto y escaso desgraciadamente! tan juntito a ella (¡no vuelvan atropellar otra vez pues!) tan cerca de su escultural forma, y oler casi su fragancia femenina, que más de algún pasajero habrá dicho para su interior: Con estas beldades ¿De qué cosa está ufano Hollywood? Y después todas estas hermosas, simpáticas, "glamorosas" mudas bellezas, compañeras ocasionales nuestras, vecinas cotidianas de viajes en vehículos capitalinos, que muchos de ellos (¡ah! ¡bribón!) quedan indirectamente prendados fugazmente un poquito de ellas, que al término del viaje no las volvieron a ver nunca más en parte alguna. Claro que a veces, es decir siempre, viajan en todos los vehículos las infaltables veteranas voluminosas, adiposas, con sus ajadas caras horriblemente maquilladas, que son las antítesis de las heroínas poéticas y románticas que a veces engalanan los vehículos. Pero a estas señoras repollonas, lo que les falta de eso: que "el viento se llevó" y "los años volaron", lo tienen en condiciones de ser exponente demostrativo de la fuerza de un tanque, o el desplazamiento físico efectivo de un recio jugador de rugby. Arrasan con todo por delante, con la cantidad de hombre que sean, por muy vitamínicos y gordos que se encuentren, cuando tratan de ganar y adueñarse, sea como sea, a empujones, encontrón, a sangre y a fuego, de lo que le es tan caro y apetitoso para la edad de ellas... ¡un asiento! ¡Ah! y otra cualidad especial más de estas hermosas diarias reuniones, y uniones de nuestros semejantes en tranvías, buses, micros y troles, es que vamos rodeados y circundados de mujeres en proporción de un 80% de ellas por cada piloso varón, y todas ellas, toditas viajan... ¡tan calladitas! ¡Se puede imaginar algo tan raro, pedir y exigir algo más extraño y algo más hermoso! Un espacio lleno de mujeres por lado y lado y... todas se mantienen mudas! ¡Qué lindo verdad? ¡Pero dura tan poco eso! ¡Qué placer inmenso es ese que no siempre disfrutamos los mortales, de la presencia tan cerca de ellas, y que... ¡se estén tan calladitas! ¡Y no abren un buen rato sus boquitas! ¡Qué primoroso y lindo es eso señor! (¡Pero por Dios que empujan tanto por aquí señorita! ¡no?)



## TRANVIAS MODERNOS EL AÑO 1925

La Empresa de Tracción el año 1925, trajo al país una novedosa partida de nuevos y modernos tranvías, llamados "San Louis", época cuando hacía furor en todo el mundo un nuevo y moderno baile: El Charlestón, y cuando todos los santiaguinos febrilmente tarareaban ese estribillo pegajoso junto con hacer unos estrambóticos y raros movimientos afrocubanos, con rodillas, "canillas" y pies, y cantaban esa letra insípida y con muy pocas complicaciones de:

Bailando el Charlestón  
Charlestón, Charlestón  
Que alegra el corazón  
Corazón, corazón...

Evidentemente, eran muy modernos para la época. El paso de ellos por las calles de la capital, la hizo a ésta más "europeizada y moderna". Estos carros no traían Imperiales, eran los que hasta el último corren en la línea 36, Matadero. Traían muchas novedades en su equipo, traían asiento especial para el recaudador de los pasajes, el cobrador. Y otro adelanto muy singular, traían caja receptora del dinero del pasaje del público. Esta caja con sus cuatro cantos de vidrios era muy moderna, se veía el dinero desde afuera. El dinero se echaba ahí en forma de alcancía. El cobrador como firme guardián y cancerbero, sólo observaba que todo el mundo que subía a él pagara echando a la mágica cajita su pasaje exacto. él sólo se limitaba a cortarle el correspondiente comprobante de pago: el boleto.

Con la llegada de estos nuevos "mastodontes" de la locomoción colectiva, se avivó más el enjambre de transeuntes de la vieja capital. Había aspecto de más capital, de más urbe. Al verlos pasar a estos modernísimos vehiculos por las calles de Santiago, parecía que la Gran Ciudad se había alargado los pantalones. Fuera de las evidentes mejoras que se apreciaban a simple vista de sus hermosas carrocerías, estos carros traían una novedad en los frenos, eran de aire. Se eliminaba con eso de raíz, la arcaica y agotadora palanca de frenos de brazos, comedora lenta de espaldas y pulmones de conductores. Otra cosa nueva, timbre eléctrico para las paradas y partidas, hermosos y blandos asientos tapizados en



juncos. Y otra super-novedad para ese año 1925, el abrir y cerrar automático de las puertas.

A esta novedosa y moderna modalidad en la cobranza, en los pasajes de estos lustrosos y modernos tranvías, una parte del público principió a "inteligenciarse", a "cranearla", y a discurrir como "avivarse" para burlar a la Empresa, al cobrador, y a la... ¡cajita de vidrio ésa, la importada! No se demoraron mucho en descubrirlo. Como el Catecismo dice: Contra siete vicios, siete virtudes. Bueno, el público halló no sólo siete virtudes para contrarrestar ese nuevo vicio de la Empresa: ¡cobrar en cajita!, si no que descubrió más de diecisiete maneras de hacer "lesa" a la importada cajita esa.

¡Cómo? En vez de echarle la chaucha, la moneda de veinte centavo que era lo que valía entonces el pasaje tranviario a la indolente cajita, le metían y le echaban a ella: ¡botones! ¡botones de similar diámetro al porte de la moneda! ¡y a veces le depositaban hasta "peñas" o golillas de acero para techumbre!

Los cobradores al terminar su jornada, sacaban de la caja el dinero recolectado, siempre les salía una sorpresiva cantidad de hermosos y extraños modelos de botones de todos colores y material... Unos eran de concha de perlas, de huesos, carey, bakelita, o madera, ¡pero todos eran exactamente del mismo diámetro de una moneda de veinte centavos! Por eso éstos no tenían ninguna dificultad en su paso por el orificio destinado al paso como una diminuta tornamesa, de las citadas monedas divisionarias exacta de la tarifa.

Claro que habían cobradores, que al día salían con dinero en contra en la recaudación final con el número de boletos cortados. ¡pero en cambio ésto, fué el principio de una modalidad nueva que se operó en ellos, les dentró a varios una nueva y gran afición, un nuevo hobby, cual nuevos filatélicos o fanáticos numinásticos, les dió por... ¡juntar botones!...

