

la Alameda. Desengancharon los correaes y arneses de los caballos con lo cual arrastraban el carro hacia adelante. Y con el par de jamelgos pacienzudos ya desatados, se fueron así con ellos a la parte trasera del vehículo urbano, y engancharon ahí, a esa plataforma posterior al par de pingos funcionarios. Luego se inclinaron arriba del carruaje, y principiaron ellos mismos a hacer bullir levemente el cuero de los cuadrúpedos, con inmenso bullicio infernal, acicateado y estimulado con gritos, algazara, algarabía, clamoreo, y cual de todos era más jocoso, divertido, chistoso y alegre, alentando a los caballejos a que arrastraran el carrito con la política del cangrejo, para atrás, desandaron nuevamente lo que habían avanzado hacia adelante.

Y así fué cómo efectuaron y solucionaron esa impasse, para ir a dejar a la Casa de los Monos a esa inmensa señora, de abultado cuerpo, con enormes paquetes; ¡y que tanto le dolían los huesos!

Recorrido alterado, "acangrejado" y original, que hizo que el carro de sangre se devolviera para atrás, sin recibir del público pasajero ni el más mínimo reproche de desagrado, molestia, fastidio, enojo o disgusto, nada de eso, por tan sorprendente y original modalidad de modificar, variar y alterar el recorrido al ritmo y moda del crustáceo acuático. ¡Dichosos tiempos, aquellos... para el personal!

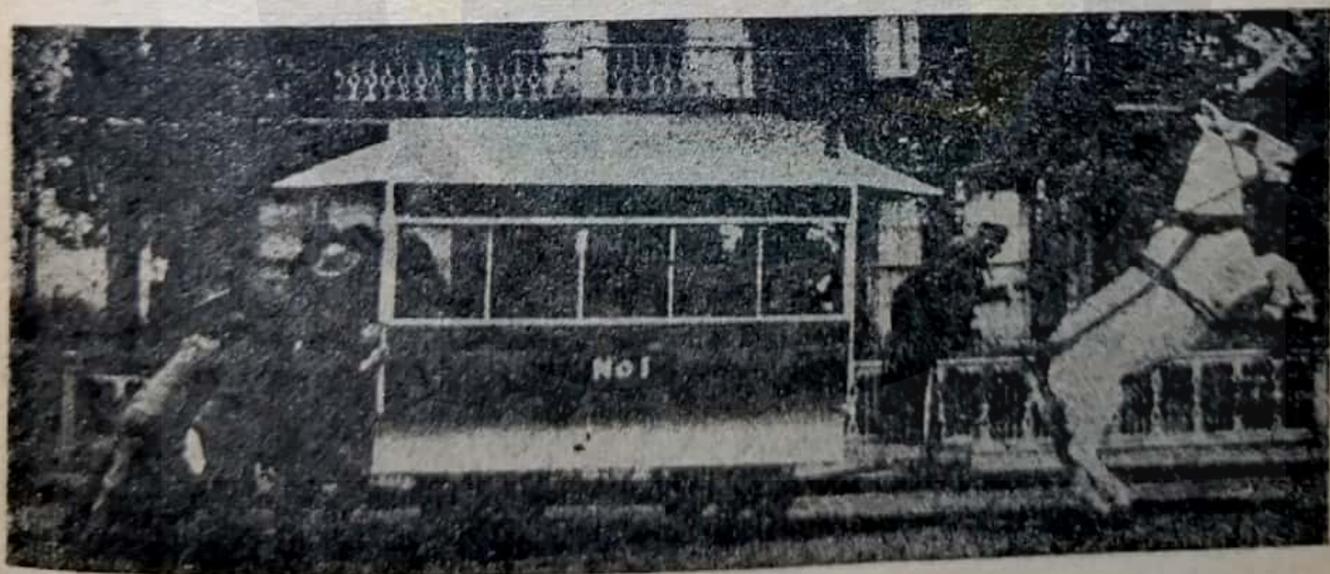
Y así sucedió y fué posible esto, una lejana tarde indolente, en plena calle A. Prat cerca de la Cañada, gracias a la concurrencia de un grupo de vivaces, bullangueros y de audaces estudiantes, que le solucionaron su difícil caso a la reclamadora señora ante la mirada pasmada, estupefacta y atónita de aquel sencillo y modesto conductor que se había descuidado y olvidado de darle el carro a esa ofuscada señora, veterana llena de arrugas, de paquetes, de mal genio y con ciática, frente a la Casa de los Monos.

La realidad es que en aquellos lejanos días, la contada población de la metrópoli era flemática, sin nervios, sin inquietud, lenta, imperturbable. ¡Dichoso tiempo aquel en que el público protestaba porque hacían volver el carro para atrás. Afortunada y venturosa época aquella de pacientes pasajeros, y aún más feliz tiempo... para el personal de aquellos inefables y felices carreros.

## LOS DESCARRILAMIENTOS DEL CARRO DE SANGRE. — CURIOSA TECNICA POPULAR

Cuando se descarrilaban los carros urbanos y se salían sus pequeñas ruedas del riel, ahí era cuando a sus eventuales pasajeros les salía... el futre. ¡Ellos pagaban el pato! Porque sin querer tenían que cumplir simbólicamente una "penitencia": ¡encarrilar ellos mismos el vehículo descarrilado! ¡y si no... tenían que irse a pie! Y menos mal que los pasajeros varones, eran los más entusiastas para tratar de colocar las traviesas ruedas sobre el riel. Y fueron aquellos entusiastas pasajeros de aquellos días, con una voluntad espartana y espontánea, que merecían silenciosos aplausos por su acción "filantrópica" callejera, donde obsequiaban y donaban las fuerzas de sus duros biceps en tan noble y hermoso gesto, en bien de la colectividad.

Y así, en esa forma simpática, se encarrilaban aquellos locos y deschavetados carritos urbanos, a puro "ñeque", cuyas ruedecitas se habían aburrido de correr sobre rieles, y querían conocer el sutil contacto con la madre tierra.



*Un accidente del tránsito muy persistente y común del carrito de sangre; descarrilado. Pero todos los pasajeros de Primera o de Segunda, sin distinción de credo o doctrina, cooperaban afanosamente a colocar luego las ruedecitas traviesas medio a medio del riel. A veces hasta el noble caballito le hacía especial y específico empeño, como que quisiera elevarse para alzar el carro. Cooperaban todos, a pesar que al cuadrúpedo le daban de huascazos, y al público... les cobraban los pasajes.*

*(Foto gentileza señor Juan Riquelme)*

Dicen que eran tan seguidos estos "accidentes", que salían de la vía en esos iniciales años de la movilización colectiva que sus clientes varones tenían ya tanta experiencia en estas irregularidades del viaje que se producían con precisión matemática día por día, que eran varios los que poseían tanta táctica y "chacha" en ese menester de encarrilar a esos carros caídos fuera de la línea, que muchísimos de ellos tenían cierta respetable fama entre la población-clientela. Y el propio personal del vehículo los conocían, y eran filiados por todos y conocidísimos, como "buenos para echar el carrito arriba"...

Muchos vecinos del viejo Santiago, de regular contextura física, habían aumentado su fortaleza, vigor, sus recursos de resistencia, y ganado inmensas cualidades de empuje y arrastre, debido a la cooperación que prestaban a menudo en estos carros que se descarrilaban indolentemente tan seguido. Aquellos eran excepcionales vecinos. Parecían cual humanas grúas a causa de su entrenamiento constante en este menester, ayudando a sacar del pantano a aquellos juguetones carritos urbanos, que caían desmayados en medio de las tierrosas calles del Santiago que se...

