

BIBLIOTECA DE LA IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO.—SANTIAGO.

DE VALPARAISO
A SANTIAGO

POR

B. VICUÑA MACKENNA.

(GUIA DEL FERRO-CARRIL CENTRAL CON LÁMINAS SOBRE MADERA
GRABADAS ESPRESAMENTE EN PARIS.)



DE SANTIAGO A LA CRUZ.

Valparaiso

PRECIO: 1 PESO.

SANTIAGO DE CHILE:

IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO

DE E. UNDURRAGA y Ca.

—
Agosto de 1877.

DE VALPARAISO A SANTIAGO.

EL FERROCARRIL.

ESTENSION.

En kilómetros.....	184
En millas.....	114
En leguas chilenas.....	38

COSTO HASTA 1863:

11.316,182 pesos 91 centavos.

COSTO HASTA 1875:

16.390,076 pesos 45 centavos.

TIEMPO EMPLEADO EN SU EJECUCION,
ONCE AÑOS,

(DESDE EL 1.º DE OCTUBRE DE 1852 AL 14 DE SETIEMBRE
DE 1863.)

DE VALPARAISO

A SANTIAGO

DATOS, IMPRESIONES, NOTICIAS, EPISODIOS DE VIAJE

POR

B. VICUÑA MACKENNA

(GUIA DEL FERRO-CARRIL CENTRAL CON LÁMINAS SOBRE MADERA
GRABADAS ESPRESAMENTE EN PARIS.)



SANTIAGO DE CHILE:

IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO
DE E. UNDURRAGA y CA.

Abril de 1877.

A MIS HERMANOS

BERNARDO I NEMECIO VICUÑA.

En tierno recuerdo de los felices años que se deslizaron sobre nuestras vidas, que eran entónces una sola, en los lugares que este libro recorre, i cada uno de cuyos parajes hace revivir en el fondo de nuestras almas la dulce memoria de los que en ellos fueron con nosotros en paz i ventura: nuestro venerado padre i nuestro inolvidable hermano i compañero Juan Vicuña.

BENJAMIN.

Viña del Mar, abril de 1877.



A LOS VIAJEROS.

Largo tiempo hacia que deseábamos dar a la estampa un libro como el presente.

En el grado de adelanto que ha alcanzado la República, publicaciones de esta especie no son solo un agradable pasatiempo, son una necesidad para los lectores del país i fuera de él.

Es preciso conocer las grandes obras de una nacion para medir por ellas con fidelidad su estatura, su pujanza, su riqueza, su moralidad.

En Europa, no solo los estados sino las ciudades grandes i pequeñas, antiguas o modernas, las aldeas, los valles perdidos en las selvas de la Suiza i en las gargantas de los Apeninos o de los Pirineos, los rios históricos o simplemente navegables, los caminos de fierro, por breves i recientes que sean, tienen un guia especial, cuyo conjunto es la mejor i mas fiel imájen del país entero.

Esa misma tarea es la que nosotros emprendemos hoi.

Comenzamos por la arteria matriz que liga i da vida a los centros mas activos de nuestra República, describiendo de paso su historia, sus paisajes, sus ciudades,

sus episodios, su movimiento, su porvenir, la vida, en fin, que palpita escondida bajo sus durmientes i sus rieles.

Pero si esta obra encuentra la acogida simpática que esperamos, se sucederán en corto tiempo libros análogos sobre *Santiago, Valparaiso, las termas de Chile—el Norte, el Sur, la Araucanía,*—una serie entera de libros, en fin, libros serios i estudiados en el fondo, pero vestidos, como el presente, de formas amenas i populares.

Nos proponemos aplicar a nuestro país, que es el que mas profundamente se ignora a sí propio, este jénero de vulgarizacion usado hoi con tanto aplauso i tanto fruto en el Viejo Mundo.

Por ésto el presente libro es un ensayo de esa vulgarizacion que alcanza a todos.

Por eso este guia de *Valparaiso a Santiago* no es simplemente un árido itinerario, sino que, conteniendo ampliamente todos los datos i noticias que de ordinario apetecen los viajeros, sobre los lugares que atraviesan o visitan, se dilata el autor en otros horizontes, en la crónica de cada pueblo, en la leyenda de cada lugar, en el matiz de cada panorama. Por ese mismo sendero han encontrado cabida diversos episodios de la historia nacional que no pueden ménos de interesar al chileno i al extranjero. El *Asesinato del Baron*, el *Combate de la Essex* frente a la Punta Gruesa, el *Motin del Maipo* en Quillota, el *Holocausto de Manuel Rodriguez* en Tiltil, se hallan referidos bajo nuevos conceptos en las páginas de este libro, rápido como una locomotora, pero al propio tiempo fruto de un estudio largo i paciente como un

socavon. Otro tanto decimos de las prolijas reseñas históricas de *Viña del Mar, Limache, Quillota, Tiltil, Llai-Llai, Lampa*, de todos los lugares, en fin, que la línea toca, sean un pueblo, una hacienda, una colina, una simple *ancuviña*, sepulcro de los indios.

En cuanto a la forma, hemos elejido, como los editores europeos de este jénero de libros, llamados con propiedad *Biblioteca de los ferrocarriles*, la que mas comodidad podia ofrecer por el tipo i el formato al lector en viaje.

Con el mismo objeto hemos acompañado el texto con láminas sobre madera, copiadas espresamente en Paris por escelentes artistas de las célebres fotografías del artista Rowssel.

En cuanto a lo demas, el lector juzgará.

LOS EDITORES.

Santiago, abril de 1877.





EN LA ESTACION DE VALPARAISO.

En el sitio en que hoi se levanta estrecha, oscura, polvorosa, reclamando la escoba i el plumero cada hora, una mano de pintura fresca i reparadora todos los dias, la estacion central de Valparaiso, i al pié de los cerros que la aplastan, existia, hace treinta años, el paraje mas ameno i pintoresco de la fuerte pero prosaica Valparaiso. Era allí la *Caleta*, el nido de los pescadores, el lecho pedregoso en cuyas arenas ostentaban sus modeladas formas las Vénus nacidas de las espumas del mar, la *Chiaga* de Nápoles. Propiamente, en esos años, Valparaiso se componia de tres ciudades: el *Puerto*, que

era el almacén; el *Almendral*, que era el hogar; la *Caleta*, que era el oasis i el jardín en medio de las arenas.

Por ese rumbo encontraba también su frontera de granito la ciudad predestinada del Pacífico. Un espón formidable que descendía desde el castillo que, a fines del pasado siglo, construyó contra los ingleses su paisano el *baron* de Ballenarj (el ilustre presidente de Chile don Ambrosio O'Higgins), cerraba el puerto con un doble muro de basalto i de cañones. Nadie habría imaginado, a no tener la razón insana, que atropellando por aquella valla, habría labrado el ingenio i el brazo del hombre la entrada i la salida casi única de aquel bullicioso emporio.

Pero así sucedió en un día de fé i de trabajo,—fuerzas vitales del pueblo que abren las montañas i encadenan los mares.

El 1.º de octubre de 1852 (día memorable!) habíase levantado una especie de altar arrimado a las rocas, en el sitio que hoy ocupa la «Casa de las máquinas,» en el centro del espón que hemos descrito, i el obispo de Concepción, don Diego Antonio Elizondo, bendecía en presencia de un pueblo conmovido, la primera piedra de la obra mas atrevida i mas importante que se había emprendido en su época en la redondez de la América del Sud.

El gobierno de la República, después de una serie de esfuerzos mas o ménos infructuosos, i que ocupan un período justo de veinte años (desde 1842, en que Wheelright trajo los vapores del Pacífico, a 1852, en que se solucionó en teoría el problema de la practicabi-

lidad científica del ferrocarril central), habia logrado organizar una sociedad por acciones, que debia producir aproximativamente el monto calculado de la obra, esto es, cinco millones de pesos. Desde luego, el gobierno suscribió por dos millones, tres jenerosos ciudadanos, don Matías Cousiño, don Josué Waddington i don Anjel Custodio Gallo (este último en representacion de su opulenta familia) avanzarian un millon i el resto lo daria el público.

La ceremonia del 1.º de octubre de 1852 consagraba, por consiguiente, dos hechos dignos de duradera memoria: la inauguracion de una gran obra pública nacional, i la inauguracion del espíritu de asociacion práctica, casi desconocido hasta entónces en el país.

La alegría fué jeneral, pero hubo presajios que la amargaron. Habíase grabado en la piedra de inauguracion esta leyenda: *Perseverantia omnia vincet*, i los tiros disparados a manera de salvas en la roca viva, partieron en dos la inscripcion. Por otra parte, el prelado que solemnizó aquella consagracion, fué encontrado muerto en su cama al tercer dia de la fiesta inaugurativa.

Pero Valparaiso i el país estuvieron amagados de una catástrofe de mucha mayor entidad en aquel preciso dia.

EL BANQUETE DE INAUGURACION I EL MOTIN DE OYARCE.

Despues de la ceremonia popular i relijiosa, los invitados de la capital i del alto comercio, funcionarios,

capitalistas, industriales, jefes del ejército i de la guardia nacional, presididos por el entusiasta i siempre juvenil intendente de Valparaiso, el almirante Blanco Encalada, se reunieron en un suntuoso banquete preparado en el café de la Bolsa por el famoso epicúreo Maillard.

I precisamente cuando el jefe de la provincia levantaba su copa para beber a la paz, al progreso i a la gloria de Chile, presentósele un ayudante con semblante demudado i díjole algunas palabras siniestras al oído.

Acababa de descubrirse una conspiracion terrible en el cuartel de artillería.

El sarjento retirado Oyarce, natural de Chiloé, hombre arrojadísimo e inquieto, que en esos días habia regresado del Ecuador, donde sirvió como oficial en la expedicion frustrada del jeneral Flores, concibió el diabólico pensamiento de apoderarse por un golpe de mano de todos los asistentes al banquete, aprisionarlos, i manteniéndolos como rehenes, proclamar la insurreccion jeneral de la República, mal apagada todavía en el sangriento campo de Loncomilla.

Para ésto, una o dos compañías del batallon Buin, que guarnecian el cuartel de artillería a la subida de Playa-Ancha, debian tomar las armas a las 8 de la noche, i los artilleros sacar los cañones i abocarlos a la sala del banquete.

Por fortuna, un animoso soldado del Buin saltó las paredes en el acto de poner en ejecucion el atrevido intento, dió aviso a la intendencia, situada entónces en una casa arrendada de la calle de Cochrane, i de allí corrió un oficial a dar la alarma.

Pero el jeneral Blanco, léjos de turbarse por novedad tan tremenda, apuró la copa de la alegría i la confianza, i solo cuando no fué notado, se escapó del bullioso recinto para dar sus órdenes.....

*
* *

Dos semanas mas tarde eran sentados en el banquillo de los ajusticiados, frente al cuartel de policía, el sarjento Oyarce, su hijo, cabo de artillería, el trompeta Cuevas, del mismo cuerpo, i un soldado de la compañía de cazadores del Buin.

Era el 14 de octubre de 1852.

Al marchar al patíbulo, a las once de la mañana, en medio de un inmenso oleaje de curiosos, una mujer se precipitó entre los sacerdotes que acompañaban a los Oyarce, padre e hijo. Era la esposa del sarjento revolucionario i la madre del infeliz mancebo de veinte años. Hubo una escena de desesperacion indecible, pero los soldados condenados a la última pena, tomaron sus puestos i murieron como por lo comun mueren los soldados de Chile: arrepentidos, pero heróicos. Oyarce, que era jóven todavía, arengó al pueblo con voz severa encomendando la sumision a las leyes, i murió como verdadero bravo. Cuando contaron al jeneral Blanco los incidentes del suplicio de aquel hombre, el ilustre marino se lamentó que hubiese sido forzoso sacrificar un corazon tan levantado.

*
* *

Pero lo dicho basta para contentar la impaciencia del viajero del hotel al tren, o la espera siempre inquieta en la estacion. En todas las estaciones del mundo, sin exceptuar a Lima ni a Chorrillos, hai cómodas salas de espera para las familias. Mas en Chile los que viajan, no son todavía pasajeros, son boletos.....

Entre tanto, el conductor acaba de sonar su peculiar silbido, la máquina ha contestado con su estridente grito, i el tren va ya en marcha entre los cerros i el mar.

A pocas vueltas de las ruedas sobre los rieles, el expreso comienza a deslizarse con rapidez al costado del sólido i elegante muro del

FUERTE ANDES

cuya cortesana inscripcion no alcanza el viajero a descifrar, pero cuyo tenor, esculpido de relieve en una plancha de fierro que corona el escudo chileno i que fué fundida en los talleres de la antigua Maestranza de Lima, dice así:

CONSTRUIDO POR EL CUERPO DE INJENIEROS MILITARES
EN LOS AÑOS 1866, 67 I 68

BAJO LA PRESIDENCIA DEL EXCMO. SEÑOR
DON JOSE JOAQUIN PEREZ.

TRABAJADOS SIENDO MINISTRO DE LA GUERRA EL SEÑOR
CORONEL DON JOSE MÁNUEL PINTO,
SE CONTINUARON I CONCLUYERON BAJO EL SEÑOR
DON FEDERICO ERRAZURIZ.

A pocos pasos mas, otro fuerte, o mas bien, una batería a barbata i otra inscripcion análoga: es el fuerte

Maipú, que, como el anterior i todos los del costado norte de la bahía, están al cargo superior i responsable de un..... *cabo*.

Lo dicho, acerca del aspecto exterior i de la historia de los reductos ya nombrados i de otros que luego divisaremos. En cuanto a lo que esos muros encierran en su silenciosos recintos, solo lo sabrán los enemigos de Chile cuando hablen sus cañones de a 600. Entretanto, los curiosos pueden preguntárselo al *cabo*.....

En esta parte de la línea, estrechado el mar por sólidos malecones, revienta con pintoresco bullicio entre rocas de basalto que las olas cubren con su blanca espuma. Pero ese espectáculo del mar vivo i palpitante, está casi siempre manchado, no por las basuras sino por el hombre. Grupos de muchachos escuálidos e insolentes acechan de continuo el paso de los trenes para ostentar sus formas en repugnante desnudez; i ese espectáculo, que en cualquiera ciudad del mundo seria delito de presidio, pasa entre nosotros como simple «juego de niños.» El pudor es, entre tanto, la primera virtud de un pueblo, porque es el perfume de todas las demas virtudes. Los lectores de este libro se asombrarán al saber que un beso, o mas bien, la «tentativa de un beso» costó, hace dos años, a un coronel ingles su puesto, su honra i su fortuna.....

La Cabritería.

Estamos ya fuera del límite urbano de la ciudad. La Cabritería es una pequeña ensenada que en otro tiempo,

fué un almendral, pero perdió su nombre, dejándolo al sendero que a su sombra conducia desde el puerto (el camino al Almendral), i tomó el que hoi tiene de una curtiduría de cordobanes. Si hubiese sido majada de cabras la que allí hubo, se habria llamado simplemente *cabrería*. En una falda de la ensenada, hácia el norte, i al borde del antiguo camino de Quillota, se descubre todavía un grupo de cuatro almendros seculares como para protestar del despojo del antiguo i poético apellido: a la verdad, no hai cuadro mas diverso, como impresion i como panorama, que un bosque de olorosos almendros i una hedionda *curtiembre* de chivatos.

La Cabritería es hoi una ensenada de pescadores. Allí han huido los hijos i los nietos de los antiguos dueños de la agreste Caleta, convertida hoi toda entera en estacion i en bodegas. Veinte canoas, que van en busca del esquivo congrio hasta la cueva misteriosa de Quintay, hácia el sud, i hasta las playas arenosas de Colmo, por el norte, en demanda de mansas corbinas, estas gallinas gordas del mar, alimentan otras tantas familias en aquel lugarejo.—Muchas de esas canoas son formadas del tronco de un *boldo*, otras de un ceibo de Guayaquil, otras—i éstas son las mas—de tablas i alquitran, *hechizas* en el sitio, i valen hasta 50 pesos. Véanse tendidas a lo largo de la playa despues de la faena de la noche.

Esta ensenada es hoi propiedad del ferrocarril, es decir, del Estado i, mediante los acertados trabajos de desmonte ejecutados en los últimos dos años para formar la calle Blanco, ha doblado su valor. Los chilenos pue-

den decir con orgullo, al ver el fruto de estos gigantes-cos trabajos, lo que los holandeses de su patria disputada al mar:—«Dios hizo el cielo; pero nosotros hemos hecho la tierra.»

En la cumbre de los cerros que miran hácia la ciudad, divisase, poniéndose de pié en los carros, los torreones del antiguo castillo del Baron (1792) i una cómoda i aseada recova por cuya vecindad pasa el espacioso camino de carretas de Quillota, convertido hoi en calle pública, porque el Baron es una pequeña ciudad por sí sola.

El convento de los Recoletos.

Levántase allí tambien, solitario i sombrío como todos los claustros, el convento de los Recoletos misioneros de la propaganda *fide* en Arauco i en Chiloé, cuyos asientos principales están en Castro i en Chillan. El convento del Baron es por ahora una simple *Residencia*.

Tiene esta fundacion cristiana una historia tan novelesca, que es digna de ser contada.

En los primeros años del presente siglo existia en las montañas del Alto Perú (Bolivia) un jóven anacoreta llamado frai Andres Caro, natural de Galicia, i que habia venido a ejercitar sus rigores de misionero en las soledades de Tarija. Allí pasó treinta años. Pero, sintiéndose viejo i enfermo, solicitó el peregrino de sus amigos una limosna para volver a su patria i morir bajo su cielo. Concediéronsela los vecinos de Tarija, que lo amaban como a su benefactor, i el humilde padre, que

era tan bueno como feo, tan chico de cuerpo como levantado de ánimos, vínose a Valparaiso a acechar un buque en viaje para Europa, lo que en esos años era tan raro como la aparicion de un cometa. Sucedia ésto en 1828.

Al fin se anunció un mal barco, rumbo del Cabo de Hornos, i aunque «tragando por horas la muerte»—dice el fundador en un documento público,—hízose a la vela con su alma puesta en Dios. El buque se llamaba el *Cometa*.

No habia navegado muchos dias el mal acondiciona- do casco, cuando comenzó a abrirse. El capitan desesperó de toda salvacion, pero el fraile misionero alentó su espíritu i le rogó pusiese otra vez la proa al norte. Para ésto hizo previamente un voto solemne el peregrino de Tarija, segun el cual emplearia el resto de sus dias i un corto caudal que llevaba, en fundar una casa de piedad en la primera playa que pisase.

El cielo escuchó aquel voto.

El *Cometa* arribó milagrosamente a Valparaiso, i el padre Caro fué a pedir una celda de penitencia en San Francisco.

En seguida compró un pequeño local con su peculio, i allí habilitó una casa de ejercicios, en la que predicó con un fervor de santo durante tres largos años.

Mas tarde, i por escritura ante el escribano Juan Lorenzo de Urra, que tenemos a la vista, cedió en 1833, aquel asilo a los arzobispos de Santiago i se retiró a la vida contemplativa, que acariciaban sus ya cansados años.

Pero infatigable siempre i sintiéndose ahogado en el recinto del Puerto, el padre Caro vendió, con permiso de la autoridad eclesiástica, su pequeño claustro de San Francisco i compró el sitio eriazo del Baron, i así el náufrago dejó cumplido su voto. Con las tablas del *Cometa*, condenado en la bahía, erijió su primer altar.

Allí vivia este santo anacoreta, cuando lo sorprendió la muerte en 1841, en medio del amor acendrado del pueblo creyente de Valparaiso. El padre Caro no era solo un relijioso: era un filántropo, i de aquí su universal prestijio.

Con limosnas edificaron la casa, i el convento actual fué inaugurado en 1846 bajo la presidencia del padre Septimio Begambi, que preside hoi una casa de la órden en Aconcagua.

De limosnas se mantiene todavía la pobre *Residencia* de la altura, i ese ministerio ha tenido ya sus holocaustos. El conocido limosnero de la órden, frai Arcánjel Selva, humilde lego, natural de Basti, fué cojido por el tren en el acto de estirar su alcancía a un pasajero, el 9 de febrero de 1875, i quedó molido materialmente por las ruedas. El pobre lego alcanzó, sin embargo, a pronunciar algunas entrecortadas palabras de resignacion cristiana i murió ántes de llegar a la portería del convento que vivia de su dilijencia. El limosnero actual, frai Facundo de Ficule, se queja de la poca fecundidad de los tiempos, i es natural de la provincia Orvieto, en Italia, como su predecesor.

La *Residencia* de Valparaiso hospeda en la actualidad quince o veinte de los noventa sacerdotes de la ór-

den que misionan en Chiloé, la Araucanía, Magallanes i otros parajes. Su jefe, cuyo título es el humilde de *guardian*, reside actualmente en Castro, i su nombre es frai Juan Bautista Diaz.

Dónde i cómo mataron al ministro Portales.

La Cabritería fué en una época lo que es hoi Viña del Mar,—el desahogo dominical de Valparaiso. Habia allí unas pocas higueras, un grupo de duraznos, un soto de membrillos, el inevitable *parron*, i a su sombra no desdeñaba venir a sentarse, en los dias festivos, el laborioso gobernador de aquella plaza don Diego Portales.

Allí tambien, en las alturas que dominan el costado norte de la ensenada, fué muerto a balazos aquel ilustre chileno, en la madrugada del 6 de junio de 1837.

Era una mañana fria i nebulosa.—El rejimiento Maipo, fuerte de mil i quinientas plazas, venia sublevado de Quillota arrastrando a su retaguardia, i en un birlocho histórico que se conserva todavía, al desgraciado ministro. El coronel Vidaurre, jefe de la revolucion, habia pensado entrar en la ciudad sin disparar un tiro, porque contaba como segura la cooperacion del batallon Valdivia, única fuerza veterana que guarnecia al puerto. La espedicion al Perú era profundamente detestada por el ejército que Portales se obstinaba en enviar contra Santa Cruz. No era menor la aversion del país por aquella temeraria aventura.

Pero el jeneral Blanco, que identificó todas sus glo-

rias con la ciudad que va a erijirle mañana una estatua de gratitud i de justicia, afianzó la fidelidad de la tropa con su propia fidelidad, entusiasmó la guardia nacional con su ardorosa confianza, i en la noche del 5 de junio, coronó las alturas del Baron con mil i quinientos soldados.

Empero, aquella tropa sin disciplina no podria sujetar ni cinco minutos el impulso del aguerrido rejimiento Maipo, si el último hubiera sido conducido con serenidad al combate. Mas, los oficiales que lo comandaban—Ramos, los dos Carvallos, Uriondo, Arrizaga, todos mozos valientes pero petulantes i confiados,—habian perdido tres o cuatro horas en el meson de la posada de la Viña del Mar, celebrando con necios brándis su próxima entrada triunfal a la ciudad vecina. Hambrientos i transidos de frio, se habian embriagado algunos con alcohol i otros con sangre, como el capitan Santiago Florin. Este último habia relevado en Viña del Mar al veterano capitan Diaz en el cuadro que en su compañía, venia circundando el birlocho del ilustre i silencioso prisionero. El Maipo habia llegado a las ocho de la noche al bodegon o posada de la hacienda, cuya humilde casa de corredores existe todavía en la márjen setentrional del estero. Su administrador repartió a la tropa, formada en el camino, cuatro damajuanas de aguardiente i ofreció un poco de caldo al prisionero. El nombre de aquel testigo es Francisco Miranda i existe todavía con salud robusta.

Eran las 4 de la mañana, i las dos fuerzas se veian separadas solo por la angosta quebrada de la Cabritería.

El bergantín *Arequipeño* estaba atracado a la playa, pronto a barrer a metrallas el fondo de la quebrada.

El capitán Arrizaga, que venía a la vanguardia, chilote i bravo como todos los chilotes, fué el primero en romper el fuego i cayó mortalmente herido.

Al ruido de los primeros disparos de la vanguardia, Florin, que había sido sanguinario desde la cuna, sintió que el alcohol i el odio se apoderaban, en revuelto torbellino de todo su sér, i mandó detener el birlocho i quitar los caballos de las varas.

En seguida, con voz furiosa, dijo al prisionero, a quien acompañaba el coronel Necochea, su ayudante.

—¡Baje el ministro!

—¡No puedo! contestó la adolorida víctima con voz impasible: los grillos no me permiten ningun movimiento.

—Acérquense dos soldados, volvió a decir el decurion con voz mas perentoria.

Los cabos Juan Gonzalez i *Justo Verdugo* (¡qué contraposición de nombres en tal lance!) se acercaron al estribo derecho i tendieron sus robustos brazos al prisionero.

Desplomóse aquel sobre los hombros de los que iban a matarle con el peso de su cuerpo, fatigado por el hambre, el insomnio i las mil torturas de una agonía que duraba ya tres días.

—¡Arrodílese! exclamó entónces Florin, viendo al ministro sostenido todavía por los soldados; i levantando su espada, perfiló el peloton de tiradores.

—¡No puedo! volvió a decir la víctima con voz algo trémula: los grillos me lo impiden!

Llamó entónces Florin a los tiradores que sostenian al ministro, a ocupar sus puestos, i los cabos Gonzalez i Verdugo soltaron bruscamente al desdichado caudillo, que cayó al suelo sobre sus manos.

Frente al estribo del birlocho i a distancia de cuatro pasos, estaban formados, en peloton, el sarjento Andres Espinosa i los soldados del Maipo Pedro Cabezas i Antonio Cornejo, todos de la compañía de Florin, que era, si la memoria no nos falta, la 4.^a del 2.^o batallon.

Cuando el hombre que hacia pocas horas gobernaba a Chile i aun a la América occidental con un jesto, prostrado ahora en tierra como reo vil, sintió que los soldados del Maipo preparaban las armas para dispararle, alzó como pudo el rostro i una de sus manos, i con acento entero pero suplicatorio, dijo a los tiradores:

—¿Es posible, soldados, que me tireis a mí?

Pero cuatro balas disparadas a un tiempo, hicieron rodar su cuerpo dando espantosos vuelcos por el húmedo camino en cuyo centro pasaba esta horrible escena, junto a una casa de tablas que hasta hace poco existia allí.

Notando que el cuerpo se ajitaba en penosas convulsiones, uno de los soldados exclamó:—*Tendrá reliquias!* i se acercó como para despojarlo o socorrerlo, pero Florin le disparó una de sus pistolas en el pecho i con ésto espiró.

El sitio preciso de aquella catástrofe nacional de eterno dolor para los chilenos, fué la meseta de que arran-

ca el camino de Quillota para descender al fondo de la Cabrería. Un extranjero habia hecho construir allí una especie de granero o establo de madera, i el punto era entónces i es conocido todavía por la *casa de tablas*. Allí fué recojido el cadáver cuando el Maipo huyó.

La casa ha desaparecido con los tiempos. Pero, ¿no encontraria eco en los hombres que buscan en la espacion, no míseros castigos sino enseñanzas; en las caidas, no holocaustos sino ejemplos; en el dolor, no desaliento sino purificacion i vida,—la idea de erijir allí una fúnebre pirámide de granito que recordara al pasante, como el monólito de la quebrada de Tiltil, el sitio en que habia perecido uno de los chilenos mas ilustres por su patriotismo immaculado i por su desinterés tres veces sublime?

Cae un humilde caminante al bordo del sendero, herido por el puñal alevé o por súbito decreto de lo Alto, i el pueblo, mas lójico que los hombres de accion i pensamiento, labra una tosca cruz que recuerde su sacrificio a la compasion o a la plegaria. ¿Por qué entónces no habria en Valparaiso unos cuantos hombres de corazon que erijieran, a la vista de los que recorren la senda i los rieles, maravillándose del progreso del país, un rudo pero duradero monumento a la memoria de aquel grande iniciador?

Valparaiso tiene hoi dos autoridades jóvenes i entusiastas, i ¿por qué no harian ámbas su alianza de voluntades para que el próximo 6 de junio que está al llegar, se hiciera en el sitio de la hecatombe aquella justicia de

la posteridad a los cuarenta años justos de su consumación?

*
* *

La muerte de don Diego Portales i la atroz manera como se llevó a cabo, junto con su nueva, que circuló instantáneamente como ráfaga de pavoroso viento, fué la verdadera derrota de los sublevados.

Cuando llegó el rumor al coronel Vidaurre, al romper el alba, perdió la cabeza, i exclamando con voz de agonía:—*Somos perdidos!*—mandó bajase la quebrada el rejimiento en columna cerrada, o mas bien, en confuso peloton, gritando todos *Adentro! adentro!*—Los fuegos de la altura i la metralla del *Arequipeño* barrian esa columna como la paja de empinada era que desfloca el viento. Quedaron en el camino que, desde la ventana del wagon, se ve subir hácia el norte, 140 cadáveres. Los de Valparaiso perdieron solo cuatro soldados i un oficial, muerto éste por el tiro inesperado de los propios suyos.

*
* *

Un mes despues de aquel aciago dia perecian en afrentoso patíbulo, en la playa de la plaza de Orrego, que hoi es de la Victoria, i en el preciso sitio que ocupa el teatro, el coronel Vidaurre i todos sus secuaces. Los dos Carvallos fueron los mas bravos, Vidaurre el mas sereno, Florin el mas fanfarron i, por lo tanto, el mas cobarde.

Pero al marchar al suplicio, el implacable asesino tuvo siquiera un noble impulso: entregó a su confesor, el

padre Pascual, que vive todavía en Limache, un papel escrito con su puño i letra en que declaraba que él habia muerto a Portales por su esclusiva i espontánea voluntad. Ese papel ha sido impreso i salva muchos nombres de inmerecida afrenta.

*
* *

Pero el espreso va ya mui léjos, porque la locomotora corre mas lijera que la historia i que las balas. (3)

Toda esta zona del camino ha sido cortada casi a pico entre los arrecifes del mar, i en seguida se han erijido a gran costo obras considerables de revestimiento i proteccion, reconstruidas casi por completo despues de los desastrosos temporales de 1864. Ha sido ésta una de las secciones mas difíciles de la via i tambien la mas costosa. Desde el Baron a Viña del Mar, el camino no es propiamente un ferrocarril, es una calzada, i por ésto formará con los años, una especie de agradable e hijiénico paseo entre las dos ciudades, o mas bien, entre los dos barrios mas pintorescos del futuro Valparaiso: —el Almendral i Viña del Mar.

*
* *

Haciendo una tarde este esforzado ejercicio a pié, llegamos delante de una colosal reja de madera que oculta i protege el Matadero público, a la derecha de la via i en el lugar que ántes se llamaba la *Hermana Honda*, por ser la mas profunda de las siete quebradas que interceptan el camino real entre la Viña del Mar i el

Baron. I como en esa quebrada se hace al viajero mas cariñosa acojida que a los bueyes gordos, vamos a contar rápidamente lo que en el fondo de la Hermana Honda vimos. Despues visitaremos las seis hermanas restantes, mas flacas pero ménos retacas que la presente.

El matadero de la Hermana Honda.

El reducido Matadero de Valparaiso, que cabria en cualquiera de los muchos corrales que tiene desocupados el matadero-hacienda de Santiago, es un cuadrilátero plantado agradablemente de eucaliptus que reciben i retienen la frescura de los aires del mar. En dos de los costados están los galpones asfaltados para el degüello de reses de cuerno; en otro costado, el de los cerdos i carneros; en el fondo, el departamento de la grasa i la *fritanga*. Una bomba a vapor mantiene en perfecto aseo aquel degolladero en miniatura. Las bien ventiladas casas de los administradores están en los ángulos, a la entrada.

En cuanto a su estadística, que debemos a la bondad de los últimos, los señores Costa i Castro, no deja de ofrecer ciertos parangones curiosos, porque, por ejemplo, se descubre que miéntras los santiaguinos, lentos, reservados i gordos, saborean en lomos i huachalomos no ménos de 20,000 bueyes, los porteños, mas ájiles i alegres, se comen la suma fabulosa de 60,000 corderos, veinte mil mas que lo graves santiaguinos. Se observará tambien que los últimos despachan anualmente 65,000 ovejas... Por eso no hai mas que arrear!

Hé aquí esta estadística comparada, para que juzgue el lector de lo que han comido en carne las dos ciudades en el último año (1876):

	SANTIAGO.	VALPARAISO.
Bueyes.....	19,457	14,711
Novillos....	17,867	10,036
Vacas	17,798	6,927
Ternereros....	2,536	2,694
Carneros ...	2,127	1,748
Corderos....	40,644	60,815
Ovejas	65,009
Cerdos.....	8,769	11,022
Totales.....	<u>174,207</u>	<u>137,753</u>

Total para las dos ciudades: 311,960,—res i media por cabeza.

Una cosa sustancial resalta a la vista en estos cuadros, i es que cada ciudad come carne asada i cocida en la proporcion exacta de su poblacion.

Santiago encierra en sus muros, en números redondos, 150,000 habitantes; Valparaiso desparrama en sus colinas un tercio ménos. Pues eso es lo ménos que come la última ciudad: un tercio justo. La poblacion exacta de Santiago, el 19 de abril de 1875, era de 148,264 habitantes; la de Valparaiso, de 97,575.

El Matadero de Valparaiso fué construido con un costo de 90,000 pesos en 1865, por don Juan Pellé, un conocido industrial frances residente en Quillota, i vendido en seguida por su testamentaria, o mas bien, por su habilitador el señor José Cerveró, a la Municipalidad de Valparaiso, en enero de 1874, por la suma de

154,000 pesos. El establecimiento habia comenzado a funcionar, sin embargo, desde el 15 de enero de 1868.

Existe en el Matadero de Valparaiso una curiosa anomalía. Siendo aquella ciudad el mercado del fierro i el asiento de la mecánica, carece de una romana de plataforma para cobrar con equidad i exactitud el derecho de 40 centavos por cada cien kilógramos de carnes muertas que impone a los abasteros; así es que ese derecho se exige a ojo, o mas bien, a pulso.—«En casa del herrero cuchillo de palo....»

El Matadero de Santiago despacha en media hora toda su carga viva, mediante una escelenteromana que costó solo 2,000 pesos. ¿Por qué no haria un gasto análogo la ciudad en que todo, hasta la paciencia, se pesa?

Los productos del Matadero en Valparaiso, fueron en 1876, de 79,003 pesos 38 centavos; los de Santiago, mucho mas considerables, 127,867 pesos 23 centavos.

El túnel de Punta Gruesa.

Pero es tiempo que volvamos de estas prosaicas mantanzas de bueyes i de cerdos a otro jénero de carnicerías. Aquellas son por la grasa i el sebo. Estas van a ser por la gloria.

* * *

El tren está ya en la boca del túnel de Punta Gruesa i penetra silbando en su antro oscuro.

Este socavon, el primero de los cinco que mas ade-

lante iremos atravesando, mide 460 piés (una cuadra santiaguina) i ha sido labrado a pólvora en la roca viva.

El ingeniero Mauhan, que sucedió al ilustre Campbell, criticó la direccion de este tajo, pero lo aceptó por estar hecho. Era natural la crítica: Campbell era americano, Mauhan fué ingles.

Sobre un frontal de piedra que se ostenta coronado de la estrella de Chile en su embocadura, se lee en su centro esta inscripcion sencilla, que es una inauguracion:

GOBERNANDO LA REPÚBLICA EL EXCMO. SEÑOR
PRESIDENTE DON MANUEL MONTT.
SETIEMBRE—1855.

I a las estremidades estos otros letreros:

A la derecha: *Perseverantia omnia vincet.*

A la izquierda: *William Lloyd, ingeniero.*

Al salir, la leyenda toma un carácter completamente democrático i contiene solo estos tres nombres, que glorifican el trabajo del chileno:

Albañil—José Leiva.

Cantero—Lino Barrientos.

Entibador—José Vargas.

En la cima del promontorio que forma la Punta Gruesa, ha sido construido el fuerte Papudo, el cual constituye el centro de una serie de defensas que terminan mas allá del corte de la Viña del Mar, en el fuerte Callao,

el mas setentrional de la línea. El que le precede a la izquierda, es el fuerte Pudeto.

Escusado es que demos razon de nuestro laconismo en esta parte.

En el fuerte *Callao*, los cañones suelen servir para tender la ropa de los dandíes de ámbos sexos que frecuentan a Viña del Mar en el verano, i así están a veces al abrigo del sol i al cuidado de las lavanderas.

En una ocasion en que recorriamos la línea, caballeros en nuestros zapatos, preguntamos a un labriego que pasaba por los rieles, caballero en sus ojotas, por qué llamaban *Callao* a aquel reducto.

—*Véiz que* (fué su lójica respuesta); porque no habla....



No carece el túnel de Punta Gruesa de cierta historia propia i subterránea, porque una vez dieron en él un humazo a la familia presidencial i a su numerosa comitiva de galanes, a consecuencia de haberse desatado la locomotora de su anillo, sin notarlo el maquinista. En otra ocasion, al desembocar de sus entrañas en direccion a Viña del Mar, un tren de 70 carros vacíos, tirados por dos poderosas locomotoras, cedieron los rieles i hubo un siniestro, en el cual perecieron tres o cuatro peones i quedaron gravemente heridos el jefe de estacion de Viña del Mar, don Enrique Bohn i su familia. Tuvo esta desgracia lugar el 3 de febrero de 1868.

Cuatro años ántes estuvo al acontecer allí un suceso

terrible: el choque del tren ordinario de pasajeros de Santiago con el de Valparaiso, cuyo último se hizo salir por una brutal imprevision. El silbido de ordenanza de las máquinas al acercarse al túnel, evitó la catástrofe, i los dos trenes se besaron dulcemente con sus trompas en el oscuro sótano que iba a ser su horrible sepulcro.

Tuvo este hecho lugar en un dia aciago para el ferrocarril, como mas adelante hemos de notar, el 20 de abril de 1864.

Al salir del túnel se lee en una roca coronada por una humilde cruz, este epitafio de ignota víctima: *Aquí falleció Luis Valenzuela, edad 18 años, i murió el 4 de noviembre de 1874.* Era un soldado de artillería, guardian del fuerte *Papudo*, que se ahogó bañándose.

Pero la Punta Gruesa, que en cierta manera, cierra la bahía de Valparaiso por el norte, tiene una leyenda de mucho mayor interes que estas leves aventuras de la muerte, parco tributo de los rieles.

Combate de la *Phebe* i de la *Essex*.

(28 de marzo de 1814.)

Allí, al pié del áspero i empinado promontorio erizado hoi de cañones, se batieron el 28 de marzo de 1814, a tiro de pistola de la playa, las fragatas *Phebe* i *Essex*, quedando prisionera i destrozada la última.

Mandaba la *Essex*—fragata norte-americana de 32 cañones—el bravo comodoro Jorje Porter, el amigo de los Carreras, que en 1812 habia venido al Pacífico con mo-

tivo de la guerra declarada, en ese año, entre su país i la Inglaterra. En un crucero de once meses, capturó a la bandera de la última doce balleneros, cuyos cargamentos valian mas de un millon de pesos.

Alarmados los ingleses por aquella inmensa pérdida, enviaron dos buques de guerra: la *Phebe*, de 36 cañones, i el *Cherub*, de 18, i encontraron al enemigo anclado tranquilamente en la rada de Valparaiso.

La *Essex* habia regresado de su crucero el 12 de enero de 1814.

Cuando la *Phebe* entró a Valparaiso el 8 de febrero subsiguiente, el capitan Hylliar, que la mandaba, se acercó galantemente al buque enemigo i preguntó con su bocina por la salud de su rival. Ambos buques estuvieron tan cerca el uno del otro, que las vergas de la *Phebe* se enredaron en la jarcia enemiga. Despues de la cortesía casi hubo un sangriento e inesperado abordaje i un insulto sin provocacion a nuestra bandera de neutrales, vírjen todavía.

Durante cuarenta dias, los dos buques estuvieron acechándose en un perpetuo reto. Los yankees cantaban todas las noches, desde las gavias, el *Yankee-doodle* i los ingleses respondian en el *God save the king!*.... Despues seguian los improperios i las amenazas...

De dia se hacian los retos con banderas.

Al dia siguiente de la llegada de la *Phebe*—el 9 de febrero,—el capitan Porter izó un guion con esta leyenda:—*Comercio libre i el derecho de los marinos!*—La *Phebe* contestó en el acto: *Dios i la Patria son los mejores derechos del marino: los traidores los ofenden!*

Porter no se quedó sin represalias, i desde el mastelero mayor de su fragata corsaria, respondió con este cartel:—*Dios, nuestra patria i libertad!*—*Los tiranos las ofenden!*

Otro tanto sucedía en los encuentros de la playa. Pero en una ó dos ocasiones en que Hylliar i Porter se reunieron en casa del gobernador Lastra, se saludaron con cortesía i con respeto. La guerra no habia perdido del todo sus hábitos caballerescos: no se habia inventado todavía la ametralladora, que es en las batallas modernas lo que la vil escoba en los estrados.

Pero llegó el momento en que debió callar la bocina de los saludos: iba a hablar el cañon.

La *Essex*, que era mucho mas débil, pero mas velera, intentó escapar en varias coyunturas, pero los vigilantes ingleses la cargaban a todo trapo, esperando salir de la legua de neutralidad que los poderosos cuentan (cuando les conviene) desde la orilla de la playa, para romper el fuego.—Cinco o seis veces hicieron ámbos buques este ejercicio, durante febrero i marzo, en que prevalecen los sures.

Pero una tarde en que la *Essex*, mas ájil i pronta que sus dos rivales, habia puesto la proa al norte, empujada por una propicia ráfaga del sur, al enfrentar la Punta Gruesa recibió de lleno un golpe de viento cuya violencia no quebraba ya la punta de los Anjeles en la otra estremidad de la bahía, i rindió su palo mayor en su parte superior, enredándose al mismo tiempo todo su velámen.

La *Phebe* i el *Cherub*, que la seguian de cerca, se aba-

lanzaron sobre ella, i olvidándose ahora, por la buena ocasion del tiro, de la «legua de neutralidad,» la pusieron entre dos fuegos, i en dos horas dispararon setecientos cañonazos sobre su acribillado casco. Los yankees, por mas que diga el historiador de la marina inglesa, James, pelearon como leones, i de ello fueron testigos todos los habitantes de Valparaiso que coronaban los cerros, i aplaudian con entusiastas palmoteos todos los cañonazos que acertaba el débil.

El combate comenzó a las 4 h. 40 m. de la tarde i terminó a las 6 h. 20 m. En dos horas, la *Essex* perdió, segun Finimore Cooper, 152 hombres de los 255 que componian su tripulacion: la mitad justa. De los que salvaron, cuarenta ganaron a nado la Punta Gruesa, que estaba a poco mas de un cable de distancia. Todos sus oficiales perecieron,—Wilman, Cowel, Odenheimz.... Solo el teniente Knight ocurrió a su puesto al último llamamiento de Porter.

Farragut!

Pero decimos mal: habia escapado tambien con vida un niño de 14 años, de pequeña estatura, fornido, de rostro moreno i ojos ardientes, que desempeñaba las funciones de guardiamarina. Fué éste el mas ilustre de los marinos modernos de los Estados Unidos, el almirante Farragut, que ha muerto hace poco recibiendo los homenajes de todas las testas coronadas de Europa. Le conocimos en 1866, i él mismo nos contó en Washington los horrores de aquel combate, que no habia visto reproducirse mas tarde. Segun él, la toma de Mobila a

topadas con un ariete, fué un juego de niños comparado con la carnicería de la *Essex*. En un cañon estaban amontonadas tres remudas de artilleros. Cuando el oficial ingles que tomó posesion del buque rendido, pisó la cubierta de la *Essex*, cayó desmayado de horror....

Algunos historiadores ingleses afirman que los yankees estaban borrachos. Pero no dice ésto el bravo i pundonoroso Hylliar, que encomia con entusiasmo el heroismo de los vencidos. Porter era un héroe un tanto rudo; Hylliar era un perfecto caballero, un héroe de corbata blanca, como el bailarín de gavota que en recuerdo del bravo Cochrane, nos enviaron los talleres ingleses en 1874.

Muchos de los marineros que, heridos i quemados, salvaron a nado, fueron recojidos i caritativamente asistidos por el feudatario de Viña del Mar en las casas vecinas de su estancia. Sus propias hijas, doña Micaela i doña Juana Carrera, lavaron sus heridas:—las mujeres han sido siempre la dulce neutralidad de Chile i la única respetada por todos los belijerantes, aun a tres mil leguas de distancia.

*
* *
*

Debemos agregar, además, una cosa que pocos saben o muchos han olvidado. El capitán Hylliar era *santiaguino*, porque cuando negoció con el virei del Perú las falsas paces de Lircay en 1814, la Municipalidad de Santiago, por un acuerdo unánime, le otorgó la ciudadanía i todos sus derechos; de modo que si el comodoro ingles viviera todavía, habria podido figurar como mayor contri-

buyente sin falsificación, en alguna lista falsificada de Santiago. El almirante Hylliar, que fué por lo visto el primer «almirante del Mapocho,» falleció en Inglaterra el 10 de julio de 1843, a los 73 años de su vida.

Hoy dos hijos suyos son almirantes, i uno de éstos nos visitó en 1873, en la víspera precisa de las elecciones de aquel año. El que vino a Chile, se llamaba Cárlos Farrell Hylliar; su hermano se llama Enrique Shank.

Cuando Porter volvió a Estados Unidos, el pueblo de Nueva York desenganchó los caballos de su coche i la entusiasmada muchedumbre lo paseó en triunfo por las calles. El noble vencido no olvidó jamas a Chile, i sirvió con lealtad la causa de Carrera en 1817.—Había hecho colocar en su jardín del Potomac una plancha de mármol en que se leía estas palabras:—*Valparaiso, marzo 28 de 1814.*

¡Coincidencia singular! El comodoro Porter murió en Constantinopla en el mismo año que su feliz rival i en el preciso aniversario del combate naval de Punta Gruesa:—el 28 de marzo de 1843. ¡Morir en tales aniversarios, no es morir: es renacer para la gloria!

En cuanto a la neutralidad de Chile, los ingleses la metieron de taco en un cañon. En vano reclamó el cónsul americano Poinsett, que la poderosa batería de bronce del Baron, fundida en Lima, hiciera oír siquiera una protesta en nombre del *Derecho de jentes*... El gobernador interino, que por desgracia era un capitán de artillería, no había oído hablar probablemente de ese *derecho* ántes de ese día, i contestó que no tenía *jente* para disparar sus piezas...

Hoi siquiera tenemos un *cabo* para siete baterías...

*
*
*

El tren, entre tanto, ha venido recorriendo la silueta accidentada de la costa, que desde el Baron al corte de Viña del Mar (seis kilómetros), forma tres anfiteatros o ensenadas, i se ha necesitado de poderosas curvas para vencerlas. Esta ha sido una de las secciones mas laboriosas, mas científicas i mas costosas del camino, segun dijimos. Los siete kilómetros que separan la estacion del Baron de la de Viña del Mar, costaron cerca de un millon de pesos i se emplearon tres años en los trabajos hasta su inauguracion, el 17 de setiembre de 1855. —La mayor dificultad por vencer fué el túnel, porque aunque trabajaron en él esforzados mineros, no se poseia en Chile los recursos que la ciencia i el arte han proporcionado mas tarde para este jénero de perforaciones.

La primera locomotora pasó por este gran socavon, que fué por muchos años la admiracion i el objeto de diarias visitas para la poblacion de Valparaiso, el dia de la inauguracion de la línea hasta Viña del Mar, que hemos recordado ya. Pero uno o dos dias ántes los mineros tuvieron una inauguracion a su manera: observando que la locomotora entraba velozmente en el túnel, atravesaron una piedra en los rieles, *por gusto* de ver acabado su trabajo. Felizmente la máquina destrozó el obstáculo, i los mineros la recibieron en la otra estremidad en medio de atronadores aplausos, porque,

segun su dicho, la máquina habia sido «mas hombre» que ellos....

La inauguracion del túnel de Punta Gruesa, que hoi es una simple pestañada o un bostezo, tuvo algo de fantástico i maravilloso para los que no habian viajado ántes debajo de la tierra. «Llega el momento de atravesar el socavon—dice una relacion contemporánea (*Mercurio* del 17 de setiembre de 1855),—i el tren penetra como celaje en esa tenebrosa caverna, i todos sumidos en la mas completa oscuridad. Se redoblan entónces los vivas a Chile pronunciados por aquellas cuatro centenas de voces, bajo aquella bóveda subterránea, repiten sus ecos entusiastas las músicas, i luego aparece una pequeña luz en la parte opuesta.... En un instante crece i el tren vuelve a aparecer majestuoso al aire libre. Mil vivas i hurras resuenan de nuevo en el espacio con doble entusiasmo.»

El corte de Viña del Mar.

El segundo trabajo esforzado de esta seccion, despues del túnel de Punta Gruesa, es el corte de Viña del Mar, que costó cien mil pesos. La arcilla era blanda, pero la dura inesperienza duplicaba el costo de todas las faenas.

Los que se alejan de Valparaiso, descubren en esta altura de la via la punta rojiza de Concon, donde el Aconcagua se zabelle en el Pacífico cuando viene en creces, tiñendo las aguas de una ancha faja amarillosa hasta la punta de Quintero. Es esta última la cabeza de tierra que se precipita algo mas léjos hácia el Océano,

i que sirve de abrigo por el sud al escelente puerto de aquel nombre. Esa península llámase hoi de *Cousiño*, i allí se habria edificado la ciudad futura de *Puerto-Cochrane*, si el malogrado empresario hubiera vivido algunos años.

Mucho mas adentro, en el horizonte, i en los dias claros que suceden a las lluvias, colúmbrase a veces la famosa *Silla del Gobernador*, punta mas saliente que las anteriores, vecina al puerto de los Vilos, en los lindes de los departamentos de Petorca i de Illapel.

Para los que vienen de Santiago, al contrario, el Pacífico comienza de improviso en el corte de la Viña del Mar.

¿Veis todas esas cabezas femeninas risueñas i asombradas que se asoman por los postigos?—Son las santiaguinas que nunca han visto el mar....

Antes era costumbre de los arrieros echarse una piedrecita en la boca al entrar al *puerto*, por la Cueva del Chivato, a fin de precaverse de los *imbuches* de los brujos, que tenian su morada en aquel paraje. Los *imbuches* de Valparaiso comienzan hoi en el corte de Viña del Mar, i por eso vagan entre las rocás mil sirenas que encantan los fugaces ojos con la silueta, mas fugaz todavía, de sus formas,—albas ninfas las unas como las espumas del mar, morenas i encantadoras, Vénus nacidas del luche, las otras.

Es este, en efecto, el sitio preferido de

Los baños de Viña del Mar.

Divísanse efectivamente al llegar al *Corte*, como una serie de garitas, los aposentos que el propietario del hotel de Viña del Mar ha hecho construir para damas i caballeros, a tres cuabras de distancia los unos de los otros.

«Entre santa i santo
Pared de cal i canto.»

Así decia el rancio refran español; pero de idéntica opinion es el mas moderno de los enamorados del mar: el ilustre Michelet. Asegura éste en el libro de su segunda juventud, porque fué el libro de su segundo matrimonio—*La mar*,—que una mirada indiscreta puede causar en la tímida i mojada vírjen efectos terribles: «la apoplejía i la aneurisma.»—Pero lo que es en esta prosaica tierra de Chile, no se ha contado todavía tal enormidad, si bien los mirones, los curiosos i los *impávidos* pasan i pasan por lejiones...

Por lo demas, M. de Michelet (que, por desgracia suya, no se bañó en Chorrillos) es un escelente consejero del bañista.—Afirma que el baño no debe durar mas de cinco minutos, tiempo suficiente para que los poros de la epidérmis, que él llama algo que nosotros denominaremos «estómagos en miniatura,» absorban el mucus del mar i lo dijieran. Segun esta teoría, que es la de la ciencia, un baño de mar es solo el almuerzo de los poros; el viaje posterior, a pié o en carreta con bueyes, es su dijestion.