Habían algunos, que tenían en sus casas sus excelentes y raras colecciones de los más diversos, raros, extraordinarios modelos, formas y colores que se pudiera imaginar. Y según contaban, algunos de estos flamantes coleccionadores, se cambiaban unos con otros los ejemplares más raros de botones que le habían caído en el curso del día, y si ya los tenían repetidos, gozosos éstos los intercambiaban con otros que no lo tenían.



Hubo uno de estos nuevos "hobbystas", que dicen que se "tocó" con esto de coleccionar distintas clase de botones. Se volvió "cucú" con este nuevo "hobby" de origen tranviario: ¡de juntar botones!

Después la clase de carros se ha ido sucediendo y remozando con el correr de los años, cada modelo traía algo novedoso. De los primitivos "carros" alemanes A. E. G. siguieron los llamados tranvías Belgas, los Brill, los 51, que fueron los más modernos. Luego los últimos con que se renovó el material rodante y que tal vez... sean los postreros, fueron los conocidos como los tipos "Santiago", que según reza en sus carrocerías, fueron manufacturados en la capital del país.

Claro que no porque no eran cosa humana estos vehículos, iban como es natural apartarse a la acción del tiempo, nó. Y así fué como se fueron también ellos... poniéndose lógicamente viejos, y luego también lógica y matemáticamente, les principiaron los tradicionales achaques propios de la vejez.

Algunos a veces se acordaban que habían recorrido sus ruedas kilómetros y más kilómetros, y entonces ellos, filosofando, hacían oído de mercader a la pasada de los enormes 5.000 Volts que les transmitía de energía eléctrica del cable aéreo a los motores y... ¡no andaban! Otros tenían tan deteriorada la carrocería en la parte alta del techo, igual como las casas antiquísimas donde hubieran pisado mucho el tejado dejándolo con filtraciones, que a la primera ligera lluvia o fuerte aguacero persistente, se pasaban de agua y se llovía en el interior, cayendo exactamente unas goteras simpáticamente, muy bien calibradas y fijas, medio a medio de los asientos del tranvía.

Claro que algunos tranvías poseían la rara cualidad, de ser cual una segunda atmósfera. Esto es, que sucedía en los días terriblemente lluviosos, cuando acampaba y dejaba de llover, a causa del resecamiento de la techumbre de la parte superior de dichos carros, lugar donde llevan paradita la pértiga de acero, el tomacorriente alimentador y conductor de la energía y corriente eléctrica, en todas partes se guardaban y cerraban los finos y ordinarios paraguas. ¿Para qué tenerlos abiertos, si no llovía? Y aquí acontecía lo raro y extraordinario. Pues dejaba de llover en la calle, pero adentro en el interior de algunos carros singulares, ahí... ¡seguía lloviendo igual!



## EL PREMIO NOBEL DE LITERATURA FUE UNA VEZ PARA... UN EX TRANVIARIO

También las manijas, palancas, frenos y enseres de un tranvía, han tenido que ver alguna vez con la Cultura Mundial y el espíritu en todas sus manifestaciones artísticas. Pues hubo un modesto maquinista tranviario, que su nombre fué señalado entre los grandes en la Literatura Mundial. Pues este hombre, además de ser conductor de un modestísimo tranvía eléctrico, poseía inquietudes del espíritu y del intelecto, lo atraía, lo subyugaba la literatura, cualquiera de sus múltiples facetas.

El cerebro de este modesto y humilde conductor, no sólo servía para mover su mano la prosaica manija, herramientas inherentes al movimiento del motor. Sino que en su espíritu de este maquinista, bullían unas ansias enormes de superación intelectual. Unas miras infinitas cual hambruna artísticas, para pulir lo que le exigía su inquieta alma y personalidad maciza intelectual que innata poseía, y que iba encerrada dentro de ese cuerpo enfundado en ese modesto y prosaico uniforme de maquinista tranviario, en una de las ciudades principales del Estado de Illinois de Estados Unidos, la ciudad de Chicago.

Pues, este maquinista fué un escritor enamorado de la Musa Melpómene, y que mostró oficialmente su talento al mundo 20 años después de haberse iniciado el siglo de la misma cifra. Este modesto tranviario de Chicago, jamás se avergonzó luego que triunfó, de que su mano que magistralmente dirigía la pluma, años atrás esa misma mano apretaba palancas y manijas de conducción de un humilde tranvía para ganarse la vida, en los lejanos tiempos de pobreza y vicisitudes, por las calles de pendientes y bajadas de aquella ciudad yanqui. Este fué un sencillo y modesto ciudadano noruego que fué agraciado con el galardón máximo que se premia al mejor intelectual y escritor en el mundo, el **PREMIO NOBEL DE LITERATURA**. Sus manos antes de triunfar, manejaron e hicieron andar un prosaico tranvía eléctrico. Esto sucedió por las calles de Chicago. Este maquinista ignorado y modesto conductor de esos vehículos de movilización colectiva, fué el noruego Knut Hamsum, cuyo verdadero apellido era Sckulbacken, falleció en 1952, a los 92 años. Este ex maquinista, el año 1920 fué laureado con el Premio que donara desde 1901 el inventor de la dinamita, el sueco Alfredo



Nóbel, en beneficio de los que más se destacaran en el mundo entero en obras científicas y literarias.

Este escritor noruego en su juventud emigró a Estados Unidos, y en sus correrías de altos y bajos fué a parar a Chicago, y ahí para hacerle pelea a la vida se consiguió un puesto de maquinista de tranvías eléctricos de la vieja ciudad.

Así pues, este desconocidísimo eslabón humano en la lucha diaria, fué un insignificante para las gentes, y pasaba desapercibido por el grueso del público, y siendo así un desconocido tranviario anterior a su año de su honor intelectual. Movilizó a innumerables graves y circunspectos pasajeros de piel blanca y morena, de cabellos rubios o negros motudos, en fin, pasajeros de una Babel internacional. Estas multitudes de heterogéneos pasajeros, ignoraban que bajo esa sencilla gorra de ese modesto maquinista, ya llevaba la invisible forma del laurel que le ofrendaría la fama como escritor en ese año jubiloso de 1920.