Y así fué que en esos benditos años se destacó un grupo de hombres de buena voluntad, espontáneos y serviciales, de gran experiencia y recursos físicos, con habilidísimas tácticas de que valían para hacer efectivo eso de: "Más vale maña que fuerza". Y hacían cierto eso cuando sacaban en un dos por tres el taimado y juguetón carrito, que no había querido ser recto, y habíase caído de la línea.

Ellos actuaban cual anticipado camión de emergencia, hacían todo... ¡gratis! Y debido a estos periódicos ejercicios de maña, destreza y fuerza que hacían aquellos bravos santiaguinos, pasajeros del carrito urbano, poseían ya una experiencia consumada de ese accidente del tráfico. Se habían especializado ya tanto en ese menester, que cuando sucedía otra vez el mismo percance al carro, el personal de él, el auriga y el conductor, buscaban ipso-facto con la vista rápidamente, pasando una ligera revista superficial a los rostros de los pasajeros que venían en el vehículo, como tratando de "pasar lista" a los rostros de los obligadamente cooperadores que venían en el vehículo, que harían las veces de humanas gatas, cuñas y grúas, el hipotético deseo y anhelo que viniera entre los pasajeros conocidos de forzudos buenos para ayudar a levantar el carro...

Hombres de gruesos "lagartos" y de exagerada cantidad de vellos en el pecho, con el fin preconcebido de que ellos ayudaran a deshacer ese entuerto del tránsito. Y por eso cuando el dúo de funcionarios de aquellos carritos urbanos, que a veces pasaban con sus ruedas más en la tierra que en sus diminutos rieles, al notar la ausencia de las conocidísimas faces y rostros familiares de estos "héroes criollos", que solucionaban con sus fuerzas brutas estos continuos menesteres de estos obligados recorridos "accidentados y alterados", se encontraban como desolados, desanimados y angustiados. Y muchas veces en razón de esto era común que entre el auriga y el cobrador sostenían un corto diálogo entre ellos más o menos así:

—¡Por la chupalla!, y ahora no viene ná el "caeza e Cobre", ese que vive a la entrá e la calle Maipú, que tiene más juerza que dos toros!, ¡chi!, hubiera venío entre los pasajeros, encarrila el carro de una patá! ¡Ese gancho que es re fortacho, ñor!

—¡Claro!, ¡si a ese "colorao" lo conozco yo! ¡Y será mala pata, ñor!, ¡fijese que en el carro venía recién "El Nortino", el cargador de la Vega, y se bajó seis cuairas más arriba no más pú ñor! ¡Ese si que manda juerza!, ¡chi, yo con que las paro que luego los iríamos a descarrilar otra vez, yo le había dicho al Nortino que no se apeara tovía pá que lo encarrilara de un puro agarrón no más ñor! ¡Y le apuesto que me había echo caso, no se habría apeao en San Martín! ¡Chi!, ¡ese Nortino es roto muy forzuazo, ñor! ¡Y es roto muy "hombre", ñor!

Con esos humanos recursos apelaban psicológicamente el personal sencillo de aquella época, de aquellos inefables carritos, para captarse y conseguirse mucha fuerza bruta con ese sistema de persuasión y cancha. Y hacían valer su espíritu de cuerpo en favor de sus empleadores: la Empresa de los carros urbanos, y cooperaban también indirectamente con su acción, a que el servicio siguiera su curso normal, haciéndole un inestimable favor a la población de la capital, aunque ella era escasisima, cuando se las inteligenciaban aquel par de modestos funcionarios del carrito urbano, para encontrar a alguien que les ayudara físicamente y les prestara valiosa cooperación. Los "Tarzanes criollos anticipados" de la época, colocaban continuamente el carrito sobre su línea, eran los mismos ocupantes de aquellos simplones vehiculos de sangre, cuando a éstos les daba la "tincá" y la ocurrencia de descarrilarse de sus delgaditos senderos de acero, ya

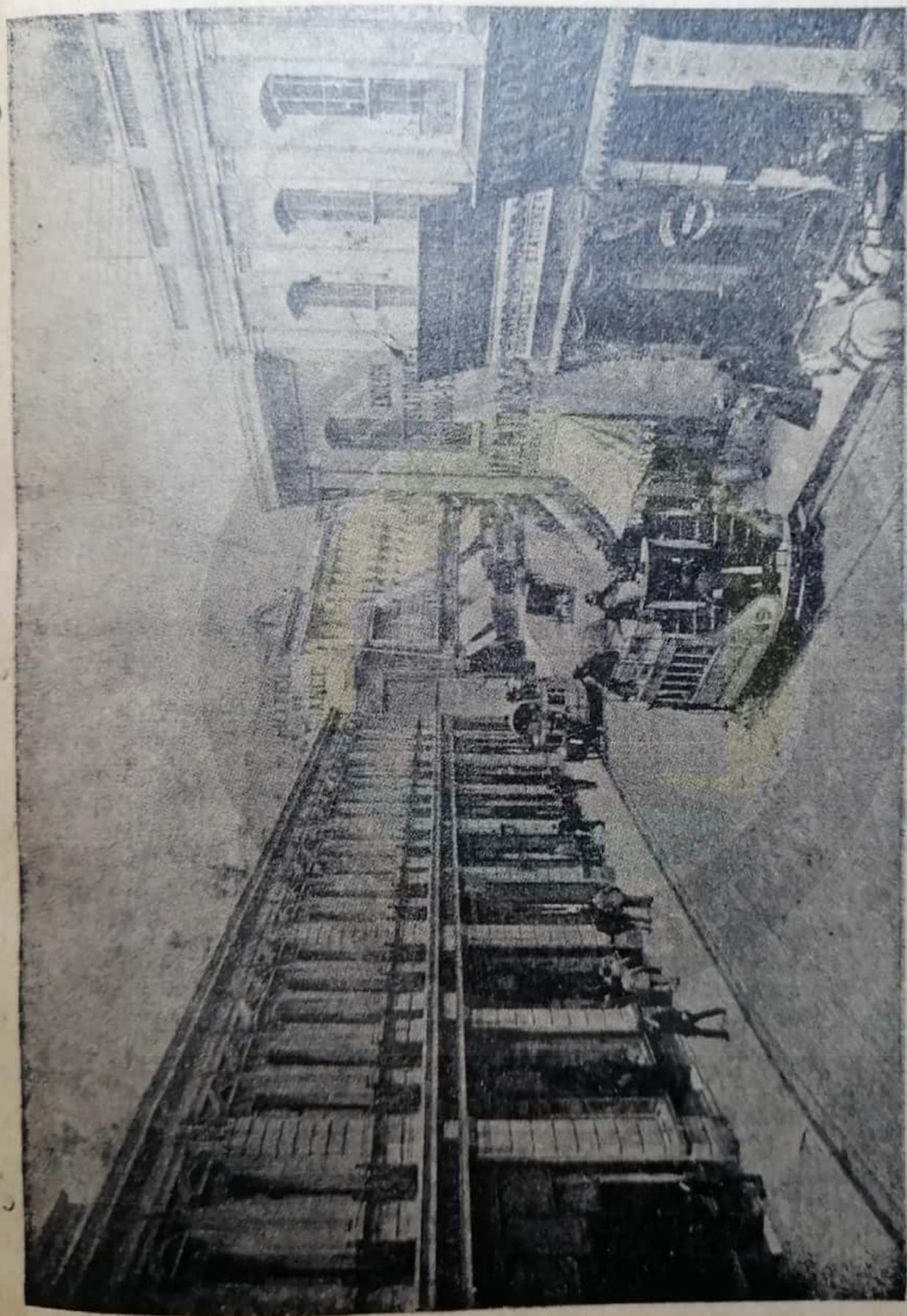
podía esto ocurrir en plena Alameda, como suceder en el mismísimo centro de la Plaza de Armas de la capital. ¡O Témpera o Morena!