Casi tan frecuentados como los lujosos, pero incómodos aposentos del hotel, son dos rústicas ramadas que se esconden entre las rocas, i que maneja durante la temporada, una mujer a quien en la pila bautismal pusieron el nombre del arcánjel que derrotó a Luzbel, que en su rancho llaman secamente *ña Mica*, pero a la que las meticulosas santiaguinas, por miedo al agua, por amabilidad conjénita i por su incurable afición a los diminutivos, solo llaman *ña Miquita*.

Es esta una buena anciana enjuta i macilenta como las brujas del Macbeth, pero tan cariñosa i seductora como las «bañaderas» (así las llaman algunos) de la fábula. Aunque nacida tierra adentro—en Curimon,—entiende a las mil maravillas su oficio de «bañadera» i es además mui práctica en la terminolojía del mar. Así, en una ocasión en que un caballeresco galán le encargó frotase los piés de su amada—pequeños i blancos como las conchas menudas de la playa,—díjole *ña Miquita* a la beldad, a escondidas, que tenía encargo de *fletárselos...*

Es *ña Miquita* mujer mui ladina, i por poco apremio, está pronta a dar a la mas pintada ninfa del Mapocho su respectiva *flota*.... Así, al ménos, ella lo promete, i por humildísima tarifa....

Ña Miquita, digna de su nombre guerrero, tiene a su servicio una falanje de muchachos harapientos que llevan todos apelativos de guerra, sin duda para completar por ese rumbo el sistema de defensa de nuestras costas... Uno se llama *Trabuco*, otro *Escopeta*, otro *Pistola* i el mas flaco *Bayoneta*.

La caleta de «La barca.»

Estamos ya en la caleta de «La barca,» donde el gobierno quiso, hace tres años, cometer el insigne desatino de edificar los almacenes navales de la República, a disposición de todos los que quisiesen venir a proveerse de ellos sin susto ni peligro.—¡Cosas de Chile!

El verdadero nombre de esta pequeña i graciosa ensenada es *caleta de «La barca,»* sin duda por la que allí tuvo algun pescador, o amarraba a las rocas el señor feudal de la vecina estancia. Consta ese nombre de relaciones antiguas, i despues ha sido trocado de romántico esquife en vulgar apellido.

La lúgubre casa que está a la orilla, en cuyos corredores secan sus redes los tres pescadores *caletanos* de Viña del Mar, i penan de noche, haciendo la ronda de los muertos, sus antepasados, fué edificada para granero en 1841 por el dueño de Viña del Mar, i en su vecindad existió, hace algunos años, un depósito de pólvora.

Podria con poco costo convertirse aquel tosco caseron en un alegre *chalet* de bañistas, i la caleta, que es un puerto en miniatura, es susceptible de un acomodo sumamente pintoresco por su vecindad a los rieles, su dilatada vista sobre el mar i especialmente por tener un hilo de agua dulce, que empapa todavía una que otra mata de clavel o de alelí.

Santiago Olguin.

Apénas el tren ha rebanado el corredor de la casa de «La barca,» penetra en el *corte* que ya hemos descrito. El o la que sea aficionada a rezar a los muertos i a los caminantes, saque aquí la cabeza por un postigo de la derecha del wagon, i verá una cruz i, bajo de ésta, una puerta de fierro como la de las cocinas económicas. Esa cruz consagra el triste fin que allí tuvo un milagroso palanquero llamado Santiago Olguin, que engan- chando un carro, fué reventado entre dos topes. La fama de sus milagros es universal en el distrito desde la Viña del Mar al Baron; i por ésto, dentro de la cavidad que encierra la portezuela de fierro, suelen verse encendidas hasta media docenas de velas estearinas... ¡Cuántos ¡ai! que han servido de otra manera a su patria, no las disfrutaron en su sepultura ni de sebo!

Ña *Miquita* es la vestal de aquella tumba, en esta *Via Apia* del trabajo sembrada de humildes sepulcros i de sublimes si bien ignorados holocaustos. Ella enciende las teas por su mano cada tarde, i aprovecha los su- frajios del ánima bendita. El milagro mas patente que a ella le haya hecho, es la aparicion de una pobre sábana de algodón que por vieja le diera una buena señora de «Chile» i que le hurtó una pescadora del Membrillo. En aquel dia, ña *Miquita* encendió un velon a la «ánima del Corte» (que así se llama) i pareció la sábana empeñada en una *chaucha*; mas como hubo que pagar el velon i el empeño, el milagro fué mas patente que la ganancia de la bañera de «La barca.»

El combate de dos locomotoras.

Al doblar al norte su curso, que ha venido recto al poniente hasta el corte de Viña del Mar, hace la línea un codo bastante agudo, i fué en ese preciso paraje— el mas peligroso para el caso—donde tuvo lugar, el 20 de setiembre de 1866, el terrífico encuentro de dos locomotoras.

Los presidentes rivales del camino del Erie en los Estados Unidos, James Fisk i el no ménos célebre Jay Gould, ámbos famosos millonarios i no ménos famosos ladrones, se desafiaron a batirse montados en dos locomotoras (1874).

Pero en Chile dos humildes maquinistas, Juan Wilky i Jorje Bush, sin reto previo, se batieron a muerte en esa curva.

El lance pasó de esta manera:

Habia ido el día mencionado el club alemán de Valparaíso a conmemorar a su manera el aniversario de la patria chilena en un rústico *pic-nic* en Quilpué, i en número de cincuenta i cuatro personas. Como debían regresar en el mismo día, dióse órden para que el tren ordinario de Santiago dejase en aquella estacion seis carros. Una máquina debía venir de Quillota o de otra estacion intermedia a remolcar oportunamente el alegre tren de convidados.

Pero el conductor del tren de Santiago olvidó dejar

los carros a su paso por Quilpué i llegó a Valparaiso con ellos a su siga.

Dispúsose entónces con algun aturdimiento, que saliese la máquina *Empresa*, la mas antigua de la línea, con su fiel maquinista Juan Wilky, que la habia acompañado desde Inglaterra, i es hoi el decano de sus colegas despues de veintidos años de no interrumpido servicio.—Mr. Martin, jefe de la maestranza i el mas intelijente mecánico que haya utilizado el ferrocarril de Valparaiso, se ofreció como compañero de Wilky.

Venian los dos conductores en animada conversacion i habian atravesado ya el túnel de Punta Gruesa, cuando el silbo agudo i próximo de una locomotora, heló sus palabras i sus corazones, mas no sus brazos.

—¡Cielos! exclamó Mr. Martin; la máquina se nos viene encima, i saltó por la borda en direccion al mar, salto mortal del que no logró recobrarse.

¿Qué habia sucedido?

La máquina remolcadora habia llegado a la hora de la cita a Quilpué, i no encontrando los carros, iba sencillamente a buscarlos a la estacion de Valparaiso. No habia telégrafo para dar aviso o preguntar. Como la máquina venia sola i alcanzada de tiempo, su conductor, Jorje Bush, la hacia correr a razon de 30 millas por hora. Era la máquina *Porvenir*. En un segundo, despues del silbido de precaucion en la curva, las dos locomotoras estaban frente la una de la otra i a distancia de veinte metros.

Wilky, impasible como sus fierros, abrió todas las válvulas de la máquina i al propio tiempo revertió las

ruedas atrás. Cumplido lo que dispone el reglamento en tales casos, era tiempo de pensar en sí propio, i Wilky saltó como su compañero. Pero en ese instante se produjo el choque con un ruido sordo i espantoso. Algunos caminantes que sintieron el estremecimiento cavernoso del encuentro desde el camino de carretas, aseguran que en el primer momento creyeron que aquel era el sacudon de un terremoto...

Intentar la descripcion de un asalto de este jénero, es una quimera de la fantasía, porque seria lo mismo que pintar el choque de dos proyectiles en el aire. Lo único que puede decirse, es lo que cuenta todavía el maquinista Wilky de su hazaña i su desgracia.— Cuando recobró los sentidos, se halló tirado entre el carbon del *tender*, porque el propio impulso de la máquina no le habia permitido caer al suelo al saltar; i habiendo descendido como pudo, vió que las dos máquinas estaban montadas la una sobre la otra como *two bull dogs fighting* («como dos perros de presa peleando.»)

Mr. Martin quedó mui maltrado de los riñones, i de una enfermedad de ese órgano murió mas tarde, lamentado por todos sus compañeros. Wilky i Bush, así como los fogoneros Enrique Neven i Juan Howell, escaparon despues de algunos meses de cama, pero no necesitaron ser hechos de nuevo como la *Empresa* i el *Porvenir*.

En cuanto a los alemanes, pasaron aquella noche a la luna, no de Quilpué sino de *Valencia*, cuyo es ese lugar, como mas adelante veremos....

*
* * *

El corte de «La barca» no es propiamente un tajo de la vía, es una puerta: Santiago Olguin es su guardian.

Abrese la puerta, i estamos en la primera estacion del ferrocarril de Valparaiso a Santiago.

VIÑA DEL MAR.

Distancia de Valparaiso.....	7 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	177 «
Tiempo que se emplea desde el Barón:	
Espresso.....	9 minutos.
Tren ordinario.....	$\frac{1}{4}$ de hora.
Altura sobre el nivel del mar.....	18 piés.
Poblacion.....	1,318 habitantes.

Bosquejo histórico.

Cuando Juan de Saavedra, natural del lugaron de Valparaiso en Castilla la Vieja, descendia, por el mes de setiembre de 1536, como corredor de Almagro, sobre el boscoso valle de Quintil, a que diera el nombre de su natal aldea, dejó a su espalda un húmedo arenal, oasis de verdura que los indijenas llamaban *Penco*.

Ese arenal es la hermosa aldea, mas amena i umbría que el Valparaiso de Castilla, que se llama hoi la Viña de la Mar.

Penco quiere decir *aquí hai agua*, de *pen* (hallar) i de *co* (agua), cuya última partícula entra en la composicion de la mayor parte de los nombres de lugar en este país de secano. Cuando no es el agua, es el maíz,—*hua*: *Aconcagua*, *Colchagua*, *Rancagua*, etc.

I los que aquel nombre indio pusieron al lugarejo, no carecian de razon para el bautizo, porque hoi mismo, donde quiera que se escarbe, siquiera con la mano, del aparentemente enjuto lecho brota el agua a los piés i salta fresca a los labios del explorador i del viajero.

Todo el distrito, desde Tiltil a Concon, llamábase, sin embargo, *Alin-mapu*, que quiere decir *pais quemado*, como si hubiera sido un pronóstico que la ciudad que allí iba a surjir, viviria entre llamas.—Los españoles llamaron la comarca *Aliamapa*.

La viña de Alonso de Riveros.

Tuvo el reducido valle de Penco cierta importancia desde los primeros años de la conquista, no tanto por su vecindad a Valparaiso, que entónces era solo una caleta i una bodega de totora, sino por ser el límite i salida del famoso estero de Malga-Malga, de aurífera memoria, i que por lo mismo los españoles solo denominaban el *rio de las minas*. Entónces los esteros eran rios, como hoi los rios son caminos reales.

Fué prueba de la importancia agraria de aquella faja de tierra, que Pedro de Valdivia la diera en compañía a dos de sus famosos capitanes i mas íntimos amigos,—a Juan Jufre, primer alcalde de Santiago, i a Francisco de Riveros, el viejo.

En el *Libro becerro* de Santiago, la cesion formal del cabildo i la ratificacion del título del conquistador están asentadas con fecha 9 de octubre de 1556, quince años despues de la fundacion de la cabecera del reino.

Juan Jufre i Francisco Riveros, el viejo, fueron perso-

najes de gran monta, no solo en la guerra sino en la edilidad. El primero vivia en la «plaza de armas» de Santiago i en casa de altos; el segundo, en la calle del Rei, en el sitio en que mas tarde se edificó a San Agustín; de donde es natural colejir que la Viña del Mar estaba predestinada a ser, con el curso de los siglos, el solar de los señores feudales i de las nobles damas del Mapocho.

Heredó de Francisco Riveros, el viejo, el valle de Penco su hijo Alonso Riveros, llamado tambien el *mozo*, i fué éste el que plantó en la orilla setentrional del estero de Malga-Malga i a tiro de arcabuz de la playa, la famosa viña que le diera el poético nombre que todavía lleva, i que forma la mitad de su atractivo:—«La viña de la mar.»

La viuda de Juan Jufre, la famosa doña Constanza de Meneses, que fuera ántes esposa de Jerónimo de Alderete, vendió la parte de su segundo marido al hijo de su asociado, el 28 de abril de 1586, por la suma de 150 pesos, i en la escritura de venta se menciona por primera vez «la viña de la mar.»—«Las tierras—decia la ilustre viuda al venderlas—que yo he é tengo, que eran del jeneral Juan Jufre, mi marido, que están en el valle de Penco, donde el dicho Alonso de Riberos *tiene una viña* de la otra parte del rio Malga-Malga.» (*Archivo del escribano Vega en Valparaiso*).

Vivió en aquel ameno valle cerca de medio siglo, esplotando sus jugos, Alonso de Riveros. El 11 de enero de 1599 decia el presidente Vizcarra, en un título confirmatorio de aquel predio, que tenemos a la vista, que

hacia 42 años a que esa posesion estaba en manos de aquel feudatario, quien la hubo de su padre, mas por compra que por herencia. (*Archivo jeneral de Santiago*).

Los Corteses.

Dos años mas tarde, una viuda vecina, doña Luciana de Silva, vendia (marzo 7 de 1601) su estancia de Reñaca a Alonso de Riveros por la suma de 200 pesos. Reñaca es todavía una parte integrante de la antigua estancia de la Viña del Mar.

En diciembre de 1604 habia fallecido, sin embargo, su segundo dueño—Riveros el mozo,—i en el último mes de ese año, el célebre agrimensor Jines de Lillo, que midió con un lazo el territorio entero de Chile entre el Choapa i el Maule, dió la posesion i los deslindes de la «estancia del mar» a la viuda de aquel, doña Mariana Osorio.

Pasó en seguida el fundo, tal vez por el entroncamiento del último apellido con los Bravo de Saravia, a la ilustre familia de este apellido, i en su poder quedó la viña i sus codiciadas vendimias durante un siglo.

Pero los jesuitas, que fueron los mas hábiles comerciantes de su época i los mas eximios agrónomos de Chile, pusieron los ojos en aquella viña, que servia maravillosamente para surtir el cáliz de su *Residencia* en Valparaiso i los altares de los barcos que venian del Perú a Valparaiso. En consecuencia, el jefe de la mision de aquellos en la última ciudad,—Nicolas de Lillo,—

compróla al jeneral don Melchor Carvajal i Saravia, el 18 de agosto de 1690, por la suma de 4,000 pesos, de los cuales los jesuitas solo desembolsaron setecientos, porque el resto fué a censo.

Los laboriosos hijos de San Ignacio guardaron la Viña del Mar i la mejoraron conforme a su ciencia, que era vasta, durante otro siglo, i solo pasó a diversas manos con motivo de su espulsion en 1767. El 23 de marzo de 1776 compróla en remate público, por la suma de 4,730 pesos i con ocho años de plazo, el jeneral don Francisco Cortés i Cartavia.

Nacieron entónces en la Viña del Mar, que recibió el nombre de *Santa Rita*, abogada de imposibles, dos hombres ilustres,—el famoso canónigo chileno don José Cortés i Madariaga, tribuno de Caracas en 1810, i don Francisco Cartavia, apellidado el «santo,» capellan de las Claras durante mas de medio siglo i fallecido en 1833.—La madre de estos distinguidos chilenos, doña Mercedes Madariaga, falleció repentinamente en los baños de Cauquenes en 1785.

El *jeneral* (que así llamaban a los correjidores de partido) don Francisco Cortés, correjidor de Quillota i Copiapó, descendiente, ademas, de un pretor romano i del conquistador de Méjico, emprendió negocios de minas en Copiapó i cayó en pobreza. Pero su hijo don Juan Ramon Cortés, casóse con una de las herederas del marques de Cañada-Hermosa, doña Francisca de Paula Azúa (abril 2 de 1756), i de aquí resultó que los Corteses i Azúa fueran dueños a un tiempo de Viña del Mar, de Concon, de la hacienda de la Palma, en las goteras

de Quillota, i del fundo de Purutun, sito a sus puertas; de todo el distrito de *Alia-mapa*, en una palabra. El jeneral don Eujenio Cortés fué el primojénito de aquel matrimonio.

Los Carreras.

En los primeros años del presente siglo, la hacienda de la Viña del Mar habia pasado por compra a otra familia ilustre de Chile, ilustre en infortunio, ilustre en hazañas, ilustre en amores:—la familia de los Carreras. Por ésto Viña del Mar, durante la era de la independencia i ántes de ser un jardin de flores, fué un jardin de bellezas. Don Juan Antonio Carrera tuvo siete hijas, de las cuales cuatro casaron con franceses. ¿Podia alegarse mas convincente prueba de su gracia i espiritualidad?

Fallecido el ardoroso don Juan Antonio Carrera (de quien volveremos a hablar) por los años de 1833, su viuda doña Nicolasa Aguirre, hija segunda del marques de Montepío, vendió dos años mas tarde, la estancia al marido de una de sus hijas, don Benito Fernandez Maqueira, prócer en España, donde fué diputado a Cortes en los tiempos en que el coronel Sesé «comia ratones»....

Trabajó el señor de Maqueira con empeño su rústica heredad, especialmente sus bosques de palmas i de leña. Mas, a los cinco años, hubo de venderla por un caso forzoso de negocio que no carece de orijinalidad, cosa rara en los negocios de Chile, que en esa época no tenian todavía nada de orijinales.

La señora Perez de Alvarez.

Residia a la sazón en Valparaíso un negociante portugués que había hecho caudal de su trabajo en la marina, i para mayor economía i lucimiento, el cielo le había dado un solo hijo, heredero de su vasta fortuna. Su esposa era una mujer modesta i hacendosa, pero que tenía una pasión viva e inquieta por aquel de los dones de la naturaleza que más se asemeja a la mujer:—por las flores.

Había observado la señora Mercedes Perez de Alvarez (que tal era su nombre), en alguno de sus paseos a Quillota por el camino de las Siete Hermanas, que en el valle de Viña del Mar, los claveles i las rosas, los alhelíes i los retamos, crecían casi salvajes en los cercos de los inquilinos, perfumando el grueso ambiente del mar con sus delicados hálitos. Enamoróse por ésto del sitio perdidamente la señora, i como no tuviese sino un solo hijo, pidióle al opulento portugués, de cuya fortuna había sido obrera, le diera aquella tierra para su recreo i descanso.

La estancia de las Siete Hermanas estaba bajo pregonos de concurso. Pero el portugués sacó su cuenta i se negó por de pronto al regalo. Era capitalista de poblado i no quería invertir sus sólidas onzas narigonas en frágiles flores: las flores apetecidas de los millonarios chilenos son los «créditos.»

Pero después de algunas lágrimas i afectuosos reproches, ablandóse el pecho del mercader i envió a su hijo

único a Santiago a hacer postura en el remate anunciado.

*
*
*

Pero hácese aquí preciso detenerse ántes que el *verdugo* de Santiago dé el último pregon del predio i el escribano ofrezca la buena pro al que mejor haya pujado, porque hai que observar previamente una cosa que tal vez parecerá estraña en la historia que trazamos desde el postigo de un wagon, i es que el pueblo llamado hoi la *Viña del Mar*, no ha existido nunca en la hacienda que se denominó desde el siglo XVI con ese nombre.

La aldea de la Viña del Mar, que algunos han comenzado a llamar el «Versalles de Chile,» sin que se sepa todavía quién será su Luis XIV, ni quién su Mme. de Maintenon, está asentada sobre un terreno completamente diverso en la parte meridional del estero de Malga-Malga, en la estancia que se llamó del *Arbol copado*, que Pedro de Valdivia dió en feudo a Bartolomé de Flores, bisabuelo alemán de la famosa doña Catalina de los Rios:—la *Quintrala*.

Viña del Mar, ántes de ser la ciudad favorita de los Lisperguer del siglo XIX, habia sido de esta suerte el campo de recreo de los Lisperguer del siglo XVII.

Llamóse tambien esa estancia «las Siete Hermanas» por las siete colinas en que se quiebra su territorio a lo largo del camino carretero que conduce a Valparaiso, i en los primeros años del presente siglo, era propiedad de unos señores Cantuarias, hombres de campo, pero acomodados, antiguos administradores de los Corteses i Cartavia, que pagaban los *caídos* de los censos de sus

patrones, i así hacian suyas las tierras por el método moderno que se llama *sistema acumulativo*.

La estancia de las Siete Hermanas deslindaba en esos años con la quebrada de las Zorras, hacienda que fué de la Merced de Valparaiso con el nombre de *Charahuacho*, que por rudo de decir, los ingleses cazadores cambiaron por el que hoi lleva; i por la parte de la ciudad, con el estero de las Delicias, cuyas aguas bajaban a beber como propias los ganados de los Cantuarias i de los Aguayos, sus arrendatarios.

Vendiónla los Cantuarias hácia el año de 1825 al conocido comerciante don José Manuel Cea, en gran auge entónces, compañero de don Diego Portales en las negociaciones del Estanco; i cuando por el fracaso de éste comenzó a decaer su fortuna, enajenóla al doctor don Juan Agustin Luco por un pacto bastante curioso i digno de ser recordado.

Don Juan Agustin, que era doctor decano de la Universidad de San Felipe, ofreció a Cea por las Siete Hermanas veinte mil fanegas de trigo (tres mil fanegas por Hermana) puestas en el puerto de San Antonio i entregables en cinco años, al precio de doce reales fanega. (*Escritura de 30 de setiembre de 1830 ante el escribano don Pablo Gisternas*).

Pero ni don Juan Agustin ni su fiador don Fernando, que arrendaba entónces la hacienda de Santo Domingo—granero verdadero de trigo—pudieron dar cumplimiento al empeño, i la hacienda pasó a los acreedores de Cea.

Todo lo que habia hecho el doctor Luco en las Siete

Hermanas, fué imitar lo que su vecino el señor de Maqueira emprendiera contra la leña, los cocos i la miel del fundo jemelo, estero de por medio. Fué entónces cuando el valle de Penco, cuyas palmeras bebían las aguas de su angosto cauce en majestuosos grupos, doblaron la cerviz bajo el hacha, huyendo a la montaña los pocos sobrevivientes que aun balancean sus copas con melancólico rumor, cuando el terral matutino o la brisa de la tarde los sacuden. El doctor Luco hizo de las Siete Hermanas una sola viuda.

Por el año de 1840, la antigua estancia de los Lisperguer estaba, pues, en venta pública, como decíamos. Pero era tal el abatimiento de la producción agrícola del país en esa época, que solo se presentaron al remate dos postores: el dueño de la Viña del Mar, señor Maqueira, i el jóven don Salvador Alvarez por interpósita persona, en nombre de sus padres. La hacienda de las Siete Hermanas habia sido tasada en 32,000 pesos por el respetable agrimensor don José Santiago Tagle.

Viéndose solos los dos postores i midiendo a lentos pasos el raído jergon del juzgado, pusiéronse a parlamentar acerca del negocio sobre que iban a reñir, i a fuer de hombres de la ciencia, celebraron inmediatamente un pacto de alianza i amistad. Segun éste, Maqueira no haria oposicion a Alvarez en el remate, i el último compraria al primero su hacienda de la Viña del Mar por un precio dado.—Hízose así: el caballero portugues remató las Siete Hermanas por el cómodo precio de veinte i dos mil pesos, i contó al caballero castellano ochenta mil patacones por la jemela estancia i sus

ganados. I de esta suerte, las Siete Hermanas fueron ocho.

Alguna sorpresa causó al acaudalado portuguez de Valparaiso el caro precio que le costaba el amor a las flores de su esposa; pero el hijo era único, su poder válido, su alma de padre bondadosa, la boleta del hijo irrequitable i la estancia, por último, media cerca de siete mil cuabras en área. Resignóse, por tanto, el caballero lusitano a ser estanciero a pesar suyo, i pagó:—«Los duelos con pan son buenos.»

Hizo la compra ante el escribano Vicente Muñoz, el 20 de mayo de 1840 i por la suma exacta de 22,721 pesos, un caballero *palo blanco*, el cual, por no estar todavía convertido en leña, no nombramos.

No fué, empero, propicia la compra de aquella tierra al anciano mercader i naviero del vecino puerto, dueño casi esclusivo del Almendral en esos años, porque en una fiesta de San Francisco, por obsequiar a sus amigos, humedecióse los piés en la viña, cojió una violenta pulmonía i falleció por el mes de octubre de 1843.

Su viuda, que hizo pronto de cada estancia un vergel, poseyó ámbas en comunidad con su hijo único, que habitaba a la sazón en la India i en la China, hasta que en 1869, por un pacto en que capitalizaron la madre i el hijo un cuadal de setecientos mil pesos, se dividieron éste, haciéndose la señora dueño de las deudas i de las tierras.

A la muerte de la última, ocurrida en 1872, operóse otra vez, en cierta manera, la antigua division de los predios, porque la testadora legó la hacienda llamada

propriadamente «la Viña del mar» a dos de sus nietos, i la de las Siete Hermanas a su hijo único.

Es la parte baja de la última la que ha sido destinada a poblacion, i que hoi se cubre rápidamente de hermosas construcciones veraniegas.

La poblacion.

Hasta hace veintidos años, Viña del Mar fué solo una estancia de campo, i el sitio que hoi ocupa el *Ver-salles Chileno*, un potrero de las Siete Hermanas. Eso sí, llamábase el «potrero de los jardines,» por los cercados de jirasoles i maravillas, de retamos i clarines que cuidaban en su recinto algunos inquilinos para la provision de Valparaiso, i porque este lugar, como todos los parajes irrigados de la costa de Chile, es un pequeño paraíso de Flora.

Viña del Mar era tambien una lechería i una posada: la primera para el alimento de Valparaiso i la segunda para su bebida. La diferencia de una i otra cosa estaba en que aquella la llevaban a Valparaiso en sendos tarros de lata i la última en el alambique de su estómago los aficionados. Venian éstos en alegres cabalgatas a la fonda; pero, despues del arpa, la vihuela i el *cacho*, muchos tenian que volverse en carreta.

Fué en esa fonda de la playa donde adquirió su boga aquella copla de la zamacueca, que se canta i que se bebe todavía en todas las *chinganas* del chinganero Chile.

«En el medio de la mar
 Suspiraba un chicolito
 Y en el suspiro decia
 Echale chicha al cachito...»

I esta estrofa mestiza que las damas del Arrayan, Margaritas del pecado, cantaban, tamboreando en el vientre del harpa enflaquecida, a los *gringos* de todas las naciones surtas en la bahía.

«En el medio de la mar
 Estaba la muerte en camisa....
 I en sus suspiros decia
Trinque forti Margarita» (1).

Si en esos años hubiese existido* municipio en Viña del Mar, como hoy se pretende, bien habría podido aceptarse con provecho la propuesta que hizo un ladino en no sé qué pueblo de Chile o de la República Argentina, de construir un carreton para conducir a los borrachos a la policía por un tanto, pero obligándose a llevar a los cabildantes de balde.....

* * *

Pero los verdaderos artífices de la actual población de Viña del Mar fueron los caminos públicos, estos grandes alarifes de Chile, que han dibujado todas nuestras tortuosas ciudades del valle central, desde la calle

(1) *Trinque* por *drink* (beber), como decían i dicen todavía *guariguanti* por: *what do you want?* i *cortijemi*, por una espresion brutal que no puede traducirse en español i ménos escribirse en inglés.

Larga de Quillota a San Fernando de Colchagua, i desde San Javier de Loncomilla a la Florida de Puchacay, al paso lento de la recua i la carreta.

Descendamos, en consecuencia, del tren, si queremos conocer la planta del pueblo, ya que este apresurado *Guia* no há sido escrito solo para los que «miran i pasan» como los indiferentes del Dante, sino para todos los hijos de vecino que sientan encenderse en su máquina, rápida o poltrona, la pasion mas viva del viajero:— la curiosidad.



Viña del Mar se compone hoi propiamente de dos largas calles, i las dos han nacido espontáneamente del tráfico público:—la *calle de Valparaiso*, a lo largo del antiguo camino carretero de Quillota, que diseñó en 1792, por órdenes del presidente O'Higgins, el ingeniero don José Hidalgo, i la *calle de Alvarez*, paralela a los rieles por el costado sud, i que comenzó a surjir por sí sola desde la inauguracion de éstos el 16 de setiembre de 1855.

La *calle de Valparaiso*, llamada todavía por el pueblo *calle Ancha*, tuvo oríjen en una ranchería, paralela al camino real de Quillota, i hoi mide, o medirá cuando concluida, mas de quince cuadras (1,500 metros). Será, por tanto, la arteria mas considerable i mas hermosa de la poblacion futura, si bien hoi perfila solo un centenar de modestas habitaciones de industria i de comercio: trapos i chicha.

Por ésto la servidumbre de las casas llámala solo la *calle del Comercio*.

Es tambien la avenida que mas directamente conduce del centro del trazado del pueblo, que es la Estacion del ferrocarril, a la orilla de la playa i al baño.

La calle paralela a los rieles tiene, conforme al plano, cerca de una legua (3,000 metros); pero salvo las hermosas construcciones, algunas con aspecto de palacios, otras de graciosos *chalets*, que miran a la línea, no ofrecerá los atractivos de la avenida de Valparaiso, porque diseñáronla tan estrecha, que apenas caben en ella, especialmente junto a la Estacion, tres carruajes encontradizos.

Los hijos de los españoles tienen cierto secreto horror a los caminos anchos. Sienten miedo al espacio como a los constipados, i prefieren todavía el rebozo de bayeta de Castilla al aire embalsamado de los campos que rebosan vida. Por ésto, la antigua dueño de las Siete Hermanas, poseída de esa inveterada pasion de todos los chilenos, que hemos llamado en otra ocasion el «amor territorial,» es decir, el amor del suelo, de la hacienda, de la chacara, de la hijuela, del potrero, no quiso consentir nunca en enajenar el piso de su estancia sino por un sistema de arriendos por treinta o mas años.

Iguales tropiezos de resistencia habian tenido lugar con motivo de la apertura del camino carretero de Valparaiso a Quillota, cuando a fines del pasado siglo, hízolo construir con la oposicion de todos los propietarios del tránsito, el presidente don Ambrosio O'Higgins, con su jenio poderoso. Porque trabajaban en esa ocasion i enseñaban a trabajar a los peones unos

cuantos irlandeses, paisanos del presidente, los malas-lenguas porteños dieron en llamar al atrevido camino de las Siete Hermanas—la *torre de Babel*. En breve veremos lo que los chilenos decian de la otra gran arteria de la poblacion de Viña del Mar: el ferrocarril.

Agregaremos que el tren corta el antiguo camino de Quillota—el cual en seguida rebana perezosamente por sus cinturas a las Siete Hermanas—al salir del corte de «La barca.» Mirando por los postigos de la izquierda, se divisa la prolongacion de ese camino, que serpentea hácia las alturas de Reñaca como una blanquizca i colossal culebra.

De esta suerte, Viña del Mar, desde la apertura del camino de fierro en setiembre de 1855, vejetó como una pequeña *torre de Babel* de ingleses, alemanes, yankees, italianos i de todas las naciones, inclusa la judaica, al derredor de su elegante Estacion i de su mas elegante jardin: la mayor parte de sus pobladores eran *empleados de la línea*.

El centro de aquel bullicio era la famosa chingana de don Juan Calderon, que existe todavía en la forma de un templo metodista, a dos pasos de los rieles, en el jardin de la Estacion.

Pero solo veinte años mas tarde, cuando en 1874 el actual feliz poseedor de Viña del Mar se vió libre de rutinas españolas, portuguesas i especialmente chilenas sobre trasmision de la propiedad i enajenacion de hijuelas urbanas, presentó a la autoridad un plan regularizado de la poblacion por venir, o para decir mejor, que está llegando. Este plan fué aprobado por el inten-

dente Echáurren el 29 de diciembre de aquel año, i el dueño de los terrenos quedó nombrado director de obras públicas, para ejecutarlo.

El plano del futuro pueblo está bien concebido. Respetando las inevitables bases creadas por la viabilidad antigua, cuales son la *Estacion*, que es el corazon del pueblo, i la calle *de Alvarez*, que es su vena aorta, enferma ya de aneurisma, correrán dos o tres calles paralelas a los rieles de oriente a poniente. La trazada al lado del estero (cuando éste se canalice) se llamará apropiadamente *Avenida de la Marina*. La mas inmediata a los cerros se llamará *calle de la Montaña*. Pero esta última es un verdadero parto de los montes, porque, ostentando tan pomposo nombre, solo dará cabida a media docena de casas. Cuatro de éstas están ya edificadas i pertenecen a un abogado de Valparaiso, a un capellan de gobierno i a dos señoras de Santiago, hermanas en la belleza i en la opulencia.

Las calles trasversales de sur a norte tienen diversos nombres sin significado para el pueblo, como la calle *de Viana*, la calle *de Villanelo*, etc. I el plano entero, que es largo i angosto como alma vizcaína, está cortado en el centro por una ancha avenida de sesenta metros, en que hoi se depositan las basuras de la poblacion como en la antigua Cañada de Santiago. A esa calle le pusieron por nombre, en 1874—*Avenida de la libertad*, cuando se aprontaban a tratar la última como basura, i bajo este punto de vista, el nombre es todavía de fortuna por exacto.

La plaza principal se llamará (cuando exista) *Plaza*

de Sucre, i aquí es preciso advertir a los viajeros franceses, que no vayan a creer ni a apuntar en sus libros de *Impresiones* que ese nombre se ha sacado de la *fábrica de azúcar*, sino del ilustre jeneral colombiano nacido de una familia francesa de las Antillas que llenó el Nuevo Mundo con su fama i su virtud. El viajero Gabriel de Lafond no llama nunca en su libro al glorioso vencedor de Ayacucho sino «el jeneral *Sucré*.»—Estando, empero, a lo que refiere un distinguido sobrino del jeneral Sucre, que reside entre nosotros i que lleva su apellido, procede éste de España i nó de las Antillas.

Por ahora, la fuerza, la riqueza i la elegancia de la poblacion están a lo largo de la calle *Alvarez*, a la derecha de los rieles. El primer *chalet* en forma de pequeña fortaleza, pertenece al señor Leandro Ramirez, intelijente i rico constructor de Santiago; el segundo, mas modesto, pero no sin gracia, i rodeado de un hermoso jardin, es el retiro de Túsculo del mas elegante de nuestros oradores parlamentarios; el tercero es un vistoso edificio al estilo aleman, o mas bien, prusiano con minaretes militares, perteneciente a un conocido negociante de Valparaiso, don Eduardo Bierwith.

Siguen despues, formando un solo grupo frente a la Estacion, las casas-*chalets* de los señores Rojas, Balma-ceda, el jeneral Prado, la quinta Rigau i la de Curleti, comprada en febrero del presente año en 25,000 pesos por los señores Javier Huidobro i Antonio Suberca-seaux.

Pasada la calle de *Quillota*, que tapa la calle de la *Montaña* (i entre las dos apénas forman media calle) i

parte la estacion por su centro, está el grupo del hotel de Viña del Mar con la suntuosa casa fundadora del señor Barazarte, i otras mas sencillas, pero no ménos *confortables*. Descuellan entre éstas la del simpático jereñte de la Compañía de Vapores don Juan Prain, i la de los señores Kendall,—*cottage* verdaderamente ingles, rodeado de un precioso parque i jardin que se riega por medio de una bomba a vapor.

El hotel fué edificado en 1874 i 75 con un costo de 60,000 pesos, i es un lugar sumamente agradable, cuyos jardines ostentan naranjos que han tenido la honra de ser podados por la mano de un senador, diestro en la podadura de los árboles de espina. Tiene capacidad para cien huéspedes, i en la estacion de la moda, que es de la *pascua* al *miércoles de ceniza*, rebosa de jente. Pero como en Chile la moda es todo, cuando la moda pasa, quedan los alegres patios del hotel como solitarios claustros, en la precisa estacion en que, segun la hijiene, el clima, la salud, la vida convidan a la estacion invernal, que es la mas propicia del paraje. Los ingleses la habrian hecho una ciudad de invierno como Brighton. Los franceses, mas ingeniosos todavía para vivir que sus flemáticos vecinos, habrian fabricado por encanto en esta costa tres ciudades, desde Viña del Mar a Concon i desde Concon a Quintero. Así están escalonadas en el Océano, Trouville, Arcachon i Biarits, ciudades que hace treinta años, eran áridos arenales i hoy son maravillas.

Clima de Viña del Mar.

Ahora, para comprobar la lei de los caprichos a que, con relacion a las ventajas naturales del clima, vivimos todos mas o ménos sometidos en esta accidentada faja de tierra—trapecio aferrado a los picos de los volcanes i a los arrecifes del mar,—basta echar una mirada a las infalibles advertencias del barómetro. Así, por ejemplo, cuando los santiaguinos se aprietan en la playa de esta costa, al punto de dormir los unos encima de los billares, i los otros debajo de ellos, no hai sino la diferencia escasa de dos grados entre la temperatura de la capital i la de Valparaiso i Viña del Mar:— $18^{\circ} 47$ centígrados de calor al pié de la cordillera, por $16^{\circ} 62$ en la costa. En el otoño i en la primavera estas diferencias son todavía ménos perceptibles, porque la temperatura fluctúa casi en una sola línea de $12^{\circ} 68$ en Santiago a $13^{\circ} 78$ en la primera de estas estaciones, i en la segunda de $13^{\circ} 06$ (Santiago) a $13^{\circ} 09$ (Viña del Mar); lo que establece para toda la zona de esta medianía del país, una verdadera homojeneidad de clima primaveral.

Mas, en el invierno, la diferencia es enorme, porque en Viña del Mar hai mas de cuatro grados de calor para los pobres cuerpos entumidos por las nieves, los catarros, los terrales i las pulmonías:— $7^{\circ} 39$ contra $11^{\circ} 41$. Pues bien, son esos cuatro grados, que constituyen las delicias i la salubridad de nuestra costa, lo que la moda i la salud desdeñan. Viña del Mar es la Niza de

Chile, pero los chilenos van a Niza en la época en que la Niza europea está cerrada.

En Viña del Mar no se conocen los braseros i apenas los *palelots*. Por ésto, cuando el simpático M. Simon Levi establezca aquí su sucursal, no hará gran negocio con su surtido de invierno, i siempre le tendrá mas cuenta el que los politiqueros de Santiago inventen otra Convencion de *notables* o algo parecido, porque esos son los grandes dias de la *ropa hecha...*, sobre todo cuando los *notables* son «hechizos.»

La flora de Viña del Mar.

No pasaremos, entre tanto, a la márjen setentrional de los rieles, que es rejion algo mas fria por no estar al abrigo de los cerros i al reparo del terral que descien- de por el abra del Salto, sin decir de paso que, desde- ñando las pretensiones de la moderna arquitectura, el sitio mas ameno de la poblacion es el de las casas i jar- dines de la antigua hacienda del *Arbol copado*, donde tuvieron su asiento secular Bartolomé Flores i los Can- tuarias, el doctor Luco i los Aguayos, al pié de una pin- toresca quebrada que se interna hácia los molinos de viento de la vieja carretera del Puerto a Santiago. Una rústica alameda conduce, pocos pasos ántes de llegar a la Estacion, a esos jardines en que crecen las plantas mas raras, las flores mas vistosas i delicadas, las hojas mas caprichosamente matizadas de la flora americana, asiática i europea. Un estanque labrado a gran costo en el fondo de la quebrada i al que conduce un cómodo sen-

dero profusamente plantado, surte en todas las estaciones los jardines que dieron origen a la adquisicion de este predio, segun ya contamos.

Pero desde los dias de los claveles *de onza* i de los jazmines de España, del Tucuman, de Siberia i del Cabo, la mano prolija, humilde i a la par fastuosa de la dueño del suelo comprado a un concurso, ha hecho brotar unas espos de otras todas las maravillas de la vejetacion, desde el *copihue* indijena, que crece en enramada, al té de la China, que se da en matorral como el *palquí*; desde el piñon de Arauco, que se alza i da frutos al aire libre en el jardin vecino de la Estacion, hasta la piña del Ecuador, que se dora jugosa junto con el plátano, su inseparable amigo del trópico, del «vapor» i del banquete; desde el *cóquil* de las quebradas, que se enreda al tronco de añoso *peumo*, al café, hermano de la camelia en la hermosura, «hijo del cielo,» como el árbol del cacao, en el sabor; desde la graciosa granadilla, que tapiza como guirnalda los corredores, hasta el algodón de los cálidos valles del Perú; desde el árbol de la yerba-mate, trasplantado, en fin, de los bosques del Paraguay, al *papirus*—padre lejítimo del papel,—que crece cerca del agua en las fuentes urbanas de Siracusa.

El duque de Devonshire, el archimillonario de las flores i de los conservatorios maravillosos de Inglaterra, envió en una ocasion un botánico a buscar en la India cierta planta que le faltaba, i por la que pagó mil libras esterlinas (1855).—Pero la dueño de Viña del Mar sobrepujaba en lujo al magnate británico. Miéntas su hijo

i heredero único viajaba i residia, por negocios i por placer, en California, en la China, en la Australasia, fué un entusiasta coleccionista para el jardin materno, i así devolvía el viajero en flores lo que la solícita madre pagábale en incesante ternura. El primer premio de la única esposicion floral que haya celebrado Santiago (la de 1873 en el Santa Lucía), fué adjudicado con aplauso universal a la señora Perez de Alvarez.

Mas para admirar la riqueza natural en flores de este valle marítimo, preciso es visitarlo como el botanista Feuillée, hace siglo i medio (1711), en los dias de la primavera, en que todo el horizonte, las colinas, las cumbres, las quebradas, las rocas, los terraplenes mismos del ferrocarril, forman un solo jardin.

Las plantas de bulbo son, sin embargo, las que se dan con mayor primor, i entre los árboles i arbustos, los de espina i los exóticos florecientes, como el ceibo, el jacarandá i todas las variedades de la acacia, la magnolia i el floripondio, rei este último, por su corpulencia i su fragancia, de las costas centrales de Chile. En Viña del Mar, el floripondio no es un árbol: es un *bouquet* («*datura arborea*»).

De las plantas intertropicales solo dan fruto el papayo, la granadilla i el chirimoyo, que prospera casi como en Quillota, al aire libre. Las frutas de los climas templados se dan en abundancia, pero algunas se resienten, como la uva, de las humedades i las nieblas. Es tan rápida, sin embargo, la evolucion de las estaciones en estos climas privilegiados, que los árboles que pierden las hojas en los últimos dias de abril, como el durazno, están ya flori-

dos a la postre de junio. Dos meses de invierno i diez de primavera, ese es el clima de Viña del Mar i de su costa adyacente hasta el Zapallar por el norte, hasta San Antonio por el sud. Los meses de predileccion i de ponderacion para los viejos moradores son, sin embargo, los de junio i julio, en que el cielo es tan puro como benigno: abril i mayo suelen hacer su entrada envueltos en las frias nieblas invernales del Pacífico.

Es tiempo ahora de que prosigamos nuestra escurcion edil por el resto aun no explorado de la Arcahon en ciernes de Chile.

Transformaciones.

La banda opuesta del ferrocarril es mucho ménos favorecida, porque las quintas son, si bien mas espaciosas i mejor plantadas, de ménos lujo i elegancia que las de la calle *de Alvarez*: tienen ademas el defecto de dar la espalda a la línea. Las principales de esas propiedades son la quinta del señor Arlegui, que forma parte de la antigua Posada de Viña del Mar, la del señor Ramos, en uno de cuyos ángulos ha edificado su *chalet* presidencial el señor prebendado Taforó, i la espaciosa quinta del señor Ignacio Valdes, que mide 35,000 metros, o sea algo mas de dos cuadras cuadradas, i cuyas casas, a modo de bodegas, de poco vistosa pero cómoda i sólida apariencia, deslindan con la Estacion.

En esta parte de la poblacion i como perdida a la sombra de corpulentos sauces de Castilla que existian

en el potrero en que se delineó el pueblo, existe la calle doméstica i sosegada que lleva el nombre de don Enrique Bohon, honrado i laborioso minero de las montañas de Harz, en el Hanover, jefe de estacion gratis i fundador de la Viña del Mar. El *Pasaje Bohon*—este es su nombre oficial—es uno de los sitios mas tranquilos del vecindario, i como tal no goza de la boga de la moda, de la calle *de Alvarez*. Allá está Versailles. Pero ¿no nos dejarán siquiera a los pobres desterrados del Pasaje los honores del Trianon?

Tal es la planta presente i futura de la Peñaflores marítima de Chile, cuya poblacion sedentaria era en abril de 1876, de 1,318 habitantes i no puede bajar hoi en mucho de 2,000. Familias conocemos que han traído el último verano un contingente de cien bocas, de capitán a paje. En el estío, este número tal vez se duplica i en los domingos recibe, a costa de Valparaiso, la poblacion flotante de una ciudad verdadera.

Este crecimiento es, sin embargo, puramente espontáneo, i por lo tanto incierto i precario. Ni el empresario ni la autoridad hacen el mas leve esfuerzo por desarrollar la poblacion, ni por mejorar sus condiciones hijiénicas: su plaza es un basural; sus calles, polvorosos callejones; su playa, un eriazó, i el camino que a ella conduce por la *laguna* o por el *corte*, un verdadero viacrucis, sobre todo para las señoras, para los enfermos i los niños. No hai mercado, ni escuela, ni iglesia, i apenas existe el agua de pozo, dañada por los efluvios de otro jénero de *pozos*... contiguos a aquellos.

La iglesia, que es de un tamaño mui adecuado i de

formas elegantes, conforme a un plano de Chelly, se encuentra todavía inconclusa, faltando mui poco para su habilitacion definitiva, cuyo asunto anda ahora, como la mayor parte de las cosas de Chile, en papel sellado.

Se esplica, sin embargo, esta época de penosa paralización por esta misma causa eterna de los pleitos, i se espera de la solucion de los últimos un rápido adelanto para el pueblo. Venga éste de prisa i comience siquiera por el camino del baño, que es cuestion de uno o dos centenares de escudos.

Esto es todo lo que pedimos en nombre de la jeneracion que hoi se baña.

En cuanto a un ferrocarril de sangre que convertiria a Viña del Mar en un segundo *Almendral* de Valparaiso, i fecundaria, junto con el agua del Salto, los vientres de sus Siete Hermanas, eso lo pedirán nuestros hijos o nuestros nietos.

*
* *

Por su parte, la empresa del ferrocarril podria emprender sin sacrificios, mejoras que redundarian en su provecho i en el embellecimiento i solaz de la poblacion. La Estacion ocupa respecto del resto del caserío, la misma posicion que la Plaza de Armas respecto del vecindario de Santiago; por manera que todo lo que se haga para hermohear ese sitio, será dar al pueblo placer i comodidad.

Para ésto bastaria encerrar todo el recinto de la Estacion en la elegante verja que hoi la separa de la calle *de Alvarez*, demoliendo todas sus viejas bodegas i ra-

toneras, i ensanchar en seguida el antiguo jardin entre la que es hoy *avenida de las basuras* (para serlo alguna vez de la libertad) i la calle de Quillota. Solo quedaria en la estremidad del poniente la graciosa i primitiva boletería, construyéndose otra análoga en el opuesto costado, a la entrada de la calle de Quillota i frente a frente del hotel.

Pero, ¿i las *bodegas*? se dirá.

Viña del Mar—suburbio de placer de Valparaiso—no necesita bodegas sino boleterías. Su carguío es todo humano. No llega a sus oficinas un solo bulto de guardar, i por cada tren desembarcan centenares de huéspedes o de vecinos.

Pero si aun se quisiese tener en lugar adecuado un depósito de esa especie, ahí está vacía la hermosa bodega del señor Valdes en la juntura de los rieles i con capacidad para recibir toda la carga que en cien años venga a este pueblo de consumidores, i que hasta aquí, al ménos en la última i estéril cosecha, no ha producido sino los simpáticos matrimonios de que la costa de Chile ha sido siempre veraniego almacigo....

Fuera de ésto, la parte superior del edificio-Valdes, con sus anexos i jardines, podria adaptarse con pequeños costos para Residencia del Gobierno en vacaciones, a fin de que los ministros no anden como judíos errantes, flacos i con *dietas*. Con el ahorro de éstas en un quinquenio, hai para arreglar en ese espacioso caserío un Versalles rústico, cual lo necesita este lugar, que nació de una viña i puede acabar en una vendimia....

Pero ¿sabeis lo que a propósito de estas ilusiones de

viajero se anuncia?—Se pronostica como cosa cierta, que el jardín de la Estacion, que en otro tiempo fué un pequeño eden, será arrasado de raiz para edificar sobre sus ruinas un galpon de adobe, destinado a guardar...¿qué? ¿el viento?

Agregaremos, para dar fin a esta escursion puramente urbana, que Viña del Mar forma la subdelegacion 23 del departamento de Valparaiso, i que en 1874 contenia ya 16 quintas de recreo, 13 casas de altos, 26 casas de un piso, 16 cuartos o viviendas aisladas i 20 chozas o ranchos.

En 1875 se edificaron, segun la memoria presentada al gobierno por el intendente Echáurren en el año subsiguiente, 30 casas, cuyo valor era aproximativamente de 175,000 pesos, i estaban en construccion cuatro mas. Algunas de esas construcciones importan hasta 30 mil pesos i no hai edificio de ménos de 400 pesos de costo. El término medio del valor de los edificios de la aldea, segun la memoria referida, es de 5,000 pesos.—La iglesia mide 40 metros de largo i 20 de ancho, i costará, cuando concluida, 65,000 pesos, esto es, 5,000 pesos mas que el hotel: «la iglesia por delante,» si bien aquí la van dejando por demas a retaguardia.

Los alrededores i paseos de Viña del Mar.

Pero si en las calles de Viña del Mar no hai sino polvo, arenas en su estero i basuras efectivas en su plaza imaginaria, sus alrededores campestres constituyen una serie de deliciosos paseos para la jente animosa i andariega.

Las Salinas.

La mas frecuentada i, sin duda, la mas agradable por su cercanía i su paisaje de aquellos caseríos, es el jardín de las Salinas, a una legua escasa de distancia hacia el norte i en la márjen de la playa. Es una quebrada selvática, en la que el teson i el caudal—dos cosas esencialmente inglesas—han labrado un oasis de flores a la sombra de un bosque de altísimos pinos. Es aquel un pedazo de Italia con su cielo cálido, circundado de un paisaje ingles, residencia propia de los príncipes de las finanzas, porque su riego actual, hecho todo a mano (miéntras montan una máquina a vapor), cuesta de tres a cuatro mil pesos por año: en ese suelo las plantas beben oro líquido como la garganta de los conquistadores.

El camino pintoresco i enjuto que conduce a las Salinas a traves de los arenales, ha costado tres mil pesos a su dueño.

Dió oríjen a esta mansion, que pertenecia ántes a los tres hermanos Walker, ricos mineros del norte en un tiempo (i hoi es propiedad del apreciable caballero ingles Mr. Woodgate), el proyecto de un industrial frances que quiso convertir en sal toda esa playa, medio siglo ántes que otro industrial aleman viniese a trocarse en azúcar. Llamábase aquel iniciador de una cosa tan sencilla, como es en todas partes una *salina*—porque hasta los pehuenches las tienen,—M. Enrique Mason, vice-

cónsul de Francia, i habíase casado con una señorita Carrera, hija del feudatario de la hacienda.

Pero aunque el proyecto era tan hacedero, como en realidad lo es, pagó el inventor aquel tributo inevitable de la primicia, que los criollos americanos llamaban la *chapetonada*.—El empresario, en consecuencia, se empobreció i perdió el juicio por su engaño.