Estos viajaron sin imaginarse, ni por un momento, que el "hombrecito" que conducía y manejaba el intrincado aparato con sus diversas manijas, palancas y frenos, en que ellos viajaban tan displicentemente y hasta con petulancia, iba a ser, en un tiempo no lejano, el mejor escritor y novelista del Mundo, con sus obras maestras: "Hambre", y "Pan", premiándolo en mérito de ellas con el Premio Nóbel de Literatura, siendo él, el décimonoveno que lo recibiera desde que se instituyera en 1901, cuyo premio 75 mil Coronas suecas en efectivo que recibió y el renombre universal que consiguió, fué el fruto que obtuvo este antiguo ex maquinista tranviario. Similar distinción, la habría también de recibir 25 años después Chile, en la persona de nuestra máxima Poetisa y educadora: Gabriela Mistral.

Este noruego conductor de tranvías en Chicago, sin jamás ingresar a una Escuela o Universidad, sabía más que cualquier licenciado de alguna apergaminada Facultad o Instituto. ¿Cómo lo hacía?, leyendo. Leer y leer, era su vicio, ¡cómo sería! que este "vicio" fué lo que le costó la pérdida de su puesto en los tranvías de la ciudad de los pasados Gansters de Al Capone. Sucedió, claro que esto fué antes del año de la recompensa mundial. Mientras Hamsum, iba dedicado a su específico trabajo de manejar su motor tranviario, no sólo hacía eso... ¡también iba leyendo! Se iba instruyendo, claro que no era muy apropiado el momento que elegía para llenarse de cultura y educarse, mientras las ruedas de su



carro se deslizaban por calles y arrabales de Chicago. El se interesaba tanto, a veces, en la lectura de una tragedia de Esquilo, un drama de Sófocle, una obra teatral de Molière, o de algún interesante compendio de Filosofía y Ensayo de Política Económica, que se pasaba cuerdas y cuerdas sin parar, o a veces viceversa. No partía nunca de una esquina, aunque su compañero le diera la partida, por hallarse embebido en un interesante capítulo de la Razón de la Locura de Erasmo, o el Discurso sobre el Método de Descartes.

Su afición a instruirse lo perdió, y también perdió su empleo. Pues, cuentan los diarios de la época, que un día en una calle de Chicago en 1912, se formó un gran taco de carruajes, los novicios automóviles eran los que metían más bulla, tratando de probar sus bocinas la cantidad de veces que tocaban sin cesar para comprobar su garantizada duración que tenían. Total, llamado un vigoroso y robusto Policemen, éste se puso en cuatro trancadas en el sitio estratégico inicial del "taco" callejero, y comprobó que el causante que hacía cabeza de este fenomenal y descomunal "taco", era el ridículo tranvía que manejaba Knut Hamsum, que no pasaba él y no dejaba pasar a nadie tampoco, teniendo tras de él una cola de carros, autos, carretones, etc., como de cuatro cuerdas. El maquinista del culpable carro estaba en su puesto, el carro no tenía ningún desperfecto, no había habido ningún accidente o atropello. Al divisarlo el Policemen en que estaba ese raro maquinista, su sorpresa fué tan grande, como si hubiera visto anticipadamente encaramado en ese tranvía a un habitante Marciano, no era un Marciano, ¡era el conductor! Sólo que el maquinista estaba como en el mejor de los mundos, ¡hojeaba y hojeaba!, ¡estaba leyendo... "Las Vidas Paralelas de Plutarco!", él leyendo, había perdido la noción de su trabajo y su específico puesto de manejar y movilizar su tranvía. ¡pero... le encantaba tanto leer a los clásicos griegos!

Claro que al Policemen le importó un pito tales clásicos, lo amonestó severamente y la Empresa Tranviaria Yanqui también le importó un bledo las inquietudes espirituales de su "Motorman", y lo despidió con cajas destempladas de su puesto de una manera no muy clásica que se pudiera esperar.

Y ese lector empedernido que era, por culpa de esas grandes obras de esos ilustres titanes, filósofos de la antigua Grecia, Knut Hamsum perdió su empleo de maquinista tranviario en EE. UU.: pero no por eso perdió su vocación a que estaba destinado, aunque



hubiera manejado no con mucha dedicación, que era menester, a su oficio, un viejo tranvía eléctrico en las antiguas calles del Viejo Chicago.

Para los que gusten y deseen apreciar la calidad de su poder intelectual de este dramaturgo escandinavo, antes modesto obrero conductor tranviario, intercalaremos unos fragmentos tomados al azar de su obra "Pan", laureada como ya hemos dicho con el Premio máximo de la Literatura Universal: Premio Nóbel:

"—Una muchacha estaba prisionera en un Castillo a cuyo dueño amaba. ¿Por qué? Preguntárselo al viento y a las estrellas y al Dios señor de la vida, pues sólo ellos conocen misterios tan hondos... El señor había sido su amigo y su amante, pero un día conoció a otra mujer, y sus sentimientos se desviaron de la muchacha igual que un río cambia de curso.

"La había amado con amor juvenil, la había llamado muchas veces "su ángel tutelar", su paloma tierna, la había abrazado muchas noches con ese abrazo apasionado con que el amor pretende asirse eternamente a lo fugitivo; le había dicho: "Dame tu corazón", y ella se lo había dado como quien no da nada... Cada vez que él le preguntaba: ¿Te puedo pedir una cosa? ella siempre decía sí.

"Con la otra en cambio era su esclavo, un loco, un mendigo. ¿Por qué?... Pregúnteselo al polvo del camino, a las hojas que caen, a la divinidad misteriosa, sólo ellos conocen misterios tan hondos... La otra no le daba nada, nada, ¡nada! y por negarle todo, él le decía gracias con palabras del corazón, en lugar de darle le exigía: Dame tu reposo, dame tu inteligencia, dame tu dignidad, y él se la daba sintiendo que no le pidiera: dame tu vida y la salvación de tu alma después. Por eso la pobre muchacha enamorada y desdeñada fué encerrada en la torre.

"—¿En qué piensa joven prisionera que sonríes así?

"—Pienso en aquellos días de hace diez años cuando lo conocí, lo amé y fué bueno conmigo.

"—¿Aun te acuerdas de él?