Los vehículos y sus "motores propulsores, es decir, la caballería, se guardaban, descansaban y comían en los galpones de la Empresa, que para tal objeto existían en la calle Chacabuco esquina Sur-Oriente con Erasmo Escala en la capital. Lugar que desde ahí salían a veces los postillones, caballos macizos y forzudos a socorrer a sus otros congéneres menos vigorosos que ellos, que habían tenido su tropezón por el camino; ellos no, las ruedas de sus carritos habían saltado de las líneas, descarrilándose por esas calles de Dios de la capital.

Eran esos inmensos caballos "las grúas y camión de emergencia" del antaño. Era todo un espectáculo ese, cómo monumentales caballos, con aspecto de cerro con cuatro patas (al compararlos con los otros), efectuaban la noble tarea de aquel salvataje, sacar del pantano a sus compañeros desdichados del orden de los Perros dáctilos, de menos suerte que ellos en el reparto de la fuerza por la Madre Natura, y de tan infeliz y poco acomodada, aliviada de fácil labor funcionaria, como era el arrastrar y arrastrar todo un santo día, aquellos vetustos y arcaicos carritos urbanos de aquel Santiago viejo de antaño que se fué.

## LOS CARROS URBANOS DE VALPARAISO — SU ORIGEN CURIOSA CARROCERIA — INAUGURACION DE LOS SANGRE Y LOS ELECTRICOS — DISCURSOS

Un rico banquero de Valparaíso de seguro y alto colero y sus correspondientes patillas en ambas mejillas: Don David Thomson tenía tantos billetes que no hallaba qué hacer con ellos. Tenía billetes de todos los colores y de todos portes, y para invertirlos en algo provechoso organizó en el puerto el primer servicio de carros urbanos a tracción animal, y en el año del gran incendio en Santiago de la Iglesia de la Compañía en 1863, corría por primera vez el carrito urbano en la parte del plan de Valparaíso. Ocurrió el incendio en el cercano Puerto, tres años antes del cobarde bombardeo de la escuadra española al mando del brigadier Méndez Núñez que sufriera el abierto e indefenso Valparaíso, el sábado 31 de Marzo de 1866 y, quizás, si hasta sus pedacitos de granadas



1885. Primeros carros urbanos en Valparaíso. Visión de un día dinámico y movido de peatones por la central calle de Esmeralda. Obsérvese la severa moda que lucen esas dos porteñas damas jóvenes que van de compras por el concurrido centro del puerto.

(Fotos gentileza especial de Dn. Benjamin Subercaseaux).





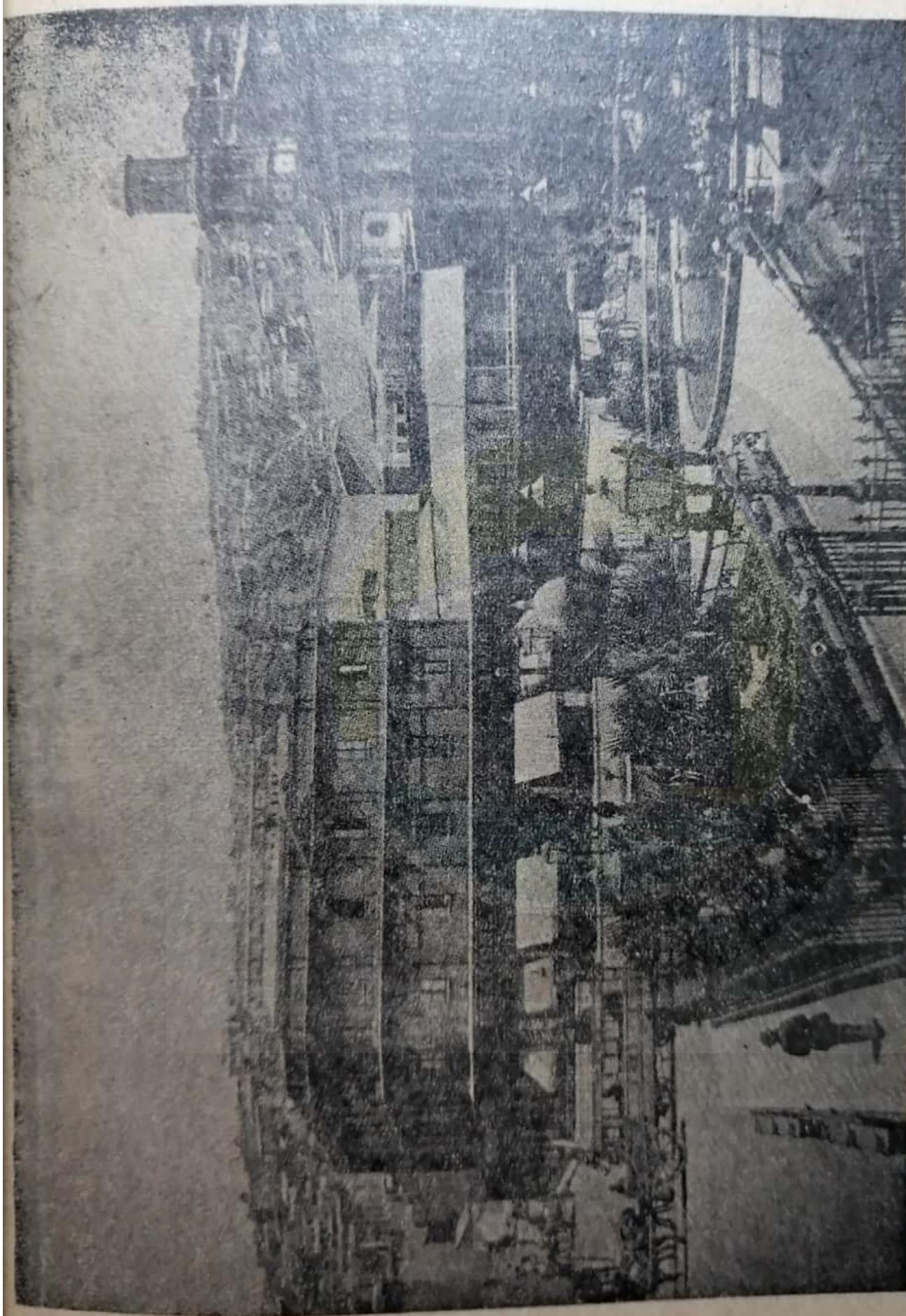
¡Ah, bribón!, de soslayo mira para atrás "a la maleta" la gordita pierna de esa santiaguina hija de Eva. Este tunante, frívolo, y pícaro pasajero no le importó un alpiste "el qué dirán". Ni le tomó el peso a esta su atrevida y audaz acción. Y por estar mirando embelesado esa "glamorosa" pantorrilla, no se acordó que estaba viviendo sólo aún en el año 1890.

"toreaban" en hacerle y darle en el gusto. Hogaño es lo mismo, ahora los mismos padres, abruman a sus retoños con invitaciones al cine, a ver una película de selva o una de dibujos animados!

El conductor —maquinista— auriga y piloto del carrito, que hacía mover y detener a los más nobles amigos del hombre, aquellos sudorosos cuadrúpedos perisodáctilos, científicamente llamados *Equus caballus*, que arrastraban pacienzudamente aquellos carritos, iba colocado y sentado en el techo del primer piso, "cucuevado" y resguardado bajo una inmensa especie de concha de madera. Parecía cual nuevo consueeta móvil, que dirigiera desde aquellos simbólicos personajes imaginarios.