Sin embargo, si hai un país en el mundo que tenga la sal a sus puertas, o mas bien, en la boca, como los niños que bautizan, es Chile, i a la verdad que para tenerla en la abundancia que quiera, no necesitan los chilenos sino abrir la suya. Cuenta el padre Ovalle que en las salinas de Rapel (hoi de Santo Domingo) se cuajaban, naturalmente, hasta levantar dos palmos de sal blanca todos los años, i cuando el mar no rompía de por sí los médanos, todo lo que hacia el cabildo de Santiago para que no faltase el aliño a sus pucheros, era ordenar a un rejidor que fuese con algunos indios de la vecindad a abrir el taco: lo demas lo hacia el viento sur que allí sopla como huracan.

El precio de una fanega de sal, hace un siglo, segun tasa del cabildo, era de seis pesos. Hoi, sin tasa, vale solamente seis reales.

Sin embargo, al presente estamos como entónces, porque así como los araucanos i los indios pampas pagan tributo a las salinas naturales de los pehuenches, así dependemos nosotros de los indios de Huacho, que nos envían la mitad de la sustancia con que purificamos nuestro sistema arterial. Los chilenos comen, en efecto, algo mas de diez millones de kilógramos de sal

prieta, i de éstos cuatro millones proceden de la sal en *ladrillos* que benefician en la costa de Huacho. El resto viene de Inglaterra (1.132,170 kilogramos, en 1875) i de Francia (2.140,167 kilogramos, en el mismo año).

Lo que falta para el entero lo dan todavía las salinas de Rapel, únicas que tal vez se esplotan al presente. Las que en 1870 organizó en la embocadura de la Ligua un jóven emprendedor, fueron cegadas despues por el mismo rio.

Lo que, a nuestro juicio, ha paralizado esta industria en el país, es el bajo precio del artículo europeo que permite traerlo casi como lastre a Valparaiso; pero, por lo demas, es una cosa vergonzosa que un pueblo como el nuestro, mire la industria en todas sus escalas con tal desabrimiento, aun la de la sal, su correctivo, que teniendo 500 leguas de costa, se someta hasta para sus consumos caseros, a la importacion extranjera. Segun un cálculo en globo, sobre 200,000 quintales que gastan el país, solo 40,000 proceden de salinas nacionales. ¡observacion curiosa! los chilenos, que gastan cerca de una arroba de azúcar por cabeza (8,5 kilogramos), siendo la azúcar una golosina, ponen en sus saleros solo 137,844 kilogramos (proporcion de 1875) de sal refinada, cuyo total nos viene de Inglaterra: la sal prieta corresponde apénas a cinco kilogramos por boca.

*
* *
*

Pero, miéntas algun capitalista chileno, hastiado de la sal salitrosa de la usura, emprende llevar a su fin

la obra que hace medio siglo inició «el frances de las salinas,» prosigamos nuestro paseo por la rumorosa orilla del mar hácia los altos de Concon.

Cochoa.

Atravesando por los cortes del trazado del ingeniero Campbell i por los terraplenes intactos todavía en algunas partes del lecho destinado al ferrocarril por aquel facultativo eminente, llegamos a una verde quebrada por la cual desemboca en el Océano el estero llamado de Reñaca, paraje que alegra la vista en este país en que las aguadas van siendo milagros, como los dos regadores de agua que San Francisco Solano se sacó de la boca arrancándose un colmillo en un páramo del Perú... Dobra en seguida la senda por la punta que cierra este pequeño valle, potrero de regadío en miniatura de la estancia, i estamos en la caleta de Cochoa, antiguo albergue de pescadores de corbinas i de lobos, hoi desierta, excepto cuando, por variar, van los santiaguinos a zabullirse en las espumosas melenas de sus olas. Es ésta, sin duda, la pequeña ensenada que se llamó «de Riberos» por los primeros estancieros de Viña del Mar que plantaron los sarmientos de la última, i como tal la marca Frezier en su mapa de la costa (1712). Pero despues ha prevalecido el nombre indudablemente peruano que hoi conserva, porque *cocha* es el significado quichua del mar i las lagunas. Así dicen *Lauri-cocha*, por el lago de que nace el Marañon, cerca de Pasco; *Chinchai-co-*

cha, por la famosa laguna en cuya orilla se libró el combate de Junin, i así las demas.

Viene tambien de aquí el curioso nombre de *mama-cocha* (laguna-madre) con que los peruanos conocian al Océano, i el de *cocha-yuyo*, con el cual apellidamos todavía nosotros al *yuyo* o pasto del mar. Los chilenos llamaban propiamente al mar *labquen*, i de aquí la denominacion de *Guada-labquen* de la ria de Valdivia, i el nombre de *Huente-labquen* (*encima del mar*: de *huente*, «encima») de una estancia situada algunas leguas mas al norte de Cochoa, «sobre el mar» (Guentelauque, en Choapa).

Concon.

(Un pueblo fundado por un pescador.)

Tenemos en seguida la rejion de los médanos que tanto aterró al sucesor de Mr. Campbell, i al pié de dos altísimas palmas, que revelan el paso o la residencia estable de los jesuitas, yacen la *caleta* i la *caletilla* de Concon, esta Viña del Mar de Quillota.

Tuvo de particular esta hacienda dos curiosidades territoriales, i fueron las de que en un tiempo formó una sola con la de la Viña del Mar, porque compróla a censo a las monjas Claras i a las Agustinas el correjidor Cortés, dueño de la última, el 9 de julio de 1759, i la de que su capilla, situada al pié de las palmas, fuera sufragánea del curato de Renca hasta que se erijió el de Limache: a tal estancia por grande, tal parroquia por inmensa.

Pero mas notable que ésto fué el que un correji-

dor de Quillota llamado don Blas Lucero, ofreció al presidente O'Higgins, cuando practicó su famosa *visita* por los partidos del Norte, plantificar en esa localidad un pueblo (10 de setiembre de 1789) sin mas requisito ni mas renta que la de *un pescado*... Proponia, en efecto, el correjidor fundar la futura ciudad de Concon de cuatro cuadras de ancho, dos de largo, con un ejido de dos leguas, i por pobladores 56 matrimonios efectivos, 35 niñas, 24 niños (para los matrimonios venideros), 22 mozos solteros (para lo que hubiese lugar) i 4 arrieros destinados al acarreo, todo sin otro gravámen municipal que el de que los pescadores, mucho mas numerosos entónces que al presente, diesen para el sosten del pueblo i del culto, *un pescado* por cada lance... Verdad es que un pescado valia entónces un duro, i que las corbinas, los congrios i los lenguados se vendian a los grandes señores de Santiago solo los dias juéves en la calle de la *Pescadería*, hoi de la *Nieve*. I de aquí, por el tropel, la afluencia i el bullicio, vino el llamarse en Santiago «pescadería» a todo lugar concurrido i animado.

En consecuencia, el presidente O'Higgins aceptó el don, i lo habria llevado tal vez a cabo si la testamentaria del difunto jeneral Cortés no hubiese opuesto resistencia a aquella curiosa combinacion de *matrimonios, redes i pescado*.

Fué tambien en Concon donde puso sus máquinas de laminar cobre, arruinadas por el terremoto de 1822, el mas insolente de los detractores de Chile, John Miers, que vació en el corazon de sus paisanos i en dos volúme-

nes, todas las iras que el desastre de su mal concebido negocio encendió en su pecho. El semi-millonario Mr. Martin, dueño de Cerro Alegre hasta hace pocos años, era uno de los cinco carpinteros que trajo consigo Miers para montar sus máquinas. Su sueldo era de tres pesos siete reales diarios, según una escritura pública otorgada ante Menares en 1819, i con esos siete reales, con el galopin i las virutas hizo el carpintero inglés *setecientos mil pesos*.

* * *

Regresando ahora por los cerros i la carretera de Quillota al punto de partida, abandonamos con pena los paisajes marítimos por mas cercanas escursiones al rededor del pueblo.

La laguna.

El sitio mas frecuentado en los suburbios del último es su pintoresca *laguna*, formada como todas las de nuestra costa setentrional, por las arenas que obstruyen, al entrar al mar, el paso de los esteros i de las vertientes. Solo los rios bravíos i caudalosos atropellan esa valla i, empujándola hacia adentro, forman sus propias barras, como el Maule i el Imperial, el Bueno i el Tolten.

La laguna de Viña del Mar seria completamente pastoril si no fuera que es el baño impúdico de todos los holgazanes del lugar i de fuera de él. En las mañanas del estío, hombres i muchachos desnudos se revuelcan a la manera de cocodrilos en la arena o en las aguas tibias i detenidas, de lo que resulta que se ahoga gran número de jente, sobre todo despues de las saturnales

de la *chicha nueva*. El agua obra en estos casos como condensador, el estómago como caldero i el cerebro como alambique, i así los vapores precipitados al recipiente ofuscan rápidamente los sentidos.

Hace dos años, dos individuos perecieron en ese estado de una manera lastimosa. Ambos eran amigos, de oficio carpinteros i bebedores. Entráronse al agua alegres, pero operada la condensacion del licor en las cavidades del cerebro, se provocaron, riñeron i se ahogaron.

El vulgo bebedor, que todo lo carga a la cuenta de lo sobrenatural, sostiene que en la laguna-pantano de Viña del Mar, hai encantos, sirenas i *cueros*, cuyos últimos tragan a los incautos envolviéndolos como en una sábana. Esa es la misma fabulosa *pulpa* de Víctor Hugo, que los indios de Chile llamaban *curuvilu*, serpiente negra i horrible que tenia la cabeza de zorro i habitaba en el mar i en los charcos de agua dulce.

*
* *

Desde la orilla de este lagunato, que cruzan todas las tardes los pintados piños que vienen del norte al Matedero, variando con ventaja el panorama de los piños desnudos de la mañana, se obtiene la mejor vista de la aldea a que sirve de orla, i que se divisa como perdida entre el follaje de los árboles.—Un náufrago en esa playa, creeria haber llegado a una ciudad inglesa, i a la verdad que no podria hacerse mejor elojio del aspecto de una poblacion chilena.

Reñaca i sus perdices.

Por lo demas, las escursiones veraniegas de Viña del Mar pueden ser tan múltiples como los gustos de sus huéspedes. Los aficionados a la caza encontrarán millares de perdices en las colinas de Reñaca, cuyo estero, convertido hoi en hilo de agua, es el bebedero único de esas sedientas avecillas. Los que prefieren las escenas selváticas, pueden internarse por esa misma direccion, en la quebrada llamada de «los Barbones,» por el aspecto venerable que dan a espesos bosques de árboles seculares sus lianas i sus parásitos. Por último, los admiradores de lo grandioso tienen todavía donde ir a sentarse cual en otras ruinas de Palmira, al pié de las palmas que han dejado todavía en pié el filo del hacha i el hervor de la paila de las mieles.

Los palmares.

No hai nada mas pintoresco que esos raros grupos del jigante de nuestros vejetales, dignos por sus caprichosas disposiciones, del pincel de Antonio Smith, nuestro Claudio de Lorena.

Encuéntrase todavía algunas palmas en las quebradas de las Siete Hermanas, pero en tal disminucion, que no rinden hoi ni cien pesos en frutos, cuando ántes del arriendo del doctor Luco, que entró en estos campos como fiero Atila, rendian hasta mil fanegas de cocos. La cosecha média era de 600 fanegas, vendida cada cual a seis pesos. Pero el doctor Luco, cuya actividad fué prodijio-

sa, derribó en un año mas de mil palmas i estableció once bodegas de cocimiento de miel en las quebradas. En esa misma época, el dueño del fundo, el capitalista aconcagüino Cea, celebró un contrato (8 de marzo de 1830) con dos franceses para acabar de arrasar el palmar i convertirlo en aguardiente, pagando los últimos un peso por arroba al feudatario. Los franceses establecieron su faena en la quebrada del Salto, pero sin resultado favorable. Sus nombres eran Juan Richard i Pedro Meriin, pariente probablemente el último, por su oficio, del encantador de Sancho Panza.



Lo que mas resalta a la vista en los palmares de Chile, es el sexo de las plantas, marcado en su estatura como en el hombre i en la mujer. Esa es la fisonomía especial del palmar de Cocalan, del de Ocoa, del de Pedegua i de todos los que hemos conocido.

El macho esbelto i arrogante domina en el paisaje, al paso que la hembra, aparragada como la gallina que se echa, prevalece por su número. I es sabido por todos los iniciados en los misterios de la botánica, que las últimas están sujetas a las mismas reglas de jeneracion que los seres animados. Donde falta la palma masculina, la esterilidad se cierne por siglos en el bosque, i así esplicase tambien el que los árboles femeninos, que son el mayor número, sean *añeros*. Las plantas-hembras gustan tambien del descanso i del divorcio...

Hízose este descubrimiento en Inglaterra en el siglo pasado, notándose que una palma estéril fructificó por-

que una paloma llevó a su nido el pólen de un árbol-macho, distante algunas leguas; i es curioso observar que este mismo fenómeno no se habia escapado, un siglo ántes en Chile, a la estudiosa penetracion de los jesuitas. «Tienen estas palmas—dice el padre Ovalle—una propiedad mui notable, i es que ninguna de ellas da fruto sino *a vista de otras*; de manera que si acontece nacer una sola sin compañera, aunque sea mui grande i gruesa, no llega jamas a dar fruto miéntras no nace otra junto a ella; i aunque sea mui pequeña, da luego fruto la grande, i la segunda lo da a su tiempo, cuando ha crecido.» «He visto—añade el candoroso padre—la esperiencia de ésto i es notoria a todos» (1). Por ésto i sin malicia alguna de nuestra parte, agregaremos, en obsequio del espíritu eminentemente práctico de los jesuitas, que nunca descuidaban aquella sábia i prolífica leccion de la esperiencia, i, como lo habrán observado invariablemente los que han visitado alguna vez sus antiguas i venerables moradas, plantaban las palmas siempre de a pares: macho i hembra.

(1) *Historia*, páj. 55.



Los ladrones místicos de palmas.



(El valle de las Palmas.)

Las palmas de las Siete Hermanas no convidan ya con sus dorados racimos a los rapaces jugadores a los cocos del vecino puerto. En cambio, en los días que preceden al domingo de Ramos, se esparcen por las quebradas enjambres místicos, espoliadores empeñados en batir palmas al Señor de Jerusalem en las puertas de las iglesias de una ciudad heresiarca. En la última semana, una ronda de guardianes ha recorrido constantemente los cerros noche i día para defender el palmar de la estancia, del último atavío que aun le queda: su cabellera. I no obstante esta vijilancia curiosa i sin que se haya vendido ni de contrabando una sola *concha*, (así llaman la rama de la palma), Valparaiso ha estado tan bien surtido como en sus mejores años, en esta

época de crisis en que cada cual lleva a cuestras la palma...de su martirio.

Las palmas, mucho mas numerosas, de la conventual Santiago le llegan de los bosques de Pedegua, en Petorca, de los de Cocalan en Rancagua, i de la Dormida en Limache. Las últimas tienen por compradores seculares a las monjas de la Victoria. Las primeras son tributo, tan antiguo como los Lisperguer, de los padres agustinos.

Las Siete Hermanas.

Otro de los paseos pedestres de esta pequeña Suiza marítima es el del antiguo camino de las Siete Hermanas, que desde la Viña del Mar al Estero de las Delicias, tiene catorce subidas i bajadas. Cada una de esas «Hermanas» posee un nombre peculiar, con escepcion de la primera, que lleva solo su número de orden: «la primera Hermana;» la segunda es la del *Molle*, i la tercera es la del *Litre*, en el fondo de la cual espiró, en la madrugada del 6 de junio de 1837, el bravo capitán Arrizaga; la cuarta es la de los *Mayos*, famosa por los salteos que propiciaba hasta hace cuarenta años su espeso arbolado; la quinta, la Hermana Honda, hoi del Matadero; la sexta, la de la *Perdiz*; i la última, la de la *Cabritería*, campo de batalla del desastre i del crimen del Baron.

«Perdicita.»

El nombre de la Hermana de la *Perdiz* trae, sin

pensarlo, a la memoria la del héroe de estas campiñas, el famoso «*Perdicita*,» jóven inglés de quien se contaban portentosas hazañas de zorro i cazador. Su nombre verdadero era Guillermo Searle, hermano del distinguido pintor, ingeniero i marino de este nombre que ha dejado tan hermosas vistas de nuestras ciudades.

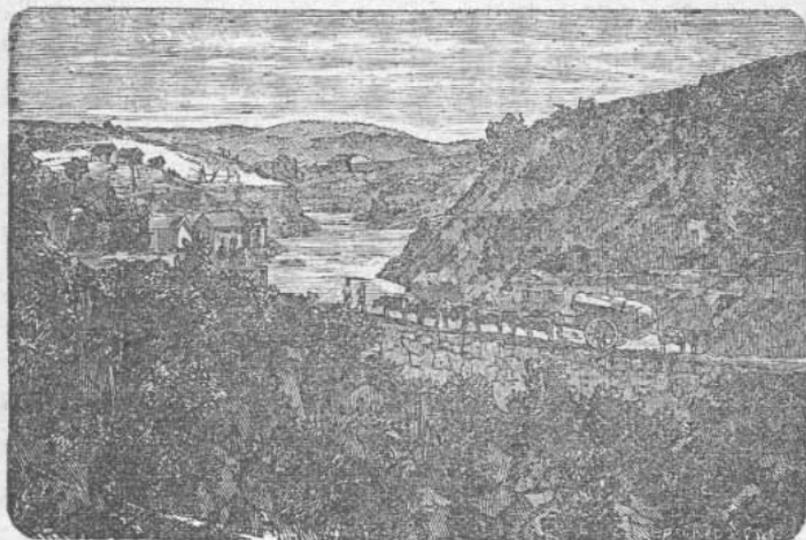
Era Searle, en la época de su auge en la escopeta, dependiente de la casa de Budge, i no se distinguia solo por su puntería, sino por su aficion a los caballos i su aguante en el correr. Hácese todavía recuerdo entre los *lachos* de Viña del Mar, de su famosa apuesta con el arjentino Monasterio, a quien dejó cortado en la Hermana Honda llegando a las casas de Viña del Mar desde el muelle de Valparaiso, en ménos de una hora i con mas de un cuarto de lengua fuera de la boca. Pero ni aun así el *hombre-perdiz* ganó su apuesta de 500 pesos, porque le probaron que para ayudarse en un *desecho*, se habia asido de la cola del caballo de uno de los innumerables apostadores que venian a la par con él..... ¿I qué apuesta en Chile, ahora como entónces, no tiene cola? La última de éstas que se ha hecho, es la de venir de la estacion de Valparaiso a la de Viña del Mar por los rieles, en cinco veces el tiempo que emplea el tren expreso, es decir, en 45 minutos, i ésta dicen la perdió tambien un español acaudalado, que dejó en Viña del Mar mas larga cola que la de «*Perdicita*...»

*
* * *

Por el camino de las Siete Hermanas transitan ahora solo escasas recuas de mulas que traen verduras o

menstras a Valparaiso de las haciendas circunvecinas, i en raras ocasiones algun convoi de carretas, como los que alegraban con su bullicioso chirrido las laderas i los alojamientos de las ya anticuadas carreteras.

Los bosques de Viña del Mar.



(La antigua carretera de Valparaiso a Quillota.)

Las Siete Hermanas fueron durante los siglos del coloniaje, como las siete quebradas sobre que hoi existe Valparaiso, desde la de las Lavados a la de Juan Gomez, el bosque de leña i el astillero de construccion de sus escasos habitantes. Frezier admiraba a principios del siglo XVIII, la abundancia con que en esos cerros, hoi mustios collados, crecian el verde laurel, el belloto de blanda madera, favorito de las canoas pescadoras, el

quebradizo *peumo*, el *rauli* fuerte i lijero, i especialmente el *maiten*, apropiado para las curvas por su dureza, i el *litre* que, privado cuando seco del humor viscoso que hace aciaga su sombra, es, segun Fuillée (1710), cuando empleado en la mar, tan firme como el acero. Con estas maderas fué edificado el antiguo Valparaiso, como el primitivo Santiago lo fué con los canelos de la Dehesa. En 1712, el capitan frances Champloret Le-Brun, comandante del navío *Ascension*, construyó tambien con árboles cortados en los bosques de la Viña del Mar, una barca de 36 piés de quilla para su buque.

Los bosques de una i otra hacienda invadian hasta los planes del valle en los primeros años del presente siglo, i tejian sus raices i sus copos al borde del estero que era entónces un torrente encajonado entre altísimas barrancas. Pero el hacha, i especialmente los aluviones que se sucedieron desde el terremoto de 1822 hasta el «año 27,» que fué el año del diluvio, arrasaron esas selvas primitivas i enjendraron, al derramarse, los arenales donde ántes crecian en húmeda vega las *pataguas*, los *canelos* i el *maiten*. En una de esas avenidas, recuerda uno de los antiguos vivientes de la hacienda—ñio Bruno Reyes—haber visto pasar cuatro enormes palmas entrelazadas entre sí a manera de balsa, i que corrian hácia el mar con el desembarazo de un cesto de mimbres arrebatado por las aguas.

Otro testigo contemporáneo hace mencion a este respecto de un fenómeno que confirman lo que sobre aquel cataclismo, nos han referido la viajera inglesa María Graham, que se encontraba aquella noche (19 de noviembre

de 1822) en Quintero, i John Miers en su molino de Concon. Cuenta, en efecto, don Francisco Miranda—decano de los pobladores i mercaderes de la *calle de Valparaiso*, hijo de la estancia de Viña del Mar, i el cual, por lo tanto, tiene *don*—que él se hallaba aquella noche en el otro lado del estero, en una lechería que poseia su padre (i cuya leche «arriaba para el puerto»), durmiendo con dos compañeros, cuando sobrevino el gran remezon a las diez i tres cuartos de la noche, i que al intentar volver a la casa, que quedaba hácia la opuesta orilla, las arenas comprimidas habian arrojado tal cantidad de agua, que ésta les daba mas arriba de la rodilla... Con que, con un nuevo sacudon como el del «año 22,» Valparaiso tendrá donde apagar su sed de medio siglo!

Charahuacho.

Los linderos de la Viña del Mar hácia la ciudad llegaban hasta el promontorio del Baron, i como ya dijimos, el estero que pasaba a su pié era bebedero natural de las vacas de la estancia. Pero desde esa punta hácia el sud, dando frente a lo que hoi se llama el *Estero de las Delicias* en todo su curso, seguia la hacienda de los padres de la Merced, llamada Charahuacho, que en la época de la esvinculacion de regulares, fué dividida en cinco hijuelas. Una de estas porciones fué Polanco, otra las Zorras, otra la Placilla, otra, por fin, llamada las Cenizas, donde están radicadas las antiguas posesiones del Rodelillo i valle del *Duque*, notables como here-

dades de los primeros conquistadores. La última—Charahuacho—es todavía indijena, nombre que significa *jarro abandonado*, de *chara* (jarro) i de *huacho* (huérfano); como *duque* no significa señor, sino *jeme*.

Los terrenos del Baron, que hoi se venden por centímetros, tenian apénas un escaso valor comerciable hace cuarenta años, aun en el plano inferior del Estero, que hoi ocupa la Estacion. Cuando murió el ministro Portales (que allí vivia en una quinta), vendióse en remate público una hijuela que aquel habia retenido en prenda pretoria del concurso-Cea ya mencionado, i que constaba de cinco manzanas en el bajo i once en el cerro. Comprólas en 10,000 pesos don Martin Larrain, i a la muerte de éste, en 1845, no quiso recibir esa propiedad en adjudicacion ninguno de sus herederos. Pero una vez que el jeneral Blanco emparedó el cauce del Estero, acostumbrado a salir de madre en casi todos los inviernos, i se echaron sobre su corriente (convertida hoi en pesebreras) algunos toscos puentes, hubo compradores que pagaron hasta cinco pesos vara. Hoi el lote de 10,000 pesos de 1845, vale mucho mas de un millon.

El paseo de «las doce i media.»

Las escursiones de la Viña del Mar, gratas al ájil pié del aleman o del ingles, son, empero, simples ensueños para el lejítimo santiaguino i su consorte presente o venidera. Hállanse para los últimos esos paseos hijiánicos i pintorescos compendiados en uno solo, que es el de la Estacion, a la pasada de los trenes de Santiago.

Allí, a la sombra de hermosos olmos i encinas corpulentas, que recuerdan por su disposicion i su sombra, el paseo de *las siete horas* en Spa, se congregan las damas i caballeros a charlar, a ver i a ser vistos, a saludar i a ser saludados. Es la cita de todos los diálogos rápidos i amables de los infinitos *por supuesto*, los *cómo nó!* i los *no faltaba mas!* que brotan como la miel de la palma, de los labios de los huéspedes, respondiendo a los *cómo te va?* a los *cómo están todos?* i a los *mas que nunca* de las encantadoras lenguas que preguntan i pasan como los ángeles del Dante.

I en seguida se suceden en bullicioso tropel, como el chapaleo de la lluvia en los tejados, los *hasta mañana*, *hasta lueguito*, i cuando el silbato de la máquina ha dado la señal i el conductor va cerrando las últimas portezuelas, se oye todavía en cada postigo el dulce *adios! adios! adios!* de los que se van i de los que se quedan... Si los árboles tuvieran la propiedad de retener los ecos como el vidrio las imágenes, cada una de las hojas de los robles del *Paseo de las doce i media* seria un *adios...*

Nótase tambien allí, al paso de los trenes, la influencia de la gramática en los boletos, porque si en los asientos de marroquí se habla todavía en dulce castellano, los *querís?* i *por qué no venís?* i *no me pellizqués* trajinan con los racimos de uva i los canastos de peras, las gallinas i los patos, de un postigo a otro postigo, mientras que en los carros «de tercera,» las lenguas no son lenguas, sino *caldúas*, i los labios no son labios, sino *mordiscos*. En uno de esos carros «de segun-

da» fué, segun se cuenta, donde una buena señora que gustaba de términos poco usados, dijo a sus compañeros, pensando que *infantería* e *infancia* eran una sola cosa:—«El mejor tiempo de mi vida fué el que pasé en la *infantería*....» ¡I hablarán todavía contra los liceos científicos de niñas!

Por lo demas, en Viña del Mar no hai reloj público i no se necesita. Los trenes regulan maravillosamente el tiempo para la jente que come pan a manteles i duerme en sábanas de hilo; i aun los pobres i los labriegos se rijen «por el rebuzno de la máquina.»—«El tren de Arrate» (Arratia), que pasa de Quillota a las 9 A. M., es el tímpano despertador de los huéspedes de Santiago. El de las doce i media es el cañonazo del mediodía. El espreso de Valparaiso de las cinco i cuarto, la campanilla que llama a comer, i el que de Santiago pasa a las diez, la invitacion del té al tren.

Por último, el convoi de carga de Valparaiso, que cruza bramando i sin detenerse por el valle, a las once de la noche, es la hora de la queda, i su jemelo que llega de Santiago a las cinco de la mañana, la diana de los que, como nosotros, son todavía soldados del arado o de la pluma. El tren *mocho* (sin máquina) suele pasar a la hora de prima i el tren *chonchon* a media noche.

Todo ésto para los que se quedan.

Para los que se van, la distribucion es otra.

Por el tren de nueve se van los comerciantes.

Por el de cuatro i media, las visitas.

Por el de las diez de la noche, los amigos, los hermanos i los ánjeles...

La catástrofe del 10 de Enero de 1875.

(Belisario Bustos.)

No ha faltado, sin embargo, a aquel sitio de tantas alegrías el dejo amargo de las catástrofes, i todavía recuérdase con lágrimas, por los que lo presenciaron, el horrible sacrificio de dos hermanos, ocurrido en la noche del 10 de enero de 1875.

Ocupaba la apreciable familia Bustos, orijinaria de Mendoza i de Putaendo, una de las dependencias de la Estacion, a cinco pasos de los rieles, cuando se anunció el tren de diez en que se decia venia a Valparaiso el Presidente de la República.

La luna de enero brillaba en todo su esplendor, i la familia, como de costumbre, pasó a la plataforma atravesando la via para ver «un presidente a la luna.» Pero la señorita Carolina Sanchez, persona hermosa aunque algo gruesa, quedó en la casa disponiendo algo sobre el servicio del té, cuando la máquina llegó al desvío. La infeliz señora quiso pasar, pero puso mal un pié en las juntas del cambio, o el vértigo de la locomotora, que es tan positivo como el del abismo, perturbó su vista, i cayó sobre los rieles. Al verla en ese peligro mortal su jeneroso hermano político don Belisario Bustos, jefe de la familia, se desprendió de su esposa i de sus hijos de pequeña edad que le rodeaban, i se lanzó a salvarla... Oyóse en ese momento un solo grito desgarrador...i despues un pavoroso silencio. Cuando el tren reculó para dar lugar a estraer los cadáveres, solo quedaban algunos charcos de sangre i unos pocos fragmentos inco-

nexos de huesos i de cartílagos, que fueron recojidos con palas i echados en un saco... Solo el busto de la infeliz jóven habia sido respetado por el monstruo de acero, i una de sus torneadas piernas que quedó a un lado de la línea ceñido el pié de elegante calzado...

¿Quereis saber, entre tanto, cómo matan las locomotoras?—Aplastad con el dedo un zancudo o una hormiga sobre vuestra mesa de escribir, i ved lo que del insecto queda. Pues ese es el residuo del hombre—insecto invisible en la inmensidad de lo creado—cuando una locomotora ha pasado sobre sus miembros.

En casi todas las catástrofes así ocurridas, ha bastado el pañuelo de narices del conductor o de un pasajero para llevar al cementerio lo que ha quedado tanjible de un sér humano....

La inauguracion de 1855.

Pero Viña del Mar, por una «noche triste» como la de la luna de enero, ha visto pasar innumerables dias de festividad, de paradas, de juegos infantiles, en que los niños se cambian en hombres por decreto de la autoridad, i de carreras de caballos, en que los hombres grandes se truecan en niños, sin decreto.—Ninguno de sus aniversarios ha sido, empero, de mayor alborozo que el de la inauguracion de sus rieles el 16 de setiembre de 1855, a los tres años de comenzados los trabajos. Es ese el dia clásico de Viña del Mar, porque fué el de su fundacion: este pueblo es hijo de la locomotora, como Santiago lo fué de la manopla de Pedro de

Valdivia, i Valparaiso de la brida de Juan de Saavedra.

Hízose la ceremonia de la bendicion del tren en la estacion del Baron a las diez de la mañana, i el obispo de Juliópolis, monseñor Doumer, tuvo en ese acto un movimiento oratorio digno de Bossuet.—«Acercaos—dijo a los bramadores monstruos que jemian sobre sus palancas,—acercaos, formidables máquinas, i venid a postraros a los piés de la religion.» Partió en seguida el tren de gala en medio de salvas de artillería, repiques i alegres músicas. Todos los carros eran abiertos, i en el primero, junto a la máquina, venian los directores Cousiño, Waddington i Gallo; en el último, el intendente, el obispo i las damas; en el resto, los invitados, que pasaban de cuatrocientos.—«Jamás—dice una descripcion de esa fiesta, escrita para la prensa—hubo ocasion de que se viese reunido tan gran número de personas de la primera sociedad de Valparaiso; jamás se sintieron latir de gozo tantos corazones, ni jamás reinó tanta cordialidad i placer entre aquellos, como ayer.»

Repitiéronse en el césped de los potreros las salvas de la feliz llegada, las marciales tocatas de las bandas, i comenzaron los cantos de las ramadas i los *pic-nics* de los visitantes. La mesa oficial se puso a la sombra de las palmas, en la quebrada inmediata a la Estacion, i allí los gritos alegres i las saluciones a la patria hacian eco al rumor de un pueblo feliz: era la mas alegre fiesta del hombre,—la fiesta del trabajo vencedor.

Las primeras locomotoras.

Compúsose el primer tren de quince carros, el segundo de nueve, todos abiertos, pero algunos entoldados para las señoras. El amable acaso se había asociado también a esta galantería, porque había entoldado el cielo con un grupo de frescas nubes primaverales.

A las cuatro i media de la tarde, las primeras locomotoras de la comitiva oficial i del mundo elegante invitado por tarjeta, estaban de regreso, habiendo hecho sus primeros prodijios de fuerza i acarreo las máquinas *Empresa*, *Vencedora* i *Obstáculos*, que tuvieron su estreno en aquel día. Sabido es que las diez primeras máquinas encargadas a Inglaterra en 1853, correspondían con sus nombres a una leyenda que hoy es ya una historia.—Esos nombres eran *Empresa*, *Vencedora*, *Obstáculos*, *Adelante*, *Recompensa*, *Porvenir*, *Valparaiso*, *Quillota*, *Aconcagua* i *Santiago*, cuya última tenía i tiene todavía el número 10. La leyenda era ahora la siguiente:—*La empresa vencedora de los obstáculos, en adelante recompensa el porvenir de Valparaiso, Quillota, Aconcagua i Santiago.*

A cada locomotora corresponde el número que lleva en su testera, i así es una de las apuestas de la Estación, descifrar desde la distancia el nombre por el número.

Niños diligentes hai en Viña del Mar que han logrado de esta suerte formar el inventario completo de las 56 locomotoras de la vía. Las cuatro máquinas de gran

fuerza que vinieron en pos de las del emblema, se llaman *Colina, Tiltil, Lampa* i *Mapocho*, i éstas por su peso, que escede de 75 toneladas, son las terribles *Jagernaut* de la línea. Para evitar en parte sus inconvenientes de destruccion, especialmente en las gradientes, el hábil director de la Maestranza, Mr. John Martin, fallecido hace cinco o seis años, inventó el sistema misto, mucho mas lijero i eficaz, que representa el tipo de la máquina *Vichiculen*.



No olvidemos todavía un accidente que fué un presajio. En el altar de la bendicion de las locomotoras, erijióse un pabellon de banderas que prestaron los cónsules de todas las naciones, incluso el apreciable señor Lagarrigue, vice-cónsul de España. Pero álguien, por distraccion o por malicia, puso el fiero pabellon de Castilla de asiento i no de palio. Hubo, en consecuencia, agrios reclamos, i el ministro Asquerino hubo de venir de Santiago al Puerto con aquel motivo.

Diez años justos mas tarde, por un saculon dado a esa mismísima bandera, entraba la flota española a la bahía i amenazaba quemarnos. I si cada diez años ha de repetirse el año X, ¿no es mejor que éste dure eternamente?

Viña del Mar, desde la inauguracion de la línea, el 16 de setiembre de 1855, se hizo el sitio de moda del país entero. Desde Santiago venia la jente en birlocho, desde San Fernando a caballo, i desde Qui-

lota a pié, sin mas objeto que el de experimentar esa curiosa emocion de la novedad que a todos nos trabaja i que, en aquel caso, consistia en rodar en un duro carro i pasar a oscuras el túnel de Punta Gruesa.

De ésto hace ya un cuarto de siglo, i es preciso no olvidar que los *huasos* chilenos no habian botado del todo el pelo de la Dehesa. Así, desde el 16 de setiembre al 31 de diciembre de 1855, en tres meses i medio, visitaron este paraje 28,000 personas, que dieron a la empresa su primer dividendo (24,205 pesos).

En 1856, el número subió a 61,868 i el total, comprendido el de 1855, llegó hasta el primero de enero de 1857, a 89,895 pasajeros, que pagaron, por sus boletos de ida i vuelta, 72,560 pesos.

Casi todas las cosas de esta prosaica vida acaban por un número, como el hombre acaba por su testamentaria, esta aritmética de la muerte. De suerte que, a nuestro turno, nos despedimos de esta larga visita a Viña del Mar i sus poéticos alrededores con una cifra, para seguir nuestro camino hácia el oriente.

«¿En qué pararán estas misas?»

Mas no podemos, a fuer de fieles, decir a Viña del Mar nuestro último adios sin contar a los viajeros que vienen de mal humor en nuestra forzosa compañía, pero sin nuestra culpa, una anécdota no solo verídica sino verdadera del lugar, i que de seguro despejará un poco la niebla de su *spleen*...

*
* *

Por el año de 1808 vino a Chile del Perú cierto individuo que no se sabia de dónde era ni adónde iba, pero que tenia ciertas ínfulas de bellaquería i de latin. Habia salido al mundo por la puerta de una aula de convento. Pero aunque desde sus umbrales se habia metido impávido en todos los caminos de la vida i la fortuna, a ninguno le habia encontrado salida.

La existencia de aquel individuo era un verdadero laberinto de Creta.

Solo, pobre i desconocido en Valparaiso, acercóse a la *sombra*, que así se llamaba el Mercado (i su renta, el «ramo de sombra»), porque en aquellos años, vendíase la carne en los sudaderos de los que llevaban los cordeiros desollados, jinetes sobre sus enjalmas, i al respaldo de una tapia. Probablemente el apetito llevó al desconocido hasta aquel sitio, porque el hombre es el mejor husmeador de los carnívoros, i estamos ciertos que si algunos de nuestros semejantes se dedicasen al oficio de perdigueros, ganarian mas cómodamente la vida que en la tanda de abogados o diplomáticos, boticarios o ministros...

Púsose nuestro hombre a platicar con los labriegos que habian llevado sus gallinas i sus coles del vecino valle de Viña del Mar, i por un comedido arriero supo que la estancia carecia a la sazon de capellan. El desconocido quedóse un instante pensativo, miró con fijeza a su informante i aspiró el aire de la sombra con pecho dilatado: el husmeador habia sentido el rastro de la

presa, i sus músculos habian adquirido todas las tensiones del olfato.

Concertóse, en consecuencia, con el arriero para que en una de sus mulas de *respeto* (que no de *repuesto*) lo trajese a Viña del Mar, sobre cuyo propietario—fácil hasta ser descuidado, caritativo hasta ser fastuoso—tomó lenguas.—Don Juan Antonio Carrera, como hai hombres-carretas, era hombre a la carrera.

Una vez en su presencia el recién llegado, dijole que era un pobre sacerdote sin oficio ni beneficio, recién llegado de Lima, i que habiendo sabido que él era un buen cristiano i honrado padre de familia, habia venido a ofrecerle sus servicios como capellan, por el sueldo del *pan*, la *cama* i los *cigarros*. El capellan era «buen pobre.»

Aceptó mas que de prisa el ventajoso partido don Juan Antonio, e instaló al primer párroco de Viña del Mar bajo su techo i a su mesa, contentísimo de su compañía.

No lo estaba ménos el descansado i feliz capellan: una misa los domingos, una que otra plática gangosa a la semana, muchos responsos en beneficio de las ánimas benditas por la tarifa acóstumbrada de huevos i gallinas, i todo ésto sazonado por disparatados latines que hacian las delicias del patron de la hacienda: hé aquí en lo que consistia la holgada vida del capellan de Viña del Mar.

...Pasaron así los dias i los meses, i notaba ya el capellan en la romana de la hacienda, los beneficios del clima i de las cazuelas del lugar, cuando una noche ¡noche malhadada! presentóse un sarjento de dragones acom-

pañado de cuatro soldados, i trayendo en la mano una requisitoria del Presidente de Chile don Luis Muñoz de Guzman, espedida a peticion del obispo Maran, el fundador de la *Estampa volada*, i refrendada por el gobernador de Valparaiso don Joaquin de Alós.

Delante del nombre del rei i del obispo, el capellan encorvó humildemente la cerviz i marchó a la capital, via de la Dormida, en buena custodia i bajo partida de rejistro.

Puesto a la presencia del irritado obispo, se aclaró todo el misterio. Un aviso del virei del Perú, Jil i Lemos, habia marcado la pista del supuesto clérigo, que ya conocia las carceletas de Lima i las bóvedas del templo del Sol, en el Cuzco, por igual motivo. Aquel aventurero tenia una pasion invencible por la misa i especialmente por su cáliz...

Interrogado por el provisor i el obispo en su palacio, el falso capellan de Viña del Mar confesó con humildad su delito i pidió perdon a Su Ilustrísima, declarando que a nadie habia hecho mal, i que su engaño habia sido solo un medio de ganar la vida, como otro cualquiera, i para aprovechar su latin, única cosa que sus padres le dejaran por enseñanza i por herencia.

Pero el obispo no miraba la cuestion con la misma lenidad, i al contrario, profundamente indignado por el sacrilejio, comenzó a dictar un auto terrible de prision i enjuiciamiento contra el reo de tan abominable sacrilejio.

Era, sin embargo, el obispo Maran, el mismo cuya vida jugaron a la *chueca* los araucanos, hombre de jenio

algo chusco, vivo, pronto, irascible, pero burlon i anedóctico, porque tenia algo de andaluz i no poco de peruano. I así, miéntras media a trancos la sala de su despacho, detúvose en medio del dictado para hacer al delincuente una pregunta de curiosidad, que fué la salvacion del último.

—I dígame, hombre—dijo el obispo al reo,—por el amor de Dios i de los santos, ¿qué palabras proferia usted cuando hacia el sacrílego ademan de consagrar la hostia?

—¡Ah! señor—contestóle el penitente con aire compunjado, si Su Ilustrísima me da permiso, diré cuáles eran, porque nunca albergué mal propósito, i mas era mi susto que mi desvergüenza.

Dióle licencia el obispo para que hablara con franqueza, i entónces el falso clérigo revelóle que lo único que decia al toque acompasado de la campanilla i al alzar el símbolo a los fieles, eran estas cuatro pausadas palabras, pronunciadas tan en voz baja como era posible:

*¿En qué....
pararán...
estas.....
misas.....?*

Soltó la risa de buen grado el obispo, rióse el provisor, i hasta el secretario de la curia rióse a su turno; i por la agudeza del dicho i su aire de verdad, lo dejaron irse con solo una fuerte reprimenda.

Por lo cual en Chile, cuando álguien se mezcla en lo que no le conviene o corresponde, se acostumbra esclamar como el ex-capellan de Viña del Mar:

«¿En qué pararán estas misas?»

Por lo demas, el capellan de Viña del Mar, cuyo nombre, si no estamos engañados, era Roxas, no fué sino el precursor del *padre árabe* que dijo misa en la Catedral de Santiago, i el pálido presajio del *clérigo polaco*, que la dijo en todas las haciendas del antiguo correjimiento de Quillota.



Mas, si hemos subido por un postigo al wagon, es para descender por el opuesto, porque estamos frente a frente del mas vasto e importante injenio industrial de Chile, i el único que haya alcanzado hasta aquí mediana vida i prosperidad:—

La refinería de azúcar.

Muchas veces al pasar a la vista del estenso i lúgubre edificio que recuerda, a la vez, por su aspecto exterior, la Penitenciaría i la Panadería—Vienesá, nos hemos preguntado por qué está en pié todavía, cuando hemos visto caer, unas en pos de otras, una docena de fábricas de paño, de loza, de seda, de charoles, de botellas, de pan de máquina i de pan Vienés, de cuanto Dios crió o el hombre inventó en otros parajes para la comodidad comun de sus iguales. ¿Será que los chilenos prefieren andar sin levita o beber su *chicha* en *cachos* ántes que dejar de comer sus esquisitos alfajores o sus dulces de almíbar, mas sabrosos que el maná del cielo? ¿O será que lasc hilenas consienten de buen grado

dejar sus basquiñas *en corte* ántes que privarse del matutino mate i del mate vespertino?

No lo sabemos. Pero, entre tanto, la refinería de Viña del Mar está montada en un pié completamente europeo. Ocupa, tomando en cuenta sus edificios en actual construccion, mas de tres cuadras cuadradas, o sea 48,000 metros. Ha costado un millon de pesos, i solo del suelo, que es en parte el lecho de un estero, ha sacado su dueño 40,000 pesos.

Comenzóse a edificar este establecimiento en 1870 i funciona desde 1872. Su privilejio de diez años concluye en 1882.

No haremos pasearse al apresurado viajero por los cálidos salones de la fábrica inundada de vapor e hirviendo en hornillas, calderos, retortas, alambiques, pailas i cuanto tiesto de cocimiento forma precisamente el menaje de esta clase de fábricas i del infierno. Nos bastará decir que, mediante una serie de procedimientos en que entra el vapor, el hueso animal quemado i el aire comprimido, se va operando la depuracion del grano sacarino que constituye el dulce de la materia prima. Encuéntrase esta última aperchada en enormes rumas en forma de *chancaca*, de melazas i de todas las gradaciones del azúcar prieta del Perú i de la India. El establecimiento de la Viña del Mar no es por ésto una *fábrica de azúcar* como las del Perú, o la que tuvo la Ligua en el Injenio a fines del siglo XVI, sino simplemente una *refinería* de azúcar blanca, como las de Boston, que citamos de preferencia por su fama.

Nos contentaremos por ésto con decir que su produc-

cion diaria es mas o ménos de 150 barriles, que a 30 pesos barril, importan una suma equivalente a cinco mil pesos. Solo los establecimientos metalíferos de Lota i Guayacan rinden análogo producto cada veinticuatro horas.

En la refinería de Viña del Mar se trabaja de noche i de dia, alternándose cuadrillas de 75 obreros, que ganan desde 30 centavos (los niños que empaquetan los panes), a un peso, salario de los mas diestros i sufridos espumadores de las pailas de cocimiento. Todos son chilenos, pero visten mas o ménos como los negros de Cuba, un pedazo de saco en la cintura: tal es el calor tropical del recinto. ¿Por qué don Julio Bernstein, que tiene tanto injenio como el que su *injénio* necesita, no aprovecha ese calor sobrante como invernadero para regalar a sus amigos las primicias de los trópicos?

En números redondos, la refinería de Viña del Mar produce la cuarta parte del azúcar refinada que comen o beben los chilenos, esto es, 50,000 barriles sobre los 200,000 del consumo, o sea seis millones de pesos en mate i en confites. El consumo diario de nuestras bocas es de 600 barriles, o sea (proporcion de 1874) de 8.77 kilogramos por cabeza i por año. De sal blanca no gastamos sino escasos cien mil pesos. ¿Será por ésto que los chilenos somos tan desabridos?



Hai que observar, sin embargo, una cosa mui curiosa sobre el consumo de la azúcar en nuestro país, i es

que así como las lluvias siguen al sol en su viaje hácia Chiloé i en su regreso al Ecuador, de igual manera el dulce sigue a las crisis i el almíbar a las bonanzas. Así, la importacion de esa deliciosa golosina que se llama azúcar, i es madre i raiz de todas las cosas buenas que comen los chilenos, fué solo de 14.846,119 kilogramos en 1860, el año que precedió a la crisis magna. Pero pasada ésta, comenzó a subir a 15.000,000 (despreciamos la fracciones) en 1868, a 16.000,000 en 1869, 70 i 71, a 20.000,000 en 1873, a 21.000,000 en 1874, i por último, a 25.000,000 en 1875, el año víspera de nada, en que llegamos al *climax* de la gula de oro i de sus variados apetitos.

Pero ¡cosa naturalísima aunque parezca singular! En el año último, en que comenzamos a bajar la colina del desengaño, tocamos otra vez la cifra de 1860, esto es, una suma de 14.504,062 kilogramos por todas las especies de azúcar introducidas i fabricadas.

La casa de Kendall i Ca. (transformacion simpática de la antigua i simpática casa de Alsop i C.^a), habilitadora de la refinería de azúcar de Viña del Mar, pagó en derechos al fisco desde el 1.º de enero al 25 de octubre de 1875, la cantidad de 97,588 pesos 26 centavos por 48,902 bultos de materia prima. Estos contenian 95,790 kilogramos de *chancaca*, 12,773 kilogramos de la azúcar llamada *mascabada* i (no moscovada) i 4.288,662 kilogramos de azúcar prieta del Perú.

Nos detenemos en el dintel de la cuestion económica que en estos momentos suscita la proteccion o el abandono de la refinería de azúcar de Viña del Mar por parte del gobierno.—Los chilenos viajan siempre mas o ménos por negocio, «por una dilijencita,» como ellos dicen; pero miéntras están de camino «a la dilijencita,» les gusta hablar de todo: de política, de amor, de viajes, de azúcar, de amasar al prójimo para arriba i para abajo, de todo, en fin, ménos de «su dilijencia.»

Pero lo que tenemos por cierto, es que esta discusion o esta guerra es triple, porque toman parte interesada en ella tres insignes monopolistas: el fabricante con privilejio esclusivo, el importador extranjero i, en primer término, el fisco, que está entre ámbos i es el mas tirante de todos.

El dueño del injenio de azúcar querria labrar sin competencia los doscientos mil barriles que en épocas de bonanza, consume el país. Este es el monopolista de la industria.

Los importadores de Hamburgo i del Havre, de Liverpool i de Boston querrian que la refinería de Viña del Mar no produjese sino salmuera, para introducir i vender ellos solos los doscientos mil barriles. Estos son los monopolistas del comercio.

El fisco, a su vez, que no es el país, económicamente hablando, ni el productor, ni el consumidor, sino el enemigo del último i el explotador del primero, querria cargar con las cajas de fierro de unos i otros para vaciarlas en el arca sin fondo de sus decretos de pago. El fisco es el monopolista universal.

*
* *

Nosotros, que vamos demasiado a prisa para entrar en disputas, sospechamos que cada cual tiene razon a su manera i que el justo medio está en que cada uno tenga su parte de botin.

Bueno es que dejen vivir al injenio de Viña del Mar, i que éste nos dé i asegure siquiera una cuarta parte de lo que consumimos. No sea que venga otro bloqueo o los tiempos en que los patriotas de Santiago tomaban su mate con «agua de peros,» porque el azúcar valia cuarenta pesos la arroba.

Bueno es tambien que los ingleses, alemanes, franceses i norte-americanos nos traigan el resto, para que no quedemos a merced de Viña del Mar.

Bueno es, por último, que el gobierno iguale los derechos de todos los azúcares, pero fijando un avalúo equitativo a los de calidad inferior, no como se ejecutó deliberadamente en 1873 para matar la fábrica que visitamos, aun ántes de nacer.

No concluiremos sin una reflexion simpática i sin un voto sincero por este establecimiento semi-nacional, porque siquiera está en nuestro suelo. Le deseamos prosperidad i larga vida por dos razones. I estas son, primera, porque da trabajo a doscientos chilenos que de otra manera no lo tendrían, i segunda, porque del millon i medio que importa su produccion, solo sale del país la mitad de esa suma en busca de la materia prima, i la otra mitad queda en Chile en la forma de

jornales, combustible, fletes, envase i utilidades. Estamos ya hartos de empachos por la gula de la importacion, i no es posible que el pueblo apure cada diez o quince años estos amargos tragos de palmacristi que se llaman *crisis*, i sus remedios.

Olvidábamos decir que el gasto semanal de la refinería es ordinariamente de 1,100 pesos en jornales, i hoi que se erijen nuevas i vastas construcciones, de 1,500 pesos, que alimentan la poblacion obrera de Viña del Mar i la desarrollan. Olvidábamos tambien apuntar que los 50,000 barriles en que se enfardela el azúcar son trabajados en el país. Un propietario de San Felipe, que tiene en sus tierras mas álamos que cabellos (pues va haciéndose calvo), ha celebrado un contrato para proveer el establecimiento de 3,000 barriles por mes, al precio de 45 centavos pieza desarmada. El ingenio tiene una estensa tonelería en que los aderezan, a razon de 300 barriles diarios.

El señor Bernstein, el hábil fundador de este establecimiento, se encuentra actualmente en Europa, i con su ausencia ha parecido coincidir cierta recrudescencia de odio contra su empresa. Son muchos en realidad, i poderosos los enemigos sistemáticos de la fábrica de Viña del Mar. ¿Lograrán sus esfuerzos combinados apagar los fuegos que respiran por su alta chimenea? —Seria ese un capítulo más agregado a la historia de los desastres de la industria en este país llamado, por ironía o por su deuda, la Inglaterra del Pacífico.

Solo una clase de admiradores impertérritos conocemos, entre tanto, de este laboratorio de almíbares.