"—Sí y todos los días, todas las horas... Siempre.

"Y pasó largo tiempo y volvió a preguntársele:

"—¿En qué piensas prisionera que sonríes?

"—Estoy bordando su nombre en un lienzo.

"—¿El nombre del que te encerró en esa torre donde tu juventud se consume?



"—Sí, el del hombre que conocí y me amó hace veinte años.

"—¿Aun te acuerdas de él?

"—Su recuerdo no empalidece ni siquiera en sueño.

"Y pasaron años y más años...

"—¿Qué haces prisionera de las canas color ceniza?

"—La vejez se me acerca, y no veo ya bastante para bordar, pero araño con mis manos la pared, y cuando tenga bastante yeso haré un vaso para regalárselo.

"—¿A quién?

"—A mi amor... al que me encerró aquí.

"—¿Y sonríes a pesar de tu encierro?

"—Sonrío porque pienso que dirá al recibirlo: He aquí un vaso hecho por mi amante de hace treinta años. No me ha olvidado aún...

"Y pasó el tiempo y el tiempo pasó.

"Prisionera encorvada, tus manos nada ya pueden hacer, y sonríes aún.

"—La vejez ha venido, soy ciega, torpe, más el recuerdo no envejece.

"—¿Y piensas en el que te enamoró hace 40 años?

"—Sí, en él, siempre en él... Nos conocimos cuando éramos jóvenes, y con un solo día de amor 40 años se llenaron de recuerdos.

"—Pero... ¿no sabes que ya no vive... que ha muerto ya?

"Y la pobre vieja enamorada sus labios mustios se pusieron, extinguióse su voz que ya iba hablar, sus ojuelos se vidriaron, una palidez lívida la cubría y cayó inerte para siempre."

## ¡NO! ¡AQUI NO SE PUEDE BLASFEMAR!

Es muy conocida la locuacidad de los hispanos. Su verba inagotable de palabras y más palabras es tremenda. Pero hay también cierta clase de españoles, que son muy impulsivos y a veces se les pasa la mano, y dicen unas atrocidades muy grandes. Y a veces no fuera nada que las dijeran y las exclamaran en sitios cerrados o en su intimidad, nó, como son muy vehementes las pronuncian en sitios públicos, calles y plazas.



Y precisamente en la Madre Patria, en la bella y multicolor Capital de Madrid, los tranvías eléctricos de esta ciudad a orilla del Manzanares, son los únicos que "les paran el carro" a los impenitentes blasfemadores madrileños, y no permiten que arriba de ellos se digan frases tremendas, ni palabrotas horribles del porte de la Giralda. No desean que en su interior se digan garabatos, herejías horripilantes, atroces, y tan horribles como las que se exclaman en las corridas de toros.

Pues, en los simpáticos carros españoles que abúlicamente sus ruedas se deslizan por la Gran Vía, atraviesan la Puerta del Sol, o corren por la españolísima calle de Alcalá del florido Madrid de Lope de Vega, de Quevedo, o Calderón de la Barca, arterias esas las de chulos y manolas por donde transitan indolentes tranvías, en sus interiores éstos tienen fijos unos carteles, que dicen lacónicamente, pero bien golpeado: ¡NO! ¡AQUI NO! ¡AQUI ESTA PROHIBIDO LA BLASFEMIA! Con esta indirecta observación le cortan "el cuarenta" a los lenguaraces madrileños, muy sufridos para las "rendidas", maldiciones y reniegos, con palabras no muy litúrgicas que se diga, tan horrorosas, tan inmensas, atroces como grande es el genio de la intelectualidad ibérica en el concierto de la humanidad. En cualquiera parte de Madrid se puede blasfemar, en las ramblas, en la calle, en el cafetín, en la Plaza de Toros, en las canchas de balompié, en los frontones, ¡menos en los tranvías, nó! ¡en los tranvías! ¡nó!

## A NECDOTAS Y RELATOS

PRINCIPIAN LAS MIL Y UNA AVENTURAS DE UN GRAN TRUHAN SAGAZ Y PILLO — NI LOS BOY-SCOUT SE LE ESCAPABAN — "CORTO" DOS VECES EL MISMO BOLETO...

Las cualidades cerebrales suelen ser muy diferentes entre los humanos, y casi parece ser que los favorecidos son los que precisamente también han sido favorecidos por el Cuerno de Cornucopia, o sea, el antiquísimo símbolo de la abundancia. Y de ahí que con esa primordial ayuda permiten los precisos medios para ampliar



y expandir su saber a estos felices tipos, que con sus permanentes estudios a veces con relativa presión enérgica de superiores ascendientes, sus masas encefálicas se dilatan y se vivifican más, y de ahí, a ser un hombre instruído, hay muy poca distancia. Su cerebro se acostumbra a una permanente viveza y concepción rápida para cualquier intrínquilis, y ese es el resultado y producto de una formación humanística bajo severa disciplina intelectual por presión.

Pero no contar con ninguno de los medios que da la situación y las facilidades que da el dinero para tener un cerebro privilegiado, y tener una extraordinaria visión de estrategia anticipado a los acontecimientos y una inverosímil imaginación e iniciativa, esa sí que es una rareza que es dable ver entre personas y tipos vulgares, casi, casi analfabetos. En muy reducidísimas veces, pero como el tipo que vamos a describir, no se repite el caso muy a menudo. De tener un magín tan excepcional como este hombre, que vistió buen tiempo el humilde, modesto, pero orgulloso uniforme gris tranviario santiaguino, que llamaremos Timoteo Villalobos, y con un apodo supuesto, pero que este dicho sobrenombre, realmente existió en el gremio, pero ajeno a las bellaquerías del tal Timoteo, sólo se hace conjunción para amenidad del relato, pero verídicamente existió tal curioso apodo, y vivió también ese hábil tipo que se cuentan sus veraces e inverosímiles aventuras que hizo noticia, muchas, muchísimas veces en su medio que actuó. Y dejemos de preámbulos, y sigamos leyendo como era este espécimen y tipo, que debía ser el abanderado de la legión de los tipos más raros, extravagantes, ridículos, grotescos, anómalos, excepcionales y extraordinarios, que desfilarán por este Kaleidescopio humano cual gran desfile, de las flaquezas, vanidad, egoísmo y curiosidades de esta eterna comedia humana que se llama: ¡VIDA!