Esa curiosa micro-cabina del piloto del carrito urbano debe haber tenido su doble intención, su fin de precauciones determinadas al hacerlo la Empresa porteña dueña de ellos. Naturalmente para resguardarles una pulmonía en días de lluvias, y una consolación cuando picaba mucho el dios Febo, pero... hay serenas dudas que encajonaban así al conductor, para que no pudiera mirar hacia atrás y no se distrajera, cuando por ventura podía suceder que atisbaba a una pasajera de la imperial, que coqueta, presumida y desaprensivamente mostraba el tobillo, o dejaba ver un poquito de su torneada pantorrilla. Y ese poquitín de encanto femenino a la vista en esos años, no era cosa de desperdiciar ni a cada rato, ¡había que aprovechar de ver! Eso no se veía todos los días ni a cada rato, su exhibición callejera de esos atributos pertenecientes al bello sexo, era tan escaso como insuficiente era el público que ocupaba aquellos inefables carritos urbanos que tropezaban y rodaban por las calles de aquel Valparaíso romántico de antaño.

Cuando se estrenaron estos carritos a caballo como medio de transporte para pasajeros en Valparaíso, fué toda una gran ceremonia para la población por la novedad. A pesar que en esos años a mediados del siglo XIX, el *equus caballus*, el caballo, era de una necesidad vulgar a imprescindible, la inauguración fué muy patriótica ese año de 1863 por las calles angostas y ladeadas de Valparaíso. Se formó un convoy de 25 carritos urbanos, número apreciable como se ve, para la población del puerto que era más o menos de 45.000 personas. Todos los carritos iban llenos de pasajeros e invitados, en el primer vehículo, iba en la elevada parte de la imperial como es de imaginarse y no podía faltar, la banda de música, sí, ahí iba, pero aquellos eran músicos de otro país. Eran los



1890. La Plaza Echaurren de Valparaíso circundada entonces con una artística reja. La quietud de la Plaza es interrumpida por el paso lento de un carrito urbano de sangre. Aunque era para pasajeros, sólo transportaba uno. Obsérvese la curiosa posición del maquinista-auriga.

(Fotos gentileza especial de Dn. Benjamín Subercaseaux).

rubios marinos de un buque de guerra inglés, el "SUTLEJ" de la Armada de H.B.M. (Su Majestad Británica) que estaba anclado por aquellos días en la bahía.

Estos primitivos carritos urbanos porteños, tenían capacidad para dos docenas de pasajeros en el primer piso (primera clase) y en la imperial del segundo piso (segunda y económica clase) cabían 30 personas. Su primer recorrido que hizo este Ferrocarril de sangre, tirados por perisodáctilos, por dóciles caballos, fué desde la falda del Cerro Barón hasta los Almacenes Fiscales de la calle del Estero. La tarifa era de 5 centavos en primera clase y 2½ centavos en la imperial que era la segunda clase.

A la inauguración asistió lo más granado del Puerto. Concurrió el Ministro de EE. UU. Mister Nelson, representante del Gobierno del Presidente á la sazón: Abraham Lincoln, y los capitanes de los cruceros "Sutlej" y "Caribidi", parte de la escuadra de Su Majestad Británica surta en aquellos días en la rada de Valparaíso. Y en esa precisa ocasión, el Almirante Inglés visitante: Kirston. Comandante de la Flota invitado de honor al estreno de la locomoción urbana de sangre del puerto, hizo uso de la palabra, y se expresó como pudo y de muy buena voluntad en un chapurreado pero simpático castellano, congratulando por este avance en el progreso de "Valparraiso" —como debió de haber dicho—, y luego evocó en su disertación con nostálgicos recuerdos, una antigua visita que antes había hecho por estas playas 35 años atrás, en 1828, cuando regia los destinos de Chile, el Gral. Fco. Antonio Pinto Díaz, y se manifestaba asombrado y extrañado, del gran adelanto y progreso en que por todas partes se veía en Valparraiso, hasta llegar a tener y disponer de: ¡locomoción urbana a caballo!

No había duda alguna, "Valparraiso" iba a la cabeza de todos los puertos de este "Hemisferrio" —asi debió decir y pronunciar más o menos en aquella ceremonia singular de la inauguración de los trenes de sangre en 1863, el Almirante británico Kirston de la Armada de Su Majestad Británica, que estaba de paso en Chile, y había saltado a tierra ese preciso día del año 63.

La Empresa de aquellos tranvías de sangre, debió ser muy satisfactoria y contundentes sus Balances Anuales de utilidad, porque después de dos lustros de actuación acarreado porteños y porteñas para arriba y para abajo, aumentó la dotación en la increíble cifra de 45 carritos, con más corceles que una División de Caballería para su arrastre, cuya cifra respetable era de 350 caballos, dis-

puestos siempre estos nobles irracionales, estar listos para el acarreo y transporte de aquellos carritos con "homo sapiens" porteños en su interior.

## LA PRIMERA ALZA DE TARIFA DE LA LOCOMOCION EN SANTIAGO ¡NO LA AGUANTARON! — UN DOMINGO ROJO Y "NERONIANO" EN LA CAPITAL EL 29 DE ABRIL DE 1888 — GRAN QUEMAZON Y VOLCAMIENTO DE CARROS URBANOS EN SANTIAGO Y POLITICOS A LA CARCEL POR EL ALZA DE... ¡1/2 CENTAVO!

A pesar del letargo colonial que dormía la Gran Aldea que era la capital de Chile en esos postreros años del siglo XIX, que era sólo interrumpido la monotonía de sus tediosas calles, a veces tan solitarias a pleno día, con el pasar quejumbroso de un "carro urbano", o de sangre, ya se notaba entre el público el instinto bélico contra esos inofensivos carritos arrastrados por dos más inofensivos, sufridos y mansos caballos. Pues en el año 1887 dicen las crónicas de la época, que la Alta Superioridad de la Empresa de tranvías urbanos de Santiago, al hacer su balance anual, le quedó muy poca utilidad con las tarifas que tenía en vigencia en el "servicio" de sus carros que eran de primera y de segunda clase, con la tarifa de 5 y 2½ centavos respectivamente.

Entonces los contadores bigotudos de la Empresa, le metieron en la cabeza a la mayoría de los accionistas de esta audaz y caballuna Sociedad, que no quedaba otra solución para cubrir el déficit, que aumentar las tarifas de segunda clase y en la cual era en la que más gente andaba siempre, en las imperiales, la mayoría era la raíz del pueblo mismo. Algunos impacientes accionistas estaban temerosos, de que irían a perder su capital invertido de sus guapos dos mil quinientos pesos, y eso, les significaba la ruina completa, ¡el acabose era perder tan tamaño capital, arriesgados en el negocio de los carritos urbanos! Y perder esa gruesa suma en ese entonces, de esos dos mil quinientos pesos, equivalía a que sólo le quedaba un solo camino al desdichado: el suicidio. Como decíamos, algunos nerviosos accionistas de la Empresa culpaban a los cobradores del resultado poco halagador del Balance anual, decían que los cobradores tal vez no procedían tan correctamente con la recaudación como el primer día en que entraban a trabajar...

Otro vehemente asustadizo accionista, abogó por la contratación de "detectives secretos" para así sorprender a los bradores "muy tentados" a ejecutar en su oficio a cada instante en beneficio propio... irregularidades administrativas!

Por fin triunfó la tesis del aumento de las tarifas de segunda clase de  $2\frac{1}{2}$  a 3 centavos. Cuando se dió la orden del alza de  $\frac{1}{2}$  centavo, el pueblo de Santiago se indignó en tal forma que la dormilona capital abandonó su letargo provinciano sucio y marmota... y ardió Troya, es decir, ardieron 27 carritos de tranvía quemados por el populacho en distintas calles capitalinas. (1)

El populacho santiaguino enfurecido por esta "abusada" tremenda alza de la Empresa, tomó el toro por las astas, y marcharon 19 carros con caballos y todo en plena Alameda, Plaza Colón, hoy Plaza Italia, y en la Avenida de la Recoleta, y el frente del pueblo llegó hasta la arrabalienta de entonces, Avenida de Providencia, dando vuelta por ahí por esos audaces contra cuatro inofensivos carromatos tirados por escuálidos caballos castigando ellos el pecado de sus patronos de la "Empresa", que querían cobrar el abusivo precio de 3 centavos por la parte imperial de sus carros urbanos... Esto sucedió el domingo 29 de Abril de 1888.