Son éstos los dentistas, porque en Chile la mitad de la carne de los dientes viene de los huevos chimbos i la otra mitad de la fatal receta del emperador Soliman, el fino.....

El Hospicio de Viña del Mar.

Seguimos ahora nuestro camino, i recorriendo una angosta avenida que va tomando las proporciones de la calle Larga de Quillota, morada especialmente de los trabajadores de la refinería, llegamos a la puerta de un vasto edificio de estilo indefinible, mitad maestranza, mitad pesebrera, que llaman el *Hospicio* de Viña del Mar i que se dice contendrá en sus 40,000 metros de terrenos, comprados hace poco en 20,000 pesos, capacidad para 400 insanos, repartidos desde hace tres años, en el campo, en el Hospicio de Santiago i en todas partes. Ignoramos quien sea el superintendente de esta obra, pero en cuanto a los arquitectos que ejecutaron sus planos, somos de opinion que estrenen el primero de sus galpones de adobe i zinc...



Dos vueltas mas de la máquina, i hemos llegado a la puntilla de cerro que, ántes del ferrocarril i ahora mismo, llaman los *huasos* de Viña del Mar, sin alusion—*La punta de los burros*. ¿No seria mas apropiado llamarla en adelante la *punta del Hospicio*?

I aquí concluye propiamente el plano, el trazado i el terreno de la futura ciudad de la Viña del Mar.

De la punta de los Burros a la de los Reyes.

Dos golpes mas de los pitones, i hemos rebanado otra puntilla de los cerros de las Siete Hermanas, mas pronunciada que la anterior. Llamábase ésta la *punta de los Reyes*. ¡Qué salto desde la punta de los *burros*!

Pero no se habia dado aquel pomposo nombre a tan humilde lugar en memoria de los grandes, sino simplemente por el apellido de una antigua familia de inquilinos que allí vivia, jente honrada i pacífica. Uno de este nombre mató, sin embargo, en un maizal, estando durmiendo i a traicion, a Joaquin Carrera, el mas apuesto i osado jinete de estos valles, el minotauro de sus rústicos hogares. Llamábase el matador Basilio Reyes, hermano del honrado «ño Bruno Reyes,» que vive todavía en la quebrada vecina de los Olivos i es su obsequioso portero.

Hemos pasado ya tambien por la boca de la quebrada del Toro, llamada así por un toro bravo que salia a «saltear» a los caminantes, i la de «Los dos cogollos,» nombre que tiene una esplicacion mas racional. Es una palma solitaria que a la altura de tres metros, ha dividido su tronco en dos gemelos, i constituye por sí sola una curiosidad vegetal, como la palma amarilla de Cocalan llamada «La reina.»

Entre tanto, a orillas de los rieles, estamos en pleno campo, la verdadera i selvática campaña de Chile, silenciosa, solitaria, pero atrayente i, en ocasiones, grandiosa como lo es siempre el desierto, con sus paisajes de boscosas

colinas i de sombrías quebradas, sus palmares i sus rulos, sus grupos de *boldos* i *arrayanes*, de *molles* i de *peumos*, de *colliguayes* i de *pataguas*, matizado todo por el verde follaje de los *culenes*—el té doméstico de Chile,—que forman banda con su follaje de un verde tierno, al pié de los cerros por la orilla setentrional del estero.

El primer rancho.

Por la primera vez tambien se presenta a nuestros ojos un rancho verdadero, la casa del indijena, el albergue del moderno inquilino, que es el indijena mismo bautizado. Un grupo de tres o cuatro chozas dispersas, cubiertas con techo de *titora* o de hojas de palma, como en el istmo de Panamá, una baranda de toscos maderos para atar los caballos, una puerta de tranqueros por delante, al fondo un horno de pan i un espino o un mustio peral reservado para el dormitorio de las gallinas, que suele presidir pomposamente un pavo («el pavo del patron!») i en todas direcciones, ménos favorecidos que el último, unos cuantos raquíuticos niños, reñidos desde el pañal con el agua i el jabon, una o dos camisas de tocuyo secándose al sol, dos o tres zapallos suspendidos de sus pezones en un ahumado alero: hé aquí la tosca fotografía hecha a la pluma, de la morada tradicional en que habitan todavía dos tercios al ménos de los hijos de ésta civilizada nacion, Inglaterra de la América.

En cuanto a costumbres i labores exteriores, una completa apatía: el zapallo se asa solo en el fogon, las

tortillas se tuestan, durante el sueño, en el rescoldo, el niño llora en su *chigua*, però el viento que penetra por las rendijas, lo adormece con sus silbidos; tal vez alguna de la mas jentiles niñas de la casa puntea en un rincon la vihuela o pasa con desaliño su peine de *guayacan*—mueble de lujo i dominguero como el espejo—por su renegrida cabellera que él *quillai* ha desflocado. De cuando en cuando, alguna de las niñas, alquilada o laboriosa, bate i estruja los lienzos en la espumosa batea, no léjos de los rieles, i por allí afirmado a un horcon, está algun José contemplando a su María i conquistando a Zamora con aquel diálogo sabido i celebrado:

—«¿ Lavando, ña María?...

—Lavando, ño José!».....

La estancia.

El tren ha pasado, entre tanto, dando frente a la quebrada de la Achupaya (nombre chileno de la piña tropical, i de aquí las *chupallas* o sombreros de Guayaquil usados por la muchedumbre), i en seguida la mas profunda i pintoresca de los Olivos, por donde se perfila un canal en actual construccion, destinado a recojer las aguas de los esteros sin agua de Malga-Malga i de Quilpué. Ese canal, que tendrá (cuando concluido) doce kilómetros de estension, alimentará una represa artificial, construida por el señor José Francisco Vergara en una de las quebradas que hacen frente a la poblacion, en la márjen opuesta del estero, i será suficiente para regar una parte de sus potreros. La hacienda, escluyendo

el plano de la futura ciudad, mide 114 cuadradas planas i 9,643 de lomas i cerros, deslindando con la quebrada de las Zorras, con las lomas de Charahuacho i con la hacienda de las Palmas, que ántes fué de los jesuitas, por el sud. I dando la vuelta al oriente, con las hijuelas de Quilpué, el Retiro i las haciendas de Limache i Concon, cuya última cae al norte i al poniente.

Viña del Mar, como fundo de campo, no ha perdido el aspecto de hacienda de crianza que tenia hace un siglo, cuando una o dos de sus reses, pilladas a lazo en sus cerros, servian para el abasto diario de Valparaiso, aldea de arrieros i de pescadores. Hoi conserva todavía una dotacion de mil vacas, que puede duplicarse, i de 700 ovejas, que es fácil triplicar con provecho. No ha desterrado tampoco de sus serranías el antiguo Penco, las cabras de los dos Riveros, «el viejo i el mozo,» i aun existe un pequeño rebaño de angoras, notables por su fina lana i su fecundidad verdaderamente pasmosa, pues sobrepujan a la chilena, que no tiene igual.—Viña del Mar conserva tambien cuarenta inquilinos, a la antigua, que pagan arriendos desde 6 a 150 pesos i tienen obligacion de «echar peon» diario por 25 centavos. En otras haciendas de la costa el jornal es de 10 centavos. Mas al interior, mejora. En la vecina de Limache, la *obligacion*, que es una forma mas benigna de la antigua *encomienda*, se paga casi como el trabajo libre—50 centavos.

El gran problema agrícola de este fundo no es, sin embargo, el del ganado ni el del inquilinaje—dos ramos tradicionales,—sino el de la irrigacion, que es la mas ardua cuestion de la época, i estensiva no solo al Norte,

cuyos desiertos no comienzan ya en Atacama, sino al país entero. Su actual arrendatario, el señor Atilio Alamos—agricultor de la escuela moderna,—ha suplido en parte la terrible deficiencia de este elemento, con una bomba a vapor de ocho pulgadas, que le proporciona casi constantemente dos regadores de agua. El estanque que surte a aquella, se halla situado en el lecho del estero, frente a la estación de



EL SALTO.

Distancia de Valparaiso.....	11	kilómetros
Distancia de Santiago.....	173	»
Distancia de Viña del Mar.....	4	»
Tiempo que se emplea desde Viña del Mar:		
Tren espreso.....	6	minutos
í l. ordinario.....	8	»
Altura sobre el nivel del mar.....	71,80	piés.

La lámina que tenemos delante, copiada del natural, está descubriendo el oríjen de su nombre. Hace pocos

años, el agua *saltaba* bulliciosa entre las rocas, i de aquí su oríjen. En 1840, uno de los arrendatarios de la hacienda de Viña del Mar, don Manuel Gonzalez, edificó allí un molino de cuchara que trabajaba con fortuna durante seis u ocho meses del año.

Mas hácia el interior, esta agreste garganta se abre como una hondonada i toma el nombre de *Quebrada de los hoyos* por las numerosas cavas que han dejado en su fondo i en sus laderas los buscadores de oro. Donde quiera que en la costa de Chile corra un hilo de agua, hai restos de lavaderos de oro: hoi el agua es el oro mismo.

Establecióse tambien allí, hace ocho o diez años, al amor del agua, una espaciosa cervecería que entendemos está hoi de pára. En cuanto a las quintas del lugar, el ojo del viajero las domina de tal manera, que no necesitan descripcion particular.

La primera pertenece al rico i estimable maderero norte-americano don Guillermo Biggs, que ha comprado allí un pedazo de cerro por una suma fabulosa (20,000 pesos) i edificado un elegante pabellon, labrando tambien un camino a sus espensas i para su uso, paralelo a la punta de los Reyes. La quinta vecina, mucho mas antigua—hermosa propiedad de la familia Lyon,—fué hija de los rieles i de la sed hidrópica de las locomotoras. Se ha construido para surtir éstas (1875), una poderosa bomba a vapor, i el servicio de alimentacion de las calderas se hace con recomendable rapidez.

En cuanto al agua que beben las máquinas, solo diremos que es excelente, casi pura, i por ésto los mali-

ciosos *huasos* que vuelven del Puerto llenos de cólicos, dicen de aquellas, como haciendo burla o comparacion, que son mui «delicadas de estómago.»

El agua del Salto en Valparaiso.

Saciadas las entrañas de acero de la locomotora que nos conduce, parte el tren con la velocidad de un kilómetro por minuto en direccion a Quilpué.

Pero seria hacerse reo de culpable avaricia no decir aquí una palabra siquiera, al correr del convoi, sobre la cuestion vital que hoi ajita a Valparaiso, sus finanzas i sus hogares:—la provision de agua potable suficiente i constante para su atormentada poblacion.

Por ésto haremos alto todavía algunos minutos en las márgenes del antiguo valle de Penco, llamado por nuestros mayores el *Rio de las minas*, dos nombres de buen augurio para la empresa ya iniciada.

*
* *

El valle de Viña del Mar, que comienza en las juntas de los esteros de Malga-Malga i Reculemu, cuyo último desciende de la hacienda de las Palmas, presenta un fenómeno interesante de jeolojía. Es un verdadero cajon de piedra emparedado entre cerros, de once kilómetros de largo i doscientos metros de ancho (término medio), cuyo lecho los aluviones de mil siglos han llenado de una capa de arena cuarzosa que tiene quince metros de espesor. Esta masa de arena recibe los sobrantes de las lluvias de un territorio de 400 kilóme-

tros cuadrados, segun los ingenieros Lyon i Kameron; i como las lluvias en la zona de Valparaiso, ofrecen una capa de cuarenta centímetros (como la de Valdivia es de dos metros i la de Llanquihue de tres), resulta que estas arenas muertas, que representan millones de metros cúbicos, quedan saturadas al fin de cada invierno con un 37 por ciento de su volúmen de agua. Ahora bien, como al ser sangradas esas arenas por tajos o fosos profundos, sueltan un 80 por ciento de su humedad, resultaria, segun los cálculos de los hábiles ingenieros ya citados, que seria sumamente fácil estraer del lecho de los esteros, en la parte superior del valle de Viña del Mar, esto es, entre el Salto i Reculemu, 8.600,000 metros cúbicos de agua, o sea, 2.000,000 de metros cúbicos por año. La porcion del estero que daria este rendimiento, mediria dos i medio kilómetros cuadrados.—Los costos calculados para conducir esta cantidad de agua, suficiente para una poblacion de 80,000 almas, serian 300,000 pesos, bastando una cañería de fierro de nueve kilómetros de estension, i cuyo importe no pasaria de 80,000 pesos, para conducirla a la parte plana de la ciudad de Valparaiso.

*
* *

El agua es de excelente calidad; pues, segun el análisis del químico don Emilio Eisele, practicado en 1873 por encargo de la Empresa del ferrocarril, resultó que un metro cúbico de agua estraído del pozo de las máquinas en el Salto, contenia solo 185 gramos de sales

esenciales, i que léjos de ser nocivas, son útiles a la salud, como la magnesia, la soda i un poco de cal. El agua de Ramon, que es todavía mas pura i es la que beben Santiago i las máquinas del ferrocarril (estas últimas a discrecion, por la suma de mil pesos), solo contienen 150 gramos de esencias minerales; al paso que las de Maipo, que son turbiones de greda i de enfermedad, contienen la enorme cifra de 870 gramos de sustancias minerales, i entre éstas cerca de la mitad (370 gramos) de sulfato de cal o yeso, sustancia mortífera para las entrañas. En todo país del mundo que no fuese el nuestro, esas aguas se considerarian como venenosas. Seiscientos gramos de materias estrañas al líquido es el máximo de la composicion de cualquier agua potable, mediana o pésima. Pasando de este límite, ya no es potable a los ojos de la ciencia i de la hijiene: es ponzoña.

El propósito de dotar de agua a Valparaiso, del valle de Viña del Mar está, pues, plenamente justificado por la observacion de muchos hombres prácticos, como los señores Garland i Lloyd (1863), i posteriormente por los cálculos de ingenieros competentes (1876).

Pero hé aquí nuestro juicio de simple viajero, sin pretension la mas mínima de infalibilidad, ni siquiera de ilustracion. Es solo la lejítima curiosidad de todo hombre que tiene sed i que necesita llenar su caldero en el árido trayecto del *puerto* a la *ciudad*.

De que existe *hoi* en el valle de Viña del Mar agua buena, clara, sabrosa i abundante, no hai la menor duda, porque basta para ello escarbar con el dedo, como San Agustin en la playa para vaciar el océano en un

hoyito. Pero eso es hoy i para un año i para dos. Mas, ¿será lo mismo para siempre, es decir, miéntras los habitantes del ya escuálido valle de Quintil necesiten vivir?

El ilustre Wheelwright nos decia hace ocho años, sobre el puente del vapor *Cordillera*, en que daba sus últimos adioses a Chile (diciembre 13 de 1869), que Valparaiso era una «bolsa de agua,» i la espresion era exacta *entón-ces*. ¿I hoy es la estuaria de Valparaiso i sus quebradas otra cosa que un saco de arena, buena solo para lastre?

Por otra parte, reducidos a hechos los cálculos matemáticos de los ingenieros, ¿recoje íntegramente el lecho explotable de la Viña del Mar los derrames de las lluvias de la inmensa hoya que le asignan de 400 millones de metros cúbicos? Cuánto se pierde por evaporacion, cuánto por absorcion vegetal o por las grietas de las rocas? Es uniforme la capa de arena que absorbe agua i la devuelve, o hai estratas mas o ménos impermeables, como se observa ya en los trabajos i reconocimientos que los buscadores de oro practican en esos mismos parajes? I no se cuenta con los años secos? Ni con los años de aluviones que van a vaciar directamente la mayor parte de sus aguas en el mar? I son, en seguida, exactos los cálculos de costo para la explotacion, o habrá que subirlos al doble o al triple, cual sucede invariablemente con todos los presupuestos de Chile i como lo prevé ya un ingeniero que ha estudiado con detencion este problema?

*
* *

Nosotros no abrimos juicio sino que interrogamos al cielo, que da las lluvias, i a la ciencia, que erije las

grandes obras, porque siempre hemos tenido como cosa de fe, que la provision verdadera de agua para la presente i futura ciudad de Valparaiso no puede depender de una manera segura, permanente i eficaz sino de las corrientes vivas de sus dos rios mas inmediatos, esto es, del Aconcagua o del Mapocho. Sea la prolongacion del canal Waddington, que es la obra matriz i mas antigua, por cañerías de fierro; sea por obras hidráulicas de sencilla ejecucion en el valle de Concon (a seis leguas de Valparaiso), como creímos demostrarlo hace tres años (1); sea, en fin, el canal Matte-Balmaceda, que se arranca todavía penosamente del Mapocho (propuesta Gubler), hé ahí la solucion verdadera i radical, cual ha acontecido en todas las grandes ciudades del mundo, en Filadelfia con el Schuytkil, en Nueva York con el Croton, en Paris con el Ourques, todas corrientes de aguas vivas, como son las de Lóndres, que surten de agua a cinco millones de habitantes, i las de Melbourne, que por su profusion i fuerza, han hecho innecesario el servicio de las bombas de incendio.

En esos rios está la solucion definitiva i plena, es decir, el estanque, la tina llena, las pilas rebosando a borbotones, los cauces convertidos en desagües i no en proyectos de cementerios de cal i ladrillo, el verdadero abasto de la ciudad, en una palabra, de un artículo de consumo que solo reconoce primacia en el aire que respiramos, pero al cual regula haciéndolo mortal o salu-

(1) *Quintero i su porvenir* (1874).

dable: lo demas son simples fomentos aplicados al vientre de un hidrópico.

¿Condenamos por ésto la valiente tentativa de la Municipalidad de Valparaiso?

De ninguna manera: la aplaudimos con las dos manos. La sed de un pueblo vale millones.

*
*
*

De toda suerte, un hilo de agua pura servirá siquiera para las boticas i para la tetera del té de los ingleses, que sin ésto nos repudiarían como un país maldito. Por lo ménos, nosotros contemplamos el valle de Viña del Mar cual si fuera una destiladera colosal, como las que nuestros abuelos traían de Mendoza, i con cuyos fragmentos hizo el económico San Martín afilar los sables de sus granaderos a caballo, al emprender la marcha de los Andes. Dejemos, pues, a los porteños esta gran destiladera de arena, ya que los santiaguinos vivimos entre pantanos de agua, i sigamos en paz nuestro camino.

El puente del estero de Viña del Mar.

Ha rodado apénas el tren unos cuantos centenares de metros, cuando atraviesa el estero de Viña del Mar, de que acabamos de dar minuciosa noticia (i que no es sino el antiguo *Río de las minas* de los españoles), por un puente de fierro sostenido por siete machones de granito. Ha sido este puente—primer enjendro de la pontonmanía que padeció en Chile el ingeniero Lloyd—una verdadera dificultad de arte, por el movable lecho

de sus soportes. Hiciéronse éstos en forma de tornillos de fierro, pero los aluviones los desequilibraban con demasiada frecuencia i solo se sostenia a fuerza de pernos i de puntales. Desde hace uno o dos años, el distinguido ingeniero en jefe de la línea, señor Lyon, lo repara, o mas bien, lo reconstruye sobre machones de granito que reposan en ese lecho profundo de concreto. El cambio ha sido completamente feliz, i es un albañil chileno llamado Ibañez, discípulo de Murhy, el mejor albañil ingles de la línea, el que ha corrido con la obra. Solo falta hoi (marzo 15) un machon por sustituir.

Una faena de oro en el Rio de las minas.

No pasaremos mas allá de este primer puente de la via sin invitar al viajero a que eche con nosotros una mirada al cajon-esponja que se estiende a su derecha i del cual las bombas van a *estrujar* el agua que deberán beber los porteños. Es un paisaje agreste, árido, pero hermoso i severo. Los tres esteros que forman el valle de la Viña del Mar, que ántes tuvo los honores i el nombre de rio, se reunen allí cerca, descendiendo de los cerros en formidables espirales. El estero de Reculemu se precipita por una asperísima quebrada que viene serpenteando del sud; el de Malga-Malga viene desde el oriente i es ménos torrentoso; el de Quilpué trae esa misma direccion, pero su lecho es aun ménos bravío. El paraje en que se reunen, se llama «las Juntas,» i el nombre de *Reculemu* es otro presajio feliz para la empresa ya formada, porque quiere decir *agua pura del monte*, de *recu* (agua cristalina) i de *lemu* (montaña).

En este preciso sitio del antiguo *Rio de las minas* ha establecido una faena considerable un animoso chileno, minero de oro por el estilo de California, donde aprendió el oficio. Su nombre es don Antonio Covarrúbias, natural de Valparaiso, i por su enerjía de luchador obstinado contra la adversidad (pasion de minero), merece ser recordado.

El señor Covarrúbias busca el oro en la profundidad de las arenas, adonde lo arrastra junto con los menudos guijarros de las corrientes, su peso específico, lei a que ese metal obedece en todo el universo, desde el diluvio i desde Salomon. Por consiguiente, los cateadores entendidos no lo buscan en las arenas superficiales sino en la *circa*, o roca plutónica, que yace a cinco, diez o quince metros de profundidad en el lecho especial de estas arenas. Por manera, que para practicar simples reconocimientos es preciso hacer escavaciones anchas i profundas, desalojando, a fuerza de pala, millares de toneladas de arena.

Pero este trabajo no seria de importancia si no fuera que es preciso luchar en estos parajes a brazo partido i hora a hora, minuto a minuto, con el agua, esa misma agua que vienen a buscar como oro los hidróscopos de Valparaiso.

El actual explorador del *Rio de las minas* ha tratado de desaguar su pozo de reconocimiento con una bomba a vapor. No dió ésta abasto, i el tenaz empresario llevó al sitio, hace un mes, un enorme caldero arrastrado por once yuntas de bueyes que andaban un kilómetro por dia. I como ésto fuera todavía insuficiente, practica

ahora otra exploracion a vapor, algo mas arriba del estero, a pocos pasos de una faena abandonada por los españoles, al pié de una palma, cuyos escombros acusan un esfuerzo colosal i cuya tradicion habla, como siempre, solo de cachos de oro... Por nuestra parte deseamos solo uno, pero bien colmado, al esforzado compatriota que allí tiene empeñada su fortuna i su vida por realizar un inmenso problema nacional.

Notaremos, de paso, que así como en los lavaderos de Catalpilco se lucha con la carencia de agua, aquí el tenaz enemigo del éxito es esa misma agua, que brota límpida i brillante a cada golpe de la barreta. I así, como en este cajon de cerros, vive siempre el hombre entre la esperanza i la fortuna en la redondez entera del mundo, malogrando en las mas ocasiones su hado, unas veces «por cartas de más i otras por cartas de ménos.»

Las Cucharas i sus ruinas.

(1868)

Cruzado el puente del estero de Malga-Malga, que aquí se llama ya de Viña del Mar, enjuto en el estío, pero que suele ser torrente bramador durante las lluvias de junio, el tren penetra en el flanco derecho de una serie de agrestes colinas cubiertas todavía de monte, pasa un túnel labrado en 1870 por el contratista Murphy, con el costo de 110,000 pesos, i comienza a subir, a subir rápidamente, primero hasta la estacion de Quilpué i en seguida hasta la de Peña Blanca, situada en la estremidad de un ondulado i feraz llano.

Sobre todo este paisaje hemos de volver revertiendo la manizuela de la locomotora.

El ascenso es rápido i a veces violento. Desde la estacion del Baron a la de Viña del Mar hemos subido solo 18 piés en 7 kilómetros, i desde la última estacion al Salto, 33 piés en 4 kilómetros. El tren ha tomado aquí ya la sensible gradiente que forma el declive de todo el territorio de Chile hácia el mar i determina el rápido curso de todos sus rios. Pero en los 9 kilómetros que el tren recorre desde el Salto hasta la próxima estacion de Quilpué, la repechada ha sido de 284 piés, o sea mas de 30 piés por kilómetro.

Pero no es ésto lo que mas fuertemente llama la atencion del viajero hasta la boca del túnel de las Cucharas, que ya hemos mencionado. El panorama es sumamente accidentado, estraño, pintoresco en algunas ensenadas, sombrío en los promontorios de cerros desnudos que se precipitan como a interceptar en su tortuoso lecho de arenas las corrientes que descienden de Quilpué. Este estero, o mas bien, esta quebrada profunda i bravía, estrechada aquí entre formidables paredes de granito, parece hacer las mas violentas contorsiones para abrirse camino; de modo que su fondo presenta tantas vueltas como las de una serpiente que, perseguida, huye en precipitada carrera. De aquí el nombre de las *Cucharas*, porque cada puntilla de cerro parece metida hasta el mango en la arena profunda del estero, como si fuera en una fuente de *locro* o en lebrillo espeso de porotos.

Mas no es eso únicamente lo que interesa i fas-

cina en el paisaje. En el fondo de la primera vuelta del estero divísanse tres torres solitarias, reposando sobre inmensos pedestales de granito, como si fuesen los esqueletos de alguna ruina de otros siglos,—solitarios testigos del esplendor i de la índole estraña de otros pueblos, cual los que suelen encontrarse en el fondo de los valles de Méjico o en las altiplanicies del Perú.

Pero pasamos otra vuelta del estero, otro abrupto espolon, otra cuchara de los cerros, i las lúgubres ruinas toman diverso i mas fantástico aspecto.

Aquí es un puente de un solo arco, arrojado atrevidamente en el abismo, construccion elegantísima como obra de arte, temeraria como concepcion, un verdadero prodijio de dibujo, cuya osadía solo puede admirarse contemplándola desde el fondo del valle, como nosotros lo hemos hecho.

Mas allá todavía otra vuelta i otra construccion ciclópica.

Aquí los restos de un viaducto gigantesco han sido amontonados por la fuerza de los aluviones o por el brazo del hombre, mas irresistible que aquellos; pero en el fondo de las arenas han quedado silenciosas e inmóviles, inmensas masas de granito, como los monólitos babilónicos que admiran i pasman todavía a los exploradores que los desentierran de las ruinas de los siglos.

La línea abandonada de Concon.

—¿Qué significa todo eso acumulado allí en el lecho

de un torrente oscuro, erijido con costos inmensos, al parecer, i ya caído en ruinas?

—Esas son, nos dijo un día en que recorriamos este trayecto de la línea, un hombre práctico i de reposado espíritu; esas son las ruinas del buen sentido chileno inmolado en aras del jenio i del capricho ingles.

I a la verdad que esa voz tenia razon, como va a verlo el viajero por lo que rápidamente vamos a contarle.

Los primeros trabajos de la línea férrea habian sido hechos en los tres meses que siguieron a la inauguracion de 1852, esto es, en octubre, noviembre i diciembre de ese año, primero con un grupo de trabajadores inesperados que no pasó de 300 hombres, la mayor parte mineros, i en seguida por cuadrillas sucesivas que, en octubre de 1853, segun los informes del activo superintendente chileno de la obra, el ingeniero don José Agustin Verdugo, llegaban a la cifra enorme entónces de 2,400 obreros. No habia llegado todavía la época del gran reclutador de los ejércitos del trabajo, don Enrique Meiggs.

Estas cuadrillas estaban distribuidas en ocho faenas, a cargo de un mayordomo i a razon de quince peones por cada sota-mayordomo.

La primera de esas faenas era la de la *Cabritería*; la segunda, la de la *Hermana Honda*; la tercera, la del túnel de *Punta Gruesa*, ésta esclusivamente de mineros; la cuarta, la de la *Viña del Mar*; la quinta, la de las *Salinas*, que se daba la mano con aquella por la playa; la sexta, la de *Reñaca*; la sétima, la de *Concon*; i la octava i última era la de *Tabolango*.

Tal era la direccion sencilla, racional i obvia que el

eminente ingeniero norte-americano Allan Campbell dió el trazo definitivo de la línea, que desde 1850 habia estudiado en todas direcciones.

Allan Campbell.

Campbell era un ingeniero de primer orden, modesto, caballeroso, pero independiente i enérgico como los hombres sobresalientes de su raza. Habia construido, con gran crédito, sobre los *arenales* (fijese el lector en esta palabra) de Caldera i Copiapó el primer ferrocarril de la América del Sud, en 1849, i cuando el gobierno de Chile estuvo resuelto a acometer la ejecucion del de Valparaiso a Santiago, le llamó a su servicio (1850) i puso a su disposicion, para las exploraciones preliminares, una suma de dos mil pesos mensuales, segregados del ramo de caminos.

A mediados de 1851, Campbell presentó concluidos sus planos por la via de Concon, i en el acto fueron aprobados i puestos en ejecucion, como hemos visto, a fines de ese mismo año. Era la misma línea a que habian dado preferencia los ingenieros Barton i Carter, empleados por Wheelwright en 1846.

Pero la obra se inició bajo adversos augurios respecto de su direccion científica: Mr. Campbell exigió un respetable salario, cual lo merecia su competencia, i, mas que ésto, facultades amplias para ejecutar sus planos conforme a un presupuesto que apenas escedia de seis millones (6.150,000 pesos).

Por desgracia, el gobierno no quiso acceder a esas

condiciones, calificadas de exorbitantes. ¿Cómo podría pagar la tesorería, sin desplomarse por el suelo su arca de fierro, a un simple ingeniero, a un *yankee*, un sueldo equivalente al que disfrutaba el Presidente de la República?

Pero si era dable allanar este punto con un decreto, no sucedió lo mismo con el innato *chilenismo* de nuestros gobiernos. Mr. Campbell exijia libertad absoluta de accion para poner por obra su pensamiento, i el gobierno no podia resignarse a estas dictaduras del ingenio.

En los buenos tiempos de la España, ni el Presidente ni siquiera el Alcalde eran dueños de asomar tímidamente la cabeza a la ventana sin dar *vista al fiscal*; i por tanto, ahora no era posible desprenderse de este trámite sagrado. Por ésto el superintendente Verdugo, excelente matemático i agrimensor, pero que en su vida habia visto un riel, fué nombrado, mas como fiscal que como perito, superintendente de las operaciones del ingeniero en jefe.

Como hombre de ciencia i como hombre de dignidad, Mr. Campbell no podia aceptar aquella amarra, que era una humillacion profesional, i en consecuencia, rompió su contrato i se marchó a su país para ser en pocos años el presidente de tres de las mas grandes compañías de fierro de la Union, i el ingeniero consultor de las obras i empresas mas arduas de su ramo. Mr. Campbell podia ser impunemente millonario en los Estados Unidos. Pero en Chile, ¿quién lo ha sido jamas?

Jorje Maughan.

Aquella separacion fué fatal a la obra i al país, como vamos a verlo de corrido.

Continuó lentamente, en calidad de interino, los trabajos de Campbell un jóven ingeniero llamado Robertson, que murió despues de un violento reconocimiento en la cuesta de Chacabuco, i en seguida un intelijente especialista ingles enviado desde Lóndres por el ajente i secretario de la Empresa, don Anjel Custodio Gallo, cuyo último se habia trasladado a Europa a mediados de 1853 con aquel particular objeto i el de comprar el material i el equipo de la línea.

Llamábase este tercer ingeniero Jorje Maughan, i era activo, laborioso, capaz i, sobre todo, modesto. Aceptó los planos de su predecesor; i si bien criticó lijeramente la direccion del túnel de Punta Gruesa i los niveles un poco elevados de la gradiente que Mr. Campbell habia combinado para ganar la punta de Concon, no emprendió, empero, cambio alguno sustancial, escepto el de bajar en esta parte la ubicacion de la línea algunos piés para darle mayor solidez.—«Esta mejora—decia Mr. Maughan en un informe pericial que presentó al Directorio el 24 de octubre de 1853—se ha efectuado comenzando la gradacion en Viña del Mar hácia la altura de Concon i subiendo diez piés. El nivel de la línea orijinal nos ha permitido establecer el ferrocarril fuera de la ribera del mar, i ademas ganar diez piés en la fuerte gradacion hácia Concon, cuya punta se ha bajado tres piés.»

Con este cambio de niveles se ahorrraba, además, un puente de 150 piés sobre un precipicio, i quedaba aquel reemplazado por un sólido túnel de 100 metros.

«Los cerros de arena entre Reñaca i Concon—agregaba el entendido injeniero ingles con perfecta sinceridad,—por su rápida pendiente hácia el mar, de ninguna manera son favorables para el establecimiento de un ferrocarril. Mucho tiempo i atencion se ha prestado a esta porcion de la línea, procurando bajarla tanto cuanto sea practicable por medio de cortes. La naturaleza del suelo necesita esta precaucion; i así establecida la línea, soi de opinion que será *segura i económica*. Quedo *muy satisfecho* de poder decir a la Junta que la línea que hemos demarcado, *llena las condiciones antedichas* i formará una seccion mas favorable que la orijinal.»

Tal era el recto juicio del sucesor de Mr. Allan Campbell, cuando por la desventura del país, la muerte le arrebató como habia arrebatado a Mr. Robertson: el trabajo tiene sus héroes i sus víctimas gloriosas como la guerra.

En un dia ardiente de verano, en que Maughan habia estado trabajando varias horas al sol en mangas de camisa, adquirió un violento tífus que en una semana le llevó al sepulcro (noviembre 9 de 1853).

Lamentó profundamente la Empresa, que era compuesta entónces de los señores Josué Waddington, Matías Cousiño i José María Berganza (éste último en representacion del fisco) aquel contraste, i encargó un cuarto injeniero a Lóndres.

William Lloyd.

Envió entónces el señor Gallo al conocido constructor de la línea actual de Valparaiso a Santiago, don Guillermo Lloyd, ingeniero distinguido i acreditado en diversas obras de su arte en su país, i un perfecto caballero en su trato social i privado.

La especialidad de Mr. Lloyd era, sin embargo, la construccion de puentes i en jeneral las obras de fierro, tan comunes en Inglaterra, en cuyo país, Stephenson primero i en seguida Brunel, hicieron prodijios con el martillo i con la fragua.

Mr. Lloyd era discípulo i ejecutor de planos del último e ilustre ingeniero frances aclimatado en Inglaterra.

¿Por qué fué abandonada la línea de Concon?

Llegó Mr. Lloyd a Valparaiso el 15 de mayo de 1854, e inmediatamente, en *pleno invierno*, recorrió la línea de Concon desde el Baron a San Pedro. A esta última hacienda llegaban ya los trabajos, como lo acreditan hasta el presente los cortes de las puntillas que bajan al valle de Quillota, i que con sus mudas bocas, cubiertas de escombros i de malezas, están denunciando al tiempo nuestra petulancia de grandes i nuestra condescendencia de humildes.

En esa direccion, el ingeniero Campbell habia buscado la solucion sencilla de los mas arduos problemas de su ciencia, i habia logrado radicar la línea férrea buscando el nivel bajo i uniforme de las playas i en segui-

da el de un valle abierto i lonjitudinal, logrando así evitar los tres mas grandes escollos de los ferrocarriles, es decir, los puentes, los túneles i las fuertes gradientes, destructoras del material i de la via permanente.

Desde Valparaiso a Quillota no habia mas túnel que el inevitable i ya abierto de la Punta Gruesa, i no habia otra gradiente que la corta ya mencionada de Concon. En cuanto a los puentes sobre el Aconcagua, que Mr. Campbell habia trazado al principio en número de cuatro para pasar i repasar dos veces el rio, una vez frente a las casas de Colmo i otra frente al Romeral, abandonólos en seguida, porque es el mérito i la señal distintiva del verdadero talento correjirse a sí mismo. La línea corria en toda su estension por la márjen meridional del rio, esto es, por Concon, Tabolango i San Pedro.

Pero Mr. Lloyd pensó desde el primer momento de distinta manera.

—La línea de Mr. Campbell—se dijo—¿no tiene puentes? Pues yo haré tantos, con maderos suspendidos sobre los abismos, cuantos mi ambiciosa fantasía haya soñado.

—¿La línea de Concon no tiene fuertes gradientes? Yo encontraré la famosa de Peña Blanca, donde los trenes suelen quedar tirados sobre la línea, como los caballos enflaquecidos de las postas, por la impotencia de las mas poderosas máquinas.

—¿En la línea llana de Concon no hai túneles? Pues yo me colocaré a su espalda i encontraré el mas poderoso i el mas arduo de todos.

Para ésto Mr. Lloyd, desahuciando desde la primera

hora el trazado de su antecesor, se puso en busca de un nuevo paso, i a los dos meses de su llegada, ya lo habia encontrado a su satisfaccion. Fué éste el famoso desfiladero de las Cucharas que acabamos de recorrer, i en el cual el atrevido ingeniero ingles metió su fuerte *cuchara* de Albion, tratando a Chile como si hubiera sido un perol de frejoles de faena.

Las arenas de Concon.

¿I cuál fué el grande argumento de aquel cambio? El lector va a maravillarse:—las *arenas* de Concon.

Si hoi resucitase el mismo Stephenson, inventor verdadero de la locomotora i padre de los ferrocarriles ingleses, i viniese en persona a hacernos ese argumento, le sacaríamos tamaña lengua i seguiríamos la obra comenzada. Pero hace un cuarto de siglo, los chilenos tenían todavía en los labios la leche de la inocencia en materia de obras públicas. Hacia solo seis años que un constructor ingles, que hoi es bi millonario, habia edificado los almacenes fiscales de Valparaiso, recibiendo por compensacion el *diez por ciento* de lo que el mismo constructor *gastase*.

Sabemos, en efecto, demasiado lo que son las *arenas* en la construccion de los ferrocarriles, i lo sabemos por las obras gigantescas de esta especie que se ha ejecutado mas tarde en los movedizos arenales del Ejipto, a lo largo de la costa de Escocia, entre Edimburgo i Aberdeen, en las famosas *landas* de Burdeos, en las *landas* mismas de Chile, formadas por las erupciones del Antuco, entre Búlnes i San Rosendo. Pero aun lo

sabíamos entónces, porque Mr. Campbell acababa de construir una obra de primer órden en los arenales de Caldera.

• **327,383 pesos echados al mar.**

¿Qué pudo autorizar, en consecuencia, un cambio tan innecesario, tan absurdo i, sobre todo, tan importuno? Porque es preciso que el viajero no olvide que ya llevábamos cerca de dos años de trabajo, i que se habia gastado en las obras que iba a abandonarse, la suma injente entónces de 327,383 pesos i 20 centavos.

¡Triste humanidad!

Ese fué el barato precio de un simple rasgo de orgullo de secta, de rivalidad de escuela, de exclusivismo ingles. Mr. Lloyd, el hábil i atrevido constructor de puentes, se encaprichó en trocar la línea de los valles por la de los desfiladeros, i la Empresa, el gobierno i el país encorvaron la cerviz delante del absurdo, si bien el último, aunque callado, no dejó de murmurar en sus adentros, porque—como solia decir Pedro de Valdivia a sus capitanes, cuando emprendian algo contra su voluntad:—«Una cosa piensa el bayo, i otra el que lo ensilla.»

Diéronse entónces motivos pueriles para aquel cambio, porque aconteció que los tres directores que lo aceptaron, tenian algunas tierras en el nuevo tránsito: el señor Cousiño, una pequeña hacienda en Limache; el señor Lyon, que habia reemplazado al señor Gallo, una quinta de recreo en el Salto, i el señor Waddington su hermosa hacienda de San Isidro, junto a Qui-

flota. Mas nosotros no hemos aceptado nunca explicacion tan mezquina. Fué mucho mas poderoso argumento para la consagracion del absurdo, el de que dos de los directores, es decir, la mayoría del Consejo, eran ingleses, como el recién llegado i prestigioso ingeniero. Los ingleses son como los vizcainos: despues de Dios el *paisano*.

Una explicacion de Allan Campbell.

—¿Por qué varió Mr. Lloyd vuestra línea?—preguntábamos, encontrándonos ámbos en una cordial visita en Nueva York (enero de 1866), al ilustre cuanto modesto Allan Campbell, que ocupaba la mas alta posicion técnica como ingeniero de ferrocarriles por esa época, en su país.

La respuesta fué de una admirable verdad, lacónica i sencilla.

—Ah! señor, nos dijo; yo era *americano* i Mr. Lloyd era *ingles*.

Hé aquí explicado el misterio, si bien esta trocatinta de cunas nos ha costado ya cinco o seis millones de pesos, i seguirá costándonos hasta que San Pedro, que desempeña en esta obra el mismo oficio que en el cielo, eche llave a su túnel. Preciso es tambien decir que Mr. Lloyd supo emplear en el informe apresurado (julio 31 de 1854) en que propuso el cambio de la via, el argumento que obra con mayor fuerza en el ánimo de los hombres i especialmente en el de las mujeres:—el miedo. El sagaz ingeniero no solo hablaba de un trayecto de doce millas que era preciso atravesar desde Viña del

Mar a Concon al lento paso de la máquina, convertido el tren en convoi de carretas, sino que se horrorizaba del peligro que correrian los viajeros al esponerse a «ser precipitados a la mar (son sus palabras) desde una altura de 175 piés,» por la calidad movediza de las arenas que el mar socavaria en los temporales.—Los temporales! I la parte de la línea ya construida en esa época, luchaba bravamente con las olas desde su punto de partida i en todo su trayecto!

Tal fué—llanamente contado—el oríjen i el justificativo de un cambio que de otra manera habria sido inexplicable. Para hacer cabal justicia al arte, debemos agregar, sin embargo, que en su especie, los puentes de las Cucharas eran verdaderas maravillas. ¡Qué limpieza! qué cortes! qué osadía! De ésto es imposible forinar juicio desde el fugaz postigo, sin descender a pié al fondo del valle i admirar la correccion de aquellas líneas.

Pero ésto solo como dibujo. Porque, siendo la superestructura de madera, a los seis años ya estaban vencidos los arcos i crujian las vigas, causando en los ingenieros responsables de la línea las mas profundas ansiedades por la vida de los viajeros.

Mr. Lloyd habia tenido cien veces a la vista, como su sucesor, el hábil i concienzudo ingeniero Lyon, el flanco de la montaña para trazar su via en la forma en que hoi está; pero se fascinó i nos dejó como herencia de su saber algunos millares de toneladas del costoso i elástico pino del Báltico, que hoi se está vendiendo a retazos para las cocinas....

Del primer puente solo quedan en pié los estribos, a manera de torres, que se divisan en el fondo de la primer vuelta, es decir, de la primera cuchara. El actual arrendatario de Viña del Mar ha ofrecido al gobierno una suma adecuada (200 pesos) por esos estribos, para pasar por su cima una canal de agua. El segundo puente, notable por su atrevido arco, está al caer, por tener un desplome de tres piés hácia su derecha; i el tercero, del cual no quedan sino los machones, fué cedido como *leña* a la Municipalidad de Limache, que lo desarmó a su costa el último verano. De un lote que se remató en pública subasta a fines de febrero, lote que vimos amontonado en un sitio eriazo de aquella ciudad, sacó el municipio 700 pesos, i el resto, segun dicen los vecinos, se empleó en «HH i QQ,» que es para lo que jeneralmente sirven en nuestro país los desperdicios del Estado i el Estado mismo, cuando se ofrece.

Un dedo por un tren.

Aconteció en este lugar de mal augurio un hecho de heroísmo que merece recordarse, i que elevó a un simple fogonero a la categoría de jefe de locomotoras, empleo que hoi sirve.

Iba el tren de pasajeros de Quillota a cargo del maquinista Guillermo Pettygrew el 2 de marzo de 1857, cuando por un sacudon o esquivéz violenta de la máquina, fué arrojado aquel al suelo en el acto que el tren acababa de atravesar uno de los puentes de las Cucharas.

Quedó en la máquina el fogonero llamado Guillermo Walker. Mas ¿qué podia hacer solo i sin el mas mínimo conocimiento de los resortes vitales de aquella? Pero, al propio tiempo, el tren corria entregado a sí propio, i una catástrofe iba a ser inminente en la primera curva.

No habia un momento que perder. Tomó entónces los fierros el animoso fogonero i, manejándolos como pudo, detuvo el tren en su carrera. La hazaña le habia costado solo la pérdida de un dedo, que un movimiento equivocado le amputó de raiz. Pero ese dedo salvó cien vidas.

La empresa recompensó jenerosamente al valiente mecánico, le obsequió un reloj i le promovió a maquinista tres meses mas tarde.

Sirvió en esta capacidad doce años, i hoi Guillermo Walker es el respetado jefe de uno de los mas importantes ramos del servicio de la via,—el de las locomotoras. La administracion ha sido lójica: el héroe de la locomotora está en su puesto.

El túnel de las Cucharas.

Los cinco puentes de las Cucharas costaron a la empresa, segun datos verídicos, 354,000 pesos, esto es, 27,000 pesos mas que el capital tirado a la playa por darles preferencia, i 244,000 pesos mas que la via permanente que el ingeniero Lyon i el contratista don Juan Murphy labraron trece años mas tarde en el flanco izquierdo de la montaña. Ese medio millon fué echado a su turno al fuego, i tomado todo en conjunto, con la

costosísima conservacion de esas frájiles obras, hé allí un millon de pesos en leña que pagó Chile por un capricho científico.

¿Pudo ocultarse al ojo intelijente i experimentado del ingeniero Lloyd la facilidad i baratura del trazado que adoptó mas tarde su sucesor? De ninguna manera lo creemos. Pero es tal el poder de las predilecciones en los especialistas, que si hubiera existido la posibilidad de unir a Santiago i Valparaiso con un solo puente, ese habria sido el ferrocarril que nos habria legado Mr. Lloyd.

El túnel de las Cucharas fué abierto a broca i pólvora en 1869 por uno de los contratistas mas honrados, mas modestos i laboriosos que han encontrado las obras públicas en Chile, don Juan Murphy, irlandés natural de Manchester (*sic*), i que entiende con igual primor el arte de asentar un ladrillo a plomo i el de edificar un puente o la torre de una catedral. Sus últimas obras de albañilería son el puente de Pirque i la torre piramidal del Sagrario, en Santiago. El monto del trato con el fisco por la ejecucion del túnel, fué de 110,000 pesos, entregando la via en estado de colocar los durmientes. El contratista ganó en el pacto 25,000 pesos, pero fué en seguida a ultimarlos en su contrata para la ejecucion del ramal de Llai-Llai a San Felipe, donde perdió en 1870-71 el doble de lo que habia ganado.

Apresurémonos a agregar que el plano de la torre de la Catedral no es del lápiz del constructor Murphy. Lo es de un hábil arquitecto alemán que ha tenido que someterse al gusto reinante de la época. Antes ese estilo

era único—el *bonete maulino*. Hoi los estilos rivales son dos para los campanarios: el estilo *dulce de pasta* segun el tipo de las Rosas, las Claras, i el Cármen Alto, i el estilo *nuga de naranjas*, segun el tipo de la torre de los Bomberos i de la Catedral....

Los mineros en los túneles.

El túnel de las Cucharas tiene 111 metros de estension, i como se labró todo en la roca viva, los mineros avanzaban solo a razon de una pulgada por dia. Con las máquinas perforadoras del San Gotardo introducidas hoi, esa pulgada habria sido un metro.

Ocurrieron tambien en la ejecucion de este duro trabajo, accidentes dignos de ser recordados como característicos del impasible estoicismo i jenial desprecio por la vida de nuestros mineros, estos zuavos (cuyo traje llevan) de nuestras lecciones carrilanas.

En una ocasion en que cuatro *barreteros* se habian puesto a conversar en un recodo del túnel, sentándose uno de ellos sobre un barril de pólvora, pasó un quinto minero, i con un brusco movimiento, como para asustar a sus compañeros, ajitó su lámpara de aceite sobre el grupo. El barril estaba abierto, i sin duda una chispa entró por una de sus junturas i provocó una esplosion horrible. El que estaba sentado, fué estrellado contra la bóveda del túnel, como una fruta madura que se arroja a una pared, i los demas, incluso el temerario autor del desastre, quedaron mutilados o moribundos.

En otra coyuntura semejante, encontráronse a medio camino dos mineros que habian prendido sus tiros en

opuestas direcciones, i miéntras la pólvora «daba la patada,» pidió el uno al otro fuego, acercando su cigarro al que el otro llevaba encendido en su boca. Miéntras dábanse ámbos este curioso i rudo beso, estalló el tiro, i por una de esas fatalidades que solo se esplican cuando acontecen, una enorme piedra llevó a uno i otro la cabeza, dejándolos muertos en el acto.

Los túneles del ferrocarril de Valparaiso a Santiago no son sino colosales ataudes de granito en que duermen el descanso de sus titánicas fatigas los obreros de fierro que los labraron... i esa luz rojiza que por la noche, al pasar los trenes, reflejan sus frias i silenciosas paredes, no ha sido encendida por el resplandor del reverbero de la máquina veloz: son los mineros difuntos que alumbran como cariatides invisibles el paso del convoi de los vivos!

«Mr. i Mrs. Lloyd.»

Fuera ya del túnel de las Cucharas, el tren recorre una comarca accidentada siguiendo la márjen del este-ro de Quilpué, sin aparecer cosa de particular interes. Pero a la vuelta de una de las frecuentes curvas que ayudan al convoi en su subida, hemos llegado a un lugarejo pintoresco que señalaban hasta hace poco dos palmas, macho i hembra, cual amaba verlas el padre Ovalle, pero una de las cuales, derribada por sacrilega mano hace pocos meses, yace en el suelo, abandonada su consorte a triste e irremediable viudedad. Es ese el sitio en que el constructor de la línea Mr. Lloyd decia a

sus amigos i subalternos le enterrasen en caso de morir, como sus dos predecesores Robertson i Maughan. A este poético deseo, los mozos alegres de la línea correspondieron llamando a las dos amorosas palmas *Mr. i Mrs. Lloyd*.

¿Cuál es la que ha caído por tierra? A quién corresponde el supersticioso pronóstico?—Lo que es nosotros, deseamos al constructor de la línea, no obstante sus errores de sistema, larga i venturosa vida en medio de los suyos.

Tenemos que recordar aquí el primer siniestro de consideracion ocurrido en la línea, i cuya repeticion el ángel que conduce las locomotoras por las gargantas de Chile, evita cada dia.

El desastre de Arratia.

Venia el primer tren diurno de *Quillota*, o mas bien, el *tren de Arrate*, llamado así por su popular i comedido conductor, don Basilio Arratia, en direccion a Valparaiso, a las 9 i media de la mañana del 27 de abril de 1866, el año aciago i memorable de aquel villano bombardeo que fué el pilori de Chile.

El convoi, descendiendo de la gradiente de Quilpué, no marchaba con escesiva rapidez, pero sin saber cómo, zafóse de un carro de tercera la yanta de una rueda. Enredó ésta las otras, i aunque el conductor Arratia (que éste es su apellido) observó el accidente e hizo prodijios por llamar la atencion del maquinista, no logró ser oido. El carro de equipaje fué el primero en desrielarse, i atravesándose en la línea, volcó de seguida tres carros, que se

arrastraron cerca de sesenta metros fuera de los rieles i frente a frente de las dos palmas sibilíticas. Perecieron en este incidente todos los que saltaron de los carros a la via, en número de nueve, i entre éstos el conocido comerciante de vinos i politiquero de San Felipe, don Juan Montau, frances de nacimiento, el palanquero Olivares, cuatro peones desconocidos i, lo que fué mas doloroso, tres apreciables señoras: doña Mercedes Elgueta, doña Cármen Peña i doña Marta Ocampo.

¡Piadosas viajeras, rogad por ellas!...

Un detalle horrible: El cuerpo de una de estas infelices señoras habia sido abierto lonjitudinalmente por una rueda i su corazon habia saltado intacto a un lado de los rieles: un compasivo empleado lo recojió en una gorra para darle sepultura...

Otro detalle:—Si el maquinista Morris tarda unos pocos segundos en volver la cara, o si el tren se hubiese desrielado doscientos metros mas adelante, el primer puente de las Cucharas habria sido la sepultura de cien vidas, i un digno si bien terrible estreno de un inconcebible absurdo.

*
* *

Dos dias ántes de este cruel accidente, completamente casual e inculpable, un jóven palanquero llamado Santiago Flores, recién casado, fué arrojado entre los carros por un brusco sacudon de la máquina, i pereció tristemente. Las palmas de Mr. Lloyd han dado aciaga sombra a los rieles.