Su cara al mirarlo y fijarse en él, era tal cual la que se denomina vulgarmente, cara de "hombrecito bueno" y sin malicia. Era su rostro muy popularizado de un roto francote, sin doblez, era el espécimen exacto de un tipo sin malicia, a primera vista, ¡y ahí estaba lo malo!; porqué ¡caray!, qué distinto era por detrás de su fachada exterior Timoteo Villalobos. Este personaje con su físico y apariencia de un Santo, era el truhán más grande, bellaco, bribón y más completo sirvergüenza que jamás haya pisado la capital. Sus facciones y modo de expresarse siempre en forma humilde, lo hacían artificialmente un "pobre y buen hombrecito". Pero su cerebro trabajaba incesantemente, cómo poder "pasar por el aro"



a sus semejantes cualquiera que fuera, y sacar partido y ventaja de las crédulas e inocentes opiniones equivocadas de los demás, que siempre se forjaban de él.

Era de porte regular, cara morena bien tenida, bigotes largos y espesos al estilo casi de Taras Bulba, el recio personaje de la novela de Nicolás Gogol. Su edad era indefinible, podía ser énta 35, 40 ó 50 años, no se podía precisar sin miedo, a no "achuntarle" la exacta edad. Hay tipos así, que su edad verdadera es su mejor argumento para una sonada sorpresa, y tema para sus largos 5 ó 6 minutos de conversación sobre esto. Parecía que todo se conjuraba en contra de las personas que lo tenían que tratar. Era este Timoteo, un ovillo de pillastrería, viveza natural y congénita. Este tipo que a los ojos de todo el mundo, aparecía como a uno más del montón de la mediocridad y de la vulgaridad, trabajaba de maquinista de tranvías de la Compañía de Tracción de Santiago. En su gorra gris de su uniforme tranviario, llevaba su placa con su número individual de orden: "Maquinista 866", puesto que desempeñaba, luego de haber sido ex Cobrador 215 de los mismos tranvías, cargo que dejó de serlo por urgente orden especial de la alta Superioridad de la Empresa, a causa de ser Timoteo Villalobos, un Cobrador exageradamente despierto y "notablemente dinámico" para ese cargo, en el cual periódicamente se tentaba, y su honradez flaqueaba con matemática precisión casi siempre, decir casi, no es decir la realidad fidedigna. Siempre su "honradez" no lo acompañaba por un invisible mal consejero interior que le rondaba. Se tentaba siempre con el dinero que los pasajeros le pasaban al pagarle el pasaje, por cuyo pago Timoteo tenía que darle en prueba de lo recibido un rectángulo de papel pequeño que era del rollo de boletos, que la Empresa le daba al Cobrador para que le diera de comprobante de pago a los que ocupaban sus vehiculos como medio de transporte.

Pero Timoteo Villalobos como Cobrador, ¡era un desastre Apocalíptico... para la Empresa! Una quiebra a paso lento, era bancarrota segura para la Compañía mantenerlo de Recaudador de pasajes. Este vivaz Cobrador aguzaba mucho su ingenio y la "creneaba" para sacarle maquila a su puesto que la Empresa a él le había confiado de bendita y buena fe. Este decía diariamente para su interior: "Aquí no la están dando, sino que la están ofreciendo". Y todos los días amanecía con un novísimo y original sistema para



poder filtrar "honradamente" para sus bolsillos algunas chauchas, que era el valor de cada boleto por pasajero que cobraba.

El sabía que el patrón sólo pierde una vez la confianza en el empleado que sea sorprendido en actitud de no proceder con honradez, y si lo pilla robándole, ya para el empleador deja de ser digno de su fe, por esta razonable causa Timoteo como cobrador tenía en su cerebro doble trabajo, para luchar y sortear toda clase de obstáculo, de aparecer como honrado y... no serlo, para su propio fin personal e interés pecuniario, cuyo fin, era el fondo de sus bolsillos no honorables.



Trabajar en un carro de la brava línea Matadero, era el más grande anhelo de los Cobradores, pues esa línea poseía la clientela más heterogénea, muy popular y de cepa firmemente arrabaleña, ella actuaba siempre con "nobleza" con el Cobrador. Tenían amplio margen para sacar sus ventajas todo Cobrador, aunque no fuera vivaz ni tan despierto como Timoteo Villalobos. En esa línea "15 Matadero", subía de todo, pasajeros patibularios, rostros hoscos y ceñudos, faces de todo el repertorio que dispone el apretado conglomerado del hampa; dueñas de casas entraditas en esas dos cosas que le es tan desagradables a las mujeres, pero que no pueden evitar: ¡los años y la gordura! Estas subían a esos vehículos para que les transportaran sus voluminosas caderas, sus gordas nalgas, en fin, ... todo sus adiposos cuerpos, que, como equipo, viajaban con bolsas y más bolsas que luego traerían llenas de productos del Matadero, hortalizas y frutas, que ocuparían en alimentar y condimentar sus diarios menús de sus casas, o cocineras, que eran los Restaurantes del pueblo, siempre éste escaso de moneda adquisitiva. El 80 por ciento de estos sitios donde come la gente de presupuesto siempre urgido, estaban ubicados en la calle San Diego de Santiago, arteria de la Capital que es un vivo arsenal de los tipos más variados y distintos que no puede mostrar y exhibir otra calle.

Estos tipos raros y estrambóticos de la fauna del vecindario del bravo barrio santiaguino, eran los comunes clientes de los tranvías Matadero. Eran siempre muy "leales" estos pasajeros y coadyuvaban a los Cobradores en forma desinteresada a que hicieran estos sus "ahorritos" por cuenta propia, en lo relacionado con



el dinero recolectado por el pago del pasaje a ellos mismos. Ellos hacían la vista gorda al manipuleo y escamoteo, que efectuaban feliz en forma de consumado decano de la prestidigitación que hacían gala los Cobradores, cual nuevo Onofrof o Houdini, y demostraban gratis, sin empacho ni hipócrita vergüenza, sus innatas habilidades que disponían los dedos de sus manos, con los cuales hacían desaparecer en un santiamén, los boletos que les regalaban a prueba de obsequio, esos pasajeros cómplices al terminar éstos el fin de su viaje, y que como regalo, antes de bajarse, lo pasaban descaradamente a las habilidosas y brujas manos del cobrador, con el fin de que éste se diera luego maña de volver a venderlo, o sea, revenderlo, quedándole para sí como premio ese importe, moneda que crédulamente le pertenecía a la Empresa de Tracción.