El Gobierno de ese entonces de esa asonada, que regía Chile, era el que presidía el Presidente de la República don Manuel Balmaceda, cuyo Gobierno era muy enérgico, y ante los desmanes desconocidos aun en el país, por el asunto de las alzas de la movilización caballuna, le echó la culpa de estos fieros sucesos de la poblada, al inteligente azuzamiento de la "poblada" y "echadura de carbón" por bajo de cuerda, al flamante Partido Político de avanzada, el Partido Demócrata. Y toda su Directiva entera tuvo que pisar los frios calabozos de una Comisaría. Entre ellos iban los Sres. don Luis Malaquias Cordero y don Demetrio Gutiérrez, que años más tarde serian Honorable Parlamentarios y Ministros de Estado. Fueron a parar a la sala de un seguro bigotudo Oficial de Guardia de Policía de la 3.ª Comisaría de San Pablo con Morandé, por sus discursos en el mitin. Luego de las explicaciones del caso, el Oficial tratólos con muy buenas maneras, les encontró a ellos toda la razón por

(1) Este "neroniano" hecho ocurrió el domingo 29 de Abril de 1888 y consistió en un mitin de 2 mil personas en Alameda a los pies del monumento a San Martín como protesta ante la insólita alza de  $\frac{1}{2}$  centavo de tarifa de Polieña, Granaderos y Bomberos en los desmanes.

¡siempre quedaron haciéndole compañía al Oficial, siempre... quedaron presos! Y así fue que por causa de esos carritos urbanos, y la ignominiosa alza de tarifa de  $\frac{1}{2}$  centavo, conocieron esos prohombres de la política chilena, lo helado que eran los calabozos de esa 3.ª Comisaría de la dormilona capital, por culpa de esa fracción de centavos de alza que la Empresa quería imponer a la escasa población de Santiago. Alza que el pueblo no aguantó, dando vueltas patas arriba a los inofensivos carritos de sangre, y el Directorio entero del Partido Demócrata por culpa de ese medio centavo fueron a parar colectivamente con todos sus huesos, a los no muy confortables calabozos de esa Comisaría de la calle de San Pablo, pagando esos eminentes dirigentes políticos de esa nueva y avanzada colectividad de emancipación político-económico-social, todo el peso de los desmanes del populacho que hicieron en las calles del viejo y dormilón Santiago, con los humildes carritos urbanos, que heroicamente movilizaban a la escasisima población de la capital, los cuales los Demócratas pagaron por ellos... el macho de la pata! (Véase en pág. 768 más detalles desconocidos de este singular hecho).

## PRIMEROS PASOS DE LA TRACCION ELECTRICA EN EL PAIS

Uno de los propulsores más entusiasta de modernizar los elementos de la movilización de la solariega capital, era el Sr. Santiago A. Ossa, caballero que tenía la obsesión desde el año 1892, de aprovechar la energía de las caídas de agua del Cajón del Maipo, y por ellas explotar aquellas fuerzas trocadas en energía motriz de electricidad, y cambiar la locomoción con el sistema de tranvías eléctricos. Y fué él, el que presentó el primer proyecto pidiendo autorización para reemplazar los vetustos y arcaicos carritos de sangre, que indolentes y con muy buena voluntad, aunque lerdos, corrian por las espantosas solitarias calles de Santiago desde mediados del siglo del nacimiento de la República, por estos modernos vehículos y ya tan en uso y en boga, en las principales capitales de Europa, y las más importantes ciudades de Norteamérica. Y fué así como el día 4 de Julio de 1894, presentó a la H. Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados, solicitando él la concesión y construcción del sistema eléctrico tranviario en la capital.

Luego en Agosto de 1896, la I. Municipalidad de la capital llamó a propuestas públicas la renovación del sistema de locomoción urbana de sangre por uno más moderno, y precisamente ese año, fué que se inauguró en Santiago también, el alumbrado eléctrico en las calles, aquel maravilloso sistema de la lamparilla incandescente, que había inventado después de más de 16.000 pruebas y ensayos el 21 de Octubre de 1879 en EE. UU. el mago de Menlo Park: Tomás Alva Edison, y que revolucionaria con su gran genio toda la Humanidad, como decíamos, fecha que se vió por primera vez aquel alumbrado callejero, como curiosidad aquí la destacamos sitio y hora; fué el 5 de Febrero de ese año a las 9.30 de la noche ante la presencia del Presidente de la Cámara de Diputado Don Eduardo Videla y el Intendente de Santiago Don Joaquín Fernández Blanco, se hizo la primera prueba y ensayo en la calle de Huérfanos entre Claras (Mack-Iver) y San Antonio. Fué esa la primera cuadra y calle de Chile, que tuvo alumbrado eléctrico con ampolletas de 16 y 32 bujías, y un foco que representaba 1.000 bujías con carbones al arco voltaico. Con este adelanto y progreso, era un nuevo impacto de la electricidad que daba, y con ello derrotaba poniendo en forzosa retirada, lentamente, los románticos destellos de la luz amarillenta de los faroles a gas de las tranquilas calles del Santiago de antaño.

Como decíamos, ese año en que dió a luz, la luz eléctrica por las calles capitalinas, la Municipalidad llamó a propuestas para modernizar la locomoción, se presentaron a competir increíblemente por ellas 4 firmas. Fué aceptada la de los Sres. Dillioyn y Alfredo Parrish de Londres con un capital de un millón de Libras Esterlinas, representados por Mr. Kehrhahn y el Ingeniero español Pedro Merry del Val que recién llegaba de Londres, este Ingeniero que era hijo del Embajador de España ante el Papa León XIII, hizo todos los trazados de los recorridos santiaguinos y su construcción. Después de depositar la firma constructora en garantía ante el Tesorero Comunal Don Ernesto Yávar la suma de \$ 200.000 se iniciaron los trabajos el 9 de Octubre de 1897.

A raíz de la aceptación de aquellas propuestas, ocurrió un caso extraño y divertido. Uno de los oponentes: Don Eugène de la Motte du Portail, que representaba un Sindicato europeo de financistas, este señor no tuvo suerte en serle aceptada su proposición de construcción la línea férrea y dotar de los vehículos para la tracción eléctrica, y por esto, este señor se ofuscó, y creyó que no había sido correcto el pronunciamiento a favor de la firma que

fué la agraciada, y se querelló contra la Municipalidad. No hubo lugar su denuncia, luego acusó a ésta de parcial a la Cámara de Diputados, también le fué mal ahí, entonces demandó a ésta a la Cámara de Senadores, que allí no le hacían justicia, allá tampoco tuvo éxito su denuncia y acusación. Entonces la acusación fué en serie, los demandó a todos juntos a la Corte Suprema, otra vez le fué mal a este Mr. de la Motte. Se presume que se cansó de su "hobby" de ser acusetete y luego desapareció, y no se supo nunca más de él en todo Santiago. No se descubrió jamás el porqué tenía tanto empeño y amor, en construirnos él, el servicio tranviario eléctrico de nuestra capital tranquilina y dormilona.