Pero hemos tramontado ya la quebrada i el estero de Quilpué, ábrese hácia el oriente el llano, i al dar la vuelta de una loma baja, el tren ha penetrado como de improviso en la estacion de

QUILPUÉ.

Distancia de Valparaiso.....	20 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	164 »
Distancia del Salto.....	9 »
Tiempo que se emplea desde el Salto:	
Tren ordinario.....	22 minutos.
Altura sobre el nivel del mar.....	335 piés.
Poblacion.....	456 habitantes.

La Aldea.

Quilpué es una aldea de montaña que debe, si no su oríjen, su nombre a la aficion que los indíjenas tenian por la medicina.

Cuenta Garcilaso de la Vega que los indios del Perú, como catedráticos, i los de Chile, como sus discípulos, practicaban solo dos clases de remedios para sus dolencias: en las internas, bulbos purgantes, que usaban tendiéndose al rayo del sol durante varias horas para ayudar el efecto de la jalapa o la pichoa, i para los males externos, las sangrías. Aplicaban éstas en los brazos, en los piés, en las narices, donde quiera que hubiese un órgano adolorido, i se valian de unos guijarros agudos, a manera de las esquistas o astillas que produce el granito cuando se quiebra, i como los pedernales agusados que usan los guerreros bárbaros en sus flechas.

A esos guijarros, verdaderas lancetas de la edad de piedra, daban los indios el nombre de *queipué*, i aplicaban ese mismo calificativo a los lugares peñascosos de que las estraian. De aquí el que este nombre sea tan frecuente en nuestro territorio. San Felipe fué edificado en un potrero de la hacienda de los famosos escribanos millonarios Toro Mazote, llamada Quilpué, i en el valle de la Ligua conocemos otro lugarejo de ese nombre.

• El granito peculiar («ala de mosca») de Quilpué está a la vista, en caprichosos grupos, en el fondo del riachuelo que los baña, i a lo largo de los rieles. Sacando partido de su fuerte estructura, hacen nuestros canteros hermosísimas gradas, dinteles i pedestales de granito nacional, tan lucidos como los que, por moda—no por patriotismo,—han dado en traer de Europa para nuestros monumentos. Pero como es «cosa del país», la piedra de Quilpué algun día será esportada como la de la China a California. Mas por lo mismo no valdrá la pena de un golpe de cincel para nuestros nacionales.

Así nos hizo Dios!

Mas, continuando con las sangrías de la edad aboríjene i de la época colonial, debemos agregar que aquellas se median por el mismo principio de los regadores de agua, de modo que se estraia de las venas tanto líquido cuanto el enfermo necesitaba para aliviar o para morir, que todo solia ser una sola cosa.

«He tenido a doña María—escribia de su esposa a su padre el heredero de un mayorazgo en estos propios valles, del antiguo correjimiento de Quillota, un siglo despues que el inmortal Harvey habia hecho el admira-

ble descubrimiento de la circulacion de la sangre;—he tenido a doña María mui mala de unas erisipelas malignas. Con dos sangrías de los brazos no encontró alivio, pero ahora va mejor con otras dos que el facultativo le ha aplicado en los tobillos»... (1).

Todos los médicos i bachilleres de la colonia fueron de la escuela del doctor Sangredo de Jil Blas, i los habitantes de Quilpué parecen conservar todavía el antiguo culto del lugar, porque pintan la mayor parte de sus casas de colorado.... Los hijos de Quilpué tienen la fidelidad de la lanceta.

Los Valencias de Quilpué.

Esto, respecto del oríjen del asiento indíjena de Quilpué. En cuanto a su poblacion española, viene del oro, esta sangre artificial del linaje humano. Es el último vestijio de los lavaderos de Malga-Malga que ensayó en una batea Diego Almagro, i en una faena colosal Pedro de Valdivia. Hoj mismo hai cambistas de oro, i ejercen por tradicion de familia este monopolio dos vecinos, hombre i mujer, don Antonio i doña Cruz Araya, ámbos hijos de un viejo comprador de castellanos. Llamábase éste don Estéban Araya, i es todavía afamado en el lugar por su honradez i por su chiste.

Antes de los rieles, era aquel un lugarejo perdido en los bosques como un nido de cernícalos, i pertenecía

(1) Estas palabras son de 1702. En el trabajo que en otro libro hemos publicado—*Los médicos de antaño*—se dan mas exactos por menores.

a la vasta hacienda de Quilpué, dividida hoi en cinco o seis hijuelas. Fué esta propiedad de la familia quillotana de los Valencias; de modo que en el lugar no hai sino dos familias, los Arayas i los Valencias, que se han cruzado i multiplicado hasta formar un pueblo de quinientas almas, no obstante las sangrías...

Por ésto dijimos ántes que la luna que alumbraba a Quilpué era la «luna de Valencia...»

El Retiro.

Una de las hijuelas de los Valencias es hoi propiedad del distinguido caballero don José Ramon Sanchez, i de su viña, situada en un soto pintoresco i solitario, se cosechan hasta quinientas arrobas de un delicioso vino moscatel. Este predio habia sido poseido ántes por la familia maltesa de Samit.

Quilpué tiene iglesia i escuela pública, botica i cementerio, dos cosas estas últimas que andan casi siempre juntas i vienen tambien de la lanceta. La primera de aquellas se halla en actual construccion, segun un bonito plano de Chelly, pero con la trasera a la línea. Quilpué es vice-parroquia del curato de Casablanca.

Olvidábamos decir que los Arayas de Quilpué descienden en línea recta del conquistador Rodrigo de Araya, compañero de Pedro de Valdivia i primer alcalde de Santiago. Dióle el cabildo que presidió, la hacienda de Quilpué «*en las juntas* que hace el Rio de las minas,» por acuerdo de 26 de abril de 1547, seis años despues de la fundacion.

«Don Juan Pizarro.»

Desde que este agradable lugarejo fué una de las faenas principales de la via férrea, perdió su aspecto de ranchería i hoi parece una ciudad mestiza (digámoslo con perdon de los Arayas i Valencias), hija de yankee en vientre de india que ha alumbrado en rulo. Fué aquí tambien donde comenzó su noble carrera de obreiro, de constructor i de empresario el mas enérgico i el mas hidalgo de los hijos que han parido en Chile las locomotoras,—el simpático i animoso don Juan Slater, simple soldado cuando le conocimos en aquellos años, hoi jeneral en jefe de los carrilanos de Chile, i digno de serlo. El valiente constructor llamábase entónces por la traduccion carrilana de su nombre, «don Juan Pizarro.»

El tráfico de Quilpué.

Alimentase esta insignificante Estacion con los productos caseros que traen a Valparaiso de todos los contrafuertes del gran reducto central que separa el valle de Santiago de el de Limache. El romántico e inespugnable Colliguay con todos sus espolones i quebradas; las ricas uvas de Lepe, cuyo cajon cae a Curacaví; el carbon de su olorosa madera (el *colliguay*); los pocos cereales del Retiro i de las hijuelas colindantes, i especialmente los frutos de los ocho fundos de la antigua hacienda de Malga-Malga: hé aquí los principales con-

tros comerciales que alimentan este paradero, al parecer insignificante. En cambio, los Arayas i los Valencias tienen cada uno su bodegon para surtir aquellos mismos parajes montañosos.

Los bizcochuelos.

Pero la produccion mas jenuina i local de Quilpué es el *bizcochuelo*, manjar apetecido que, a pesar de ser infinitamente mas abultado que los *bizcochos*, ha corrido con su nombre en diminutivo hasta Llai-Llai, inundando todas las estaciones del valle.

Cuando se anunció que el presidente Perez iba a hacer su entrada en Valparaiso por la línea del ferrocarril, en su famoso paseo triunfal de 1862, todas las bateas de Quilpué se pusieron en requisicion con el objeto de formar un arco colosal de aquella sabrosa pasta, debajo del cual pasaria S. E. En esos años, la presidencia de la República se parecia todavía a los *camaricos* i *mandurrias* de la colonia.

Ña Merceditas Canelo ha sido reputada la mejor *bizcochuelera* de Quilpué, i la mejor harina es la que venden por almudes i fanegas don Antonio Araya i su buena hermana i rival de jiro, doña Cruz.



En cuanto al oro, que precedió como produccion local al *bizcochuelo*, no ha mermado con los siglos.—Abisma i pasma la contemplacion de las minas que por do-

quiera han dejado en esos sitios las cavas de los castellanos i de sus yanaconas: es una comarca sacudida, al parecer, por un subterráneo cataclismo.

Tal era, al ménos, el aspecto que ofrecian los campos de Malga-Malga en el mes de julio de 1851, época de nuestra última escursion de proscripto en las quebradas. Pero esas ruinas de la codicia humana merecen en su propia soledad i abandono una visita por separado.

El oro existe todavía en abundancia, i en diciembre de 1869, segun una carta del señor Cerveró, que tenemos a la vista, dos hombres lavaron en una semana 45 pesos de metal. «En Chile—ha dicho algúien—no se han acabado los *lavaderos* sino los *lavadores*.»

El paso de Almagro i de Valdivia.

Ofrece esta parte del país la singularidad de una depresion continuada de las cadenas de la costa, que permite al viajero ascender en un plano casi insensible, desde el valle del Aconcagua al del Mapocho, por las hoyas jeológicas de Limache, Casablanca, Melipilla i Peñaflores. La mayor altura es la de Ibacache, que no pasa de un portezuelo. Por ésto fué que Almagro tomó, segun su contemporáneo i confidente Gonzalo Fernandez de Oviedo, aquella direccion, deteniéndose en «la tierra de los Picones» (los indios de Pico, en Melipilla); i por igual motivo i tras sus pasos, visitando de soslayo a Malga-Malga, siguió Valdivia hasta el Mapocho. De esta misma disposicion llana del terreno, vino que el antiguo camino de carretas del puerto a la capital pa-

sara por Casablanca i Melipilla durante dos siglos, i que mas tarde, por muchos años, se juzgase practicable esa misma via para los rieles entre Quilpué i Santiago. Solo cuando el distinguido ingeniero Salles demostró que no era posible atravesar a nivel la cadena de Ibacache, sino mediante una serie de enormes túneles, quedó definitivamente abandonada esa idea.

Malga-Malga.

El centro agrícola mas importante de esta parte del territorio de la provincia de Valparaiso, gracias a las presas de agua introducidas en los últimos quince años, son las haciendas de Malga-Malga, segregadas de la antiquísima estancia de este nombre, que fué propiedad secular de la familia Covarrúbias desde su fundador don Juan Velasquez de Covarrúbias, cuñado de los Lisperguer (1610).

El mas importante de esos fundos (los Moyes) es el que posee el señor Cerveró, i ha sido dotado de una copiosa viña.

La hijuela llamada de los Perales pertenece a los padres franceses de Valparaiso, i sirve a su laboriosa comunidad de asiento de reposo i de salud. Es allí venerada la memoria de un lego llamado «el padre Luis,» que era la Providencia de los pobres, a quienes solia abrigar con sus propios hábitos, quedándose desnudo. Ni se ha olvidado tampoco el pasaje de un huésped ménos filantrópico, pero no ménos ilustre. Fué éste el eminente pintor Monvoisin, que allí pasó sus últimos

dias de hospitalidad, de jenio i de labor entre nosotros.

Llámanse las ocho hijuelas de Malga-Malga,—Moscoso, Pequen, los Moyes, los Quillayes, los Perales, los Coligiies, las Plantas i las Piedras, cuyos nombres revelan, todos mas o ménos, una lamentable sequedad. Las tres últimas hijuelas son una sola hacienda, pertenecienal simpático caballero Vasco Guimaraens. Otra singular sinonimia de nombres:—*Malga-Malga* procede del nombre que los aboríjenes daban a sus vírjenes *Malghen*, *Malghen*, i ese es casi, sílaba por sílaba pronunciado, el vocablo de los alemanes para sus doncellas,—*mädchen*.

Verdad es tambien que los indios conocian muchas palabras modernas, cosa que parece increíble, como la *ducha* i el *cancan*; pero... aquella no era sino la *cuna* inocente, i la última la *carne asada*: el «charqui-can» viene tambien por ésto del *can-can*.

Los terrenos de Malga-Malga, cuyo oro en hoja—regalo piadoso de Felipe II—lucen todavía los altares i cornisas de la tercera basílica de Roma, Santa María la Mayor, producen hoi a sus dueños mas que el *almocafre* de los indíjenas a los primitivos lavadores auríferos. Hace pocos años que sus pedregosas colinas producian solo un millar o dos de fanegas de trigo i unas pocas arrobas de mal vino. Pero sus actuales propietarios descubrieron luego la bondad del suelo irrigado para las viñas, i hoi se cosechan mas de doce mil arrobas de escelente caldo.

Las laderas pedregosas de Malga-Malga son el llano de Maipo de la provincia de Valparaiso, como el llano de Maipo es el Medoc de Chile.

La aldea de Martin Galan (*¿Maiten galan?*), que es medianera entre Casablanca i Quilpué, se encuentra algo mas al sud de los límites de la vieja estancia de los viejos Covarrúbias.

Las Palmas i los jesuitas.

Mas allá de las desgarradas colinas de Malga-Malga, cuyas rojizas espaldas sirven de contrafuertes a los cerros a cuyo pié descansa Valparaiso, colúmbranse las todavía boscosas colinas i quebradas de las *Palmas*, hacienda de jesuitas.—Signo infalible! Donde dos o mas robustas palmas interceptan con sus elegantes cúpulas el horizonte (*jubeas spectabilis*), allí han estado los grandes agrónomos i los grandes monopolistas de Chile, los hijos de San Ignacio.

Un poco mas allá de las Palmas i colindando con ella, yace la estancia de Peñuelas, tan conocida de los viajeros que frecuentaban el antiguo camino de Valparaiso a Santiago. Tambien fué de los jesuitas, i allí estuvieron alojados varios dias ántes de ser embarcados para Europa en 1767. La hacienda de las Palmas, confiscada a los jesuitas, fué vendida en remate público el 20 de mayo de 1776, a don Diego Antonio Ovalle, abuelo del actual poseedor cuyo nombre lleva, por la suma de 20,025 pesos, pagaderos en nueve años, i la de Peñuelas, a don Francisco Ruiz de Balmaceda, por 52,025 pesos, tambien pagaderos en nueve años, el 9 de febrero de 1784.

Arrendóse algo mas tarde la hacienda vecina de las Tablas, con cuatro mil vacas (el 27 de abril de 1819), por

su propietario en esa época don Francisco Ramirez, insigne carrerino, al comerciante de Valparaiso don Vicente Ovalle, por el cánon de 4,000 pesos, dando además el arrendador al arrendatario, como *juanillo*, el molino de Tabolango. Tanto era lo que una larga guerra i la falta de esportacion habian depreciado en esos años la propiedad rústica en nuestro suelo.

La hacienda de las Palmas, por la que se pagaria hoy un cánon descansado de 25 o 30,000 pesos, estuvo arrendada desde la espulsion de los jesuitas, a razon de mil pesos por año, hasta que la compró el feudatario Ovalle, ya nombrado.

Santa Rosa de Colmo.

Ahora, si cambiamos de panorama, mirando algo mas adelante por los postigos de la izquierda del wagon, divísase por entre las redondeadas colinas de Tabolango, el alto pico de *Mauco*, cuyas tradiciones de oro i brujerías lo equiparan a todos los picos altos o encorvados de las montañas de Chile. Al pié de esa pintoresca montaña, cuya cima oculta frecuentemente una banda de delgada niebla, está la hacienda de regadío de Santa Rosa de Colmo, predio tambien de pan llevar de los jesuitas. I al frente tenemos la vasta hacienda de Limache; mas allá del portezuelo, la mas vasta de San Pedro; mas allá la Calera; mas allá la de Ocoa; todos fundos de regadío de los jesuitas, que si no enseñaron en Chile la hidropatía, la practicaron.

Desde Viña del Mar, en la orilla del océano, hasta

Quilicura, la Punta, Pudahuel, el Noviciado, el Peral i la Calera, donde quiera que hubiese una acequia de agua, allí es seguro que estaba la industria i la sed de los jesuitas.

La hacienda de Colmo, que perteneció al bravo conquistador Pedro de Recalde, defensor de Valparaíso contra piratas, fué comprada por los jesuitas el 14 de mayo de 1735 ante el escribano Alonso Ruiz de Salcedo. El nombre de *Santa Rosa*, consagrado a la memoria de la madre del afortunado descubridor de Caracoles, que en esa hacienda nació o pasó su infancia, consérvalo hoi el amor de un ángel que está en los cielos...

Respecto a la denominacion de *Mauco* del alto pico que corona el valle del Aconcagua al encontrar su fin en el Pacífico, i que sirve a la vez de comun lindero a las haciendas de Colmo, Quintero, Chillicauquen i Rauten, derivase apropiadamente del uso que de su cumbre hace de continuo la atmósfera, convirtiéndola en depósito de sus nubes. Su significado viene de *maun* (lluvia) i *co* (agua). I de aquí el que este nombre de *Mauco* i a veces *Manco* sea tan comun en todas las eminencias de nuestro territorio.

El llano de Quilpué.

Desde que hemos pisado los lindes de Quilpué, estamos en el territorio del pintoresco departamento de Limache, i desde que el tren ha dejado a sus espaldas la aldea, recorre la locomotora el hermoso llano de aquel nombre.

Es este un valle fértil i ameno, en el cual los grupos de álamos i los rulos de sandías revelan la natural fertilidad del terrazgo. Abarca en su anchura el espacio de un largo kilómetro, i mide nueve desde Quilpué, que es su estremidad occidental, a Peña Blanca, que es su cabecera. Hállase dividido en pequeñas hijuelas de pobres, i en toda su estension perteneció a la estancia secular de los Valencias. De esta suerte son Valencias casi todos los pobladores.

La locomotora trabaja con cierta pereza en la gradiente que ofrece aquí la via hasta la estacion próxima, porque es aquella comparativamente blanda (167 piés en 9 kilómetros), i dando el tren remate al llano de Quilpué, hemos llegado a

PEÑA BLANCA.

Distancia de Valparaiso.....	29 kilómetros.
» » Santiago.....	155 »
» » Quilpué	9 »
Tiempo desde Quilpué.	
Tren ordinario.....	15 minutos.
Altura.....	502 piés.

No es ésta propiamente una estacion de tráfico, porque no tiene intereses que servir, sino un punto estratégico de la línea, que hizo necesaria la combinacion de Mr. Lloyd. La gradiente de Peña Blanca, que es a las locomotoras i a los ejes de los carros lo que los caracoles de la cuesta de Prado i de Zapata a las antiguas carretas, alcanza aquí su cúspide a 502 piés de altura, i desciende en seguida abruptamente hácia Limache. Los

trenes de bajada repechan aquí 313 piés en 12 kilómetros; por manera que cuando los convoyes son mui pesados, los conductores los dividen en dos... i en seguida la locomotora los arrastra una mitad en pos de otra...

¡Tales son los cómodos perfiles de la línea de las Cucharas!

Por Concon, entre tanto, la gradiente era uniforme de uno, uno i medio i dos por ciento en toda su estension i cerca de dos millas mas corta hasta Quillota!

No obstante el aislamiento de este lugar, sumamente fríjido en el invierno i ventoso en el estío, i ocupando la salida del áspero cajon de *Levo*, se han agrupado algunas casas al rededor de la Estacion, i hai allí media docena de bodegones para los arrieros que vienen de la Quebrada de los Alvarados, de la Dormida i del alto de Lliu-Lliu, prefiriendo esta estacion a la de Limache por ser mas barata i de mas fácil carguío, si bien algo mas lejana.

Las montañas de Limache.

Desde la altiplanicie de Peña Blanca preséntase en encumbrado i majestuoso relieve uno de los grupos mas interesantes de la cordillera central de Chile, cuyo tinte rojizo, peculiar a la formacion porfirica de nuestras cadenas interiores, los rayos del sol, como si fuesen un barniz de fuego, encienden como ascuas a la caida de la tarde, formando contraste con las parduscas montañas basálticas de la costa.

Ese grupo es el de la Campana i el cerro de Roble

hacia el norte: el del cerro de la Viscacha i el de la Chapa hacia el sud.

¿Quereis asomaros por una de las portezuelas del carro, a vuestra derecha?

¿Veis un empinado cerro de matiz caliente que desciende hacia una depresion como un gigantesco filo de cuchillo?

Ese filo es el encumbrado cerro de la Viscacha, al pié de cuya falda meridional está situada la aldea de Tiltil.

La cuesta de la Dormida.

La depresion que se nota al pié de la cuchilla, es la famosa cuesta de la *Dormida*, antiguo i frecuentado camino entre Limache, Quillota i Santiago, i que debe su nombre a su desmesurada estension (ocho horas de camino, «en lo montado»), porque el viajero habria de dormir forzadamente reposada siesta ántes de subirla o despues del descenso. Por esa cuesta pasó, en 1818, el batallon Cazadores de los Andes, en viaje de Santiago a Quillota, dejando el cadáver del ilustre Manuel Rodriguez en la falda opuesta, como eterna memoria del crimen de su jefe. El paso de la cumbre está a una altura de 1,314 metros (Pissis).

En línea recta, Tiltil i Limache no distan mas de cinco o seis leguas; de manera que si se pudiera (¡i caramba que se puede!) labrar un túnel al pié de la Dormida, la distancia de Santiago a Valparaiso no seria de mas de 120 a 130 kilómetros, camino rápido de dos horas. La distancia de Limache a Valparaiso es de 41 kilómetros i la de Tiltil a Santiago de 48.

En diciembre de 1856—si nuestra memoria no nos engaña, porque en la pascua de ese año se inauguró la línea hasta Limache,—el presidente de la República, don Manuel Montt, atravesó a caballo i acompañado de numerosa comitiva, la cuesta de la Dormida, buscando la solución, que entónces se declaró imposible, de la apertura de un túnel en dirección de Tiltil. El presidente había venido en una locomotora de Valparaíso hasta el puente de Limache el día 9 de ese mes.

Las distancias que señala Miers en el camino de la Dormida, entre Limache i Tiltil, son las siguientes: de Limache a Olmué, dos leguas; de Olmué a Pelumpen, dos leguas; a la Quebrada de Alvarado, una i media leguas; a la Dormida, dos leguas; al Asiento Viejo, dos leguas; a Tiltil, tres leguas. Total: trece i cuarto leguas.

Caleu.

Las montañas que tenemos a la vista, presentan el mas majestuoso aspecto contempladas desde la llanura, i forman dos grupos completamente separados por la depresión de la Dormida.

El grupo de la izquierda es el de la Campana. Tiene éste a su espalda el hermoso pico del Roble, cuya cúspide se divisa en todo su relieve desde la estación de Llai-Llai, i su base sirve de centro a la confluencia de tres de nuestras provincias: Valparaíso, Aconcagua i Santiago.

El cerro del Roble es el atalaya de la mitad de la República, su gemelo la Campana es el faro.

Del último i famoso pico hablaremos mas adelante, limitándonos a decir aquí que de los cerros que le sirven de soporte i ligan su cono al del Roble, se forma una estensa altiplanicie, conocida por sus venas metálicas de cobre, sus lavaderos de oro i las esquisitas frutas de sus escasas arboledas. Esta meseta, que en algunos inviernos se cubre de una gruesa capa de nieve, es una subdelegacion del departamento de Santiago, i tiene el nombre de una pequeña aldea edificada en su cima,—Caleu. Existen todavía algunas minas de cobre que trabajan los señores Perez Vargas de Santiago i unas cuantas pequeñas hijuelas de labradío, cuyos principales propietarios son los señores Allende, de San Felipe.

La rejion metalífera de este grupo de montañas pertenece, hasta ahora al ménos, solo a la formacion de la Campana i sus adyacentes. Allí existen, especialmente en la quebrada del Granizo, abundantes minas de sulfuros de cobre i no faltan vetas de plata i de oro.

Segun una publicacion reciente del estimable vecino de Limache don M. B. Bañados, las minas del departamento, en actual explotacion, son diecisiete, i su distribucion es la siguiente: en la *Quebrada de los Alvarados* 3, en *Lliu-Lliu* 2, en los *Maitenes* 4, en la hacienda de *Limache* 3, en la *Quinta de Loreto* 1, en la *Dormida* 3, i en *Ojos Buenos* 1.

Existen tambien en el departamento cuatro minas de plata i vetas de iman, cristal de roca, mármol, fierro i otras sustancias. Las minas de cobre en actual beneficio son: *la Baja, Felicidad, Mercedes i Pronosticada.*

A fines del siglo pasado se descubrió también una vena de azogue, semejante a la de Punitaqui, i hemos visto una nota del presidente O'Higgins al correjidor de Quillota, en que le recomienda proteja ese trabajo.

Perdida la huella de aquella, denunció su probable ubicacion en 1863 un minero llamado Mariano Chapparro; pero éste pereció víctima de un misterioso asesinato, ántes de clavar su *yaucana* entre los rocas. ¿Sería alguno de los celosos *machis* que habitan el morro de la Campana i lo vijilan, el hechor del crimen?

En 1869 se habló también mucho del descubrimiento de aguas termales al pié de la Campana, por el lado de Olmué; pero los *machis* han impuesto en seguida silencio a los noticiosos i a los bañistas....

El Colliguay.

El grupo de la derecha presenta la misma formacion. La cumbre de la Viscacha encubre a la vista el pico llamado de la Chapa, como la Campana oculta el pico del Roble, cual si los cerros fueran jugando a las escondidas con el tren. A su vez, las caidas del cerro de la Chapa, perfilándose por los contrafuertes de Lampa, caen al valle del Mapocho i forman en sus ásperas crestas la famosa comarca del Colliguay, nido de águilas mas que morada de hombres, i en cuyas escondidas hondonadas cubiertas de esquisitas arboledas, hai poblacion suficiente para mantener una escuela fiscal. El Colliguay era, hasta hace poco, hacienda de don José Lira, i forma una subdelegacion del departamento de

Melipilla, por lo cual suele mencionarse su nombre en tiempos electorales. En todo el resto de los tiempos, el Colliguay es la Tebaida de Chile.

Del riñon del Colliguay despréndense hácia el sudoeste las cadenas de Zapata i de Prado, que interceptan el antiguo camino de carretas de Valparaiso. La única entrada accesible de esta inespugnable serranía queda franca por el cajon de Lepe, que desemboca en Curacaví i sirve de lecho a su estero.

Los montoneros del Colliguay.

Albergóse en esas serranías la última guerilla española que combatió a los chilenos despues de Maipo, i en su oríjen fué compuesta de los dispersos del rejimiento Burgos que se asilaron en aquellas soledades. Se dijo aun que su jefe habia sido por algun tiempo el coronel de aquel famoso cuerpo europeo—Beza,—escapado de uno de los depósitos de Santiago. Desde esas cumbres inaccesibles, los últimos defensores del rei descendian al camino público de Santiago i Valparaiso, i a veces con tanta osadía, que llegaron a alarmar en un asalto que dieron a Casablanca en 1819 al sereno gobernador de Valparaiso, el jeneral Zenteno.

Pero perseguidos con encarnizamiento por varios destacamentos de cazadores a caballo, uno de los cuales mandaba el recién fallecido senador por Santiago, don Juan de Dios Correa de Saa, teniente de ejército a la sazón, pasaron los montoneros al grupo de la Campana, i protegidos allí por el último marqués

Cañada-Hermosa, don Tomas de Azúa, mayorazgo de Purutun, hicieron sangrientas escursiones, precipitándose unas veces sobre el valle de Ocoa i otras al de Quillota.

Diezmados por las balas patriotas en combates parciales o en el banquillo (porque a ninguno se daba cuartel), pasaron los montoneros del rei el rio Aconcagua, hácia el año de 1820, i encontraron un último asilo en la sierra de Curichilonco, dentro de la misma hacienda de Purutun i en la ensenada llamada del Carreton. Allí acabó de esterminarlos con actos de implacable rigor, el antiguo gobernador de Quillota i coronel de ejército don Diego Guzman Ibañez.

Nazario Tapia, «el fusilado.»

En una ocasion pasó el rio Aconcagua el gobernador Guzman Ibañez con un destacamento de veinte cazadores a las órdenes del teniente Correa.

Sus espías le habian dado aviso de que en el fondo de los bosques del Melon—impenetrable montaña de árboles seculares en esa época,—un conocido aposentador de salteadores llamado Nazario Tapia, albergaba al jefe del último grupo de montoneros.

Cuando aun no aclaraba el dia, el gobernador rodeó el rancho de Nazario Tapia, que se hallaba situado en un recodo de la oscura selva llamado todavía el Colli-guay.

Al bullicio de los caballos, salió el aposentador a la puerta envuelto en su burda frazada.

—¿Quién sois? preguntó el gobernador al aparecido.

—Nazarío Tapia, señor.

—Ah! Entregadme el montonero que teneis escondido.

—No conozco a ningun montonero, ni oculto a nadie en mi casa, contestó el huaso con respetuosa firmeza.

—Pues entónces vais a morir!

—Moriré si ese es mi destino, replicó sin cambiar de tono el campesino.

—¡Arrodíllate, pícaro! le grita entónces el gobernador Guzman, que era hombre tan valiente como arrebatado.

El huaso se arrodilló.

—¡Háganle fuego sobre a caballo! volvió a decir el jefe dirijiéndose a un peloton de cuatro cazadores que estaba a su espalda.

Los soldados arremolinaron sus caballos en la tenue penumbra de la alborada en el bosque, i dispararon a un tiempo sus cuatro carabinas..... Sintióse el peso de un cuerpo que caía a plomo; i el destacamento volvió en el acto bridas, murmurando su jefe contra la taimada tenacidad de aquellos encubridores, a quienes el marques Azúa habia enseñado la fidelidad hasta la muerte.

Los huasos de Purutun, del Melon i Pucalan eran la flor de los godos del correjimiento de Quillota; i desde 1810, casi no pasaba semana sin que se susurrase en Santiago que el marques Azúa estaba en marcha con sus escuadrones, ya contra Quillota, ya contra Valparaiso, ya contra la capital misma, camino de la Dormida.....

.....

Dos días despues de aquella sangrienta ejecucion de un espía, i estando el gobernador Guzman Ibañez comiendo tranquilamente en su casa de Quillota, su ayudante le anunció que un hombre de campo le buscaba con gran diligencia i pedia hablarle en el acto.

Supuso el gobernador que era un espreso o un aviso, i le hizo entrar con presteza.

El emisario así acojido era un hombre de treinta años, corpulento, macizo, de aspecto sanguíneo pero ágil i esbelto. Una ancha cicatriz en su mejilla izquierda era prenda de su valor i de sus proezas en los caminos reales o en las *canchas* de varas, palenque cerrado de los bravos de puñal.

—¿Qué se os ofrece? quién sois? preguntóle el coronel Guzman Ibañez con cierta agitacion, por el desembarazo con que se presentaba en su despacho aquel desconocido.

—¡Soi Nazario Tapia!

—¡Cómo! exclamó retrocediendo dos pasos el gobernador... ¿Sois vos Nazario Tapia, el fusilado de ántes de ayer?

—El mismo, señor, añadió con voz humilde de súbdito a señor, el montañés de la cuesta del Melon.—Cuando los cazadores me tiraron, me eché al suelo, i como me apuntaron desde a caballo i cuando aun no aclaraba del todo, las balas no me tocaron, i pude huir por entre los matorrales en direccion al Cobre, donde me oculté todo el día.

—I ahora ¿qué quieres de mí? repuso el gobernador,

sin darse cuenta del significado de aquella audaz entrevista.

—Vengo a entregar al montonero, repuso friamente el huaso.

—I ¿por qué no lo descubriste ántes de ayer?

—Señor, dijo entónces el valeroso campesino con cierta solemnidad: ese montonero es mi hermano menor. Si su señoría lo hubiese sorprendido en mi rancho, lo habria fusilado en el acto, como lo ha hecho con todos los que han sido encontrados en igual situacion. Pero yo vengo ahora a implorar su corazon de chileno i a decirle que si no me da un salvo conducto para mi hermano, lo llevo a Valparaiso i lo hago embarcarse como patriota en el ejército del Perú.—Nosotros no somos godos sino por obedecer al señor marques.

El coronel Guzman, que tenia un corazon tan accquible como era voraz su índole, abrazó al jeneroso huaso i le dió el perdon que pedia para su hermano, gracia que tenia tan bien merecido por leal i por bravo.

Nosotros, en nuestra niñez, oimos contar con emocion esta aventura de fidelidad i de heroismo al mismo coronel don Diego Guzman Ibañez, ayudante de San Martin en Maipo i feudatario de Ocoa en esos años. I cuando en tiempos de mejor retentiva i mas afanosa investigacion, conocimos en los propios lugares de sus siniestras proezas, la historia de los Tapias, salteadores conocidos de la cuesta del Melon, los huasos, sus paisanos, nos decian:—«Señor, no ha habido en estas serranías hombre mas guapo ni salteador mas caballero que *el fusilado Tapia*».

El último montonero del rei en Catapilco.

Cuando la postrer banda de los guerrilleros del Colliguay fué dispersada a balazos en los bosques del Melon, hubo todavía uno de sus implacables afiliados, gallego o castellano, porfiado i heróico, que pasó la cuesta de aquel nombre hácia los llanos de Catapilco, sin mas armas que su sable, sin mas compañero que un buen caballo, potro alazan de la cria del marques de Azua, último representante del rei en la comarca.

Era Catapilco en esos años, como ahora, una estancia patriarcal adonde no habian llegado ni los clarines de la guerra, ni las patrullas de las *levas*, i al saberse que un soldado godo habia bajado de la cuesta, el capataz de la hacienda, que era al propio tiempo su administrador, juntó toda la *inquilinada* para trancarlo en el camino i darle caza. En consecuencia, bajó jente a caballo de la Laguna, de Cachagua, del Ajial, de la Quebradilla, del Blanquillo, aldea situada al pié mismo de la cuesta, parajes todos de la estancia, i cuando hubo ochenta o cien jinetes reunidos, el capataz ño José Mercedes Navia dió la órden de: *Adelante!*

Iba la jente en peloton, porque el huaso imita al ganado en la estrategia; pero cuando entraron en el cajon de la cuesta, se formaron en media luna, los perros adelante, el lazo al *pehual*, el miedo en las entrañas, para que el godo no se escapara.

Eran las seis de la mañana de un dia de verano, i el audaz montonero estaba en la puerta de una posesion

que existe todavía, bebiendo tranquilamente una taza de leche de cabra, caliente, cuando se presentó la columna catapilcana por ámbas laderas, en son de combate. El impertérrito guerrillero tenia de la mano la brida de su alazan, i apurando tranquilamente su desayuno, saltó a la silla, desnudó el sable i esperó.....

La leñion de Catapilco hizo tambien alto, i sus jefes entraron en consejo....

El guerrillero se dió en el acto cuenta de la situacion, i poniendo su caballo a escape i haciendo de su sable un remolino de acero sobre su cabeza, se lanzó como un rayo al centro de la media luna, dando un terrible grito de: *¡Viva el rei!*

Los catapilcanos, al verle bajar de esa manera, cojidos de sorpresa, se apartaron del fondo de la quebrada a las laderas; i el último montonero del rei pasó como flecha zumbadora por entre el pescuezo de sus caballos. I galopando furiosamente por los *lamederos* de Catapilco, desapareció en el horizonte.

Todo lo que habia dejado como trofeo a sus captores, era el *chape*, que los soldados españoles, como los de la guardia imperial de Napoleon, usaban postizo bajo el morrion, i que el mas bravo de los cien catapilcanos, el hijo del capataz Navia, le arrebató al pasar.

Por ese *chape*, que fué llevado a la Ligua como se acostumbraba llevar la cabeza i las garras de los leones, conocieron los patriotas de Catapilco que el último montonero del rei que los derrotara con un grito, habia sido un soldado del Burgos!

¡Gloria a los leales, cualquiera que sea su pendon!



Regresemos ahora de las quebradas setentrionales del antiguo correjimiento de Quillota a las que yacen a su mediodía, donde encontraremos todavía guerrilleros de otro talante, calzada la pluma, ceñida la levita i en enhiesta lanza las banderolas de los conspiradores.

Los Alvarados.

En la ensenada que se forma en el llano de Limache, entre los últimos espolones de las dos cadenas que acabamos de describir, existen numerosas hijuelas i el pueblecillo de Olmué; i hácia dentro de la espaciosa quebrada por cuyo fondo serpentea el camino de la Dormida, i que se llama desde remoto tiempo «de los Alvarados,» las propiedades toman el aspecto i la estension de meros cortijos. Cuando habia abundancia de agua, esos cortijos eran verjeles que recordaban los embalsamados paisajes de Jalapa, en Méjico. Hoi la escasez de lluvias i—lo que es todavía mas desolador—el despotismo venal de subdelegados vendidos a la política lugareña, han hecho de estos parajes deliciosos un verdadero eriazo.

El «quebradino» Ramos.

La quebrada de los Alvarados fué tambien notable por haber visto la luz en sus hondonadas el famoso *quebradino Ramos*, escritor revolucionario i Marat en miniatura que tuvo a la vez tres quebraduras en su vol-

cánica naturaleza: la de la cuna, la de la espalda (porque era jorobado) i la de la mollera. Fué un artículo insensato de este escritor, que pretendia caricaturar a Bilbao, publicado el 8 de marzo de 1846, la causa inmediata del estado de sitio que se promulgó ese mismo dia. Ramos sostenia que no debia haber elecciones, i a aconsejaba al pueblo tomar las armas.—«Si hai elecciones, hai muertes,» era su divisa, i al frente traia el *Pueblo* (que este era el nombre de su diario, como el de Marat) una lámينا en que el jeneral Freire echaba a caballazos el Congreso a la calle. El quebradino Ramos, fiel a su nombre i a su patria, murió poco despues quebrado en su quebrada.

La aldea de la Dormida o Alvarado está a una altura de 513 metros, esto es, 346 metros mas alta que Limache, i no puede ménos de ofrecer ventajas considerables a los enfermos del pecho, especialmente en el invierno, porque el clima carece aquí de la rijidez de el del cajon de Maipo. El pueblo de Olmué, segun Pissis, está a 94 metros sobre el nivel del mar.

Las haciendas principales en la parte baja del valle, son las de los señores Waddington (*el Tránsito*), cultivada con esmero, gracias al canal de su nombre (*la Guarintona*), i la de Ojos Buenos, en la cual, por ser de secano, su actual, rico i emprendedor propietario, el señor Federico Varela, está empeñado en perforar un pozo artesiano, el mas profundo que se haya labrado jamas en Chile i en América. La obra tiene de costo hasta la fecha 50,000 pesos, i solo se persigue una esperanza... en el fondo de la tierra.

Lliu-Lliu.

De las estancias de montaña merece mencionarse la de Lliu-Lliu, distante dos leguas del pueblo de Lima-che. Aunque fragosa en el interior, al punto de parecer casi inaccesible hácia los *Altos* de su propio nombre, colindantes, con el Colliguay, ofrece en uno de sus valles en que existen las antiguas casas, un clima tan benigno, que se da al aire libre el plátano i otras frutas intertropicales. Fué esta estancia a principios del siglo pasado, del tesorero real don José Negrón de Luna, i como hizo lo que hicieron casi sin escepcion conocida, todos los tesoreros reales de la colonia, esto es, alzarse con los dineros del rei, resultó contra él un alcance de 7,859 pesos en su ajuste de cuentas. El síndico de las monjas Agustinas de Santiago ejecutó tambien a la viuda del desdichado tesorero, doña Ana de Espíndola. Embargáronle, en consecuencia, el fundo en 1715, i estuvo dado en arriendo o en venta simulada, durante mas de 40 años, por cuenta de la corona, a un don Pedro Bermudez. Por real cédula dada en el Escorial el 18 de octubre de 1763, se dispuso, sin embargo, que se vendiese en remate público, i compróla en 4,700 pesos don Francisco de Soto, encopetado caballero de Santiago. La esposa de uno de sus nietos—doña Dolores Prado de Ovalle i Soto—heredera del predio, vive todavía nonajenaria en Santiago, i su actual propietario es don Claudio Vicuña.

En cuanto a la etimología del curioso nombre de

este fundo de montañas, solo diremos que si procede de *Lli*, peñasco, i de *Lliun* (lugar falto de agua), no puede ser mejor adaptado el vocablo araucano. Pero si la derivacion es quichua, el prosaico rulo conviértese en misterioso emblema, porque *Lliu-Lliu*, en el idioma imitativo de los incas, quiere decir *relámpago*.—La significacion de *varejones de palo*, que atribuye a *Lliu-Lliu* el etimologista Bari, es completamente caprichosa.

El cajon de Lebo.

La estacion de Peña Blanca, en cuyo divisadero nos hemos detenido un buen rato, i en cuyos alrededores no se divisan peñas de ningun color, como en la de Montenegro no se ven montes negros ni blancos, está situada en la desembocadura occidental del cajon llamado de «Lebo» por el riachuelo o zanjon que lo recorre hácia el norte hasta vaciarse en el estero de Limache. Los indios llamaban *lebos* a sus rios; pero este afluente del valle de Limache ha perdido de tal manera sus condiciones hidráulicas, que su fondo enjuto se halla ahora cubierto a retazos de sandiales.

La línea penetra en este agreste cajon por medio de una espaciosa curva que se inicia en la estacion misma, i en seguida, torciendo el curso de los rieles hácia el noreste, descende por el costado derecho del zanjon de Lebo, por espacio de dos leguas, con una fuerte gradiente de descenso que, para los trenes de bajada, constituye una séria dificultad. Desde Limache, situado a la altura de 289 piés, se asciende en esos viajes a la de 502 piés,

que es el nivel de Peña Blanca, en el solo espacio de 12 kilómetros.

Al salir del cajon de Lebo, cuya boca mira al norte, i a poco de haber dejado a la izquierda los *corrales de rodeo* de la antigua estancia ganadera de Limache, divisase en toda su estension la mejor parte del valle de este nombre, que es su hacienda, hoi irrigada i poblada de frescas alamedas.

La catástrofe del puente de Limache.

(Julio 6 de 1875).

Pero no nos será dado penetrar en el deleitoso valle sino por una puerta de dolor.

¿Veis al pasar como una sombra, sobre un puente de fierro que rechina sordamente, algunas hebras de cristalinas aguas que reflejan el cielo i la noche i sonrien al viajero con su fugaz bullicio?

Es ese el estero de Limache, i es aquel su fatal puente, en cuyas ruinas, demolidas de una manera todavía inconcebible, se consumó, en la media noche del 6 de julio de 1875, una de las catástrofes mas horribles de que hai memoria, i que en Chile no ha tenido todavía semejante.

Habia salido como de ordinario el *tren misto* de Valparaiso a las diez i media de la noche, para amanecer en la estacion de Santiago a las seis de la madrugada siguiente.

Componíase el convoi, conforme a reglamento, de catorce carros, cargados con 979 bultos de valiosas mer-

caderías, espejos, pianos, sederías, artículos todos de lujo para la lujosa Santiago, que se aderezaba ya para su Dieziocho i su Esposicion. Venia tambien un carro cargado con tarros de pintura de muralla i parafina, i otro con *coke* o carbon de piedra concentrado para fragua.

Iba el tren a cargo del maquinista Francisco Macca-be, vigoroso jóven irlandes, radicado en el pais i casado, como todos los irlandeses de Chile, con chilena, i el conductor Manuel Valdivieso Araos, jóven de 23 años, cuyos ilustres apellidos encontraremos mas adelante en este itinerario, cuando sus mayores edificaban palacios i los daban de regalo. Manuel Valdivieso era un niño que se habia criado entre los rieles, hijo del trabajo, esta virtud primera del hombre, nodriza por tanto de todas las que mas tarde brotan en su pecho.

El ferrocarril ha sido un gran democratizador de esta república de capellanías i mayorazgos. Entre otros, hemos conocido en sus faenas tres nietos del marques de Montepío: uno era conductor, otro boletero i otro es todavía conductor de baliijas... ¡Honor a ellos!

Seis palanqueros completaban el servicio del convoi, a cargo de su cabo respectivo Severo Padilla.

En cuanto a los pasajeros, solo uno habia tomado boleto de primera clase hasta Santiago, i era éste el animoso artista M. Cheri Labrocaire, empeñado en esos dias en la instalacion de su establecimiento,—*Eldorado* de la capital. Veintitres pasajeros de segunda i de tercera, vendedores del mercado la mayor parte, que volvan por las estaciones intermedias a sus cortijos con el

fruto humilde de su comercio, componian el resto de los viajeros. Entre éstos iban dos abasteros mui conocidos en el *Cardonal*, honrados padres de familia.

El tren misto, llamado así porque lleva tres carros de pasajeros i cuatro o cinco veces ese número de carga, marchó sin novedad, conforme a su itinerario acostumbrado. A las diez i tres cuartos en punto se detenia, como lo verifica todavía cada noche, en Viña del Mar; a las once llenaba su caldera en el Salto; a las once i cuarto habia ascendido a Quilpué, i a las once i media estaba en Peña Blanca. Ningun pasajero habia subido en las estaciones recorridas. La noche estaba fria, el cielo estrellado, el campo húmedo por las recientes lluvias, los esteros crecidos, las quebradas «habian corrido» como era el gusto de nuestros mayores, hidrópicos de sed en medio de sus rulos.

Los carros de pasajeros venian, como sucede todavía, a retaguardia del convoi, pero en el orden inverso de las categorías. Los *rotos*, adelante; los *Lisperguer*, atras; la jente de *medio pelo*, en el medio.

En Peña Blanca, un campesino habia tomado su boleto de tercera para Limache, pero quedóse «traspuesto,» i el tren pasó sin despertarlo. Si el labriego dormido hubiese nacido en Roma o en Grecia, habria vacilado al ofrecer holocausto de su gratitud entre Baco i Morfeo; pero el pobre hombre era natural de Pequen, i atribuia su salvacion simplemente al *ánjel de su guarda*, otro nieto de la fe cristiana.

¿Pero no es este último mucho mas bello i mas poético?

¡Singulares predilecciones del destino del hombre!

En una ocasion (1853), cierto viajero en un ferrocarril de Estados Unidos, dejó su asiento para beber un vaso de agua. Cuando volvió, encontrólo ocupado por otro i pasó al carro siguiente. Pocos minutos despues, el tren se precipitaba de cabeza en un rio, cuyo puente levadizo habia olvidado bajar el cambiador (el rio Harlem); i el único carro que se salvaba, era aquel en que el viajero despojado habia tomado asiento... Si hubiera usado de su derecho—sagrado en Estados Unidos—para recobrar su puesto, él habria perecido i el pasajero intruso se habria salvado.

¡Viajero! ¿creeis en el destino?

Otra aventura casi risible de este lúgubre tren de Limache:—Iba en él profundamente dormido, e inerte como un trozo de granito, entre la muchedumbre parlara, activa i laboriosa, un zángano del vino. El listo conductor, los robustos palanqueros, los proveedores acostumbrados al tráfico, todos perecieron, i el ebrio, zabullido en el agua del estero, completamente ileso i curado con el frio, preguntaba risiblemente en la catástrofe:—«¿Dónde estamos? Por qué se va la máquina?—Espéreme, señor, un poquitito!...» Los hombres de labor habian sucumbido, i el borracho no habia pasado siquiera por el desagrado del susto.

¡Viajero! ¿creeis ahora en el destino?

El convoi predestinado habia continuado su marcha de media noche con la velocidad que le imprime el descenso de la gradiente de Peña Blanca hácia Limache; habia pasado ya el puente de Aranda i desembocaba en

el valle atravesando el sólido puente de su estero. Tenia aquel sesenta metros de largo i se hallaba sostenido por dos enormes vigas longitudinales de fierro batido, que reposaban, a su vez, sobre tres machones de sólida mampostería, soportes de pilares llamados «de rosca», i todo era fierro i granito. En los aluviones formidables de 1864, el primitivo puente de Mr. Lloyd, embancado por los árboles de una alameda que arrasó el torrente, fué sacado de quicios i arrastrado como una pluma. Por lo mismo se reconstruyó en seguida por el hábil i concienzudo contratista don Miguel Kelehar, con una solidez a toda prueba. La albañilería estaba intacta, la estructura de fierro en toda su pujanza.—El solícito ingeniero en jefe lo habia examinado prolijamente hacia tres meses (en abril), i encontrádolo en perfecto estado de seguridad.

Pero apénas se ha lanzado el pesado tren en sus vigas, la construccion entera se estremece; el machon del centro se desmorona como una frágil miga; el puente se abre en toda su estension i en un sentido longitudinal; i arrastrando el convoi entero, se desploma sobre su costado como un monstruo fatigado que se tiende i revuelca sobre la arena.

Solo la máquina, con el empuje irresistible de sus caderas de fierro, ha salvado como de un salto el abismo, arrastrando consigo la mitad de un carro de mercaderías. El resto, cortadas las cadenas de amarra, ha caido en el estero desde la altura de siete metros i sobre una sábana de agua remansa de treinta a veinte centímetros de espesor.

Los carros de carga se han tumbado en parte sobre la estructura de piedra i fierro i forman una especie de segundo puente sobre las ruinas. Sobre ese puente se ha precipitado a su turno el carro de tercera i el de segunda, i encima de éstos ha quedado el de primera con su único ocupante. El *carro colorado*, enganchado en la medianía del tren, ha sido completamente demolido i han perecido, encerrados en sus compartimentos el conductor Valdivieso, el cabo de palancas Padilla i los palanqueros Cipriano Caroca i Ramon Araya.

De esta manera, M. Cheri Labrocaire, como el fantástico rei de las aparatosas pantomimas del arte escénico a que pertenece, habia quedado de pié e incólume sobre las ruinas, protegido en el golpe, ya un tanto debilitado, por los blandos forros de su compartimento. Pero con la agilidad i heroismo peculiar de su jenerosa raza, rompió el artista el vidrio de la portezuela, saltó al agua i corrió al socorro de los infelices pasajeros de tercera que estaban inmediatamente debajo del carro que él habia ocupado, i era el último del tren. Salvó de esa suerte una infeliz madre que estrechaba un niño de pecho contra el suyo, en seguida a otra mujer, que al tiempo de desprenderse de su asiento, soltó a la criatura que abrazaba i que se ahogó: esta última no era madre.

Logró así M. Labrocaire rescatar de la muerte a seis personas, ayudado de un animoso palanquero llamado Felipe Salas, que escapó completamente ileso. Los que perecieron, fueron el conductor, tres palanqueros i cuatro pasajeros de tercera, entre los cuales estaban los

dos abasteros que hemos recordado, i un infeliz niño de once años. Nueve en todo, contando con una tierna criatura.



Entre tanto, el maquinista Maccabe, sereno e intrépido, con una sola mirada hácia atras, comprendió la horrible catástrofe que dejaba a su espalda. Desenganchó, ayudado del fogonero, el carro destrozado que arrastraba i lanzó su máquina, la *Llay-Llay* (núm. 23), como un relámpago hácia Limache.

La caída del puente habia tenido lugar a las 11 i 45 minutos de la noche. Hora i cuarto despues, el enérgico maquinista estaba de regreso de la estacion de Limache, habiendo llevado a los sobrevivientes los mas pronto socorros, i a la una de la noche enviaba a sus jefes el siguiente telegrama—terrible en su laconismo,—que llegó a Valparaiso a las cuatro de la mañana.

«A la 1 hs. A. M.—En este momento vuelvo del lugar del accidente.

Todo el puente completamente quemado.

Carros solo ha salvado uno de carga i hecho pedazos. Mercaderías casi todas quemadas.

El conductor, el capataz i dos palanqueros no aparecen.

De los pasajeros no se sabe el número que haya perecido. Solo uno se ha encontrado ahogado.

Todo lo demas es un monton de cenizas.—F. MACCABE.»

¿Cómo un tren caido en el agua habia podido incendiarse?