Uno de esos días trabajando ese famosísimo Cobrador 215, Timoteo Villalobos, en esa "rica mina de línea Matadero", le subieron como pasajeros una Brigada de Boy-Scout. A Timoteo se le alegró interiormente su pensamiento, porque "algo le iría a quedar con estos cabros". El que hacía de Jefe de este equipo de insosegables chiquillos, era un Decurión, muchachito igual que los otros subalternos suyos, sólo se diferenciaba de los demás, porque llevaba tres estrellitas de metal blanco sobre su infantil pecho en fondo de paño verde. También se diferenciaba porque él iba a cargo del pago del pasaje del grupo, en lo demás era exactamente igual a los otros niños, todos aun con caras de guagua.

El Decurión le pagó 17 pasajes a Timoteo, le recibió 17 tentadoras chauchas echándoselas al bolsillo, luego le dijo en la forma más zalamera y amable que pudiera decir y disponer un Cobrador de todo su repertorio de frases para "agarrar a cuento" a un pasajero.

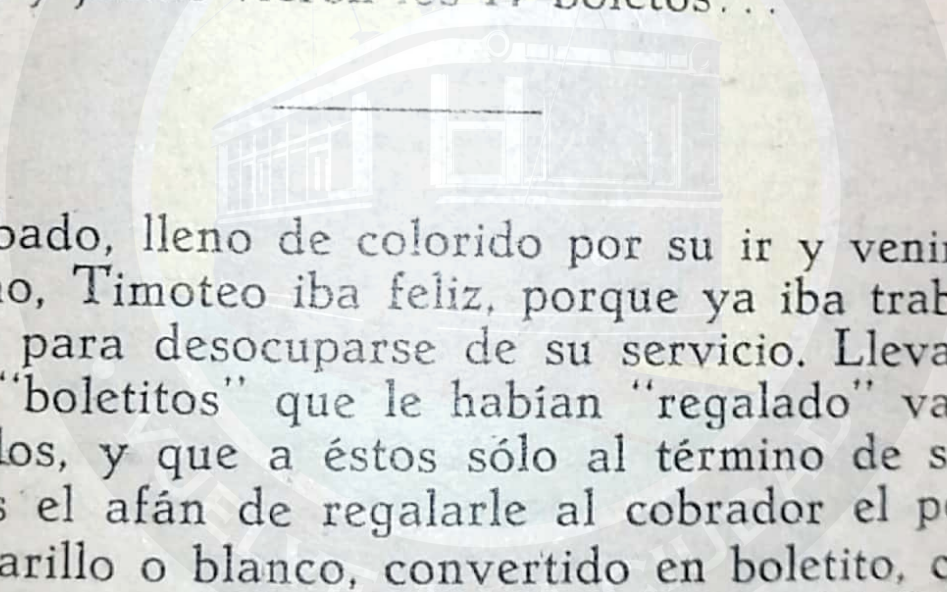
— "¿Hasta dónde lleva sus subalternos mi Decurión?" — esta frase la dijo con mefistofélica intención de halagar al mentado Boy-Scout Decurión, y para envolverlo con retóricas palabras y frases, a fin de que no se acordara que le había pasado 17 chauchas, ni cometiera el desacato de exigirle los 17 respectivos boletos.

— "Vamos hasta Franklin, y de ahí las echamos a pie a Lo Vial" — le contestó el Decurión. Halagado el muchacho quedó por la frase que con afecto le dijera el Cobrador, que le reconocía y se le distinguía que tenía mando sobre esa bellísima patrulla. El Cobrador no le dejó tiempo para que reaccionara y se volviera



acordar de los boletos que no se los había dado, y lo volvió a ametrallar:

—“¿A usted que le darán qué hacer estos traviesos chiquillos, no?; yo creo que no serviría para ser Jefe de Boy Scout; porque hay que ser de “paleta” pa' eso, ¡para ser Decurión!” —terminó diciéndole Timoteo, mirando de soslayo al mentado Decurión, que le estaba haciendo la farsa más descarada de egolatría, con el fin premeditado que no se pusiera exigente y fuera a tener la audacia de exigirle los 17 boletos que había pagado; pero no, ¡no podía ser!, Timoteo siguió envolviéndolo con frases al joven Jefe Boy Scout en tal laberinto de palabras, que cada cual maldito lo que a él le importaba ni le venía sus acepciones y rápidas respuestas del representante del lema “Siempre Listo”. Pero Timoteo fué más listo que el Decurión, y eso que éste no era Boy Scout. Total que el Decurión junto con todos sus compañeros llegaron al fin de su viaje y jamás vieron los 17 boletos...



Un día Sábado, lleno de colorido por su ir y venir de pasajeros en su tramo, Timoteo iba feliz, porque ya iba trabajando en la última vuelta para desocuparse de su servicio. Llevaba en sus bolsillos varios “boletitos” que le habían “regalado” varios pasajeros desprendidos, y que a éstos sólo al término de su viaje se iniciaba en ellos el afán de regalarle al cobrador el pedacito de papel verde, amarillo o blanco, convertido en boletito, con el cual a él le daría la oportunidad y opción de echarse al bolsillo el producto de la reventa de ese boleto. En la esquina de San Diego con Copiapó, subió al carro de Timoteo una señora gorda, que pesaría 2 kilos menos nada más que el total del peso del carro, el cual con solamente llevar arriba a esta señora inmensa, estaba demostrando su gran capacidad de arrastre, reciedumbre y la fortaleza de un puente de acero de sus pasamanos verticales, de los cuales se tomó la señora, agarrándose de ellos para poder elevarse por sí sola al carro. Aunque estos vehículos debían de tener en caso de emergencia para comodidad para ciertos voluminosos clientes, un huinche o un teclé automático, que funcionara con cierta regularidad para ayudarles a elevarse y subir a tan gordos o gordas pasajeras, que usan el tranvía como medio de transporte. Sería esto muy prosaico, risible. ¡Pero que inmensa comodidad les sentaría a esas



señoras tremendas de gordas!; con su pellejo que ya no les da más, ahí se sentirían a sus anchas con tal tecele o huinche. Tal vez algún día, en alguna ciudad del mundo esto se haga realidad para bendición de gordos y gordas.