Cuando se formó la Sociedad que tomaría y reorganizaría lo que era la ex Empresa de carros urbanos, y que después explotaría el sistema eléctrico, ésta publicó y daba cuenta en la prensa de la época que mejoraría el servicio, y se comprometía a que las tarifas de 2.ª clase ¡no subirlas nunca! ¡Qué preciosidad! y que las de 1.ª clase de 5 centavos las rebajaría a 4 centavos cuando el cambio fuera superior a 15d. ¡Con razón eran tan felices nuestros batilludos abuelos! Además, aumentaría la dotación de carros de los recorridos como sigue: Línea Maestranza (Portugal) con 6 carros; Sta. Rosa, 6; Carmen, 6; Providencia, 7; Bascuñán, 9; Duarte (Cochrane), 4; San Pablo, 16; Compañía, 8; Moneda, 16; Huérfanos, 8; Cementerio, 2.

La nueva Empresa para dar a la población indicios de renovación e infundir confianza, corrección y disciplina, daba a la publicidad en el diario "La Ley" una orden interna que también incluía en su 2.ª Memoria que presentó a la I. Municipalidad en junio de 1889, y que por considerarlo curioso y de interés singular, copio uno de sus acápites que en su forma gramatical y ortografía original de la época, dice así: al personal se le ha obligado llevar número que antes carecía, i además se ha colocado en cada carro el número del cochero i de la conductora del servicio, para facilitar tanto la inspeccion secreta como las quejas del público i de los guardianes de la policia.

El Directorio de la Chilian Electric Tranway y Light Company Limited:

Max Erich = Presidente      Edmundo J'anson = Vice Presidente

Directores: Merry del Val, Federico Mortejung y Santiago Ossa.

Santiago 12 de Junio de 1899

Oficinas: calle Estado 239 — Santiago.

Como decíamos, el nacimiento efectivo en Chile de los tranvías a tracción eléctrica, cuyo servicio por su material e instalaciones fué considerado mucho tiempo como uno de los primeros de América del Sur, data desde el año 1897. En esa fecha se gestó su creación, ese año se formó la sociedad anónima denominada "Chilian Electric Tranway & Light Company Limited", cuya Gerencia principal residía en Londres. Su primer representante en Chile fué el Ingeniero español Pedro Merry del Val, a quien le cupo el trabajo de dirigir la instalación general de ella.

Esta sociedad se constituyó con un capital de 1.050.000 libras esterlinas. La construcción de sus instalaciones fué encomendada a la "Allgemeine Electricitäts Gesellschaft", de Berlín. La estación de fuerza estaba provista de siete calderos tubulares fabricados por Babcock Willcok de Londres, y cuatro grandes motores a vapor de la fábrica italiana, Franco Tosi de Legnano.

Contaba la Compañía con dos estaciones suplementarias, además de la casa de fuerza que hizo construir en el río Maipo; con todos estos "modernos" elementos, podía la flamante Empresa atender el alumbrado público y particular, además de los carros de la tracción, del alumbrado de las calles y el de las casas. Por esto, también poco a poco se fué conquistando adeptos y clientes, cosa que la antigua Compañía de Gas dotaba de luz desde 1856 a la capital, y por eso miraba a esta Compañía intrusa y avidez, con la misma clase de ojos con los que mira una mujer hermosa a una maravillosa mujer por todos lados bonita.

En la edición que le correspondía su cifra de publicación, número 91 del jueves 30 de Agosto del año 1900, el diario "El Mercurio" de Santiago, diario capitalino que sólo escasamente tres meses atrás no más se había fundado, publicaba este preciso día en dicho en su primera y anchísima primera página, revuelto entre las lacónicas y poquísimas noticias del día que se producían en la capital aun dormilona con aspecto de gran aldea, el siguiente párrafo que decía así:

"Circula la siguiente invitación.— La sociedad chilena de tranvías y alumbrado público eléctrico tiene el honor de invitar al Señor \_\_\_\_\_ a la inauguración oficial del servicio eléctrico de los carros, que tendrá lugar el domingo 2 de Septiembre, en la estación central de fuerza, calle Maipo, número 1800, a la una y media P. M.— Santiago, Agosto 29 de 1900."

Esta fué en suma la primera noticia oficial que conoció la capital del país, de ese nuevo servicio que iba a "revolucionar" el sistema de transporte de pasajeros de un punto a otro de la quietísima capital de ese entonces. Epoca aquella que recién había iniciado y emprendido la carrera e iniciación el nuevo siglo XX, en que tantas y tantas sorpresas nos ha ido deparando año tras años, en su incesante caída de las hojas de los calendarios.

Ese servicio nuevo que se anunciaba en "El Mercurio" en su edición nonagesimaquinta de ese día 30 de Agosto del año 900, que se iría a inaugurar como una gran sorpresa, pues era un aporte valiosísimo al progreso del país. Esto era que eso significaba el reemplazo y renovación de tan vital servicio público, como eran los antiguos carritos "de sangre" o "ferrocarril urbano", como se les designaba a los arrastrados por parejas de nobles cuadrúpedos equinos, que luego estos irían ya entonces a quedar "pasados de moda", a causa del novedoso sistema de la tracción eléctrica, que se les había ocurrido a los "gringos".

La concesión del llamado "Ferrocarril Urbano" que servía a la gran aldea que era entonces así la capital de la República, desde el año 1857, en Septiembre de 1897 expiró el plazo de 40 años, que había explotado el "ferrocarril" el no muy pingüe negocio del acarreo de pasajeros en sus arcaicos carritos tirados por flaquísimos caballejos.

Antes de terminar este plazo, se formó en la capital una Sociedad para explotar el alumbrado y la tracción eléctrica. Los mayores accionistas fueron ciudadanos ingleses y alemanes, pero las mayores de las acciones fueron suscritas en Londres; también habían accionistas chilenos.

Esta flamante y arriesgada Empresa, arriesgada era, pues la electricidad aun tenía aquí en Chile sus bemoles. Esta se denominó así: "Chilian Electric Tramway and Light Company Limited". (Compañía Chilena de Tranvías y Alumbrado Eléctrico Limitada). El Presidente de la Sociedad era don Eulogio Altamirano; Gerente General, don Eduardo Holstein; Director y Consejero, don Santiago Ossa; Presidente, don Max Erich.

Uno de los más entusiastas para dotar a Santiago de tranvías eléctricos fué don Santiago Ossa, que era también accionista de la reciente Empresa, y este propulsor criollo de la tracción eléctrica en la capital, tuvo otro empeñoso colaborador muy valioso en la persona del ingeniero español, Merry del Val. Cooperaron intensa-

mente ellos como guías, pues todos por parejos, jefes, capataces, obreros, etc., hicieron posible con su silencio esfuerzo y sacrificio hacer una realidad el visionario sueño de desplazar de las calles de Santiago el espectáculo vetusto de los carritos a caballos, de los carros de sangre del llamado "Ferrocarril Urbano".

Los accionistas ingleses contrataron y recomendaron para las faenas de la instalación completa de la nascente industria a dos ingenieros alemanes, país que fué el primero del mundo que inauguró el primer servicio de tranvías eléctricos el año 1881; estos profesionales teutones fueron los Srs. Zimmerman y Mertching.

El costo total de esa inmensa y homérica obra, incluyendo riles, tendido de ellos, equipo rodante, cables, postes, salarios, etc. fué de diez y ocho millones de pesos (\$ 18.000.000). De esta estratosférica suma de capital para esos benditos años, en el momento que se inauguró el servicio con sus dos primeras líneas, de esta suma ya se habían gastado \$ 8.400.000, faltaba por terminar y gastarse \$ 9.600.000.