¿Cómo un convoi de catorce carros volcados sobre un puente, podia estar convertido en una hora en un «monton de cenizas?»

Hé aquí otra de las singularidades de esta inesplicable catástrofe.

¿Por qué misteriosa causa un choque que habia demolido malecones de sólido granito i sacrificado tantas vidas en su estallido, no logró apagar uno solo de los tres frágiles candiles de los carros de pasajeros?

¿Cómo, caidos en el fondo de un riachuelo, hinchado por un aguacero que acababa de escampar, se quemaron mercaderías por valor de cien mil pesos i se destruyó un valor equivalente a un tercio de esa suma en equipo i en via permanente? I quién, por último, habia dispuesto que en el centro mismo del convoi fuesen dos carros completamente listos para servir de combustible, el carro de parafina i el de coke?

Todo ésto ha quedado perdido en la lobreguez de aquella horrible noche; i aunque los chismes, que en Chile asemejábanse a los zancudos de los pantanos, en su rumor, en sus alas i en sus mordeduras, comenzaron a correr desde la madrugada, como mil absurdos pronósticos de la víspera, de un riel quitado por mano aleve,... de una grieta del machon central, visto por un pescador de pejereyes..., es lo cierto que nada preciso se ha sabido i probablemente nada se sabrá de aquel desastre.

Los *huasos* del campo, cuando son interrogados por la enfermedad que se llevó algun deudo o amigo al otro mundo, suelen contestar con esta explicacion verdade-

ramente sábia, porque es comprensiva i filosófica:—«Se murió de mal de muerte.»

En la media noche del 6 de julio de 1875, aquellos campesinos del valle de Limache divisaban por las rendijas de sus cabañas, una claridad que iluminaba de una manera esplendente todos los horizontes, i a la madrugada siguiente, cuando se preguntaban unos a otros por la causa del siniestro, solo se decian que «el tren se habia caido al rio porque el puente habia caido con él.»

I ésto es todo lo que se ha sabido hasta hoi por el jefe de tráfico, por el maquinista, por el ingeniero en jefe—médico de cabecera de todos los accidentes de la via,—i es probablemente todo lo que se sabrá en el porvenir.

¿Creeis ahora ¡oh caminante! en el destino?



Hemos pasado ya el puente fatal del estero de Lima-che, último i pintoresco afluente del Aconcagua, por el estero,—i no torrente,—que le entra solo dos leguas ántes de su embocadura; i despues de recorrer velozmente una lozana i protectora alameda—obsequio del hacendado de Limache a los viajeros,—nos detenemos en la estacion de



LIMACHE.

Distancia de Valparaiso.....	41	kilómetros.
Distancia de Santiago.....	143	»
Distancia de Peña Blanca.....	12	»
Tiempo desde Valparaiso:		
Espresso.....	1	hora.
Tren ordinario.....	1	hora 20 minutos.
Altura	289	piés.
Poblacion.....	7,480	habitantes.

Nada mas pintoresco que el panorama de Limache, este Manchester chileno, o sea el Limache nuevo o el Limache viejo, San Francisco o San Pedro, tomado todo en conjunto,—sus montañas, sus valles, su cielo, sus prados, sus anchas avenidas, sus altas i humeantes chimeneas, su mercado ambulante de flores i de frutas al derredor de los carros;—todo, ménos su estacion, que es un chiquero.

Por eso nos detendremos un instante en estos dos pueblos mellizos, pero que todavía no alcanzan a ser una ciudad.

Los seis nombres de Limache.

No ha habido, en el profuso almanaque de nombres de las villas i aldeas de Chile, una localidad que haya tenido mas títulos que la de Limache.

Propiamente, en la época aboríjene no se llamó *Limache*, lo que habria dado a sus fieros hijos i a sus graciosas zagalas, cuna de mal agüero, porque *lima* en araucano quiere decir «garrapata» i *che* «gente»; de modo que la traduccion testual del vocablo seria deno-

minar a esta deliciosa comarca—*país de las garrapatas*.

Pero, por fortuna, la etimología es otra i harto mas poética, digna del sitio i análoga a las tradiciones misteriosas del lugar, porque el antiguo *Limachi* venia de *lli* (peñasco) i *machi* (brujo). I va, por cierto, distancia de la tierra de las sabandijas a la de las hechiceras. De *lli* tenemos tambien a Llico, puerto del sud, que quiere decir *agua del peñasco*, i a Lliu-Lliu, que no es Lliu-Lliu sino *Lli-Lliu*.

Explicase así tambien una antigua tradicion indíjena, segun la cual, en remotos siglos, el cono de la Campana era un promontorio o *peñasco (lli)* reluciente de oro i pedrerías, codiciado por una nacion extranjera i valerosa, que vino a conquistarlo. Pero los *machis*, o brujos del lugar, resolvieron burlar la codicia de los forasteros, disponiendo que en una noche cayera sobre el encantado cerro una espesa capa de granito que ocultó sus codiciados tesoros. De aquí el nombre de *Lli-machi (el peñasco del brujo)* que los españoles pronunciaron luego, endulzando las sílabas, conforme a su índole, con una simple *l*, i de aquí tambien la fama tradicional de las riquezas de la Campana.

Pero si esas riquezas no existian a la vista de los mortales, entre las rocas del misterioso cono, las habia en abundancia inagotable a sus piés, i cuando los conquistadores abandonaron por exhaustas sus labores de Malga-Malga, plantearon sus trapiches de oro en todas direcciones al pié de la montaña, en Olmué, en Limache, i en el famoso Poccochay, hácia la parte de Quillota. Los

vestijios de esas obras están todavía visibles en todas partes, como acabamos de recordarlo en sus faenas.

Un historiador moderno de Limache ha dado tambien a su nombre la curiosa etimolojía de *agua clara*; pero con la misma razon habria podido decir que Limache significaba *mujer bonita, uva moscatel, melon de olor*, o cualquiera de las cosas que allí se dan tan buenas, como el arroyo cristalino de su estero (1).

El Santo Cristo de Limache.

Cambióse luego aquel nombre en el de *Santa Cruz*, por un famoso Santo Cristo que en el corazon de un espino, encontró un indio que hacia leña en 1634.

Fué aquel milagro uno de los grandes portentos de Chile, i vinieron a contemplarle no ménos de seis obispos i, entre otros sacerdotes de alta fama, el padre Alonso de Ovalle, cuando se marchaba a Roma para escribir allí su famosa historia por el año de 1640. «Corrió la voz—dice este buen varon en su curioso libro (páj. 59)—de tan gran prodijio i una señora mui noble i mui devota le edificó una iglesia». Era esta señora probablemente doña Mariana de Osorio, viuda de Francisco Riveros el mozo, propietaria tambien a la sazón de la vecina estancia de Viña del Mar.

«Yo confieso de mí—añade en seguida el piadoso frai-

(1) *Limache, su pasado i su actualidad*.—Relacion histórica publicada en *El Túnel*, periódico bi-semanal de Limache, número 4 i siguientes.

le, hablando como testigo de vista—que luego que de los umbrales de la iglesia, ví este prodijioso árbol, a la primera vista se me presentó en *un todo confuso* aquella celestial figura del crucifijo, me sentí movido interiormente i como fuera de mí, reconociendo a vista de ojos lo que apénas se puede creer si no se ve, ni yo habia pensado que era tanto, aunque me lo habian enca-recido como merece».

El mismo padre hizo grabar de memoria un retrato de aquella imájen, como esculpió de fantasía los medallones i estatuas ecuestres de todos los gobernadores de Chile; i en seguida otro artista de igual fuerza—el padre Agüero en su *Descripcion historial de Chiloé*—reprodujo la lámina con la fe fervorosa de su siglo. I a la verdad que si el espino de Santa Cruz de Limache hubiera sido como lo pintó el buril, el milagro habria sido mas patente que los del «San Antonio de las Gaticas.» El famoso obispo Villarroel vino por la Dormida a predicar en la inauguracion de la iglesia votiva, i por muchos años fué aquel leño el rival de su memorable contemporáneo el Señor de la Agonía en San Agustin.

La iglesia de Santa Cruz era, sin embargo, Dormida de por medio, sufragánea del curato de Renca, i mas tarde trasladaron allí la ponderada imájen, hasta que se quemó en su templo a fines del pasado siglo. De aquí el que se llame tambien al Cristo de Limache el *Santo Cristo de Renca*. En la provincia de San Luis de la Punta, República arjentina, existe una subdelegacion rural que lleva esa denominacion oficial.

Limache en el siglo XVII.

Los milagros de Chile siempre salen a estrañas tierras, i por ésto ya no van quedando ni para remedio en nuestro suelo. Se sabe que Santa Rosa de Lima provenia tambien de Chile, pero se fué a ser santa a otra parte.

A la fama del Cristo del milagro i del oro (que hace tambien milagros, como los que hoi se anuncian) se habia agrupado tan numerosa comunidad de indios cristianos en el siglo XVII, que en sus últimos años el obispo Carrasco erijió en curato la iglesia votiva de Limache. Su primer párroco fué don Nicolas Maluenda Calatayud, i su nombramiento tiene la fecha del 29 de noviembre de 1691. La parroquia fué erijida bajo la advocacion de San Pedro, i de aquí su tercer nombre, «San Pedro de Limache,» i en seguida el de la hacienda vecina i el del túnel que une a ámbas.

Cuando veinte años mas tarde, el viajero frances Frazier visitó este pasaje, viniendo por la Dormida de Santiago a Valparaiso, en el verano de 1713, habíase agrupado de tal suerte la poblacion, que él llama *village* el lugarejo. En setiembre de 1709, el obispo Romero habia visitado, en efecto, la comarca i habia confirmado no ménos de 236 niños. Los *trapiches* de Limache no estaban ociosos....

La mayor parte de los pobladores era, sin embargo, indíjena, i éstos existian en su pureza primitiva hasta fines del siglo XVII. En el archivo del correjimiento

de Quillota hemos visto *asientos*, o contratos de servidumbre, con estos nombres primitivos: Juan *Arillanca*, Damian i Diego *Gendroque*: los tres de Lliu-Lliu. El contrato tiene la fecha de 3 de junio de 1654, i por él se obligaban esos indios a servir al encomendero don Rodrigo de Bohorques por el salario de 20 pesos al año i la bula. Un siglo mas tarde (1736), los apellidos españoles habian invadido ya las chozas aboríjenes, pues notamos que en ese año, el castellano don Francisco de los Reyes compró la estancia de Olmué a los indios Martin i María *Tinajeros*, i el precio de venta fué el de cuarenta pesos!

Los curas de Limache.

La parroquia, aunque tenia por sufragánea la capilla de Concon, era, sin embargo, tan pobre, que uno de sus curas creyó hacerle, en 1721, un adecuado regalo cediéndole media arroba de miel de palma que le *debían* por primicias. Este cura se llamaba don José Prado i Lopez, i debió estar vaciado su ingenio en el mismo molde de otro cura de Limache, de mas moderna data, quien, para explicar a sus fieles de una manera gráfica i clara la clemencia de la Reina de los cielos, pronunció en la fiesta del Tránsito las siguientes palabras que copiamos testualmente del *Mercurio*:—«La misericordia de la Virgen María, hijos míos—dijo—es tan grande, tan pareja para todos los pecados, que solo puede compararse a una cabra que, trepando las mas encumbradas montañas, se pone desde la cima a despa-

rramar con las patas las piedras para todos lados igualmente...»

El obispo Alday fué el último prelado de la era colonial que visitó a Limache, i no volvió a tratarse de su antigua iglesia sino en el primer tercio del presente siglo (1836), en que, siendo cura un buen clérigo llamado don Diego Bravo, trabaron disputas dos vecinos sobre el sitio en que aquella, caída ya en ruinas, debía reedificarse. Fueron esos devotos labriegos don José Antonio Rojas i don Leandro Serey, natural el último de la Dormida, quienes ofrecían un sitio con su plaza i 600 pesos en dinero, para que se situase donde hoy existe la iglesia de San Francisco, mientras que don Francisco Rodenas i don Juan Bautista Carmona (dos contra dos) estaban por el sitio actual de la parroquia. Estos triunfaron; pero los dormidos o *dormilones* (que así debieran llamarse inevitablemente los del lugar de la *Dormida*) no se dieron por vencidos, i regalaron el sitio de San Francisco a los padres de la orden, para hacer su iglesia. El conocido monje español don José María Pascual, soldado, filántropo i revolucionario, confesor de Florin en el patíbulo, fué el fundador del último claustro, i en él vive todavía rodeado de la estimacion de todo el pueblo.

Hasta entónces la aldea de «San Pedro de Limache» no pasaba de una ranchería dispersa al rededor de su iglesia parroquial, i el frecuentado camino real de la Dormida, que le daba animacion i sustento, serpenteaba por el fondo del estero, que es donde gusta a los hacendados echar los caminos públicos, por baratos. El

viajero Miers, que visitó el lugar en varias ocasiones desde 1818 a 1824, afirma que era en esa época una miserable aldea entregada al desenfreno de un subdelegado avaro i corrompido.

Pero un dia, cierto hacendado de copete i respetabilidad, don José Antonio Tagle, padre del simpático latinista que todos conocemos, ejerciendo en 1825 el puesto de alcalde de Quillota i cansado de chapalear aguas arribas i pantanos abajo por el estero de Lima-che, en sus viajes de Quillota a su fundo (hoi del señor Waddington), tomó a pechos el abrir un camino recto por la parte alta de los campos, i a pesar de la oposicion de los vecinos obcecados, fundó a



Limache Viejo.

De esta suerte, el verdadero oríjen edil de Limache fué una *alcaldada*.

Comprendieron luego los vecinos las ventajas de higiene i paisaje, comodidad i buen humor, que habian adquirido con la mudanza, i solicitaron del gobierno un nombre simbólico. Accedió la autoridad suprema, i por decreto de 10 de febrero de 1828, la antigua poblacion tomó oficialmente su quinto nombre de: *Villa Alegre* de Limache.

Muéstrase todavía contigua a la escuela fiscal en la única calle de Limache Viejo, la primera casa de tejas que entónces se edificara en *Villa Alegre*. Consistia aquella apénas en un par de aposentos bajos, pertenecientes a un don Benito Blanco.

En 1850 era Limache una especie de sosegado cuartel de inválidos de la fortuna i la salud. No habia comenzado todavía la moda de las quintas, a que de una manera tan especial se presta su clima i su admirable suelo, productor de las mas esquisitas frutas en esta zona del país. Recordamos que en una noche de estío de aquel año, se sentaban a una mesa, bajo el parron de una modesta fonda, ocho o diez ancianos a charlar, a fumar, a murmurar del prójimo i a pitar rapé; todos eran capitanes de buque, ya jubilados del oficio i la mayor parte de ellos españoles.

En esa época era la *Villa Alegre* agradable i silenciosa, pero triste. La alegría por decreto le vino de lleno solo cuando, en 1856, comenzóse a sentir a la distancia el silbato de las locomotoras. Creyeron entónces sus vecinos que su suelo iba a producir cosechas de oro, que pagaria con el suyo el opulento i marchito Valparaiso.

El *encanto* de la Campana iba a destaparse al grito de aquellos gigantescos *machis* de acero.

Pero la codicia, que rompió el saco del avaro, desbordó el estero de Limache Viejo, i en su márgen derecha brotó, en 1857, la planta de un nuevo pueblo en medio de los potreros de las estancias de los jesuitas.

Su fundador fué don Francisco Cerda Dueñas, quien desde 1854 (cuando se resolvió el cambio de las Cucharas) habia hecho formar los planos al ingeniero español don Ricardo Caruana, i en 1857 (decreto de 27 de enero) obtuvo del intendente de Valparaiso, don Manuel Valenzuela Castillo, la aprobacion de esos planos, mediante la cesion de ciertos terrenos para escuelas, casa de gobierno, cuartel de policía, etc. El título oficial del pueblo jemelo del antiguo San Pedro de Limache, fué el de San Francisco de Limache, en memoria del padre del fundador, i de esta circunstancia provino su sexto nombre. A Limache ha faltado un solo requisito para ser llamada como la Serena, por sus apellidos,—«la ciudad de los siete pecados capitales».

Es cosa de mucha curiosidad lo que en Chile se llama *fundar un pueblo*. En Estados Unidos, en Francia, en Inglaterra, en todos los países adelantados en que un ciudadano pretende el pomposo título de fundador i los provechos anexos al título, comienza, no por delinear la poblacion en el papel i vender en seguida los sitios, sino por trazar las calles, labrar las alcantarillas, formar las aceras, plantar los jardines, edificar las escuelas, i solo cuando están corrientes las pilas de agua potable, constituida la iglesia i cerrado el cementerio,

se anuncia la venta al público. Así, en veinte años, han sido edificados, por particulares o sociedades anónimas, Brighton, Trouville, Arcachon, pueblos nacidos como por encanto de las arenas del mar, i que han dado a esas arenas el precio de las calles de Paris. Dos o tres años bastan para formar un pueblo así concebido i ejecutado. I por ésto, i miéntras se continúe en el camino chileno de hacer pueblos como los caminos reales, dividiéndolos en potrerillos llamados manzanas, no tendremos sino polvorosos poblachos, como San Bernardo, que cuenta ya medio siglo de vida i pantanos, i San Francisco de Limache, que entrará pronto en su mayor edad de caliente polvareda. Se nota hoi algun cambio bajo la hábil direccion del señor Abelardo Nuñez, encargado de plantear definitivamente la poblacion, i entre otras cosas se *desmonta* (¡a los veinte años!) el terreno que debe ocupar una espaciosa plaza, destinada a ser la mayor de Chile, pues ocupará un espacio cuatro veces mayor que la de Santiago. Algunos progresistas vecinos se empeñan tambien en realizar el ferrocarril de sangre que ha de unir los dos pueblos, i para el cual obtuvo un privilejio el conocido escritor don Martin Palma, hace dos o tres años.



Pero lo que hace verdaderamente interesante a San Francisco de Limache son sus fábricas,—primeros i valerosos ensayos de la industria chilena, de las cuales daremos alguna cuenta por el órden de su antigüedad.

La fábrica de jarcia de Limache.

La fábrica de jarcia, cuyos estensos edificios son familiares a todos los que frecuentan el camino de fierro, fué establecida en 1866 por el señor Luis Osthaus, activo i emprendedor comerciante en artículos navales de Valparaiso. Habia planteado ántes esta útil industria, tan antigua como Chile, en aquella ciudad i en el sitio que se llama todavía la *Jarcia*, cerca del estero de Jaime, el mas benéfico de los estranjeros que se han avecindado en Chile, sin esceptuar al mismo Wheelwright, a cuya memoria se ha erijido estatua:—don Josué Waddington. La maquinaria del señor Osthaus es a vapor, i fabrica todo jénero de tejidos de cáñamo, desde la cuerda que sirve para la pesca o la cincha de los caballos, hasta los mas gruesos calabrotés. Emplea sesenta chilenos i labra de 400 a 500 quintales de cáñamo por mes, pudiendo producir el doble o el triple. En la esposicion de 1875, el señor Osthaus exhibió 61 muestras de objetos (materia prima o manufacturas) pertenecientes a su fábrica. El cáñamo de Chile, especialmente el del Melon, en el valle de Purutun, es el mejor del mundo, porque ha sido comparado con ventaja al de Riga i al de Hungría. En la esposicion francesa de 1867, mereció una recomendacion especial. Solo el esparto de Manila—producto del plátano marítimo—que el señor Osthaus introduce en abundancia, le hace competencia por su incorruptibilidad en el agua. Despues del cáñamo del Melon se suceden en calidad el de San Felipe i el de Talca.

Esta importante industria languidece, sin embargo,

tristemente en Chile, porque ni el gobierno, ni los hacendados, ni los consumidores se cuidan de ella. En un tiempo fué el artículo mas noble de Chile, i a su tejido debieron su primitivo oríjen el pueblo de Quillota en 1605, i el de San Felipe un siglo mas tarde. A principios del siglo pasado, valia el quintal de jarcia de Panquehue o Purutun hasta cuarenta pesos, i Chile abastecia entónces a todo el Mar del Sur, enriqueciendo a nuestros labradores. Hoi la dificultad mas séria con que tropieza la fábrica de Limache, es la adquisicion i el precio de la materia prima. Antes de 1864, el cáñamo valia cuatro pesos i hoi el doble, gracias a su demanda. Pero si por ser producto nacional ha de ser tratada como hasta aquí la jarcia de Chile, siendo la mejor conocida por su resistencia i su fibra, el empeñoso dueño de la única fábrica de ese artículo en nuestro territorio, se verá obligado de un dia a otro a pegar en su puerta el antiguo cartel de todos los empresarios de esta tierra de copistas i de em-píricos:—*¡Cerrada por falta de proteccion!*

Háblase mucho, a la verdad, entre nosotros (que estamos en la infancia de todo) de libre cambio, de individualismo, de Bastiat, «de lo que se ve i de lo que no se ve,» de todo, en fin, lo que es peculiar de los países ya envejecidos en la industria, i que disponiendo de incalculables escesos de sus productos fabriles, necesitan precisamente de ésa libertad para salir de ellos.—¿Pero son aplicables esas teorías, escelentes en lo absoluto, a un país jóven, inesperto, tímido i pobre como el nuestro?—La Francia, la Alemania, la Inglaterra misma, no han sido proteccionistas en grado increíble, miéntas aclima-

taban sus hoi poderosas industrias? No lo son, en mucho mayor escala, hoi mismo los Estados Unidos, empeñados en dominar la industria europea? I entónces, si queremos que el país abandone sus costales, ¿por qué no damos la mano a los que osan i a los que innovan i crean? Pero, «¿i -Bastiat?» nos dicen con risueña compasion los teoristas que todo lo resuelven por la teoría.—¡Eh! Bastiat, señores, es el eco de un país inmensamente rico que necesita todas las libertades posibles para cambiar i esponder sus artefactos! Pero si Bastiat hubiera nacido en los tiempos de Luis XIII, Bastiat, con su gran talento, ¿no creéis que habria sido precisamente un Colbert?

Mas no divaguemos, i acordémosnos solo que las pocas cosas buenas i durables que posee Chile—la navegacion a vapor i los ferrocarriles, por ejemplo—débelas exclusivamente a la amplia proteccion del Estado, i que por falta de un escaso socorro, siquiera moral, han perecido todas las demas industrias i seguirán pereciendo.

La fábrica de papel.

La fábrica de papel es mucho mas moderna, i se debe a la animosa iniciativa de un intelijente jóven chileno. Con su solo crédito, don Recaredo S. Tornero logró en 1870 levantar un capital de 150,000 pesos, por acciones, i al año siguiente hizo viaje a Europa con el objeto de procurarse maquinaria i traer obreros. En 1872 estaba de regreso, habiendo adquirido en Béljica aparatos de primer órden i trabajadores competentes.

Pero desde la primera hora soplaron vientos de des-

ventura para este importante establecimiento. No se cuidó de adquirir un terreno adecuado con caída de agua, i al contrario, se compró una lujosa quinta, que habia sido del constructor Duprat, en 20,000 pesos. Fué preciso encargar motores poderosos a vapor, que aumentaron en 40,000 pesos los costos de la maquinaria i duplicaron el de produccion por el combustible. Se trabajaba, sin embargo, con teson, i en setiembre de 1874 se inauguraron los trabajos para cerrarlos al dia siguiente: la fábrica estaba en quiebra i su entusiasta empresario habia perdido la mayor parte de su fortuna.

Rematada la propiedad por el señor Bernardino Bravo en mayo de 1875, por la tercera o cuarta parte de su valor (\$ 50,000), hoi se halla en plena actividad, i si el país le presta la mas pequeña cooperacion, evitará de seguro su segundo i definitivo naufragio.

Hemos visitado este establecimiento, i se encuentra en esclentes condiciones de produccion. Trabajando solo de dia, por ahorrar combustible, produce hoi a razon de 75,000 pesos de papel. Pero tiene capacidad para elaborar el doble. Ocupa mas de sesenta obreros, de los cuales solo dos son extranjeros, i el resto, con una docena de escepciones, niños i mujeres. Indirectamente ocupa mucho mayor número de brazos en el acopio de trapos, de los cuales puede comprar a razon de un peso el quintal, hasta 300,000 kilógramos por año... El trapo, un poco de lino cultivado espresamente en Buin por los señores Goicolea, la paja comun i en pasta, esta última importada de Europa, son las materias que consume la fábrica, junto con la soda cáustica, que deshila-

cha i reduce a pulpa el trapo, i el cloruro de cal, que lo limpia i blanquea.

Por lo demas, aunque parezca extraño, nada hai mas sencillo que la fabricacion del papel. Todo el secreto está en la admirable simplicidad de sus cilindros secadores.

El resto consiste en hacer una mazamorra o, si la palabra es permitida por ser mas espresiva, un *hurpo* de trapos viejos cocidos en agua caliente i disueltos en un caldero por la soda. En seguida pasa esa pulpa a una media docena de grandes tinas de fierro, donde el cloro la blanquea i purifica, haciendo de la pasta trapos una sustancia líquida i blanquizca como la que se llama entre nosotros «agua de arroz» o mas propiamente, un «mazamorrón de trilla». En este estado entra a los cilindros de secar, donde telas metálicas agujereadas con puntos casi imperceptibles la van estendiendo como sobre un azafate colosal, por medio de un impulso constante, no diferente del que se imprime a un barnero de mano para limpiar el grano. En seguida un regulador, que es una finísima compuerta, establece el grueso de la hoja, i ésta va solidificándose, tomando consistencia i secándose rápidamente por la sola rotacion de una serie de cilindros, hasta envolverse en los tambores, en que se corta.

Toda la operacion desde la pulpa hasta el papel en estado de escribir una carta o imprimir un diario, no alcanza a durar un minuto: tan admirable es la máquina automática.

¿Habeis visto hacer panales?

Pues es algo de mui parecido a lo que hace el panalero con el almíbar hirviendo, lo que ejecutan los cilindros de papel con la pasta fria que reciben de las pailas. Para los santiaguinos será mas claro decir que el papel, esta hostia del pensamiento, se hace como las hostias de las sacristías, entre dos fierros calientes...

Si se inventasen tambores capaces de enrollar millares de metros sin cortar la hoja, los cilindros se lo proporcionarian, porque aquella sustancia es una tela continua que no se agota miéntras dura la pulpa en las tinajas. En la última de éstas, que se llama de la refina, se aplica el color que se quiere dar al papel, i en los cilindros están los letreros i señales.

El agua es, sin embargo, el principal ingrediente, i una bomba que levanta dos regadores de agua constantemente del fondo del estero de Limache, no solo alimenta la fábrica sino que riega su chacra de cuatro cuadras. Por este uso la fábrica paga un arriendo de 50 pesos mensuales a la hacienda de Limache. Actualmente (marzo de 1877), el ingenio de San Francisco está elaborando 1,800 resmas de papel rayado para las escuelas, que obtuvo en adjudicacion por propuesta, i ésto i la última resolucion del Congreso son un buen síntoma de vida para esta industria, que nos pone a cubierto, por lo ménos, de las contingencias i despotismo del mercado extranjero.

Nosotros no miramos estas cuestiones por el lado de las sectas, sino por el del patriotismo. Sabemos—volvemos a decirlo—lo que se dicen entre sí nuestros economistas libre-cambistas o proteccionistas. Pero lo que

sabemos mejor que eso, es que si Chile ha de ser algo en los siglos futuros, ha de ser como país fabril. Cuando California nos comience a mandar sus trigos, como está ya sucediendo, i los arjentinos, con su poderosa emigracion, invadan de cultivos las pampas arjentinas i sus feraces provincias centrales, nuestra patria moriria aplastada por gigantes entre el Pacífico i los Andes, si solo fiase de su labranza en los siglos por venir.

San Francisco de Limaché i San Francisco de California.

El total del comercio de Chile en 1875 (lo citamos por ejemplo i prevision) fué, en efecto, de 74.065,092 pesos, siendo la importacion, superior en mas de dos millones a la esportacion (*importacion* 38.137,500 pesos; *esportacion*, 35.927,592 pesos). Pues bien: existe un país que no cuenta sino treinta años de vida propia, país eminentemente protector de su industria nacional, i existe en ese país una ciudad que se llama San Francisco, como Limache, i que es sólo seis años mas antigua que la última. I esa *sola ciudad*, en ese mismo año de 1875, representa un movimiento mercantil análogo al de todos nuestros puertos, al de la República entera!

La importacion por San Francisco, en 1875, fué de 35.708,782 pesos, en la que las islas Sandwich figuran por 1.144,402 pesos i Chile-solo por 122,324 pesos! I la esportacion, de 34.961,712 pesos: total, 70.670,494 pesos *por un solo puerto...*

I ese comercio de una sola ciudad ha subido, en un

año mas, en cerca de *seis millones* de pesos, porque la importacion, tuvo en 1876 un aumento de 1.850,236 pesos, i la esportacion de 3.825,347 pesos!

¿I cuánto ha *disminuido* el de Chile en ese mismo año? Aun no lo sabemos, ni quisiéramos saberlo. Hé allí, pues, dos ejemplos: un país que se ayuda a sí mismo con sus leyes, prescindiendo de empíricos, i un país que vive de empirismos i de empíricos.

La esportacion de Chile a San Francisco, que habia sido de 122,324 pesos en 1875, descendió el año recien terminado de 1876 a 36,945 pesos!

I si así seguimos, toda la industria de Chile cabrá dentro de un costal, i esa será su apropiada mortaja....

*
* *

Olvidábamos decir que los edificios de la fábrica de papel ocupan un espacio de 5,000 metros cuadrados, i que la chimenea de sus calderos es la mas alta de Chile. Mide ésta 33 metros de alto, al paso que el tubo de la fábrica de azúcar de Viña del Mar, siendo mas grueso, es tres metros mas corto. Los que sean amigos de medir las alturas *a ojo*, pueden calcular la de Limache sobre el nivel del mar, poniendo una chimenea exactamente del mismo largo encima de la actual, porque la elevacion exacta de San Francisco es de 67 metros.

La hacienda de San José de Limache.

Pero tan interesante como estas industrias puramente fabriles, es la hacienda de Limache, que circunda por

todos sus rumbos la poblacion de San Francisco, como que la última fué uno de sus potreros, i en la cual se han ensayado, durante los últimos veinte años, las mas adelantadas industrias agrícolas: la de la viña europea, la lechería perfeccionada, las plantaciones artificiales, i en particular la del *eucaliptus globulus*, el segundo reudentor del desierto en Chile despues del álamo, traído de ultra-cordillera por un buen fraile.

El tren, al salir de Limache, describe una vasta curva para embocarse en el túnel de San Pedro, i presenta al viajero la ocasion de echar una rápida mirada a los bosques, mansion i jardines de Limache hácia la derecha, i a las casas de la hacienda, su lechería i demas dependencias a la izquierda. Este hermoso predio ha sido distribuido a la inglesa. Hácia una parte, entre las colinas, el parque i el *chateau*. Hácia la otra, la *granja*, es decir, los departamentos de administracion i de labranza. Los antiguos agrónomos chilenos levantaban la *ramada de matanza* a la puerta de sus dormitorios para poner de firme el «ojo al charqui,» i edificaban los hornos de tejas en medio del patio para contarlas una a una... De esta curiosa aglomeracion venia que la morada de las ciudades se llamase «la casa» de cada cual, pero en el campo nadie decia ni dice todavía sino *las casas* del dueño de la hacienda.

Nos detendremos, por tanto, un momento en las hospitalarias *casas* de Limache; porque si el fundo de la Viña del Mar es todavía el tipo de la antigua *estancia de crianza* de la costa, el predio del señor Urmene-

ta es uno de los mejores tipos, si no el modelo de las *haciendas de regadío*.

Las haciendas de San Pedro i de Limache, separadas por una simple colina, formaron un solo predio, bajo el nombre de «San Pedro de Limache,» miéntras estuvieron bajo el hábil i cosmopolita dominio de los jesuitas. Por ésto rematólas en un solo cuerpo, once años despues de la espulsion de aquellos, esto es, el 16 de setiembre de 1776, don José Sanchez Dueñas, hijo de un capitán de la marina real española (don Luis Silvestre de Dueñas), por la suma de 64,852 pesos i *siete reales*, la mayor parte a censo, i cuyos réditos pagaban al gobierno sus herederos hasta hace poco, a virtud del antiguo ramo de «temporalidades de los jesuitas».

Solo en el primer tercio del presente siglo se hizo la division de los predios entre dos nietos del comprador laico i sus únicos herederos directos. Fueron éstos don Francisco Javier Dueñas, a quien cupo la valiosa hacienda de regadío de San Pedro, i su hermana doña Mercedes Dueñas, esposa de don Francisco de la Cerda, a quien correspondió la estancia de Limache, regada solo a retazos por las aguas cristalinas de su estero.

A la muerte de los poseedores de la última, iba a dividirse en hijuelas, pero afortunadamente compróla por una crecida suma el opulento i emprendedor ciudadano don José Tomas de Urmeneta.

El canal de Limache.

La primera dilijencia del nuevo propietario fué la

irrigacion del fundo eriazó, i para este fin adquirió el canal que en esa época se llamaba de Ovalle, i que hoy lleva el nombre de *canal de Limache*. Corre éste paralelo, pero en una zona inferior al *canal Waddington*, que le precedió algunos años, i mide una estension de 70 kilómetros (cerca de 20 leguas) desde su boca-toma en la Calera hasta su paso por la colina de San Pedro, en que hoy están sus poderosas compuertas de distribucion.

El canal salva el lecho del cajon i estero de San Pedro en el interior de la ancha quebrada, por cuyo fondo corre el último desde las sierras de la Campana, por medio de un tubo de fierro de quince metros de largo, sostenido por sólidas pilastras de cal i ladrillo. Su embocadura en el lecho del rio Aconcagua está formada por un revestimiento de mampostería i cimiento romano de 70 metros de estension, i el paso del agua, al salir del rio, ha sido regulado por una plancha de bronce ajustada al sistema decimal por centímetros i milímetros; de modo que puede calcularse con precision matemática el número de litros que en cada minuto pasa por su cauce. Cuán sencilla i trascendental mejora sobre el absurdo i anticuado *regador* español, que es aparentemente un tajo de 36 pulgadas de alto i una pulgada i media de ancho, i en realidad solo un fraude i un embrollo!

Con este canal así dispuesto, i capaz de conducir 140 regadores de agua, se ha logrado rescatar ya 900 de las 1,200 cuadras planas de la hacienda, quedando por explotarse para pastos naturales i montes, 5,200 de lo-

mas i serranías. Ciento diez de los regadores efectivos del canal son propiedad de la hacienda de Limache, perteneciendo el resto a los fundos de la Palma (16), de Santa Teresa (6), de Loreto (5) i cinco regadores urbanos al pueblo de San Francisco de Limache.

Segun un dato de la prensa (*Mercurio* de julio 5 de 1874), el canal Urmeneta costó hasta 1862, la suma de 140,000 pesos, o sea 1,600 pesos por kilómetro. El canal de las Mercedes, la obra mas jigantesca de este jénero emprendida en Chile, importará 2,230 pesos por kilómetro, incluyendo un túnel de 2,498 metros.

La viña de Limache i el vino Urmeneta.

El principal logro de la irrigacion artificial de los estériles llanos de Limache, ha sido el de la viña francesa que produce el acreditado vino Urmeneta i cuyas 115,000 plantas frutales rinden hoi dia 3,000 arrobas de vino tinto i blanco, o sea cerca de 500,000 botellas, que se venden fácilmente al precio de seis pesos cajon. Una nueva viña de 30,000 plantas, formada por el intelijente vinicultor recién fallecido, M. Martin Pecheux, será frutal el año venidero.

Agregaremos de paso que la linda propiedad del señor Pecheux ha sido recientemente vendida a los señores Víctor i Domingo Gana por la suma de 30,000 pesos al contado, con sus graciosos jardines, su viña escojida de 35,000 plantas i una esparraguera colosal inferior solo a la de M. Liez en Santiago, i que, segun se asegura, produce 2,000 pesos por año.—¡ Dos mil pesos en esparra-

gos! ¿Habrian creído ésto nuestros antepasados, que compraban una hacienda con la mitad de esa suma?

La quinta de los señores Gana presenta un aspecto mui agradable, a la derecha del camino de fierro, al llegar a Limache, i se distingue por sus glorietas i rústicas construcciones. M. Pecheux no solo era un buen horticultor sino un artista i un hombre de mundo.

La bodega del señor Urmeneta es sin disputa la mejor de Chile, porque mide 75 metros, o mas de media cuadra de estension, i su subterráneo tiene las mismas proporciones. Soportan la parte superior pilares de fierro i el subterráneo arquerías de ladrillo. Contiene ademas de sus inmensos toneles de fermentacion, una vasijería incalculable: 1,100 pipas de diez arrobas, fuera de otras bodegas auxiliares de resaca i alambique.



Ademas de la gran viña de Urmeneta i la viña-modelo de Pecheux han retoñado en Limache millares de millares de cepas, porque el capital es creador i el buen ejemplo contagioso. Nótanse las viñas de Montané, Dupuch, Varela, Duprat, Devés, Ardissoni i varias otras mas pequeñas.

Junto a la Estacion tiene ademas una fábrica de espíritu de vino el señor Marcelo Devés i otra de aguar-diente de granos en Lliu-Lliu don Diójenos Olmos.

En San Francisco, el señor Tomas Cummings mantiene tambien una fábrica de licores, pisco, *kirsh*, anisado, etc.

La industria de la cera i de la miel no estampo es- traña a este departamento, que a pesar de la altura de su territorio, fué siempre reputado por la humedad de su suelo rodeado de altas sombras. Se han dedicado a ese precioso ramo de riqueza nacional los señores Wad- dington, Valenzuela, Olmos, Montané i Ardissoni.



Sigue en importancia, como ramo de produccion en la vasta hacienda de Limache, la lechería de vacas mesti- zas, cuyos estensos establos se desarrollan como una ciu- dad de galpones a la izquierda del camino. Caben allí 500 vacas con sus crías, i una verdadera poblacion flotante de lecheras i auxiliares. El producto anual de la leche- ría en épocas normales de buen regadío, es de 12,000 pesos, i se envia toda diariamente a Valparaiso por «el tren de Arratia,» que sale de Quillota a las 6 de la maña- na i que suelen llamar el *tren de la leche*, como lla- man al carro especial en que vienen los tarros desde Llai-Llai i Ocoa, el carro del *apoyo*...

Ignoramos de donde haya venido a nuestro idioma tan extraño nombre como el último, a no ser que las ordeñadoras indias lo derivasen de *apo* (señor) i de *uño* (que es lo último que sale), i así la leche que bebia el amo, la llamaban *apouño*, i de aquí el «apoyo». Así al ménos debió entenderlo aquel agudo caballero, descen- diente del presidente Lazo de la Vega, que sostenia que habia *algo* ántes del principio de las cosas, i ese algo era el *sicudera* (*si cut erat in principium*), i que invi-

tado en una ocasion a *apoyar* cierta candidatura a la presidencia de la República, contestó que «la *apoyasen* los que le habian sacado la leche»....



Contiene tambien la hacienda de Limache una plantacion de un árbol que fué precioso en otras épocas i que hoi corre en Chile la suerte que los hombres honrados en política, porque su fruto ha bajado de tal modo de precio, que mas conviene cultivar el *palqui*.

El nogalar de Limache no produce ni lo que rinde un solo corte de alfalfa verde para los asnos del puerto. Su rendimiento del año último fué de 900 pesos, siendo 1,000 sus plantas. El terreno delgado i cascajoso de esta parte del valle de Limache, altamente favorable a la viña francesa, porque esa es la constitucion jeológica del Medoc i del llano de Maipo, no favorece las plantas de robusto crecimiento como el nogal.

El bosque de eucaliptus de Limache.

Pero el ensayo de mas valía llevado a cabo por el señor Urmeneta en su hacienda de Limache, es la plantacion en bosques del *eucaliptus globulus*, árbol de Australia que hoi revoluciona el mundo vegetal, como en Chile el álamo revolucionó nuestra agricultura i nuestro clima en los primeros años del presente siglo.

Preguntaba hace poco, en un admirable artículo de diario, uno de nuestros mas ingeniosos escritores, si no

habia álguien en Chile que, léjos de llorar como Jeremias en el desierto, quisiese marchar contra el desierto.

I al leer esta sentencia nos preguntábamos a nosotros mismos, si ese álguien no habria sido ya el introductor del *eucaliptus*.

Por eso vamos a contar brevemente la historia del bosquecillo de Limache.



El eucaliptus, que los isleños de la parte de Australia que corresponde a nuestro hemisferio i está en las dereceras de nuestras costas, llamaban *karri*, era conocido desde el siglo pasado como una curiosidad botánica, i llevaba el nombre de *eucaliptus*, que quiere decir en griego el *que oculta*, porque su flor esconde su jénero, i el de *globulus*, por la forma de boton de casaca de aquella.

Pero solo en 1854, un viajero frances, aficionado a plantas, que recorria la Australia—M. Ramel,—viendo crecer este árbol admirable en el jardin botánico de Melbourne, envió algunas semillas a Paris, i en 1861 los habitantes de esta ciudad admiraban en el jardin de un horticultor, cerca de la Muette, un árbol que desde mayo a octubre de ese año habia crecido, en seis meses, seis metros, o sea tres centímetros por dia. Esta maravilla vegetal se habia observado solo en la caña de azúcar de los valles del Perú, i entre nosotros en las guias de zapallo...De aquí vino que en ménos de diez años, el eucaliptus invadió todo el sud de Francia i la España,

especialmente en Valencia i en Andalucía, donde es llamado el *árbol de la fiebre*, como el árbol de la cascaquilla en Bolivia. En jeneral, el eucaliptus solo se da lozano i jenial en los climas en que el naranjo florece al aire libre: por ésto el sud de Chile está llamado a ser su nueva patria, como el sud de Australia ha sido su cuna: el eucaliptus pertenece a la familia de los mirtos, como nuestro arrayan.

Curiosa i consoladora coincidencia! Cuando en Paris se admiraba el primer pié del gigante de las selvas del Nuevo Mundo, en Chile, en Santiago, al pié del cerro Blanco, se hacia la primera plantacion sistemática en el jardin de recreo, propiedad del señor Urmeneta, i bajo la vijilancia del hábil horticultor italiano don Cárlos Cazoretti, que hacia algunos años habia venido del Perú para ser un infatigable reproductor i plantador entre nosotros.

Cierto es que desde 1857 se habia introducido en Limache el primer pié de eucaliptus, traído de Australia de solo uno o dos pies de alto, i a nosotros nos cupo el honor de exhibir la primera tabla de ese árbol-reliquia, obsequio del señor Rafael de la Barra, en la esposicion de 1872. Segun una carta que en agosto de ese año nos escribió el señor de la Barra, el árbol habia crecido en diez años cerca de treinta metros, cuando en 1867 una hacha impía lo derribó.

Igual suerte corrieron las primeras plantaciones de ensayo del jardin de la Recoleta. A fuerza de empeños i persuasiones (que no le faltan..), Cazoretti habia inducido a cierto hacendado a comprarle dos mil piés del pre-

cioso arbolillo, a razon de veinte pesos el ciento. Pero como al dia siguiente los eucaliptus no crecieron diez metros, cual la viga que frai Jorje encontró en la hacienda de su nombre para su iglesia en la Serena, el hacendado arrancó la «maleza» i fué donde Cazoretti a decirle, por corta providencia, que era un «pícaro» i un «ladron»,—palabra que anda en Chile en mayor abundancia que las hortigas i los *conclis*.

Pero Cazoretti tuvo el heroismo de todos los innovadores conocidos. Bajó su artículo al precio de 10 pesos el ciento con maceta i todo, que era ménos que el costo, i nadie ocurría. En una ocasion en que se halló escaso de macetas, ordenó a su segundo, el intelijente Zamorano—jardinero hoi de don Maximiano Errázuriz,—que arrancase cuatro mil eucaliptus, i dejó solo un grupo de dos mil, *por si acaso...*

Verdad es que no faltaban aficionados que por curiosidad o adorno, compraban uno o dos árboles para jardines. El primero de éstos fué Mr. Meiggs, cuando formó el parque de su quinta de la Alameda en 1865; el segundo fué el señor Francisco de Paula Figueroa, quien plantó los dos árboles jigantescos que se admiran en su casa—jardin de la calle de Huérfanos, en abril de aquel año. Vendidos espresamente estos árboles al presente (abril de 77), es decir, a los 12 años de haber sido plantados, alcanzan una altura de treinta metros, i a un metro del suelo presentan una circunferencia de 1.90 metros, lo que da un radio de mas de 63 centímetros. ¿No es ésto prodijioso?

Análogas son las dimensiones de los eucaliptus plan-

tados en la misma época en el jardín de los baños de Apoquindo i en el hotel Bourgeois de Limache. Don Carlos Cazoretti valorizó estos árboles por el precio de su madera, en 35 a 40 pesos «sin regodear,» aunque bien se ve que deja cinco pesos para el inevitable *regodeo*.



Pero la primera plantacion sistemática e industrial que existe en Chile, es la del bosquecillo que tenemos a la vista, i que no cuenta todavía ocho años de existencia, pues fué ejecutada por órdenes del señor Urmeneta en febrero de 1869. Los del lado de la lechería, mucho mas raquíticos, fueron plantados en octubre del mismo año.

Las condiciones de esa plantacion eran de suyo evidentemente desfavorables. El eucaliptus, aunque resiste bien a la seca cuando ha cumplido tres años de vida, es sumamente sediento de humedades en los primeros tiempos de su crecimiento. Segun esperiencias científicas, este vegetal extraordinario es capaz de absorber diez veces su volúmen en agua, i de aquí se colije que, léjos de ser un ocioso vampiro de las humedades subterráneas del suelo, las estrae, al contrario, como una bomba silenciosa, para restituirlas a la atmósfera por medio de los poros de sus aromáticas hojas purificadoras i medicinales. Plantados aquí en un terreno delgado, en la falda lavada de un cerro, i no siempre bien dotados de agua en su época crítica, i sobre todo, colocados a demasiada corta distancia los unos de

los otros, los eucaliptus de Limache no han prosperado como era de esperarse. Algunos piés se han vendido, sin embargo, por dos pesos, i por otros hai ofertas hasta de cinco pesos. El horticultor Cazoretti valoriza el eucaliptus de diez años en un precio de dieziocho a veinte pesos, cuando el álamo de veinte años solo alcanza a cinco o seis pesos.



El segundo plantador en grande de eucaliptus, fué el señor Luis Cousiño, que a su regreso de Europa, en 1869, conocia ya la importancia de aquel árbol. Cubrió su hacienda de Macul con los almácigos de la Recoleta e hizo plantar algunos bosquecillos en el hermoso parque de la capital que lleva su nombre. Esos árboles tienen hoi apénas seis años de edad.

Despues de esos dos nombres, «Urmeneta-Cousiño,» la *moda* prendió, porque todo entra en nuestro país por los «nombres,» como dicen de los guisos, que han de entrar por los «ojos».

Son muchos los millones de este árbol que hoi existen en el país, i los jardines de Santiago apénas dan abasto a su propagacion. En 1876, el jardinero ingles de la Recoleta tenia un contrato por cien mil pesos, con un solo hacendado. Algunos de éstos, mas animosos o mas prolijos, compran la semilla i forman los almácigos en sus propias arboledas. De esta suerte, el señor Francisco de Borja Larrain ha plantado «para sus hijos,» cerca de cien mil eucaliptus en su hacienda de Aculeo, i un número algo menor el señor Maximiano Errázuriz

en sus propiedades de «Lo Espejo» i Panquehue. Sabemos que en el valle del Teno, don Antonio Iñiguez Vicuña planta en este momento un almácigo de 100,000 piés.



Como árbol de rápido crecimiento, el eucaliptus no tiene rival conocido en el reino vegetal. Esto no necesita mas demostracion que la de Santo Tomas,—asomarse al lugar que atravesamos, i ver!...

Al eucaliptus se le *ve* materialmente crecer. En Australia existen árboles que tienen cien, ciento veinte i hasta ciento cuarenta i cinco metros de elevacion, esto es, tres metros mas que la torre de la Catedral de Estraburgo, la mas alta del mundo.

Figuraos un árbol cinco veces mas elevado que el tubo rojo de la fábrica que teneis a la vista, i tres veces mas encumbrado que la torre de la catedral de Santiago, ese eucaliptus de ladrillo de 54 metros de alto recientemente plantado en nuestra plaza pública como para hacer juego con el torreón-álamo de los bomberos, i os formareis una idea aproximativa de aquellos colosos inverosímiles.

Algunos tienen en su pié un radio de 30 metros, dentro del cual cabria una casa tan cómoda como las que se usan en Valparaiso. Nosotros mismos no habríamos creído en estos prodijios, si no hubiésemos visto en 1859 la Welintonia de la Columbia británica, edificada (ésta es la palabra) con su propia corteza en el Palacio de cristal

de Lóndres, la cumbre de cuyo esqueleto sobrepasaba la mas alta de las torres de aquella construccion cíclope, i cuya base servia de tienda de campaña a varios salvajes. Según la noticia de un diario de 1875, se habia descubierto en Tasmania un eucaliptus en la cavidad de cuyo tronco podian maniobrar con desahogo cuatro hombres a caballo... Lo del *repollo* de aquel jeneral chileno que daba sombra en Méjico a un escuadron de caballería, va perdiendo de esta suerte algo de su heróica fábula.



Sobre las condiciones de la dureza i apropiaciones de la madera del eucaliptus para construcciones navales, para la carrosería, para muebles de barniz, no hai tampoco discusion. La plancha exhibida en 1872, barnizada por uno de sus frentes, en bruto por el otro, i que se conserva en el museo de la Sociedad de Agricultura, ponía en evidencia la delicadeza de sus tejidos i su adaptacion al lustre del aceite. En los salones de aquella corporacion se ha exhibido tambien piés torneados de mesa que en nada desdicen del cedro, de la caoba i del nogal americano, teniendo un color ménos caprichoso que la madera del último, pero ostentando un tinte mas agradable a la vista.

En 1869, el horticultor Cazoretti cortó de un árbol de cuatro años planchas de diez pulgadas de ancho que regaló a sus favorecedores como muestras de su triunfo. En Macul acaban de hacer con la madera producida en el lugar, todos los trabajos de adorno de un elegante par-

que, kioscos, puentes, bancos, barandas, lo mas fino como lo mas burdo. La única dificultad que ofrece, es su excesiva dureza, porque el eucaliptus crece en espiral, i no por capas concéntricas como la jeneralidad de los árboles, de lo que resulta que resiste tenazmente al instrumento de los carpinteros. Lllaman éstos *madera del diablo* la del eucaliptus, segun su introductor, i estando a su opinion, es mas resistente que la del espinos i comparable solo a la del guayacan. En cuanto a sus usos marítimos, las mejores balleneras de Australia, las de Hobart-Town son de eucaliptus, i aun se ha importado grandes cantidades de su madera en la India, el país del *teak*, para reemplazar a éste en la construccion de buques. En 1862, el año en que se hizo la primera plantacion de la semilla de Australia en Chile, quisieron llevar a Inglaterra una plancha de eucaliptus que media 63 metros de largo, i no encontrando buque adecuado que la cargase, construyeron con ella una embarcacion que enviaron a Londres... Otro árbol produjo 446,886 kilogramos (mil quintales españoles) de madera.

Conócese tambien una especie de eucaliptus llamado *iron bark* (corteza de fierro), del cual el señor Abelardo Nuñez ha enviado semillas a las provincias del Norte como mas jeniales por su clima a esta particular familia. Los naturales de Australia hacen tejas de la corteza de este árbol de secano i utilísimo para el nuestro.



Respecto de las condiciones medicinales del euca-

liptus, no hai mas que restregar sus hojas para cerciorarse del aceite esencial, acre i purificador que exhala: es una especie de alcanfor concentrado. En Australia, sus bosques pasan por tan eficaces reparadores de los órganos respiratorios como los pinales resinosos de la Carolina en los Estados Unidos, i los de Arcachon en Francia.