La señora, ya en la plataforma del carro de Timoteo, sacó de una cartera de hule negro otra carterita más chica de género, que se veía a simple vista era más vieja que la cartera más grande. Sacó de ahí una moneda, que antes de pasarla la miró mucho y con atención, como si fuera de muchísimo más valor que la que ella pensaba pagar su pasaje. Mientras hacía estos menesteres de la subida hasta la cancelación del pago, Timoteo ya le había representado la escena, mil veces ensayada por él, de hacer con la boca el ruido característico, tal como suena cuando se corta un boleto del rollo que lleva en la mano el cobrador, para dar a entender a sus oídos y mostrar al pasajero que se lo "acaba de cortar del rollo", a su vista. La señora ya le iba a pasar la moneda con el valor del pasaje exacto, cuando de improviso se arrepintió de dársela, quizás qué interiores motivos tuvo para este arrepentimiento súbito. Tal vez la creencia de estimarla de más valor, o algún pretérito recuerdo momentáneo, la hizo echar de golpe la mano para atrás y se guardó en su gran bolso la moneda. ¿Por qué lo hizo?, sólo ella y Dios sabrá la rara reacción que le vino; por lo demás, hechos como éste, de repente, continuo sufren siempre las mujeres y nadie sabrá explicar nunca este misterio. Timoteo quedó paralogizado con la actitud tan poco sincera de esta señora, que después que le tiene el "boleto cortado", lo dejó con la mano estirada; y también que le había salido el ruido que hizo con la boca, imitando la cortadura del boleto!

La señora nuevamente sacó de su misterioso bolso otra moneda, esa sí que se la daría sin empacho al cobrador a cambio del boleto. Como todos estos imprevistos detalles, la mentada señora no había visto ni sentido cuando Timoteo le "cortó el boleto", por eso que éste tuvo que repetir nuevamente "la cortada", para darle más viso de seriedad a la treta con la boca, que le salió divinamente bien otra vez el pequeño ruido que hace cuando del rollo se corta un nuevo boleto. O sea, Timoteo "cortó" dos veces ese boleto. Un pasajero, que iba parado en la plataforma, junto con la señora gorda y el cobrador, observó todos los detalles de lo que pasó en esa corta cuadra, asombrándose inmensa y terriblemente; abriendo unos ojos tan grandes como ojos de ternera, por



lo que había visto y oído hacer a este cobrador: cortar dos veces el mismo boleto; ¡sí!, él lo vió y fué testigo. Este extrañado pasajero-testigo, no podía dar crédito a sus ojos de lo que había visto: ¡cortar dos veces el mismo boleto! Observaba a este diablo de Timoteo, con furtivas miradas, incluso con recelo e interior espanto, y no se convencía ni se daba cuenta del misterio inexplicable, de lo que había visto, como por obra de magia en las no muy limpias manos de ese raro cobrador. Al bajarse al final de su viaje este intruso y observativo pasajero se fué cavilando: ¿Cómo pudo ese cobrador pegar nuevamente ese boleto que él vió cortado? Si él "sintió" "patentito" cuando lo "cortó" este cobrador, cual nuevo Frégoli redivivo. Esta era la causa que quizás cuántas veces pensó y pensó ese pobre hombre, y nunca jamás halló la explicación de ese pequeño y gran misterio, que quizás si hubiera sabido que ese niqromante cobrador era Timoteo Villalobos, el truhán más habilidoso, ingenioso y "fresco" que pisara jamás una plataforma de un tranvía, habría comprendido el misterio de la "doble cortadura". Este tipo era de una concepción extraordinaria para solucionar con pasmosa rapidez, e idear el único camino que tenía una cosa compleja, engorrosa y sin solución visible.

---

La Empresa de Tracción de Santiago tenía un cuerpo disciplinado de empleados, cual detectives, que le cuidaba sus intereses en la calle de las siempre posibles voracidades y tentaciones de sus otros funcionarios en el grado de cobradores y cobradoras, que casi siempre padecían con el dinero que pasaba por sus manos. Algunos eran débiles de carácter y... de honradez funcionaria. No entregaban el total de lo recaudado que pasaba por sus manos, ¡todos no entregaban lo que debieran entregar! Y a causa de esta natural anormalidad de cobradores y cobradoras, surgían los Inspectores. Estos eran los encargados de supervigilar su labor a éstos, evitar o denunciar cualquiera debilidad humana que pudieran sufrir, o se manifestara en ellos en forma espontánea o de la otra, a estos empleados recaudadores uniformados. Eran los únicos a quienes los cobradores les temían. Porque ellos sabían, y muy bien, que si uno de estos representantes de la honradez de la Empresa subía a revisarles su carro, y les sorprendía alguna infracción por algo que se relacionara con lo que significaba dinero



para la Empresa, esto es: los boletos, y si acontecía que algún pasajero le manifestara al Inspector revisador que él había sido burlado, pues había pagado su pasaje y el cobrador no le había dado el correspondiente boleto por este pago. Era esta suficiente razón para que dicho controlador informara este nimio hecho al parecer, lo cual ayudaba también a justificar su labor de inspección en la calle. Y esta anomalía al servicio y filtración directa de la recaudación de la Empresa del cobrador poco honrado, era sancionada, aunque diera muy buenas, precisas y habilidosas explicaciones: que él había incurrido en tamaña falta por "olvido", por dar "el vuelto", o por darle la "partida" oportuna al carro, se le "había olvidado" darle el boleto. No había caso, no se le creía, ¡y con razón!, sancionándolo por esa evidente falta con una multa, que a veces alcanzaba hasta la suma de \$ 2.—. Casi era la cuarta parte del jornal diario de ellos, pues ganaban los cobradores \$ 7.25 diarios. En suma, "ese olvido" sorprendido le había costado \$ 1.80 al cobrador que quiso "guachapearse" un veinte, valor del boleto, y era castigado como penitencia pagar \$ 2.—. Por eso cuando los sorprendían con las manos en "la masa" hacían el negocio del negro, pero... después ellos se desquitaban con ese negro negocio. Timoteo tenía para esto una suerte especial, una feliz estrella para que no lo "cazaran" los inspectores.