El servicio tranviario eléctrico de la capital, el primero del país, se inauguró durante el Gobierno del Presidente don Federico Errázuriz Echaurren, que gobernó desde el 18 de Septiembre de 1896 hasta el 12 de Julio de 1901, falleciendo en Valparaíso el mismo año. Como prueba del interés que despertaba en los círculos oficiales y gubernamentales, esta nueva inyección de progreso que se le iba a inyectar como un nuevo tónico al dormilón Santiago con los modernos vehículos eléctricos rodantes por las tranquilas calzadas y calles de la capital que fundara el gran Capitán castellano don Pedro de Valdivia, fué el copioso cambio de notas oficiales al respecto, que epistolaron Jefes superiores de la futura Empresa con Su Excelencia el Presidente de la República, documentos históricos en que se ve el interés del Primer Magistrado por tan señalado moderno servicio que pronto se iría a inaugurar en la capital.

El Ingeniero Jefe de la Empresa, Sr. P. Merry del Val, da cuenta oportunamente al Presidente, de la República de todos los pormenores preparativos, y teniéndole al corriente de todos los más mínimos y últimos detalles que en esto se refería al Primer Mandatario, quien, como es notorio, se había interesado y estaba a la expectativa de tan revolucionario adelanto nacional que se iba a producir en su Administración. Como decíamos, el Sr. del Val dirigía sobre este importante asunto a Su Excelencia el Presidente de la República, el siguiente documento verídico e histórico que sigue:

“Excelentísimo Señor, ayer 28 del actual nuestros contra-  
 “tistas hicieron sus primeras pruebas de tracción eléctrica en  
 “las calles de Santiago, y en pocos días más la Sociedad chi-  
 “lena de tranvías y alumbrado eléctrico verificará la inaugu-  
 “ración oficial de su servicio.

“Me permito felicitar a V. E. por el hecho de inaugurarse  
 “este gran adelanto dentro del periodo de Gobierno de V. E.  
 “y me congratulo de haber llegado a dar cumplimiento a las  
 “promesas que en tantas ocasiones hice a V. E. y a la ciudad  
 “de Santiago, de dotar a la capital con tracción y alumbrado  
 “eléctrico. Hago votos por el completo restablecimiento de la  
 “salud de V. E., a quien deseo Dios guarde muchos años.—  
 “Santiago 29 de Agosto de 1900.— Merry del Val.

El Presidente de la República, don Federico Errázuriz, es-  
 taba gravemente enfermo en Valparaíso, de cuya enfermedad no  
 se pudo reponer y falleció en ese puerto en Julio de 1901. Pero an-  
 tes había delegado el mando en la persona del Sr. Elias Fernández  
 Albano, personaje que con el título de Vicepresidente y en mérito  
 de ese alto cargo, asistió a la inauguración de la primera línea del  
 servicio tranviario de tracción eléctrica que tuviera el país.

A la contestación de la nota de Merry del Val a S. E., el  
 Primer Mandatario aun muy enfermo desde su sitio de reposo de  
 Valparaíso, le contestó al Ingeniero español con la siguiente y  
 verídica nota oficial que decía así:

“Valparaíso 30 de Agosto de 1900.

“Señor Merry del Val.

“He recibido la atenta nota en que usted me comunica la  
 “próxima inauguración del servicio de tracción y alumbrado  
 “eléctrico de esa ciudad. Hago sinceros votos porque tenga  
 “usted el éxito más completo. Al Sr. Altamirano le he mani-  
 “festado el sentimiento que tengo al no poder concurrir a la  
 “inauguración de este servicio, debido en gran parte a los  
 “esfuerzos y a la constancia de usted. Saluda a usted.—  
 “Errázuriz.

Otra comunicación oficial, enviada por el Directorio de la  
 Empresa de Tranvías y Alumbrado Eléctrico al Presidente de la  
 República invitándolo a la inauguración de sus tranvías, el verídi-  
 co documento a la letra decía así:

" Santiago, 28 de Agosto de 1900.

" Excelentísimo Sr. Presidente de la República.— Presente.  
 " Excmo. Señor.— La Compañía de Tracción y Alumbrado  
 " Eléctrico inaugura oficialmente su servicio el 2 de Septiembre  
 " próximo, y había sido muy grato para todos sus Direc-  
 " tores y empleados que V. E. hubiera asistido a la prueba que  
 " se hará en dicho día.

" Ya que por motivo de salud esté V. E. fuera de San-  
 " tiago, los infrascritos le manifiestan su complacencia que  
 " V. E. haya de tomar nota de este progreso local en la  
 " Administración de V. E. y en el mes de Septiembre, que es  
 " el mes de los grandes recuerdos y de las mejores esperanzas  
 " del patriotismo chileno.

" Dignese V. E. aceptar la expresión de nuestra res-  
 " tuosa adhesión.— Eulogio Altamirano, Eduardo Holsten-  
 " Santiago Ossa, Max Erich.

Y a continuación se leerá la atenta respuesta del enfermo Pre-  
 sidente, a esta invitación oficial de los dueños de la nueva Empresa  
 de Tranvías y Alumbrado Eléctrico; el preciso documento Pres-  
 dencial de contestación decía así:

" Valparaíso 29 de Agosto de 1900.

" Señores Directores de la Cía. de Tranvías y Alumbrado  
 " Eléctrico.

" Siento que inconveniente del momento no me permitiera  
 " asistir como lo hubiera deseado, a la inauguración del ser-  
 " vicio de tracción eléctrica, que se verifica el 2 de Septiembre  
 " y que representa como ustedes dicen muy bien, un gran pro-  
 " greso para la capital de Chile. Desde esta ciudad me asocio  
 " a la satisfacción con que ustedes y sus compañeros miran  
 " el éxito alcanzado en los trabajos de la Empresa. Saludo  
 " a ustedes y soy su amigo y seguro servidor.— Federico Estro-  
 " zuriz.

Por fin alumbró el amanecer de ese histórico Domingo 2 de  
 Septiembre de 1900. Día fatal para los carros urbanos de tracción  
 cuadrúpeda de la capital de la República.

El vuelco era enorme en el sentido del progreso. Se trocaban  
 los electrones por las patas de los caballos. La polea apegada al  
 cable reemplazaría a la fusta "lubrificante" de los motores equinos.

La lista y relación de los personajes asistentes a la inauguración de una nueva industria, parece que no tiene mayor interés en darse a conocer, pero en este caso de la inauguración de esos "locos tranvías eléctricos" en el modorriente y tranquilo Santiago del Nuevo Extremo, creemos que es interesante pasarle lista a los que asistieron a ver cómo andaban esos mentados aparatos eléctricos que corrían solos, por el milagro sutil de la fuerza que se creaba al darse un ósculo permanente la barra del trolley con el cobrizado cable aéreo. Como curiosidad, daremos la relación de los principales invitados de honor que asistieron a la inauguración de tan nuevo y moderno servicio de transporte electrificado. Como se verá los asistentes que fueron a la calle Mapocho número 1800 ese lejano Domingo 2 del mes de la Patria del año 1900, a observar y prestigiar con su presencia el nacimiento de los tranvías eléctricos, era la flor y nata de todo lo que se podía reunir en la capital de la República. Aquí van los nombres de los más conocidos y de gran figuración en todo sentido que se quiera:

S. E. el Vicepresidente de la República, don Elias Fernández Albano.

Edecán, Sargento Mayor don Pedro Morandé.

Presidente del Senado, don Fernando Lazcano Echaurren.

Vicepresidente del Senado, don Ventura Blanco Viel.

Presidente de la Cámara de Diputados, don Carlos Palacios Z.

Vicepresidente de la Cámara de Diputados, don Luis Covarrubias.

Vicepresidente del Consejo de Ministros, don Pedro Montt (Presidente de Chile en 1906 y fallecido en el cargo, murió en Bremen, Alemania, en 1910).

Presidente de la Corte Suprema, don Carlos Casanueva.

Presidente de la Corte de Apelaciones, don Gabriel Gaete.

Ministro de RR. EE. e'Interior, don Rafael Errázuriz.

Ministro de Justicia e Instrucción Pública, don Francisco Herboso.