El eucaliptus, aunque crece endeble como los tísicos, es su mejor amigo. Su decoccion es evidentemente febrífuga, como la quina, i para algunos, como para su introductor en Chile, es una panacea, porque, segun Cazoretti, no debia venderse en las boticas sino «cogollos de eucaliptus»: él al ménos no usa otra medicina, i así vive fuerte como un pellin del Bio-Bio. Por ésto no ha sido idea desacertada plantar este árbol en las avenidas del camino de cintura, cortina de salud i ventilacion de las grandes ciudades, i en algunas de las plazas de Santiago. La de los Gameros—pórtico del Parque—que era un basural en 1872, fué plantada en el otoño de 1873, i ya puede medirse la corpulencia de sus árboles. No estará de mas decir que algunos puristas de Santiago no aceptan el nombre de *eucaliptus* por griego, i prefieren el de *gomeró azul*, traducido del *blue gum* de los ingleses. Pero una dama, mas purista que aquellos, escandalizábase un dia de la torpeza del inspector de policía de Santiago, que puso al último sitio nombrado i plantado de *gomeros*, el nombre de *Plaza de los Gameros*, equivocando, segun ella, la *a* por la *o*... I así como éste son mas o ménos los fastidiosos reparos de los críticos de la lengua....



La única preocupacion que queda todavía en pié contra la propagacion sistemática i jeneral del eucaliptus, es la idea de que siendo una planta esencialmente absorbente de agua i estrujadora de pantanos, no se presta a las necesidades climatológicas de un país que comienza a morir de sed como el nuestro. Pero ¿acaso el agua que absorbe el eucaliptus, como el álamo i todas las plantas, no es devuelta a la atmósfera en vapores invisibles por sus hojas, que son sus pulmones? Miétras mas húmeda es una planta, mas humedad enjendra, i de este modo queda establecida la compensacion. De todas suertes, los campos vegosos al sud del Cachapoal, como el bosque de Chimbarongo, por ejemplo, reclaman el eucaliptus como una sombra protectora; i en el resto del país, si llóvia ántes cuando toda la vejeticion arbórea estaba sostenida por el enjuto espino i por el álamo, este último como un simple auxiliar precario i lugareño, ¿por qué el eucaliptus de hojas persistentes (que esta ventaja mas lleva al álamo) no habria de restablecer la pérdida armónica de las estaciones i hacer que Chile, que corre hoi la suerte de la Palestina, volviese a tener inviernos?

Esos son los problemas que los hombres que gustan marchar al frente de los desiertos para ponerles valla, deben realizar no con discusiones sino con hechos. Eso fué al ménos lo que hizo Parmentier plantando de pinos las *landas* de la Gironda; eso es lo que hizo el benefac-

tor Cobo en Mendoza introduciendo el álamo, i eso será sin duda el mérito venidero de los primeros plantadores del eucaliptus en Chile i en Limache.

* * *

Tomado todo en conjunto, la hacienda de Limache, comprada en 150,000 pesos, vale hoi *sin regatear* 1.000,000, i su producto anual no puede bajar de 100,000 pesos.

* * *

De su suntuosa mansion, de su capilla reedificada completamente despues del temblor de 7 de julio de 1873, segun planos del arquitecto chileno Vivaceta, i con un costo de 27,000 pesos, de sus jardines i parque que miden una estension de once cuadras (la de su viña es de diecisiete cuadras), no daremos cuenta especial al lector, porque él va viéndolos agrupados en pintoresco panorama, a su pasaje i desde su asiento. Solo agregaremos que su propietario mantiene allí dos escuelas a su costa, i que ámbas están iluminadas con gas: luz para la cartilla i luz para el alma!

El túnel de San Pedro.

Pero de improvise, la luz desaparece, i silbando pavorosamente la máquina, nos arrastra en densa oscuridad durante un corto minuto: es ésta una de las

plagas de Faraon (la de las tñeblas), que a Mr. Lloyd le plugó regalarnos, por simple capricho ingles, en el tránsito de nuestros luminosos valles. El túnel de San Pedro, que fué la sepultura de la primera Empresa del ferrocarril, tiene *mil seis cientos* piés de largo abovedados; pero con los cortes de entrada i salida, mide exactamente 6,400 piés, o sea cerca de media legua. Tardáronse en construirlo seis años, desde 1855 a 1861, i se arruinaron la mayor parte de los contratistas, Potts, Verdugo, i por último, la Empresa misma. Pudo ésta terminar a duras penas la via hasta Quillota con un gasto casi análogo al presupuestado para toda la línea hasta Santiago, esto es, 5.196,182 pesos 91 centavos, en un trayecto de 55 kilómetros: ¡100,000 pesos por kilómetro! Construyó los dos tercios del resto del camino (129 kilómetros), en dos años, un solo empresario i por 6.000,000, la mitad del precio.

Por lo demas, fuera del derroche, no tenemos nada que contar del famoso túnel de San Pedro, destiladera de dos departamentos. Como todo pasa en la oscuridad, no es posible tomar en cuenta ni las goteras de agua que se desprenden de su bóveda, ni las mil anécdotas picarescas que cada cual inventa o refiere del reino de Pluton. Sin embargo, el cartero ambulante Valdebenito, que en el jesto i los años se parece a aquel Dios del averno, i que sirve en la línea desde que se abrió el túnel, asegura que, puesto a los postigos, ha oido cantar muchas veces el «baccio» del maestro *Arditi*, i ésto es lo ménos que podemos apuntar nosotros de tales ardimientos...



Pero si no es posible descifrar los arcanos de las bóvedas, recuérdanse algunos lances peregrinos ocurridos a la clara luz del dia en las embocaduras del túnel, como la de aquel jinete «de mala tomadura,» que esperó al espreso de Santiago en medio de los rieles, los piés firmes en el estribo, las riendas levantadas en alto i las espuelas en los ijares de indómito corcel, retando a la locomotora a singular combate «de hombre a hombre». Felizmente este Quijote de la chicha fué descubierto en tiempo, i durmió su valerosa «rasca,» la mitad de ella en el *carro colorado* i la otra mitad en un calabozo de la policía de Limache.

Tuvo éste un imitador poco despues, pero la dosis de alcohol de la cabeza resultó mas poderosa que la del coraje del corazon, i el héroe se quedó dormido sobre su montura a la entrada de la bóveda.... El simpático conductor Barba se encargó de hacerlo despertar a su manera.



En otra ocasion, un carrilano temerario, que tenia cierto pique con uno de los maquinistas de la Empresa (por la muerte de un animal segun parece), lo acechó a la salida del túnel i le disparó un balazo a boca de jarro, que hirió en un brazo al fogonero. Si el asesino hubiera acertado el golpe, ¿cuál habria sido la suerte del tren?— Julio Verne ha escrito «la epopeya de la locomotora,»

contando cómo un loco apoderado de un tren, llegó de Marsella a San Petersburgo sin ser detenido: el huaso de San Pedro pudo, si hubiera tenido mejor puntería i mas barbarie (si ésto era posible), hacer emprender a los viajeros de Santiago esa escursion en miniatura desde el túnel hasta su tumba....

*
* *

Pero no hemos concluido todavía con la mitología de los aparecidos del túnel de San Pedro.—La locomotora, saliendo como un monstruo furioso de las entrañas de la tierra, provoca la agresion de las cabezas exaltadas por la plebeya chicha, ni mas ni ménos como la cueva de Montesinos hacia perder la suya al caballeresco don Quijote.

En una ocasion, al dar frente el tren espreso a la alameda que desde la estacion de San Pedro conduce a las haciendas situadas en su vecindad hácia el poniente, un arriero «curado» acometió a todo escape en su robusta mula al convoi, i metió la animosa bestia entre dos carros. ¡cosa estraña i casi incomprensible! tirado el ebrio por la cabeza del animal, quedó de espaldas en medio de la línea con su cuerpo paralelo a los rieles; de modo que cuando fueron a recojer sus fragmentos, lo encontraron aturdido, pero sano e intacto. Ménos feliz el macho valeroso, perdió de un solo tajo sus cuatro patas, rebanadas por las ruedas, i espiró a los pocos minutos.

Los niños en el ferrocarril.

Pero las aventuras del túnel de San Pedro no han ocurrido únicamente en sus salidas. En uno de los viajes del tren ordinario de pasajeros, cayó por una portezuela un niño de diez o doce años, hijo del jefe del tráfico don Carlos Potts, i como niño, escapó ileso con un pasajero aturdimiento. Dice el refran que «los niños tienen vida de gato,» i tal vez seria mas propio decir que tienen músculos de goma elástica. Cerca de Quilpué, jugando en su compartimento tres hijos del conocido señor Watson, comerciante norte-americano de Valparaiso, saltó uno de ellos por un postigo, o se abrió la portezuela, i a pesar de la velocidad, el niño «dió bote» i quedó salvo en el declive de los terraplenes... Un caso mas estraño todavía:—Atravesando el puente de Rabuco, entre la Calera i Ocoa, se abrió la puerta de un carro, i una niña de trece años, hija del jefe de estacion de San Roque, fué precipita desde una altura de tres o cuatro metros... I cuando la máquina volvió de la Calera a trasportar su cadáver, la encontraron sentada i risueña esperando su rescate... Efectivamente, el ferrocarril ha probado que los niños son gatos, pero ha probado tambien que son solo los niños los que se caen, hecho que consignamos aquí como un aviso permanente a los que viajan «con familia». Bastaria, sin embargo, la horrible desgracia ocurrida al honorable coronel Saavedra con un hermoso niño de seis años, que pereció de aquella manera en la bajada de Batuco, regresando de

Polpaico a Santiago, para aconsejar a las madres que viajan, las mas solícitas precauciones con los niños: los grandes se cuidan solos.



No concluiremos la historia del *túnel*, que ha dado su nombre a un pequeño pero no mal dirigido periódico de Limache, sin decir que brota tal cantidad de agua de sus estremidades, que pasando a pecho descubierto, como nosotros lo hemos hecho, se necesita paragua, i ojalá fuera ésta la única precaucion que hubiera de necesitarse contra ese peligro. A un lado i otro se ha abierto, por este motivo, pequeños canales que sirven para regar tres o cuatro cuabras de cercos de inquilinos, en que se da a la alfalfa seis cortes con el *agua del Corte*.

Aun ántes de dispararse en éste el primer tiro ni de que surcaran por la cima de su portezuelo los dos canales que hoi lo atraviesan, existia allí un manantial, o *puquio*, hace cincuenta años.



Otra mitología del túnel, i ésta es la última:—Actualmente hállanse empeñados tres cateadores del norte en encontrar entre su cima i la quebrada llamada del Almendro, la veta de cinabrio de que ya hemos dado noticia. Pero los *machis* de la Campana ¿no estarán ya afilando los puñales con que quitaron la vida al descubridor Mariano Chaparro?

Antes de penetrar en el túnel por el lado de Limache,

se ve atravesado sobre la via i encima de los carros, el acueducto de fierro que conduce las aguas a la parte occidental de la hacienda del señor Urmeneta; i a poco de haber desembocado a la luz en el llano opuesto de San Pedro, el tren atraviesa por un puente de fierro el estero de este nombre. I aquí, en este punto preciso, comienza el ascenso gradual, pero constante, de la línea hácia Tabon; por manera que si se desprendiera un carro o un tren desde aquella cumbre, como ha estado muchas veces a punto de suceder, no pararia en su vertiginosa carrera hasta el lecho de ese estero.

Mui próxima está tambien la desdeñada estacion de

SAN PEDRO.

Distancia de Valparaiso.....	47 kilómetros.
Distancia » Santiago.....	137 »
Distancia » Limache.....	6 »
Tiempo desde Limache:	
Tren ordinario.....	10 minutos.
Altura.....	301 piés.
Poblacion	853 habitantes.

Se ve que desde Limache se ha subido ya, de estacion a estacion, mas de 50 piés en seis kilómetros.

Al derredor del mismo galpon en que el mas paciente i postergado de los jefes de estacion de la línea, don Ruperto Quintero, vende, impasible como sus bigotes, los escasos boletos de su tráfico, háse agrupado una pequeña poblacion, que vive del trabajo de las doce hijuelas en que don Javier Dueñas, con los respetos i desinterés de un patriarca antiguo, dividió en vida su

vasta hacienda para dotar a sus hijos, la mayor parte de los cuales le siguió ¡ai! en breve al sepulcro. La viña que está a la izquierda, pertenece a uno de los dos sobrevivientes de aquella numerosa i honorable familia; la de la derecha a la viuda de otro que fué el ensueño de la juventud de un grande hombre:—don Diego Portales.... Mas allá la viuda de otro que no fué grande, pero fué bueno, noble, jeneroso, leal amigo, modelo de hombre,—Juan Antonio Dueñas... ¿Por qué estos campos, ántes tan lozanos, tan felices, tan ricos, están hoi eriazos?—Para nosotros al ménos, San Pedro es solo un cementerio. En diez años hemos visto morir una familia entera de amigos i de deudos.



Pasemos rápidamente por estos lugares de pena, que fueron una vega i hoi se asemejan al desierto.

Agregaremos únicamente que esta gran hacienda, que en los tiempos de California producía solo en papas 20 o 25,000 pesos, fué comprada en remate público por los jesuitas, en 1748, de los bienes del maestro de campo don Manuel de Carvajal, por la suma de 5,000 pesos en dinero i 9,000 a censo.

Hoi día su renta anual está avaluada por el catastro agrícola en 33,448 pesos, que rinden al Estado 3,010 pesos de contribucion.

San Pedro, a pesar de su lluvioso nombre, era en esa época un fundo de rulo, i fueron los jesuitas los que sacaron su primer canal a mediados del pasado siglo.

El vecino de Pocomchay—obra de los agrónomos peruanos—era dos o tres siglos mas antiguo.

San Isidro.

Una alameda que tuerce de los rieles directa al oriente, nos conduce a la famosa hacienda de San Isidro, el Peñalolen del valle de Quillota.

Llamábase este predio en los tiempos de la conquista, los *Perales de Atienzo*, i cúpole mas tarde el nombre de *San Isidro*, por una capilla, vice-parroquia de Quillota, que los labradores del valle erijeron al santo de las mieses a la entrada de la Calle Larga, por «el lado del puerto,» i cuya torre divisase todavía desde el tren. Esa vice-parroquia existia todavía en 1830.

A principios del presente siglo la hacienda de San Isidro era propiedad de un clérigo llamado don Diego Escobar i Lillo, que fué tal vez uno de los vice-párrocos de la inmediata doctrina; i por el año de 1820 vendieronlo al rico vecino de Quillota don Julian Castro, en la suma de 11,000 pesos, a censo, i la alcabala. Veinte i dos años mas tarde (1832), los hijos de Castro, don José María i don Vicente, al partirse, lo enajenaron por mas del triple del precio de 1820 (37,000 pesos), al industrioso comerciante don Josué Waddington, que fué el Edwards de su época en caudal i en influencia financiera.

El señor Waddington no tardó en abrir el canal que se llamó en los primeros años de *San Isidro*, i con la abundancia de aguas, la estancia se convirtió en verjel,

no así la fortuna de su noble dueño, que se secó como todas las corrientes que en este país no se surten de la usura.

El señor Waddington poseyó este fundo durante treinta años, i en 1869 pasó a manos de uno de sus antiguos i honorables dependientes mas dichoso que él, don Enrique Paulsen, i de éste a dos de sus sobrinos, sus actuales propietarios, jóvenes laboriosos e intelijentes que mantienen en su antiguo crédito las producciones del Santo del valle, especialmente la leche i su frutos. La mantquilla de San Isidro ha sido en Valparaíso lo que la crema de «Lo Espejo» es en Santiago.

Las lecherías i las arboledas de San Isidro.

La especialidad agraria de San Isidro ha sido, en efecto, la lechería perfeccionada a que se presta tan maravillosamente su clima, su terreno enjuto, sus pastos escojidos i su copiosa irrigacion. El señor Waddington hizo traer tambien de su país, ántes que estas mejoras fueran moda, los mas perfectos tipos de la raza Durham, i especialmente el famoso toro *Chercan*, el gigante de su especie en Chile. La hacienda de San Isidro, a pesar de no medir sino quinientas cuadras de planes regados i cien de cerro, alimenta cerca de mil vacas lecheras, la mayor parte de raza fina, i de las cuales uno de sus admiradores dice que, entre otras prendas, poseen estas tres cualidades, que son las 5.^a, 6.^a i 7.^a de su catálogo:—«5.^a Tienen una osamenta mui fina, nalgas anchas, llenas i rectas.—6.^a Estremidades cortas i finas, caja lar-

ga i talla alta.—7.^a Aspecto agradable, pelo lustroso i de color frutilla o rosa». ¿Qué te falta, oh vaca?

Pero el verdadero atractivo rústico de San Isidro son sus hermosas arboledas, fertilizadas por su abundante canal. ¿Quién no ha oído hablar de las naranjas de San Isidro?

En enero de 1850, hacíamos nuestro primer viaje por mar en compañía del señor Waddington hasta Talcahuano, i su camarote era un naranjería de la cual todos los pasajeros sacaban su racion contra el mareo. En San Isidro se cultivan tambien casi todas las variedades de peras conocidas en la horticultura del mundo. ¿I cómo no habian de producirlas los antiguos perales de Atienzo?

Divísanse tambien desde el tren sus frondosas hileras de nogales, plantados en diez cuadras de terreno, i las verdes cimas de sus pinos marítimos, algunos de los cuales han alcanzado en 30 años, treinta metros de elevacion. Su número, en 1874, era de 600, i el intelijente don Julio Menadier—heraldo de todos los progresos agrícolas del país—los valorizó en ese año en 6,000 pesos.

Pero entre esos hermosos grupos de la aclimatacion arbórea, la mas necesitada por este país, despedazado a hachazos, descuella la magnolia grandi-flora, cuyos brotes han cundido en el país; el árbol de la jacarandá, cuya cúpula, cuajada de azuladas flores, forma una verdadera enramada que da sombra a las casas; i el árbol de la goma elástica (*ficus elástica*), que tiene la estructura acuosa de la higuera i cuya leche destila el *caucho*, i la

elegancia del canelo, del cual luce el tronco esbelto i liso a grande altura.

Visitamos estos hermosos arbolados en una luminosa mañana de noviembre de 1869, cuando vivia todavía el anciano señor Paulsen, i su aspecto venerable, realzado el rugoso rostro por la barba de nieve, daba a estos sitios la apariencia de una de esas selvas seculares que los poetas místicos hacen habitar por los penitentes i por los anacoretas.

Así como Viña del Mar tiene la especialidad de los jardines, así San Isidro es famoso por sus arboledas: árboles por flores, la falda nada ha perdido en el contraste con el valle.

No faltaban tampoco a San Isidro hermosos jardines en tiempo del señor Waddington, i en realidad, el *Jardin de Recreo* de Valparaiso (antigua quinta Waddington), no fué sino una sucursal de los criaderos de su hacienda de Quillota.

Colúmbrense desde el tren las encumbradas plantaciones en la falda del cerro de San Isidro, al pié del curioso pico, accesorio del morro de la Campana, que se llama la Campanita o la «Campana de Roldan,» tal vez por un don Pablo de Roldan, natural de Puchuncaví, que segun los libros de la parroquia de Quillota, vivia en sus vecindades por el año de 1748.



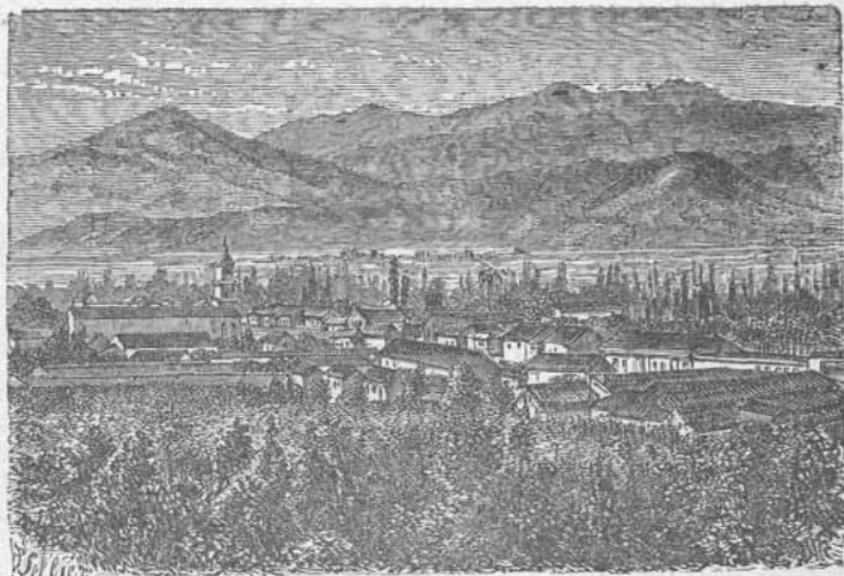
Pero el tren marcha, i a pocas vueltas de los ejes, óyese el prolongado silbato del maquinista, que anuncia la

vecindad, no de una simple estacion, sino de una ciudad.

El tren penetra en una avenida medianamente ancha, de siete cuabras de largo, que va rebanando por sus estremidades las siete calles paralelas de Quillota, hasta que, como rata gigantesca en oscura cueva, se introduce aquel en la mal acondicionada, estrecha i lóbrega estacion del pueblo. La avenida que acabamos de recorrer, es la antigua *cancha de la jarciá*, i gracias a los cordeles, tiene Quillota todavía un sitio abierto que llaman la Alameda, tal vez porque no tiene ni tendrá probablemente nunca la sombra de un solo álamo.

QUILLOTA.

Distancia de Valparaiso.....	55 kilómetros
» de Santiago.....	129 »
» de San Pedro.....	8 »
Tiempo desde Valparaiso:	
Espresso.....	1 hora 20 minutos.
Tren ordinario.....	1 » 45 »
Altura	410 piés.
Poblacion.....	11,347 habitantes.



Vista jeneral de Quillota.

«Allí en el fértil valle donde juntos
El limonero i el naranjo crecen,
Donde nacen silvestres las violetas
I el chirimoyo i lúcumo florecen.»

(Z. RODRIGUEZ.)

Reseña histórica.

Los verdaderos quillotanos, es decir, los rancieros i buenos cristianos que nacieron ántes de la chirimoya i del riel, que comian su *locro de chuchoca* a la sombra de sus olorosos manzanos cargados de *camuezas*, i dormian su siesta al ruido de la devanera que hilaba la famosa jarcia de su valle, sostenian que la pintoresca ciudad del Pelicano era mas antigua que Santiago, así como la *Calle larga* era mas antigua que Quillota.

De lo uno i de lo otro no cabe hoi duda séria para el historiador de verdad; porque así como consta que Pedro de Valdivia, viniendo del norte con su hueste, pasó por el último sendero en direccion a Malga-Malga, consta tambien que cuando estableció en el primer año del descubrimiento (1541) las faenas de oro de que ya hemos dado noticia, levantó en Quillota, i probablemente en el centro de la Calle Larga, una ciudadela de adobon i palizada. Esta fortaleza, que tenia por objeto dominar aquel lugar fértil i densamente poblado, para abastecer de menestras i de brazos los lavaderos del *Rio de las minas*, llamóse «la casa fuerte de Quillota,» i por otros la «casa de Chilli,» por llamarse así en idioma indio aquella hermosa comarca.

Queda, pues, establecido en honor de Quillota, que es la mas antigua ciudad española de Chile, i que en un tris estuvo que no hubiera sido la capital del reino, porque es casi seguro que si Valdivia no hubiese apartado para sí propio aquel dominio, se lo habria dejado al rei, su amo.

Los primeros gobernadores.

Fué el primer gobernador de la *casa fuerte* i del valle de Chillí el capitán Gonzalo de los Ríos, abuelo de la famosa *Quintrala*, doña Catalina de los Ríos. Mas, como los quillotanos no han entendido de bromas con sus opresores, mataron la guardia del gobernador mientras éste vijilaba la construcción de un bergantín en Concon; i a no haber tenido don Gonzalo caballo tan bien herrado, no habría nacido en Chile i de su sangre aquella harpía. Pero escapado de los indios, Gonzalo de los Ríos sucumbió años mas tarde por el veneno de su propia esposa, doña María de Encio, ex-cuncubina de Valdivia.

Fué el segundo gobernador de Quillota el bravo capitán Márcos Veas, íntimo amigo de Valdivia, que se distinguió en las guerras con Lautaro i que dejó también prole numerosa en esta tierra. Cuando Valdivia regresó del Perú en 1549, vino *a pié* desde Valparaíso a visitar a su fiel capitán, i los historiadores hablan de los tiernos abrazos que se dieron los dos amigos a la puerta del castillo.

Los indios, sin embargo, seguían inquietos, al punto de que temiéndose una rebelión jeneral, apurado con el peligro el tercer gobernador Juan Gómez de las Montañas, pidió consejo al cabildo de Santiago, i le ordenó éste (sesión del 18 de enero de 1549) que si el temporal arreciaba, abandonase el fuerte i se sostuyese con su jente en Malga-Malga, «porque va mas en sustentar las minas que no la casa».

En medio de estos alborotos, recibiendo en cada estío de las tribus del sud la flecha de la guerra, i encaminándola a los del norte, los bravos pero suspicaces quillotanos pasaron el siglo XVI sometidos a las duras labores de sus conquistadores en Malga-Malga, en Lima-che, en Pocochay, todos ricos asientos de minas de oro. La *Calle larga* era solo una cárcel de cautivos que cultivaban en sus sotos el codiciado cáñamo de que hacian la sogá del látigo i de la horca sus crueles dominadores.

En 1605, notando la escelente calidad del último material, el presidente García Ramon estableció allí una fábrica de jarcia, mas que para la marina, para la cuerda-mecha que necesitaban sus arcabuceros en las fronteras.

San Francisco (1609).

Pero solo cuatro años mas tarde vino a establecerse en el valle el verdadero centro de poblacion cristiana que hoi existe. Hasta 1609 hubo solo en la medianía de la Calle Larga una mala capilla, desde cuyo púlpito algun humilde cura doctrinaba quinientos o mil indios de encomienda. Esa capilla no debia estar apartada de la antigua «*casa fuerte* de Chile,» núcleo de la primera ranchería, i de esta circunstancia procede que algunos sostengan que la planta primitiva de Quillota estuvo en aquel lugar, hoi quinta del digno contra-almirante Simpson.

Con motivo de aquel centro de poblacion jentil, el provincial de San Francisco de Santiago solicitó del presi-

dente García Ramon la cesion de un terreno de diez cuadras, a la cabecera meridional de la Calle Larga, para establecer un convento de su órden, i en el acto se acordó, «por ser ese valle—dice la cédula de otorgamiento conservada en el archivo de Quillota—el mas poblado de naturales que hai en todo este distrito de Santiago i no tener mas que un solo cura para dotrinarles».

Escojéronse las diez cuadras concedidas, corriendo una cuerda de dos cuadras i media de largo desde el pié del cerro de la Moyaca hasta el sitio en que todavía existe la iglesia de San Francisco a la entrada de la Calle Larga, i a esta *cabezada* diéronle cuatro cuadras de fondo para enterar las diez. Tuvo la sogá para medir la cabezada el cacique Pedro Anaguante, que así se sometia al despojo de la sogá por escapar de ella su propia cabezada... Las tierras del convento quedaron enclavadas entre las del capitan Alonso Alvarez Berrío i el jeneral Garci Gutierrez Flores. Estas mismas medidas fueron rectificadas 130 años mas tarde (1737) por el jeneral don Francisco Ovalle i Esparza, correjidor de Quillota. Agregaremos aquí que el capitan Alvarez Berrío fué un gran señoron de la tierra, casado con doña María Caxal, hija de oidores i uno de cuyos hijos tuvo en la pila de Quillota, el 6 de agosto de 1750, otro gran caballero de la colonia i de la Audiencia, llamado don Tomas Calderon, famoso en la guerra i en las trampas...

En Chile, las ciudades han nacido de tres maneras: de la boca de una mina, al derredor de una rústica posada de camino (el *tambo* de los indíjenas), o en los contornos de un claustro. Las que no han nacido así, han si-

do fundadas artificialmente por real órden, como Rancagua i San Fernando, o han brotado de una *cayana* de tostar maiz, como la famosa *villa del Cobi*, que ya no es un suburbio de Santiago sino Santiago mismo, o de una herencia o un pleito como *Sal si puedes* i *Peor es nada*, en los deslindes de las provincias de Colchagua i Curicó.

Así, cuando los franciscanos taparon con su claustro la boca norte de la Calle Larga, los jesuitas plantaron su cruz (1628) en la otra estremidad, que así se llama todavía,—la Cruz!

Por ésto, cuando el Presidente interino de Chile don José de la Concha, fundó la planta actual de Quillota a la salida meridional de la Calle Larga, dice estas palabras que se conservan en la curia de Santiago:—«Encontré una *calle larga*, i en su principio un convento de San Francisco, i a los fines una corta casa de los jesuitas».

Los primeros curas.

El curato de Quillota era mucho mas antiguo; pero el primer párroco de que conservan memoria sus archivos eclesiásticos, data solo de 1642, i era su nombre don Vicente Carrion Montecinos, cuya firma se registra en las partidas hasta 1664.

A fines del siglo XVII era cura de Quillota aquel presbítero, don Juan Rodolfo Lisperguer Irrarázabal, sobrino de doña Catalina de los Rios, feudataria de la Ligua,—la horrible *Quintrala*.

No es posible, empero, desprender mucho de los registros parroquiales de Quillota, i en realidad, de ninguna parroquia en Chile, por el desórden que les imprimiera, considerados como registros del estado civil, la incuria de los tiempos, los terremotos, los incendios, las mudanzas i *los aguaceros* (sic).—Cuando los curas de Quillota entraron en la época moderna de sistema i órden, compraron un libro de caja, ingles, que todavía muestra en sus armarios, como una flagrante herejía entre los católicos pergaminos, el siguiente letrero:—*Cash book*. El ilustrado párroco actual haria bien en regalarlo por analogía a la iglesia vecina de Boco...

Acabamos de decir que era cura de Quillota a fines del siglo XVII, un Lisperguer. Pues bien, el penúltimo de la serie—el señor Aeta—era tambien un Lisperguer: cuestion de las capellanías de dos siglos!

El actual jóven e ilustrado párroco de Quillota es el presbítero don Celedonio Galvez, de la buena escuela del Seminario.

San Martín de la Concha.

Los presidentes de Chile tenían órden de regularizar la poblacion esparcida i revuelta del valle de Quillota desde los tiempos del virei Castelar i del presidente don Juan Henriquez (1675); pero como todas las cosas de España andaban en carreta en las Américas, especialmente en este último rincon de ellas, solo vino a darse cumplimiento al mandato del presidente Concha en 1717.

Para ésto la *Junta de poblaciones* compró una hermosa chacra, propiedad del rico encomendero don Alonso Pizarro (oriundo este último de una de las familias mas consideradas de Chiloé, Santiago i la Serena), a razon de 150 pesos cuadra, lo que daba a la planta de la ciudad un valor de seis mil pesos mas o ménos, porque eran cuarenta cuadras mal medidas. Don Alonso dió de *yapa* la manzana de la plaza histórica de Quillota, de limosna la manzana del oriente de ésta, que la empuñaron entera los jesuitas, i por transaccion con el fisco, la media manzana del norte, que todavía ocupan la gobernacion i la cárcel, cosas que en Quillota son una sola casa... Tambien cedió el fastuoso encomendero el terreno necesario para la Matriz i la casa del cura en el ángulo occidental de aquella.

La nueva ciudad, desembocando por la Calle Larga i siguiendo el rumbo del valle i del camino hácia Valparaiso, tenia siete cuadras de largo i cinco de ancho entre aquel camino i las vegas del rio, de lo que resultan 35 manzanas, i ciertamente que eran pocas para la jugosa patria de las camuezas quillotanas i sus apéndices... Quillota no es solo la mas fértil sino la mas prolífica ciudad de Chile.

El llano de Gallardo.

Poco mas adelante aumentóse la área oficial de Quillota con los terrenos que fué vendien lo al vecindario un caballero, natural de Chiloé, llamado don Francisco Gallardo, quien habia comprado a los Carvajal, feu-

datarios de San Pedro ántes de los jesuitas (escritura de doña María Carvajal en poder del señor presbítero Martin Gonzalez) una faja de terreno entre el portezuelo de la Moyaca hasta el estero de San Pedro, interceptando así la salida de la futura ciudad hácia el río. De este ensanche i de él que posteriormente todavía permitió la apertura de los terrenos de San Francisco i su venta en lotes, provienen las cuarenta manzanas que actualmente forman la área del pueblo, que en su planta primitiva tenia catorce ménos.

*
* *

Era el primer feudatario de «Lo Gallardo» hijo de un soldado de Chiloé llamado don Ignacio Gallardo, que a su vez descendía de aquella famosa heroína de su apellido —la Mencia de los Nidos de Castro,— que cuando la invasion de los holandeses, a principios del siglo XVII, soportó el azote por la patria, al pié de los cañones, que ella habia clavado por su propia mano. El nieto de la valerosa dama, que citaba con justicia el látigo como timbre de gloria por su nombre, falleció en Quillota el 19 de octubre de 1757, i dejó numerosa prole. En los tiempos de la patria vieja existia todavía un campo abierto, en direccion a los *callejones* (hoi alamedas) de *San Pedro*, con el nombre de el *llano de Gallardo*, i allí los bravos quillotanos dieron su primera batalla a los realistas en la víspera de Chacabuco.

*
* *

Mas, volviendo a la fundacion oficial de Quillota, vinieron en persona—¡humor insigne cuando se viajaba en mula!—el presidente Concha i el obispo de Santiago don Luis Francisco Romero, a las fiestas de la fundacion, i allí, entre repiques, voladores i corridas de toros, en once dias que estuvieron los dos magnates, por noviembre de 1717, trazaron a cordel el plano de la ciudad i dejaron abiertos los cimientos de la Matriz i de la cárcel, la morada de Dios i la del verdugo, estos reguladores eternos de la vida del indómito i misterioso sér que se llama el hombre, porque son el uno el supremo bien, i el otro el llanto i oprobio de nuestro cuerpo i de nuestra alma.



Como la fiesta de la inauguracion solemne de la nueva ciudad católica tuvo lugar el dia 11 de noviembre, dia de San Martin, antiguo patron del valle (en rivalidad con San Isidro, labrador), arzobispo de Tours, húngaro tan caritativo este último que, siendo soldado, partió su capa con un mendigo en una plaza de Amiens, que hemos atravesado muchas veces, pusieron por nombre de pila «San Martin de la Concha» a la ciudad. «Confieso a S.S.—decia el presidente así honrado a su sucesor el ilustre Cano—que el apellido que se dió a la ciudad, por ser el mio, me sirvió de mortificacion». Pero fué tal vez lo que mas gusto le diera, i si en realidad no lo tuvo, el gobierno patrio hizo justicia a su modestia un siglo mas tarde, porque cuando en 6 de agosto 1822, con-

cedió a la villa de San Martín de la Concha el título de ciudad, fué a condición que se llamase «San Martín de Quillota». Ya era tiempo, porque el pueblo había salido de su concha.

La nobleza de Quillota.

Hasta esa época Quillota había vivido como un jardín, o mas bien, como un arbolado de recreo, enclavado en el territorio de sus señores feudales. Los Villagra Rivadeneira eran los dueños de Rauten; los Amasa i los Azua eran los mayorazgos i marqueses de San Nicolás de Purutun; los Alvarez de Araya, de Pocochay; los Zárate, de Boco; los Balbontin de la Torre, de Quintero; i en sus vecindades vivía también el bravo capitán Francisco Hernández, de quien dice Carvallo, que «cansado de servir al rei en las fronteras, se retiró en sus últimos años a su hacienda de Quillota,» i fué gran protector de los frailes franciscanos, sus vecinos.

Los mas magníficos señores del valle i del correjimiento de Quillota, que entónces se extendía desde Choapa a Valparaíso, simple dependencia esta última de aquel, no desdeñaron edificar sus casas solariegas en la nueva población. El marques de Cañada-Hermosa, dueño de Purutun, compró en 300 pesos el sitio de la plaza que hace ángulo a la Matriz i es hoy propiedad del esforzado industrial don Pedro Adrián, i allí edificó su morada de recreo. El marques de la Pica no quiso ser un punto ménos que su vecino i deudo (por lo Lisperguer), i edificó la casa histórica de la esquina

opuesta, hoy de la familia Moran, i bajo cuyo techo pasó su última noche de omnipotencia el ministro don Diego Portales.

Los franceses en Quillota.

Pero ya ántes que estos grandes magnates, habia venido a Quillota otro jénero de pobladores i mas útiles obreros de su porvenir. Eran éstos los franceses del *comercio libre* en tiempo de Felipe V (1700-20), que encantados con el paisaje, el clima i los bellos ojos negros del caserío de Quillota, daban adios al mar i escondian su dicha entre aquellas selvas i aquellas amorosas pestañas. El primero en visitar estos sitios habia sido el ilustre Frezier que en 1812, cinco años ántes de la fundacion, habia pasado allí un carnaval «encantado» (*enchanté*) con los «*petits bois de pêches*» (huertos de duraznos) que daban sus dorados frutos, sin mas cuidado que el beso del agua que corria a sus piés.—No habia llegado todavía la chirimoya a esta tierra de promisión, i por eso el minucioso viajero frances no la menciona.

Los primeros franceses que se establecieron en Quillota llamábanse don Antonio Gac, natural de Saint-Paul, i tanto se apasionó del lugar éste afortunado mercader, que trajo consigo a su esposa, francesa como él, doña Juana Loisel, de la que descendió una verdadera tribu, i entre otros un clérigo.

Gac edificó el molino que todavía lleva su nombre al pié del cerro de la Moyaca, en un sitio sumamente pintoresco, i por el permiso de moler dió al municipio un almud diario de harina (1747).

Sucedióse (1752) un don Pedro Pinochet, emigrado mestizo de Concepcion, donde su padre, don Guillermo Pinochet, habíase radicado casándose con doña Ursula de la Vega, i aquel fué en breve alguacil mayor de Quillota.

Debemos tambien hacer mencion del patriarca don Bernardo Ravest, que falleció de 70 años el 13 de junio de 1771, uno de cuyos hijos llamado don Marcos remató el ramo de *sombra* (de abastos) el 9 de noviembre de 1763. A un hermano del último, don Manuel Ravest, otorgóle licencia el cabildo de Quillota para comerciar con un capital de 6,000 pesos, con tal que no saliera de un radio de seis leguas de la ciudad: a 1,000 pesos por legua. El que remató la *sombra*, estaba obligado a dar al ayuntamiento un tercio de nieve i otro al cura en tiempo de calores. ¿Cuánto le habrían pedido si hubiese rematado la luz?

Estableciéronse tambien allí los Faez, los Bordalí, los Picon, los Picart (Picarte), los Camus, todos de oríjen frances, i el mas famoso de todos don Feliciano Lothellier, de donde proceden todas las estirpes de los Letelier en Chile.

Este don Feliciano *Lothellier*, que así se firma en muchos papeles, cuando fué por muchos años correjidor de Quillota (lo era en 1767 al tiempo de la espulsion de los jesuitas), es el mismo que cuenta Molina en su *Historia natural de Chile*, a fin de ponderar la fecundidad de las familias criollas del país, que murió rodeado de cerca de doscientos descendientes entre hijos, sobrinos i nietos.

El bravo coronel de ingenieros don Cayetano Letelier, que falleció lastimosamente en Osorno en 1821, era nieto de don Feliciano, i se habia educado en Europa, probablemente al lado de la familia del último. El coronel don Bernardo Letelier era tambien nieto de de aquel patricio, pero no sabemos si fuera quillotano. Parécenos que los dos coroneles eran hermanos i talquinos.

Los Loriel (hoi Lorié) son tambien *franceses-quillotanos*, i provienen de un ingeniero de ese nombre que en tiempo del presidente Cano de Aponte (1726), delineó el primer trozo del canal de Maipo. En 1850 existia todavía en Quillota un padre dominico del nombre de Lorié i en 1814 fué alcalde un don Vicente Lorié.

Sin contar todavía muchos otros nombres de gálica estirpe, podríamos citar con el registro civil de Quillota (los antiguos libros parroquiales), un Atanasio Rochel (1759), del cual entendemos vienen los Rossel de Chile; un Guillermo Bert, natural de San Maló (1746), i un Guillermo Rires, que en 1744 casó con una quillotana llamada doña Josefa Madrid.

Los Bordalí, de nacionalidad francesa, fueron los últimos en llegar, via de Cádiz, segun datos conservados en el archivo de Indias.

A mediados del siglo XVIII, Quillota era una colonia francesa.

Las armas reales de Quillota.

Habíamos olvidado decir que Felipe V dió, des-

de su castillo de caza de Balsain, título de *villa* a Quillota (17 de octubre de 1721) i, lo que era mas, armas reales. Estaba el escudo de éstas dividido en dos cuarteles, ostentando el superior tres flores de lis embutidas en una concha. ¿No habria sido mas adecuado poner tres chirimoyas en cambio de las flores, i en lugar de leon el *pelicano*?

El cabildo colonial.

Tambien habíamos dejado en el tintero que el presidente Concha fundó un cabildo compuesto de dos alcaldes i seis rejidores; mas como las varas de los últimos se compraban a buen precio, sucedia que, a falta de postores, el ayuntamiento solo se reunia cada tres o cuatro años. Así, las actas de un siglo (1717-1820) cupieron en dos libros. El primero es de 278 fojas i contiene los trabajos de 37 años (13 octubre 1746-18 diciembre 1783).

Los alcaldes, ademas, estaban obligados a costear las fiestas de San Martin, el 11 de noviembre, i de aquí el que no hubieran alcaldes, aunque no faltaban alcaldadas.

En una ocasion en que se citó a cabildo para la eleccion anual de aquellos majistrados, que tenia lugar el 1.º de enero de cada año, encontróse que no habia un solo municipal en el pueblo. El 18 de diciembre de 1746, el escribano puso certificado en la puerta del ayuntamiento, que el alcalde don Manuel Ortiz de Zárate andaba en el monte, el rejidor don Pedro Olmos de Aguilera se encontraba en Malga-Malga, i hasta el al-

guacil mayor, que era la policía del pueblo, en su estancia de los Perales de Atienco. Para juntar número, fué preciso que en ese año (30 de diciembre) comprase una *vara* el rejidor por 110 pesos a un patriota del lugar; llamábase éste don Juan Félix Olivares.

El correjimiento de Quillota.

El primer correjidor, con título de capitan jeneral, de que conservan memoria los archivos del cabildo de Santiago, fué un capitan llamado Juan Ortiz de Urbina, al que probablemente nombró en 1605 García Ramon, cuando estableció la fábrica de jarcia i regularizó un tanto el pueblo indíjena de la *Calle larga*, esparcido al rededor de la antigua *casa fuerte de Chile*. Pero habiendo renunciado aquel por ancianidad, cansancio u otro motivo, el presidente don Luis Fernandez de Córdoba, estando en campaña, nombró por despacho de Concepcion, diciembre 2 de 1626, correjidor, justicia mayor i *capitan a guerra* de Quillota, al capitan don Alonso Zapata de Valenzuela, «por cuanto conviene a la conservacion de los naturales i caciques de indios del *pueblo de Quillota*».

Era el capitan Alonso de Zapata, a la sazón, un hombre jóven, hijo de un veterano de la conquista, que se llamó con otro nombre que el suyo, como era usual entónces—Lázaro de Aranguiz,—i que sirvió al rei en sus guerras mas de cuarenta años.—Sucedieronle en aquel feudo muchos de los *capitanes a guerra* que hemos designado en la *Historia de Valparaiso*, en su calidad de correjidores de Quillota.

Estuvo ese gobierno durante cincuenta años, a lo ménos, en manos de los Amaz, Azúas i Corteses, señores encomenderos de Purutun, de la Palma i de Concon.



Por los años a que hemos llegado en esta relacion, tenia el correjimiento de Quillota una numerosa milicia de caballería, destinada a cubrir las costas de Quintero i de Valparaiso, amagadas constantemente por naves enemigas aparecidas de súbito; i acostumbrábase convocarlos i pasarles revista por la fiesta de San Martin, en noviembre de cada año. A la parada de 1745 invitó a sus soldados con antelacion de tres meses el jeneral don José Martin Larrain, el 21 de agosto de aquel año, penando a los que no concurriesen, con la multa de veinticinco pesos, si eran oficiales, de cuatro pesos a los soldados, «porque—decia—aun quelas hubo, se ban acabando las *virgüelas*».

En ese año estuvo a punto, sin embargo, de no haber fiesta de San Martin por las *virgüelas* i por la tacañería de los alcaldes, que por sus «cortas suertes,» no tenían como costear los saraos.—Se echaron con este motivo *dos bolillos* en lugar de uno, que era lo acostumbrado, lo que queria decir que se permitia correr dos canchas de bolas, para ayudarse en las espensas con el producido. Segun el estadista Campino, en el alarde del año precedente se habian contado en el correjimiento de Quillota 1,200 soldados, otros tantos caballos, 170 escopetas, 62 pares de pistolas, 172 espadas i 969 lanzas.

Quillota tenia entónces su ejército propio, i de aquí su importancia militar durante la colonia i en la época de la república.

Era tambien por esa época esta ciudad, junto con Valdivia, una especie de presidio de la capital, pero con la diferencia de que al último enviaban solo los reos comunes, i a Quillota a los grandes señores caídos en desgracia. No ménos de tres oidores vinieron a purgar a la sombra de sus árboles sus pecados de amor o peculado, siendo aquellos, aunque viejos, mucho mas numerosos que los últimos, porque los jueces mismos, aun los mas adustos, tienen tambien su «¿quién es ella?»

Figura entre estos últimos el enamorado oidor don Sancho García Salazar, que a los ocho dias de su ostracismo en el delicioso valle, falleció (1684) no sabemos si de pena o de amor; i en seguida don Juan de la Cueva, su colega i su rival, a quien el rei conmutó su castigo de Valdivia en el de Quillota.

El presidente Meneses desterró tambien a Quillota, en 1666, al oidor Peña Salazar, i aun creemos que pasó por igual pena otro oidor, mas enamorado que los dos primeros. Fué éste don José de Meneses, que tuvo mas cuitas de amor que sentencias contenciosas en Santiago.



Con este jénero de administracion i destino no era mucho que Quillota anduviese a paso de buel en su progreso. Así en 1756, cuarenta años despues de su fundacion, su Matriz se encontraba todavía en cimientos,

si bien lucia ya dos vistosas torres de seis varas de alto: las murallas tenian solo tres.

Felizmente, hubo en ese año un correjidor activo—el jeneral don Pedro del Villar—i éste dió impulso a la iglesia, abrió tres calles hasta el rio i reedificó la cárcel, que había sido incendiada por unos «reos criminosos».

Durante el gobierno del correjidor Villar (febrero 23 de 1756) se hizo la primera *reseña* de Quillota, i resultó que en el espacio justo de treinta i nueve años, se había edificado treinta i nueve casas (¡una casa por año desde 1817!) a lo largo, o mas bien, esparcidas en cuatro calles. I ésto, que hacia ya en esa fecha una verdadera edad (30 de diciembre de 1747) desde que el oidor don Juan de Balmaceda, protector oficial de Quillota, había adoptado un remedio heróico para estimular la edificación de la soñolienta i solitaria ciudad. Había sido aquella nada ménos que el de suspender la ciudadanía i el derecho de votar en el cabildo hasta que edificaran sus casas i se constituyeran en vecindad de hecho, a los dos alcaldes, que a la sazón lo eran don José de Rivadeneira i don Juan Antonio de la Cruz, al rejidor don Pedro Torrejon i al depositario jeneral o tesorero municipal don Alonso Alvarez de Araya, de tal manera que el cabildo entero pasó por la criba de una *nota explicativa*, fabricada con adobés.

En ese mismo año (setiembre de 1747), el presidente Ortiz de Rosas, que tuvo la manía de las poblaciones, como su nieto lejítimo don Juan Manuel Ortiz de Rosas tuvo en Buenos Aires la de las *mazhorcas*, visitó

aquella poltrona ciudad, saliéndole a recibir a la raya del correjimiento el alcalde Rivadeneira i el rejidor Torrejon, ya nombrados.

Quillota se honró siempre de ilustres huéspedes desde don Pedro de Valdivia (1548) a don Manuel Búlnes, que allí tuvo su canton militar en 1838.

*
* *

Los últimos correjidores de alguna nota que gobernaron a Quillota en el pasado siglo, fueron el sarjento mayor don Francisco Rivero, nombrado por el presidente Guill i Gonzaga el 23 de febrero de 1765, i el capitán de dragones de Sagunto, don Manuel de Gorostizaga, que lo fué por el capitán jeneral Benavides el 11 de diciembre de 1783. Del último ha quedado ilustre estirpe femenina en el valle de Illapel.

*
* *

Es este último un punto peculiar de la historia doméstica de Quillota, i a la verdad, mas se ocupaban en aquel tiempo los quillotanos de su nobleza feudal que de su adelanto de pueblo. Podian apénas conformarse con no ser marqueses como el de la Pica i el mas vecino de Cañada-Hermosa i de la Torre Marin. De esta suerte, el vecino don Francisco Macaya obtuvo del rei el título de hidalguía en 1773, título que rejistró el cabildo en sus libros, así como el del famoso cura don Bernabé de la Cruz, que siguió pleito contencioso sobre el particular. Era tanto el celo de los quillotanos en este particular

por la limpieza de sangre, que habiendo logrado el título de alcalde un afortunado comerciante de Valdivia, avecindado en su ciudad, protestó en masa el cabildo porque el tal alcalde habia sido pulpero en su tierra i se habia casado en Quillota con la hija de un marinero frances. No apuntamos aquí el nombre del proscrito, porque de la pulpa de Valdivia han salido mui lindas caras i mas hermosos ojos quillotanos.

Quillota en el primer año del siglo XIX.

La villa de Quillota era, por tanto, a principios del presente siglo solo un vasto i desparramado lugaron, independiente de la Calle Larga i casi su tributaria. Es cierto que se habia fundado por sus vecinos no ménos de tres nuevos conventos, el de San Agustin, la Merced (hospicio) i Santo Domingo, cuyo último (edificado de antiguo al pié del cerro de la Moyaca) pasó al claustro de los jesuitas, vació desde su espulsion. El presbítero don Domingo Canosa edificó tambien una iglesia *nueva* (la de San José) en la Calle Larga, i otro presbítero o beato, junto a San Isidro, la capilla de *Charavate*, hoi derruida, dándole su nombre. Pero la poblacion urbana de la villa en 1800, no pasaba de 1,070 habitantes, de los cuales 231 eran mujeres casadas—dice un censo auténtico que tenemos a la vista—«inclusos entre las mujeres sesenta i seis viudos». Sus hijos de «ámbas clases» eran 304 i las hijas 347. Los solteros o solteras, como casos aislados, apénas llegaban a 23, lo que está probando que Quillota ha sido siempre mansion mui peligrosa para los que aman la salvaje

libertad del celibato. En ese año la poblacion contenia solo 259 casas, de las cuales 152 eran de teja i 107 de pajizo techo.

Cierto es tambien que los quillotanos han sido eminentemente andariegos. Cuando se descubrieron las minas de oro de la Ligua en 1737, las de Illapel en 1770, las de Petorca en 1790, despoblóse la ciudad, i otro tanto sucedió cuando los alborotos auríferos de California en 1850. Los quillotanos son como los andaluces de España, pues no hai rincon de Chile, del Perú o de la República Arjentina donde no se encuentre un quillotano: los hai hasta en Grecia.