Cierta vez Timoteo, trabajando en esa misma "rica" línea Matadero, le subió a su carro un obrero, un trabajador de esos que cargan sacos de productos agrícolas en la estación de ferrocarriles: en cuanto éste le pasó el valor del pasaje, Timoteo, con premeditada intención de dejarse para él esa chauchita, se le hizo el gracioso para captarse la momentánea simpatía, del hombre, y éste no fuera tener la audacia de exigirle su boleto respectivo. Timoteo le golpeó "pateril" y suavemente el brazo, diciéndole:

— "Pase pa entro no más, amistá, ¿hasta onde va usté, amigo, ah?"

— "¿Ah?, yo voy hasta Peiro Lago" —dijo asustado primeramente, por la pregunta tan intrusa de este cobrador. Pero después comprendió el motivo, y "las paró" las intenciones, de por qué le interesaba a éste indagarse cuánto iría a recorrer en el carro, para estar seguro y avisado que no habría peligro en dejarse para él esa chaucha, ya que iría a ser corto el trecho que viajaría este hombrecito arriba del carro.



—¡Ah!, ya" —dijo Timoteo, contento de saber que ese pasajero ya luego iría a descender dejándole como recuerdo esa chaucha, que legalmente era de propiedad de la Empresa y no de Timoteo. Le golpeó nuevamente el hombro en señal y signo demostrativo de un goce inefable de seguridad e impunidad. El pasajero pasó al interior del pasillo del tranvía con su no poca satisfacción, por haber dado indirectamente al cobrador esa fugaz dicha al ser magnánimo con él, y sin saber ni quererlo le obsequió su poco de felicidad con su escuálida chaucha, que ahora era absorbida irremediablemente por el bolsillo particular de Timoteo. El Mecenas pasajero, sin desearlo, se colocó de pie en la plataforma delantera, al lado del maquinista conductor, a proseguir ahí en ese sitio cómodo, el resto de su viaje. Pero Timoteo, quizás por qué causa, rara en él, no se le había ocurrido ni se había dado maña para averiguarse qué Jefe o Inspector andaba de servicio en la línea Matadero. Por un descuido lamentable no se puso en guardia a tiempo, cosa que para eso era un tigre, un perro de presa, para husmear qué Jefe andaba "sapeando" por el Sector. Porque para mal de todos sus pecados y de los cobradores de esa fiera línea Matadero, ese fatal día recorría por las calles de San Diego y Arturo Prat un Inspector Jefe de dos dorados y anchos galones en su gorra azul. Era el Jefe placa 17, de apellido Vélez, que sólo su nombre al pronunciarlo entre el gremio tranviario producía inmediato temor, terror, y hasta a los más audaces corazonudos cobradores al mentarlo se les ponía el cutis como carne de gallina por un inevitable miedo. Este temible Jefe era conocido por el sobrenombre de "El Terrible Vélez", claro que esto lo pronunciaban entre ellos con un sigiloso misterio, en voz baja, que no los fueran a sorprender, ni oír. Todo el gremio delante de él hipócritamente lo respetaba, al igual como le temblaban. Le tenían un horror tremendo a su presencia física, porque no por dejar no más se le había bautizado con el apelativo anterior a su apellido de "Terrible", apodo honorífico, igual y similar al que también se ganó para la posteridad mundial el hijo del gran duque Vassili de Rusia, que nació el 25 de Agosto de 1535, conocido con el nombre de "Iván el Terrible", el primer zar de todas las Rusias, que era tan deschavetado y cruel, que según cuenta la voluminosa Historia Rusa, era tan singular este loco Zar, que en sus ceremoniosos Consejos de Ministros, todo el tiempo que duraban estas sesiones a todos sus Ministros, los hacía sentarse en grandes trozos de...



¡hielo! Colega de este Zar en apodo, era el Jefe 17, Arnaldo Vélez, alias el "Terrible Vélez". Su apodo era universalmente conocido hasta en sus más tiernos descendientes familiares de su hogar. Le daba razón él a este sobrenombre fulminante, el hecho de que en su cargo de Inspector Jefe de la Empresa de Tracción de Santiago, era inhumanamente inflexible con las faltas en que sorprendía a sus subalternos. Fueran estos desdichados: maquinistas, cobradores o cobradoras. Su vida funcionaria era un rosario de sabrosas anécdotas, jalonadas de curiosísimos hechos en su labor de Inspector de tranvías de Santiago, que a continuación relataremos.

### ¡GUARDA, QUE VIENE EL TERRIBLE VELEZ!

¡Guarda, que ahí viene el Terrible Vélez! ¡Guarda que ahí viene el Terrible Vélez! ¡Guarda! Bastaba que alguien, fuera quien fuera, pronunciara esta alerta frase, para que de sus deletreadas palabras surtiera el raro y matemático efecto del aviso de la vecindad de un enorme y macizo peligro, que luego iría a explotar en toda la familia tranviaria. Este conjunto de palabras al parecer muy simple, ponía en inmediata y eléctrica tensión hasta la última fibra del sistema nervioso, desde el más atrevido, arriesgado y "panudo" hasta el último de los más displicentes y "aturdidos" del personal tranviario, fueran maquinistas o cobradores. Al oír esa tremenda frase de: **¡Guarda que ahí viene el Terrible Vélez!** se avivaban todos como por encanto, como si tuvieran alguna disimulada batería eléctrica en sus cuerpos. ¡Le tenían un miedo atroz y pánico a ese personaje que obedecía al sinónimo de apodo de el **¡Terrible Vélez!** Cuando sus ojos veían su futura cercanía, o sus órganos auditivos oían esa frase de guerra que señalaba ese peligro a la vista, todos los tranviarios de ambos sexos se dedicaban a aparentar corrección, honradez, y todo lo demás; tal vez lo hacían mejor que aquella mujer del César.

Oír entre aquellos lejanos tranviarios esa exclamación, para ellos significaba un remedo de lo terrorífico, espantoso, aterrador, terrible y pavoroso: **¡Guarda que ahí viene el Terrible Vélez!** ¡Guarda! Era como si les cayera lacre ardiendo encima del cutis de sus caras. Era porque ellos sabían los puntos que calzaba este temidísimo Jefe galoneado. Funcionario superior, que cautelaba en