Ministro de Hacienda, don Manuel Salinas.

Primer Alcalde, don Rodolfo Marin.

Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. José María Ortúzar.

Vicealmirante y ex Presidente de la República, don Jorge Montt.

Director de los FF. del EE., don Dario Zañartu.

Director de Correos y Telégrafos, don Carlos Lira.

Superintendente del Cuerpo de Bomberos, don Ismael Valdés Vergara.

Prefecto de la Policía, don Joaquín Prieto Concha.

Prefecto de la Policía de Aseo, don Alvaro Casanova (sic).

Cónsul de Alemania, don César Fisch.

Encargado de Negocios de Inglaterra, Sir Beny Cusak.

Y cientos de invitados más. Excusaron su inasistencia: S. E. el Presidente de la República; Intendente de Santiago, don Enrique Cousiño, ausente en Talca, y el Ingeniero don Merry del Val por duelo de su madre política.

A las dos y media de la tarde del primer Domingo de Septiembre del 900, desde la calle Mapocho esquina Brasil se puso en marcha el convoy de cinco flamantes góndolas. Iban éstas esgalanadas con flores, banderas entrelazadas de Alemania, Inglaterra y nacionales, escudos alusivos a los tres países.

En las góndolas cabían 36 pasajeros sentados, claro que en una de ellas iba completa de músicos del antiguo Orfeón Policial que se fueron tocando todo el camino que hicieron de recorrido que fué el siguiente: Por Brasil-Rosas-Bandera-Alameda-Padua. Ahí era punto fijado para la solemne inauguración. De vuelta siguieron por Alameda arriba hasta San Antonio, doblaron por Mapocho-21 de Mayo-San Pablo-Brasil, hasta el sitio de la iniciación de partida. Llegaron ahí otra vez las góndolas y la legión de invitados, y los músicos, tocar y tocar sus instrumentos para dar mayor realce a esta ceremonia, que era como un anticipo de las promisorias, alegres y felices últimas fiestas patrias del siglo XIX que ya desaparecía. Para el pueblo de Santiago fué este nuevo servicio tranviario eléctrico como un regio y práctico regalo de Fiestas Patrias. Y muchos pensaban por esto que no había principiado mal el siglo XX en lo que a progreso se refiere.

Todo el recorrido de esta moderna caravana de cinco nuevos y desconocidos vehiculos que "andaban sin caballos" y se movían solos, fué un apoteósico paseo por las asombradas calles del tranquilo Santiago de principio de siglo. Fué una fiesta ni soñada para los vecinos de esta Gran Aldea, que recién no más, sólo ocho escasos meses, dejaba atrás el siglo de la Patria Vieja, de la somnolenta Colonia, y centuria de las heroicas gestas emancipadoras y definitivas de nuestra Independencia política y militar.

De regreso a la Casa de Fuerza se invitó a los innumerables testigos de la inauguración a servirse un lunch. Como ya era cerca

de las 4 de la tarde, y... y no porque la mayoría eran respetables personajes, no iban a tener apetito y deseaban algo de comer y paladear algo, para poner fin a ese estado, ¡tenían mucha hambre! y entonces... Fueron invitados todos por el Directorio de "La Chiliana" a la merienda del lunch, que debió ser muy sabroso. Por cuanto en ese bendito tiempo no se conocía aún la fea palabra de carestía e inflación. En mesas minuciosamente arregladas en forma de una gigantesca U, estaban adornadas con camelias rojas, lirios y violetas, frutas de las más apetitosas de la estación, ¡y en esos años esos productos de nuestra Madre Tierra chilena eran abundantísimos y baratos!

En la mesa principal, en la parte central, tomó colocación el Sr. Eulogio Altamirano, Presidente del Directorio de la Empresa de Tranvías y Alumbrado Eléctrico de Santiago, anfitriona del ágape histórico ese. Tal vez nunca más se irían a juntar en ese proletario barrio de Mapocho tantas y tan distinguidas personalidades de toda clase de pergaminos simbólicos del país.

A su derecha el Sr. Altamirano tenía de compañero de mesa al Sr. Vicepresidente de la República don Elías Fernández Albano, a su izquierda el Sr. Presidente del Senado, don Fernando Lazcano. Al hacer uso de la palabra el Sr. Altamirano, a nombre del Directorio y accionistas, pronunció un elogioso discurso de ofrecimiento de este servicio nuevo a la ciudad. Dijo en uno de sus acápites de su pieza oratoria textualmente:

"y todavía debo pedir vuestro generoso aplauso para mi joven  
 "amigo Santiago Ossa, el precursor, el soñador del Ferrocarril  
 "eléctrico, y que hoy, después de ocho años de lucha incesante,  
 "debe sentirse feliz viendo realizado su sueño. ¡Ah!, el mundo per-  
 "tenece a los audaces! ¡Ojalá no lo olviden nuestros hijos! Esfór-  
 "cémonos por celebrar siempre los aniversarios patrios con algu-  
 "na nueva conquista en el campo del progreso moral, intelectual  
 "o material.

"Esta será la mejor manera de rehabilitarnos ante nuestra pro-  
 "pia conciencia, y probar al mundo que seguimos siendo los dig-  
 "nos hijos de nuestros ilustres progenitores.

"¡Señores!, por la patria siempre gloriosa y siempre respeta-  
 "da. Por nuestra firme unión, siempre que se trate del servicio de  
 "la patria!"

Demás será recalcar que al fin de este discurso fué ametrallado y pulverizado a fuerza de aplausos, claro que hubieron algunos que no supieron captar en su fondo el discurso recién pronunciado, pero aplaudieron. Muchos lo harían para que no lo tomaran por neófitos y "colgados", y esos tal vez eran los que más se castigaban voluntariamente las palmas de las manos, casi como si tuvieran sabañones en ellas, por lo menos si ellos aplaudían. No era por el recio discurso de ofrecimiento del servicio tranviario, por lo menos aplaudían por... ¡el regio y sabroso lunch servido que se habían engullido!

Y al pasar esos nuevos vehiculos accionados con esa nueva y extraña fuerza motriz por la Alameda frente a la Casa de la Universidad de Chile, dicen que varias veces se vió asomarse por las recias ventanas de esa Casa Universitaria, para verlos pasar a aquellos carros eléctricos, a su 8º Rector de ella, a la sazón que era en ese preciso tiempo don Diego San Cristóbal, quien animada y democráticamente comentaba con profesores y adelantados alumnos el paso de esos nuevos vehiculos, y desmenuzaban el tema la escena y vista de aquellos "modernos" carros que eran la noticia bomba del momento, para sabios y profanos en la soñolienta capital colonial del 1900.

Entre las curiosas ordenanzas y jocosos reglamentos que implantó la Chiliana Empresa de Tranvías y Alumbrado Eléctrico con su flamante personal tranviario de ambos sexos ese romántico año del 900, para su trabajo específico y el trato con el público favorecedor y ocupantes de sus modernísimos y recientes tranvías, es digno de un curioso comentario por la originalidad de su mandato en sí, que se les daba en la instrucción y recomendación a su novato y flamante personal recién contratado.

Recordaremos fugazmente sólo algunas de las más curiosas y dignas de mencionar, que seguramente al lector le causará una indisimulada hilaridad, y nada de raro que su lectura le hará interesar, sin querer, la iniciación de una insospechada acción de sonrisas en sus labios, quebrándole la rigidez de la comisura de ellos. Estas eran las hilarantes "recomendaciones" que hacia la flamante Empresa a cobradores y cobradoras, para el trato con el soberano público:

1.— El pasaje importa cinco centavos en primera clase (4 cts.) y dos centavos y medio en segunda clase (2½ cts.). Al subir un pasajero al carro, sea cual fuere, se le acercará el co-