De aquí el tardío desarrollo de esta ciudad, tan favorecida por su ubicacion como por su clima, i que hoi dia no cuenta sino con una poblacion de 11,000 habitantes, con Calle Larga i todo. En 1865 contaba solo 8,000 almas.

Quillota la heróica.

En este estado de cosas, llegó la revolucion de la independenciam, i Quillota, que fué i ha sido siempre una ciudad esencialmente varonil, tuvo dias heróicos, mas heróicos que los de ciudad alguna de la República.

Fué ésto en dos ocasiones.

La primera cuando, en la víspera del tránsito de San Martín por los Andes, el sublime maestro de escuela de Quillota, Pedro Regalado Hernández, creyó que podia ser el glorioso profeta de aquella redencion en marcha, i denunciado por una vil criada, pereció como héroe en la horca de Santiago el 5 de diciembre de 1816.

Fué la segunda en la *víspera* de Chacabuco. No se sabia todavía dónde se daría la batalla, ni quién sería el vencedor; por manera que mientras los mapochinos estaban estudiando en el espejo dos clases de sonrisa, la una para San Martín, la otra para San Bruno, los quillotanos dieron el grito de libertad el 10 de febrero de 1817, derrotaron la guarnición de Quillota compuesta de cien lanceros, i marcharon *en auxilio* de San Martín hasta Panquehue. Allí los bravos voluntarios que comandaba un oficial Faez—padre de bravos soldados—se reunieron con los vencedores i volvieron con una compañía de negros para conquistar a Valparaíso.

Fueron los autores de aquel audaz golpe de mano don Juan Antonio Carrera, dueño de la hacienda de Viña del Mar, sus tres hijos Juan Nicolás, José María i Joaquín, todos bravos como los Carreras, todos infelices como su nombre, pues perecieron trágicamente como sus primos los mártires de Mendoza. Del último de aquellos mancebos decía lady Cochrane, que ni en los museos de la Grecia había existido un tipo más acabado del Adónis de los dioses.

*
* *

I sin embargo, en honor de la verdad histórica, es fuerza decir que la masa de la población, i especialmente el sexo femenino, que la dominaba, era goda, godísima. Dan de ella testimonio documentos públicos, i viajeros que, después de la independencia, oyeron cantar las endechas de la fidelidad a encantadores labios. De

esta suerte, durante la reconquista, entregóse el pueblo a las mas vivas manifestaciones de amor al odioso Fernando.—El 13 de noviembre de 1814, mes i medio despues del desastre de Rancagua, i dos dias despues de la fiesta del patron de la ciudad, juró la muchedumbre obediencia al rei sobre un tablado, frente a la matriz; i con ocasion de esta fiesta, el alcalde don Daniel Mons—apellido que trasciende de léjos a flamenco—declaró que no se habia notado la fuga de ningun vecino por la entrada de los realistas con su primer gobernador, que lo fué el coronel don José de Ballesteros, de blando carácter.

Al año entrante, el alcalde don Francisco de Villama costeó de su peculio un retrato de Fernando VII, que fué adorado por las calles (setiembre 14 de 1815), como lo habia sido en 1810 en la Serena; i por último, en febrero de 1816, se celebró con gran pompa la toma de Cartajena por el cruel Morillo.



Sin embargo, desde que Manuel Rodriguez habia asaltado a Melipilla con increible audacia, el 4 de enero de 1817, Marcó habia entrado en recelos i nombrado corregidor de Quillota, con fecha del dia siguiente, al godísimo marques de Azúa, confiando el mando de las armas al alcalde electo en ese año, don Francisco de Paula Salamanca, natural de la isla de Leon.

Estas circunstancias hacian mas meritorio el arrojo del puñado de patriotas que ya hemos nombrado i a

los cuales juntáronse en la víspera dos hermanos Benavides, don José Miguel i don José María, i dos hermanos Gonzalez, uno de los cuales, don Martin Silvestre, nacido en la Calera en 1793 i fallecido hace poco, conservaba vivos los detalles de este atrevido lance; i agrupados en tan reducido peloton dieron batalla en el llano de Gallardo a los huasos de lanza que mandaba en triple número el ya nombrado alcalde don Francisco de Paula Salamanca. Fueron éstos dispersados, i como era tiempo de siega, recojieron los caudillos patriotas a los labriegos i formaron una fuerza considerable, armada de palos, horquetas i guadañas.

Hallábase el gobernador de Valparaiso, don José de Villegas, alistando una fuerza de cien fusileros para sofocar el estallido de Quillota, cuando le sorprendió la noticia de la derrota de Chacabuco, i dispersó, en consecuencia, su jente, dejando a aquellos no solo impunes sino vencedores.

Quede, por tanto, constancia que el pueblo de Quillota se levantó por la patria el 10 de febrero de 1817, *dos dias ántes* de Chacabuco. *Despues* de Chacabuco se levantaron todos los demas pueblos con la capital a la cabeza...

La quinta de los Benavides.

Fraguóse la heróica conjuracion de Quillota—heróica porque fué prematura—en una quinta histórica de Quillota, situada en paraje solitario, a la salida del pueblo por el camino de San Pedro, i que era entónces propie-

dad de los Benavides, i lo es hoi de uno de sus nietos, don Pedro Jesus Rodriguez.

Eran los Benavides de Quillota una familia sumamente notable, no solo por su ardiente i jeneroso patriotismo, sino por su indomable enerjía. Hijos o nietos de un hidalgo español, los Benavides eran *criollos* en toda la estension de esta palabra americana, cuya traduccion lejitima era el odio inveterado a la España. Fué uno de esos criollos aquel famoso capellan de ejército que todos conocimos en nuestra niñez con su sombrero de coronel i sus medallas de héroe paseándose con marcial talante por las calles de Santiago, don Juan Manuel Benavides, hermano de don José Miguel i don José María, este último abuelo materno de los jóvenes Rodriguez literatos, economistas, médicos, diaristas i viñadores.

Don Juan Manuel tomó en Talcahuano (1814) una batería de cañones *cargados* al enemigo, i fué el tribuno que contuvo el brazo del coronel Latapiat, cuando el 25 de enero de 1827 mandó hacer fuego contra el Congreso, de que era diputado: anciano i bondadoso, murió cuarenta años mas tarde, ejerciendo el ministerio de párroco en Puchuncaví.

Las mujeres participaron de la levantada índole de aquellas almas, i todavía se cuentan en Quillota las hazañas de las dos hermanas doña Encarnacion i doña María del Cármen Benavides, si bien una i otra cumplieron su mision por rumbo diferente: la primera defendiendo la patria terrenal contra los godos, la última luchando brazo a brazo, armada de un simple escapula-

rio, por merecer con la virtud la patria celestial. Fué ésta la renombrada «beatita Benavides,» de milagrosa memoria, de quien hemos de hablar mas adelante.

I ¡curioso contraste! tuvo el presbítero Benavides un hermano fraile llamado don Francisco, que fué en el ejército español lo que el «capellan de los Carreras» en las filas de la patria:—un adalid!

Otra analogía singular, que repite las épocas i los caracteres.:—Cuando hace apénas un año fué entregado Quillota, puesto a saco su derecho i toda lei, a una verdadera horda de sableadores, despachados a todos los pueblos de «su provincia» por un mandatario esclarecido por el trabajo, pero desenfrenado, insensato e irresponsable perseguidor de todo fuero político, el pueblo echado a culatazos del recinto de sus comicios lejítimos, instaló una de sus mesas duales en la puerta de la «quinta de los Benavides;» i el presidente de ese grupo de animosos ciudadanos, forzado a defender su puesto con el revólver en la mano, fué don Pedro Jesus Rodriguez, nieto de don José María Benavides i su heredero en aquel histórico predio.

La hija menor del revolucionario de 1817, doña Francisca Benavides, casóse, mas tarde con don Martin Rodriguez, hombre patriota pero pacífico, que fué uno de los conjurados de 1817, i que falleció de 77 años en 1861, artífice de su propia fortuna i fundador de una familia que Quillota no sabrá olvidar. Los Benavides de 1817 han renacido en los Rodriguez de 1876.

Quillota rebelde.

A la edad inmortal de nuestras dos independencias (la de 1810 i la de 1817), siguióse la era del desquicio político que afectó al país en embrion. Los quillotanos armaron entónces guerrillas para batirse por el logro del poder local, i diéronse batallas en sus calles. Los Benavides, los Rodriguez, los Alvarez de Araya, los Olmos de Aguilera, los Ortiz de Zárate, eran los Capuletos i Montegone de aquellos bandos. En una ocasion quedaron veintitres muertos en una refriega. En otra (1823), uno de los caudillos, don Martin Alvarez de Araya, fué asesinado en una noche de luna por un ingles alquilon, con un naranjero que hasta 1869 conservaba como reliquia un respetable caballero de Quillota, don Martin Silvestre Gonzalez. Ya se habrá observado que en San Martin de la Concha, todos se llaman Martin. Por el mismo principio, las mujeres ¿no deberian llamarse «Conchas?»...

Vinieron en seguida los dias de la reorganizacion violenta, del despotismo, del delirio de los fuertes. Quillota fué declarado el cuartel jeneral del ejército que debía hacer la espedicion al Perú en 1837, a causa de la sanidad de su clima, de lo barato de sus mantenimientos para el soldado, de sus escelentes forrajes i por su proximidad a Valparaiso.

La escuadra estaba lista para hacerse a la vela a las órdenes del almirante Blanco i debía dejar sus anclas a fines del mes de junio de aquel año memorable. El ministro de la guerra, Portales, quiso pasar a las fuerzas

del canton la última revista. Decian en aquellos años las amas a sus crias, que dos ánjeles habian venido poniéndose por delante del birlocho para atajarle, sujetando las riendas al postillon; pero los déspotas, por ilustres que se levanten, no obedecen ni a la voz de los cielos.

El ministro se apeó en la fríjida noche del 3 de junio en la casa del gobernador Moran en uno de los ángulos de la plaza. El rejimiento Maipo—núcleo de la expedicion—estaba acuartelado enfrente, en el antiguo claustro de los jesuitas, hoi de Santo Domingo. El coronel Vidaurre, que era su prestigioso jefe, habitaba tambien en la plaza, en un sitio que hoi ocupa la elegante casa Bordalí.

Portales i Vidaurre pasaron la noche en estraño insomnio, aplastado por su responsabilidad el último, desvelado el otro por sus presentimientos.

El 4 de junio de 1837.

Al siguiente dia era domingo. A las dos i tres cuartos de la tarde, despues de misa, el Maipo estaba tendido en batalla dando la espalda a los costados del oriente i sur de la plaza. Portales i su estado mayor ocupaban una puente alta que cubria en esta última direccion la acequia principal de la ciudad, i en el lugar preciso que ocupa el frontispicio del teatro, cuando a una señal secreta, las dos compañías de cazadores de los dos batallones del rejimiento, se desprenden al trote i converjen hácia la puente con sus capitanes Ramos i Carvallo (Narciso) a la cabeza.—*¡Estraña maniobra!* exclamó

Portales palideciendo un tanto.—*Nó, señor*, le contestó su ayudante Necochea, con el ojo esperto del soldado, *no es maniobra, es un motin.*

I así era la terrible verdad!

Un cuarto de hora despues, Portales estaba preso en uno de los aposentos de los jesuitas, i cuando el herrero con calma brutal le ceñia los grillos del cautivo i del mártir, como un último destello de su jenial humor, dijo el ministro: *Es la primera vez que me desvirgan con calcetines de Vizcaya.*—A un soldado que suspiró en aquel acto doloroso, i lo ascendieron despues por leal a sarjento, lo llamaron sus camaradas el *sarjento del suspiro!*

Muéstrase todavía al viajero i al curioso por los buenos padres de Santo Domingo, la celda en que tuvo lugar esta melancólica afrenta de un hombre cautivo: es la que está situada en el fondo del claustro, a la izquierda del zaguan. Este zaguan es el mismo de los jesuitas, i conserva en la techumbre la peculiar arquitectura de la órden,—arquitectura jesuítica.

Lo demas de aquel lúgubre drama ya lo hemos contado en cuanto entra en nuestro rápido itinerario.

Solo nos falta un detalle horrible.

La cabeza de Vidaurre en la plaza de Quillota.

Despues del suplicio de Vidaurre i de siete de sus compañeros, la plaza de Quillota fué deshonorada por los odios políticos, porque mantuvieron en ella sobre una picota la cabeza del jefe de la revolución, hasta que un compasivo vecino la robó en la media noche.

Era la primera vez que se veía en Chile ejemplo de tal saña! Pliegue al cielo sea la última, como ha sido la única!

De un bando del 12 de junio, archivado en la secretaría municipal, aparece también que la cabeza de Vidaurre fué puesta a precio (por mil pesos) i se conminó con pena de muerte a quien quiera que diese asilo a sus cómplices.

Hombres ilustres de Quillota.

Pero la ciudad de Quillota no ha sido solo famosa por la cautividad de un hombre ilustre, porque si bien no ha dado a la República, como Petorca, su dependencia colonial, un presidente (Montt), dos jenerales (los hermanos Borgoño, don José Manuel i don Pedro Antonio, éste último jeneral en el Perú), un héroe (Bue-ras) un monstruo (Cambiaso), i una familia entera de catedráticos i administradores (los García), han visto la luz en su recinto muchos chilenos distinguidos. El jeneral don Eujenio Cortés, almirante de Méjico i edecan del emperador Iturbide; el dominíco Farias, insigne patriota i orador, confidente de Manuel Rodriguez i que estuvo en capilla la noche de Chacabuco; el heroico Hernandez ya citado; el padre Lopez, famoso poeta satírico; los cuatro hermanos Benavides, i entre éstos el ya nombrado «capellan de ejército;» el ilustrisimo Orrego, digno obispo de la Serena; el patriota i adelantado industrial don Telésforo Espiga, diputado por Copiapó; los dos jurisconsultos Vergara; los tres hermanos Rodri.

guez. De unos pocos i heróicos compañeros de Lord Cochrane, que era despues almirante en Grecia, dicen tambien que era quillotano. Su nombre era Monroy, apellido mui jeneralizado hoi dia en Quillota i que proviene de un Francisco Monroy, vecino de San Isidro a principios del pasado siglo. Un hijo de ese Monroy, de su propio nombre, casóse en 1746 con una dama de Quillota, doña Mercedes Gamboa, i éstos debieron ser los abuelos del ilustre aunque todavía mitolójico almirante quillotano, sucesor de Temístocles. Quillota, de todas maneras, tiene su almirante por nadie disputado, el almirante Cortés, fallecido en Valparaiso en 1850.

*
* *

Ha hecho tambien famoso la pluma de un distinguido escritor quillotano el nombre de un escéntrico que vivió en esta ciudad al principio del siglo i habitaba en una boca-mina abandonada en el cerro de la Moyaca, i abierta en la falda de éste que cae hácia el rio. Llamábanle el «loco Eustaquio,» i era un hombre enjuto como el odio, i descarnado como la desesperacion. Habiendo muerto de *calentura* (tisis) un clérigo Cuestas, arrojaron sus hábitos en el cerro de la Moyaca, i el «loco Eustaquio» pasó muchos años vestido con ellos, hasta que le arrastró con su lazo un huaso brutal, en una chanza de ebrio, de lo cual murió.

*
* *

No es éste el fin que se ha atribuido al verdadero «loco Eustaquio» en la novela que don Zorobabel Ro-

driguez publicó en 1863, con este nombre: *La Cueva del loco Eustaquio*, bautizo poco afortunado, a nuestro juicio, de un libro interesante, lleno de colorido local i adornado con felices cuadros de la vida quillotana. Según la ficción del novelista, el «loco Eustaquio» fué un amante infeliz, que perdió la razón cuando la bala de una celosa harpía llamada doña Mercedes Alderete, mató en el río a su amada, fujitiva con él de su implacable saña. «Manuel i María» (estos eran sus nombres) son la Atala i el Chactas del romance quillotano, que termina arrojándose Manuel en el turbion del río,—desenlace ciertamente mucho mas poético que el del *pehual* de un huaso, pero no mas verdadero. En Chile son pocos los que se echan al río por amores, i muchos los que mueren enlazados...



La cueva del loco Eustaquio (el verdadero) existe todavía en el costado occidental del cerro de la Moyaca, dando vista al río de Quillota, i aunque no valga el verla la pena de una repechada, quien quiera conocer a Quillota tal cual i tal cual ha sido, debe leer el libro juvenil que ha nacido de sus tradiciones, i que mas que una novela, es una serie de cuadros de costumbres i un hermoso i fiel panorama de la población moderna, divisada como en la lámina que de él damos, desde la cumbre de la Moyaca.—«Si se dijese a un quillotano, dice el autor quillotano de aquel libro descriptivo: este pueblo es mui triste, mui feo,» alzando la mano i señalando hácia el

norte, os responderia con orgullo: «Subid al cerro de Moyaca». I en efecto, tienen razon los quillotanos para estar orgullosos con su cerro. Con dificultad habrá en toda la República un paraje mas poético i que presente perspectivas mas variadas i pintorescas. Colocado el observador sobre la cima i mirando hácia el sur, ve a sus piés las 49 manzanas que forman la ciudad de Quillota, cubiertas de viñedos, de corpulentos lúcumos, de chirimoyos, de naranjos i de multitud de árboles que por doquier se alzan, perfumando el aire con sus flores i refrescándolo al pasar por entre sus copas tejidas de hojas i agobiadas de frutas. Mas allá i siempre en la misma direccion, se divisan los verdes i estensos campos de las haciendas de San Isidro i de San Pedro, limitadas por cordones de cerros que se ven a la distancia azules i que forman el límite natural del valle. Mirando hácia la izquierda, se divisa la tortuosa i larguísima Calle Larga, cubierta de duraznos, de higuerras, de manzanos i de otra variedad de árboles que presentan desde el cerro un delicioso aspecto. Mas allá, los cerros de Ocoa i la Campana, i mas léjos aun, las crestas de los Andes. A la derecha se ve hasta mui léjos correr el rio de Quillota, que dividido en varios brazos, haciendo mil caprichosas curvas en su marcha i reflejando por las tardes los rayos del sol, brilla como brillaria una enorme franja de plata hasta perderse de vista entre los árboles i las colinas.»



La paleta del novelista no es inferior a la realidad en

los colores que acabamos de copiar; pero tampoco es superior. Despues del Santa Lucía, no creemos exista mas bello i caprichoso panorama en Chile que el del cerro de la Moyaca,—el Santa Lucía de Quillota. El uno es la copia en miniatura del otro, como Quillota es un remedo fiel de la Santiago colonial del siglo XVII, con sus mojinetes, sus zaguanes, sus tejados, su rio tranquilo, sus olorosos jardines, sus arbolados, su ocio festivo i las bulliciosas campanas de sus innumerables conventos.

Para gozar de esa encantadora perspectiva i de las blandas planicies superiores del montículo, es preciso subir a su eminencia en primavera, por octubre, o en el mes de mayo, en pleno otoño, esta segunda primavera de Chile.

En esta última estacion, la olorosa *flor de la perdiz* cubre los suaves repechos del cerro de un tapiz de oro, formando su orla de verde esmeralda las primeras lluvias, i en seguida en círculos concéntricos los amarillosos álamos, i mas allá, como la cinta de un portentoso *bouquet*, la onda azulada del rio que serpentea entre las arboledas de Boco i de la Calle Larga.

Todo allí respira vida. Pero allí mismo tiene asentados la muerte sus eternos reales. En una de las lomas que el cerro proyecta hácia el mediodía, i separada de la estructura principal por un cuello bajo, llamado «el portezuelo de la Moyaca,» está en efecto edificado el cementerio, cuyas derruidas murallas i rústica capilla se divisan como uno de los objetos mas salientes de la perspectiva, desde las portezuelas del rápido tren.

El cementerio de Quillota.

Desde que el senado-consulta de 1821 prohibió, como una medida de salvacion pública, que fué enérgicamente resistida como tal por los mismos a quienes salvaba, la sepultacion en las iglesias, los chilenos elijieron como por instinto las colinas para sus cementerios: en Santiago el pié del cerro Blanco (¿i no habria sido preferible su cima i sus declives?), en Valparaiso las colinas del piloto Elías, en Quillota el cerro de la Moyaca.

Obédecian en ésto doblemente nuestros mayores a esa inspiracion poética de nuestra naturaleza, que en algunos paises salvajes induce a los dolientes a colocar las sepulturas en las cimas de robustos árboles, i a una prevision instintiva de hijiene. Otro tanto habian hecho los parisienses. El famoso cementerio del *Père Lachaise* es una colina que domina majestuosamente a Paris por el oriente, i los del *Mont Parnasse* i *Mont-Mârtre* están diciendo en sus nombres que han sido construidos en otras eminencias, al sur i al norte de la gran ciudad. Hoi se habla de un cementerio tan colosal como la ciudad misma, para lo cual la municipalidad del Sena compraria en Montmorency (otro *monte*) un valle accidentado de quinientas hectáreas de estension, una chacra entera del llano de Maipo. Así es preciso afrontar las necesidades de la muerte: por los mismos principios i por los mismos anchurosos caminos de la vida que rebalsa e inunda el universo.

A iguales leyes, pero en mayor escala ha obedecido el país-ciudad que se llama Lóndres. Los cementerios de *Kensal Green* i de *Norwood*, al noroeste i al sud de Lóndres, consisten en pintorescas colinas desde cuyas cimas es grato al viajero contemplar la grandiosa ciudad, al paso que el de *Highgate*, establecido diez años despues que el de Santiago i el de Quillota (1831), descubre en la propia significacion de su denominacion, su altura sobre el valle del Támesis.



El cementerio de Quillota, que no alcanzaria a formar el espacio de una sola tumba en aquellas colosales i silenciosas ciudades de los que fueron, contiene algunos modestos monumentos de mármol. Señálanse entre éstos el de la mas bella representante de la primera jeneracion de las bellas Corteses, flores del valle de Quillota las unas, del Rimac las otras, cuya última allí sepultada (diciembre de 1870), mostraba todavía a los 92 años, con cierta juvenil coquetería, la redondez de sus hombros, echando atras su chal de abrigo. Doña Costanza Cortés falleció el 5 de junio de 1871, a los 93 años de edad, salvo error de cuenta en el lapidario...

Un sepulcro allí vecino muestra una familia de amigos, descendida a la fosa casi en un mismo año en sus tres jeneraciones, el padre, el hijo, el nieto... Descansan allí juntos el apreciable caballero boliviano don Ildefonso Huici; su hijo político, Pedro Nolasco Luco Huici, de grata memoria; i el hijo del último, Enrique

Luco i Huici. La muerte sigue en Chile las proporciones de su rápida vejetacion: recoge en un dia tres cosechas.

El último frances de Quillota.

Reposa tambien en el cementerio de la Moyaca el último de los franceses de Quillota, «Monsieur Pedro Grimaud, natural de Tolosa, fallecido el 9 de mayo de 1870».

¡Pobre M. Grimaud! Habia sido en su juventud cocinero, i despues mantuvo hotel—nido de bravas pulgas—a dos pasos de la Estacion. Su voluntad era grande, pero le hacia falta una pierna, i así la fama de su *Gran hotel de Francia* fué solo grande por las picaduras de los insectos que todos los climas húmedo-cálidos de Chile enjendran por millones. La pierna que hacia falta al «último frances de Quillota,» habia sido tal vez regalo de esos voraces enjambres...

El hospital.

Casi a los piés del cementerio hállase situado el hospital de Quillota, como se halla jeneralmente el meson de despacho al menudeo, a la puerta de la fábrica por mayor, sin mas diferencia que en vez de cajas de latas, se espenle la mercadería en féretros de álamo o en mortajas de *jerga*.

El hospital es un edificio vasto, de tres claustros bajos, con salones en cruz, que podrian contener cómoda-

mente ciento i cincuenta enfermos. Mas, en el dia en que le visitamos, apénas alimentaba treinta en mui mediocres condiciones, a cargo de una enfermera, natural de Rancagua, madre de dos bellas ayudantes. Si los lindos ojos fueran medicina a propósito para curar las mil dolencias de la caja del cuerpo humano, todos los enfermos de Quillota pedirian diariamente su alta... Pero esas tocas blancas que flotan como paíomas en los mejores hospitales de la República, son, a nuestro juicio, mas eficaces alivios del dolor; i así, dejando las dulces miradas para los sanos, pediríamos las cornetas de linon blanco para los enfermos de Quillota i de todas las ciudades de Chile.

Por lo demas, las siguientes inscripciones esculpidas en planchas de mármol a la entrada de la sala principal del hospital, contienen los datos de fechas i benefactores que a nosotros nos cumpliria agregar.

La inscripcion de la derecha dice así:

«ETERNA GRATITUD A LOS FUNDADORES

DEL

HOSPITAL DE QUILLOTA

SEÑORA MERCEDES GAC DE FURNER

I LOS SEÑORES

FRANCISCO GONZALEZ OREJAN, JOSÉ VICENTE

SANCHEZ I SUS DIGNAS ESPOSAS.

SE COLOCÓ LA PRIMERA PIEDRA EL 7 DE MAYO

DE 1857.»

La de la izquierda dice de esta manera:

«HONOR AL FILÁNTRORO PRESBITERO
SEÑOR MANUEL JOSÉ GONZALEZ GALLARDO
ENCARGADO DE LA OBRA
DEL
HOSPITAL DE QUILLOTA.

INAUGURADO EL 11 DE MAYO DE 1860.»

En la sala de recibo del hospital se ven tambien los retratos de las benefactoras, señoras Gac de Furner i Furner de Sanchez, i del mas entusiasta protector del hospital, don Francisco Gonzalez Orejan, caballero gaditano, de quien tendremos ocasion de hablar mas adelante.

El Matadero.

Despues de la cárcel i el hospital, el edificio mas considerable de Quillota es el Matadero público, que, gracias a un empréstito jeneroso del ex-gobernador don Isidro Ovalle, se construyó hace tres o cuatro años, i se entregó al comercio en el momento oportuno para hacerlo servir de mercancía electoral. Costó 20,000 pesos, i se halla situado al norte de la ciudad i en las inmediaciones del cerro de la Moyaca.

El Pósito.

Otra de las instituciones peculiares de Quillota fué el *pósito* de trigo instituido para préstamo a los labradores pobres, con setenta fanegas de trigo, en 1819, es

decir, cuando era caro el trigo por seis i siete reales; pero con los años encareció el precioso cereal, i el último administrador del *pósito*, o para decir con mas propiedad, del *ex-pósito*, dió cuenta a la municipalidad, que «se lo habian comido las palomas»... (1). Con que así, oh viajero, ¡cuidado con las *palomas* de Quillota!

Los gobernadores de la independencia.

Retrogradando ahora a las puertas ya para siempre cerradas del viejo correjimiento español de Quillota, será equitativo que digamos algo de sus gobernadores de la *patria nueva*, hasta llegar a los dinteles de esta patria moderna, que podria llamarse novísima, al ménos por las cosas nunca vistas que ocurren en ella.

Cuando los quillotanos dieron el grito de 1817, anticipándose a Chacabuco, quedó provisionalmente con el mando del partido el fogoso patriota don José María Benavides, en cuya casa se habia fraguado la conspiracion libertadora.



Pero apenas trascurrió un mes, llegaron (marzo 21 de 1817) dos *notables* de Santiago a meter la mano en el gobierno local. Eran aquellos don Francisco Ramon

(1) Memoria sobre los últimos gobernadores de Quillota publicada por don Pedro N. Cobo en *El Pueblo de Quillota* del 10 de agosto de 1876.

Vicuña i don Ramon Ovalle i Vivar, vecino el uno de Catapilco i el otro de la Calera, i que luego serian con-suegros en Santiago, calle de la Compañía de por medio. *Catapilco* con la *Calera*, como Numa con Pompilio.

Habian recibido aquellos dos buenos caballeros del gobierno del director O'Higgins el curioso cargo de designar las autoridades en los partidos del Norte. Mas, como eran hombres honrados, quisieron acertar, i a su vez, nombraron una junta de tres vecinos que designaran al gobernador «a fin de evitar los disgustos de una eleccion popular,» dice testualmente el libro de cabildo.

Los designados para evitar al pueblo el *disgusto* de elegir sus mandatarios municipales, fueron los ciudadanos don Jerónimo Alfaro, don Pedro Varas i don Diego Pinochet, i éstos elijieron primer alcalde, encargado de la autoridad local, a don Juan Bautista Alvarez de Araya, el mismo que cinco o seis años mas tarde pereciera tristemente asesinado por disensiones políticas en la plaza de la revuelta Quillota: que estos frutos suele dar el cuidado de evitar a los pueblos el *disgusto* de designar por sus sufragios los hombres de su confianza i merecimiento!...

Regularizada la Municipalidad en la eleccion anual de alcaldes el 1.º de enero de 1818, fué electo teniente gobernador el patriota don José María Benavides, por medio de una acta, que comienza testualmente con estas palabras:—*¡Viva la Patª!*

El período sangriento de 1819-20 fué desempeñado por el coronel don Diego Guzman Ibañez, que ya hemos nombrado al referir algunos de los episodios de la última guerrilla realista que protejió clandestinamente el marques Azúa.

Siguióse a la época de las guerrillas, la de los bandos locales, guerrillas urbanas de descontentas ambiciones, i Quillota estuvo diez años dividida entre Freirinos i O'Higginistas, dándose batalla, segun dijimos, en las calles de la ciudad, acaudillados los unos por el desgraciado Alvarez de Araya, por el ingles don Enrique Faulkner los otros. Este último fué en diversas épocas gobernador.



Vive aun, i en edad propectísima, el primer gobernador de la época regular de la vida de la república, don José Agustin Morán, que desempeñó ese puesto hace cuarenta años por mandato de Portales, a cuya caída, segun vimos, asistió.

Sucedióle en 1843, por un breve período de tres años (1843-46), el primer funcionario que lanzara a la adormecida villa en el carril de las ciudades. Fué éste el teniente coronel de artillería don Gregorio Eujenio Amunátegui, que rectificó algunas calles, les puso nombres militares, blanqueó las casas, disciplinó las milicias (900 hombres) i dió alguna mediocre organizacion a la renta municipal. El iniciador de esta reforma, mui mal recibida por el pueblo, habia sido, sin embargo, en 1819, el coronel Guzman Ibañez, quien dictó con el ca-

bildo una ordenanza, disponiendo que los tenderos pagasen por todo estipendio cuatro reales al mes, i dos reales los bodegoneros por el libre ejercicio de sus jiros.

La renta municipal de Quillota.

El estudio del crecimiento de la renta local del departamento de Quillota, es digno de curiosidad, porque es la historia de ese feto aun informe entre nosotros, que se llama *autonomía*, cosa que apénas conocemos de nombre i que en otros países, especialmente en los Estados Unidos, la Suiza, la Inglaterra i la Holanda, es la raiz de todo bienestar público, la palanca de todo progreso nacional.

Lo que vamos a contar de Quillota, es la historia municipal del país entero.



El cabildo de San Martín de la Concha vivía, durante la era colonial, de las limosnas de sus propios ediles, i por ésto estuvo en perpetua agonía, es decir, que sus miembros ni a lazo asistían a sus sesiones. Nadie daba tampoco cien pesos por una *vara* de rejidor perpetuo, que confería el honroso epíteto de *maestre de campo*.

En Santiago, el presidente Amat puso aquellas *varas*, largas i angostas como el cuerpo de la miseria, por el mínimo de 300 pesos, i no hubo postores, porque los santiaguinos siempre aguardan para decidirse en todos los

casos graves de la vida, estas dos cosas, que son la *extremauncion* de su vida:—la *retasa* i los *dos tercios*...

*
* *

El gobernador Guzman Ibañez intentó en 1819, como tenemos dicho, formar la primera renta edil destinada a comprar papel, pluma i tintero, para la gobernacion, porque a mas no alcanzaria la alcabala de los bodegones. Pero los quillotanos, que son hijos de una Santiago chiquita, le cobraron tal odio, que pulperos i tenderos habrian formado de buen grado con sus varas de medir i sus cuchillones de tabaco, una guerrilla mas cruel que la del marques Azúa para castigar tal desacato, i no pagar.

*
* *

Los sucesores del enérgico edean de San Martin fueron mas felices i pusieron patents sobre estas cuatro cosas prohibidas, pero por lo mismo estimuladas para mejorar la condicion moral de pueblo:

- 1.º sobre las chingans;
- 2.º sobre las canchas de bolas;
- 3.º sobre las peleas de gallos;
- 4.º sobre las carreras de caballos.

Es decir, que el cabildo de Quillota organizó el vicio en dos secciones, al gusto de cada raza. Para los indígenas, sus chinganas i sus canchas, i para los españoles, los gallos i los caballos. Los últimos eran una afición

antigua de Quillota, i en tiempo del correjidor Lothellier se trabaron entre el *bayo zarco* i el *bayo chueco*, carreras que aguantaban miles de pesos. Los caballos salieron patas, hubo pleito, se apeló a la Real Audiencia, i ésta ordenó que los caballos corrieran de nuevo, es decir, que se abriera otra vez el palenque de las apuestas. Igual procedimiento al de nuestros «paternales gobiernos,» que prohiben los juegos de azar i meten a la cárcel a los jugadores al paso que se encargan ellos solos, exclusivamente, de venderles los naipes... Entre los dos aristocráticos i moralizadores clubs de la capital se paga hoy al estanco, lo que en los peores tiempos coloniales valia la renta entera de las cartas... Señales del tiempo!

*
* *

Con aquellos arbitros i el ramo de serenos i alumbrado que planteó el laborioso gobernador Amunátegui, logró éste crear al municipio, durante su administracion (1844), una renta de tres mil pesos, como hoy es de treinta i dos mil.

*
* *

Diez años despues de quella fecha (1854), las entradas locales habian ascendido a 5,894 pesos, a cuya suma las *diversiones públicas*, que así se llamaba i se llama todavía, en este país que se dice civilizado, la patente oficial otorgada alho público del ocio, contribuian en las siguientes propcciones:

1.º <i>Las chinganas</i> con	552	pesos.
2.º <i>Las canchas de bolas</i> con....	451	»
3.º <i>Los gallos</i> con.....	81	»
4.º <i>Los caballos</i> con.....	70	* »

Fíjese el lector que los vicios brutales llevaban por mui léjos la primacía a la pasión por las nobles bestias i sus luchas.



I así como entraba el dinero a la arca edil por el ramo de diversiones, así salía por el mismo canal a la calle i a la plaza pública.

Las fiestas de *San Martín de la Concha* (11 de noviembre de 1854) costaron 120 pesos 60 centavos; las del *Pelicano*, 175 pesos; las del *Dieziocho*, 144 pesos; en todo, 439 pesos 60 centavos. En las cuatro escuelas del departamento, dos de las cuales correspondían a Limache, se gastaron en ese mismo año 756 pesos.

La renta del año municipal que hemos recordado, aumentóse también con la venta de 34 fanegas del trigo del *pósito* establecido en 1819, i que se enajenaron a dos pesos, estando estrictamente prohibida su venta. La existencia del *pósito* en 1844, era de 800 fanegas i tres almudes, i eso fué lo que se comieron las *palomas* de Quillota en solo un año...



La renta actual del departamento asciende (1877) a 32,798 pesos, siendo la fuente principal de entradas la

del ramo de *carnes muertas* (como si los quillotanos comieran carnes *vivas!*), que produce por arriendo 7,500 pesos, i el de alumbrado público, que alcanza a 6,271 pesos, gastandò la municipalidad solo 1,800 pesos en su servicio. Con lo que pagan los vecinos, habria de sobra para costear el alumbrado de gas, especialmente hoi que el carbon de piedra corre a tan barato precio.

Figuran entre las demas partidas del presupuesto de rentas de Quillota, 3,307 pesos por el ramo de *sombra*, que así se llama todavía la contribucion del mercado, i es negocio que realmente tiene muchas sombras en su historia de remates i concusiones, especialmente en época electoral, cuando es costumbre suspender, por mandato supremo, toda lei de moral i de decencia pública i privada; 950 pesos por diversiones públicas; 50 pesos por peleas de gallo; 35 pesos por carreras, i 1,583 por patentes locales. El remate de la nieve del cerro de la Campana produce 105 pesos, i el del Cerro del Roble, frente a Llai-Llai, 40 pesos. El cementerio, cuyas paredes caidas evitan a las zorras el trabajo de visitar a media noche los gallineros, rinde sobrada renta para una lujosa administracion (1160 pesos). Para el año corriente, se ha consultado, sin embargo, la suma de 500 pesos a fin de tapar los portillos del cementerio; pero el *ítem* quedará probablemente *en consulta*, por lo que se ve en las tapias i en la caja, mas que vacía, raspada, del tesoro municipal.

El gasto mas fuerte de la administracion local de Quillota es el de la policia. Su dotacion ordinaria es de 30 plazas. Pero en épocas de contiendas políticas, se

aumenta *ad libitum* con el ejército de línea i con pandillas de garroteros custodiados por empleados públicos, que viajan en todas direcciones desde Angol a San Felipe, con pases-libres otorgados por intendentes, gobernadores i ministros.

Para mejoras locales, el presupuesto *consulta* tambien 5,000 pesos, i seria bueno que Diógenes encendiese su linterna para encontrarlas.

I ésta, fuera de las capitales de provincia, es la triste historia de la *autonomía* chilena que prometimos contar a los viajeros i especialmente a los lejisladores, a fin de que éstos *consultasen* a su vez algun remedio, que se pondrá a su tiempo en ejercicio, como la lei de la corta de bosques, que los diputados i senadores cumplen quemando todo lo que no derriba el hacha... Tal es Chile!



Cabe aquí hablar ahora, por via de paréntesis, en medio de estas enojosas revelaciones, de algo que vive como la rosa entre espinas, pero que por lo mismo es el mas dulce aroma i el mas lujoso colorido del panorama, i del valle: de

Las quillotanas.

Los quillotanos, a fuerza de ser maravillosamente prolíficos e incansables andariegos, no han logrado revestir un carácter propio, como el *circumspecto* santiaguino, el *espiritual* coquimbano, el *sagaz* talquino, el *cereemonioso* chillanejo, el *altivo* penquista, el *huaso* colcha-

giüino. Pero si el tipo de los varones está roto en Quillota, el molde de «la quillotana» se mantiene intacto, tal cual fabricáronlo sus colonos franceses, mezclando la gracia de las Galias en la arcilla criolla i ardiente de este suelo. Por ésto Quillota florece todavía en cada primavera i en cada invierno con el perfume de sus huertos i con la cálida luz de su cielo en sus encantos femeninos. La quillotana es la andaluza de Chile, i la memoria de las Balbontin, hijas del jeneral don Pedro Balbontin de la Torre; de las Corteses, hermanas del jeneral don Eujenio Cortés, i medio siglo mas tarde sus hijas; las Castros, las Salvá e innumerables otras, han formado una guirnalda de galanas trepaderas que enredan con sus flexibles lianas las ramas de sus chirimoyos i los troncos de las lúcumas en sus olorosos huertos.— Un viajero ingles que visitó a Quillota en la cuaresma de 1823, compara a sus hijas a las *brunettes* de Francia por su pelo negro i sedoso, sus cejas finas i pobladas, el divino *duvet* de su labio superior i «sus ojos que hablan» («piercing, speaking, black eyes») (1).

El ingles tenia razon, i habia adivinado que las *brunettes* de Quillota proceden en línea recta de las *brunettes* de Marsella, Arles i Avignon.

El teatro.

Las quillotanas tienen un solo paseo al derredor de su plaza única, plantada de sombríos olmos i de corpu-

(1) MATHISON—*Narrative of a visit to Brasil, Chile and Perú*, páj. 218.

lentos robles. Pero de lo que tienen derecho para mostrarse orgullosas, es del teatro en que lucen sus gracias, no solo porque es un edificio bonito i adecuado, sino porque fué construido, no a costa del escuálido tesoro municipal, como en Santiago, sino por suscripción de sus vecinos. En la capital, una suscripción análoga sería un desengaño vergonzante, si bien por moda se ha pagado hasta cinco mil pesos, no por un palco, sino por su llave i por la obligacion de frecuentarlo noche a noche.

*
* *

Aunque sea invirtiendo un tanto el órden de las cosas humanas, daremos ahora una breve noticia de las iglesias de la conventual Quillota, hija lejítima en ésto de la monástica Santiago.

Las iglesias de Quillota.

Las iglesias de Quillota son antiguas, mediocres i pobres, con escepcion de San Francisco, que vendió a censo nueve de las diez cuadras de su dotacion, cuando se planteó la villa en 1717, i aun ántes. De las otras, la Merced, Santo Domingo i San Agustin, decia el autor del censo de 1800, que apenas podian «aguantarse los priores con sus legos,» de puro escasos. No contienen tampoco esos templos ninguna curiosidad histórica, excepto el famoso Pelicano, de que mas adelante hablaremos, que se venera en la Matriz i se ostenta cada cuaresma en la procesion del viérnes santo, i un Cristo con un

Santo Tomas de Villanueva enano, que hemos visto en Santo Domingo. El crucifijo tiene un letrero que dice: «*Cristo que se venera en Malta i fué pintado por el demonio a ruegos de una mujer, esclava suya;*» i de que fué pintado aquel mamarracho por el diablo, no puede quedar duda por lo malo. Sin embargo, en ninguna iglesia de Malta, donde lo buscamos, encontramos el orijinal. En el Santo Tomas de seguro han andado metidas las uñas del diablo, que no cinces de maestros. Pero el guardian actual del convento ha tenido la buena idea de mandarlo al infierno, es decir, a la celda de los trastos viejos e inservibles.

El convento de Santo Domingo de Quillota fué fundado bajo la advocacion de San Vicente Ferrer, pero carece todavía de la altísima torre del milagro. El claustro es el mismo de los jesuitas i se conserva tal cual éstos lo dejaron i cual estaba cuando en 1837 lo ocupó como cuartel el rejimiento Maipo. El antiguo Santo Domingo yacia dos cuadras al poniente de la plaza, en la calle a que da su costado la Matriz.



Encuéntranse tambien esparcidas en la planta del pueblo i en la Calle Larga algunas hermosas quintas, siendo la mas celebrada por su hospitalidad i por sus flores, la del señor Sarratea.

La del hábil, laborioso i sufrido ingeniero don Juan P. O'Higgins, cuyos servicios debió utilizar el gobierno en el ferrocarril del sur, se encuentra a la orilla de los

rieles, en la Alameda de Quillota, i es fácil de conocer por sus pilastras de ladrillo, sus rejas de fierro, i especialmente por las copas de sus chirimoyos de prematura madurez. El señor O'Higgins, fiel a sus banderas, ha plantado los reales de su vejez en el paso de las locomotoras...; pero no vive ya para ellas sino para su huerto, cuya cosecha temprana saborean sus amigos.

La *chirimoya* es hoi casi el segundo nombre de Quillota, i por ésto hemos de dar alguna cuenta de ella.

El primer chirimoyo.

La *chirimoya* (*annona cherimolia*) no es antigua en Quillota.

Hé aquí su historia fidedigna.

A fines del siglo pasado, un capitán de buque trajo de regalo del Perú un solo pié de árbol al marques de la Pica don Santiago Irrarázaval. Plantólo éste por ensayo en su casa de la plaza (hoi casa de Mena), i allí con indecible alegría cosechó los primeros frutos i regaló los primeros mugrones a sus amigos del valle. Mas tarde arrendó esta casa a un vecino, llamado don Antonio Valenzuela, i no le puso mas alquiler que el envío a Santiago o Pullay (esta última su residencia favorita) de media docena de chirimoyas; i no se crea que ese cánon era barato, porque en 1812—recordaba hace poco un respetable anciano de Quillota—había visto vender cada *chirimoya* en doce pesos, que era lo que valía entónces una yunta de bueyes.

Consérvase todavía en pié i medianamente lozano

en el patio de los antiguos marqueses de la Pica, este venerable fundador de su deliciosa especie en Chile. Ha vivido ya mas de ochenta años, i suele todavía, ántes de morir, pagar el tributo de sus jugos a la tierra agradecida que lo nutre. Su actual poseedor (por el arriendo de la casa) don Nemecio García, disfruta mas de su sombra que de su cosecha; pero de tarde en tarde sirve a sus amigos una chirimoya única, último regalo i postre esfuerzo del árbol jeneroso. Hace un año, la vejez lo tronchó por el centro; pero le queda todavía el suficiente follaje para ostentarse altivo i enhiesto a los curiosos.

El chirimoyo se da en Chile, mas en forma de enramada que de árbol de copa levantada, i a tal punto esparce sus tiernas ramas a la altura de un hombre, que para sostener su peso i el de los frutos que cuaja, se apuntala cada individuo con ocho o diez postes de horqueta, a manera de rústico parral: para afianzar la blanda pulpa a la rama, acostúmbrase tambien atarla a un cestillo de mimbres que la defiende i la abriga.

Estos prolijos cuidados no hacen comunes los *chirimoyales* de Quillota i la Calle Larga, i en realidad no los hai sino en pequeños grupos o huertos de veinte o treinta individuos. Pero cuando bien logrados, suelen ser suficientes veinte para el vivir de una modesta familia. Son famosos los huertos de Cabrera, de Tello, del cura Cáceres i el de unas señoras Plaza, uno de cuyos árboles, de admirable frondosidad, suelen dar las últimas en arriendo, en años de pingüe cosecha, hasta por cien pesos. Lo comun es venderlos por 20, 30, 40 o 50 pesos, segun la «carga».

El chirimoyo se planta jeneralmente de *mugron*, porque la semilla es mui tardía i no se robustece sino con el injerto, cuyo monopolio tiene el barbero del pueblo, Carrasco, que ha aprendido el oficio de la podadera en la ruda barba de sus parroquianos. Hácense frutales estos hermosos árboles desde los diez años, i con mediano cuidado pueden durar prolíficos mas de medio siglo. El término natural de su vida, por el tipo que se conoce, debe fluctuar entre ochenta i cien años.

La chirimoya tiene una etimolojía quichua sumamente pintoresca e imitativa, digna de apuntarse, porque viene de *chiri* (frio) i de *moyu* (seno de mujer). ¡cosa curiosa! Este último vocablo ha dado orijen, segun Astaburuaga, al cerro de la *Moyaca*—el Santa Lucía en ciernes de Quillota,—de *moyu*, seno (cuya forma tiene), i de *co*, agua.



Es curioso tambien observar que el chirimoyo, como árbol de aire libre, es tan estrictamente peculiar de Quillota i de su angosto valle emparedado entre los cerros de Rauten i Pochochay, que no fructifica ni en Purutun ni en San Pedro, en las estremidades de aquel, sino a fuerza de abrigo i de cuidados. Mas todavía: en Boco i Lo Valencia, al otro lado del rio i frente a frente de las calles de Quillota, el chirimoyo no se da lozano. La especialidad de Boco son sus frutillares.

Las frutas tropicales.

No acontece lo mismo con el *lúcumo*, mucho mas resistente, i que parece ha venido paulatinamente a estos valles emigrado por tierra de los de Copiapó, la Serena, Illapel i la Ligua, en cuyo último abundan. En la calle *María Isabel* de Quillota, existe todavía un lúcumo que tiene mas de cien años averiguados de existencia. El lúcumo de San Francisco, que muestra a quien quiere verlo el bondadoso padre frai Agustin Celis, es mas antiguo todavía, porque no se sabe su edad, i ya encorva la rugosa cabeza, cubierta con el arestin de los siglos, precursor de su próxima desaparicion.

El *palto*, de los valles andinos del Perú, era ántes mui comun en Quillota, i hasta hace poco divisábase hácia la izquierda de la estacion la copa jigantesca de uno de estos árboles, semejantes en su estructura al floripondio. En 1869 pertenecia a «las señoras *Aldonei*» (Andonaegui), quienes vendian su cosecha o la regalaban a su confesor hasta en el año que acaba de espirar (1876). En la Calle Larga, un caballero Torres cuidaba, hace años, otros tres paltos políticos (como el de las *Aldonai* se ha hecho místico) cuya sabrosa pulpa, llamada con tanta propiedad *mantequilla vegetal*, solia saborearse por aquellos años en palacio.

Hemos visto tambien hermosos tipos de plátano de Lima i Guayaquil al aire libre en los molinos de Gac, a la subida del cementerio de la Moyaca; i en cuanto a

la caña dulce que trajo a Chile del Perú el primer gobernador de Quillota Gonzalo de los Rios, a fines del siglo XVI, se cultivaba todavía en tanta abundancia a últimos del pasado, que, según Carvallo, la producción de la *miel de caña* del correjimiento de Quillota en 1780 pasaba de trescientas arrobas, al paso que la de la palma indígena no alcanzaba sino a cien arrobas.

El algodón, el añil i aun el café crecen en los jardines de Quillota, los primeros hasta su madurez, i el último solo hasta el florecimiento. No ha muchos años existía un pequeño algodonal en los callejones de San Pedro, i su flor, que es la materia prima, fué exhibida en la esposicion de 1875 preparada para el huso i el telar.

Con igual bondad se dan todas las frutas de los países templados, pero especialmente las naranjas i las manzanas, estas primas hermanas del paraíso i del paladar. La uva es mejor en Limache, porque el aire es mas delgado i la tierra mas enjuta. La sandía i el melon son esquisitos; pero lo que constituye una verdadera maravilla es la *lacayota*, cuyo peso ordinario es de tres a cuatro libras, i suele darse en aquel suelo de 17, 19 i 25 libras, (por romana i a nuestros ojos), habiendo álguien que asegura haberlas pesado hasta de 40 libras.

Cuéntase a este propósito de un inglés—profesor de idiomas en Santiago—que maravillado por el aspecto de uno de estos bulbos en un día de escesivo calor, comprólo al pasar el tren, pero al abrirlo, conoció su mortificante error, porque según él decia resultó «que habia comprado una melona (*sandía*) i le habia salido quillota» (*lacayota*). Análoga equivocacion a la del muchacho

de un cura, padre de San Agustín, que habiendo ido a comprar donde Weir una botella de *curaçao*, i prevenido espresamente por su amo de acordarse del nombre del licor por el del cura, creyó que padre era lo mismo, i pidió una botella de *padreasao*.... (*histórico i reciente*).

Don Francisco Gonzalez Orejan.

El progreso urbano de Quillota es sumamente lento, no obstante su admirable i sano clima, en razon del alto precio del terreno. Una manzana eriaza, medianamente central, vale hasta diez mil pesos, i en los suburbios, dos o tres mil, i casi cuesta otro tanto circularla de buenos cierros de adobe. Con escepcion de su cárcel, que fué solo un acto de prevision política, mui poco o nada debe este rico pero desheredado departamento a la absorbente autoridad central. Su teatro fué fruto del entusiasmo de algunos de sus hijos, su hospital de la caridad de otros. Sobresalió entre estos últimos un hombre digno de ser recordado con gratitud i con respeto.

Llamábase don Francisco Gonzalez Orejan, andaluz, natural de Cádiz, i que tenia tanta gracia en el chiste, como escondia nobles pasiones en su alma. Hombre distinguido por su posicion i sus luces, capitán de fragata de la marina real de España, capitán de puerto del Callao largos años, i defensor de sus castillos con el taimado Rodil hasta 1825, vino a Chile, mas como capitulado que como prisionero, buscando el clima templado de Quillota para su salud. Encontró ésta en el

ameno valle, i algo que valia mas: una esposa que ha heredado sus virtudes i que a la edad hoi de 90 años reparte lo que su marido no dejó a la caridad, entre los pobres i los templos. El nombre de esa señora es doña Manuela Rodriguez, tia del ilustrado redactor de *El Independiente*.

Don Francisco Gonzalez Orejan fué, pues, el promotor del hospital de Quillota. Mientras vivió, le conservó una asignacion mensual cuantiosa para una mediana fortuna (dos onzas de oro); i en la época de su fallecimiento (junio de 1858) le legó una suma de diez mil pesos, i varios considerables usufructos despues de los dias de su digna viuda.

La torre de San Francisco.

El último de los progresos locales de Quillota es la reconstruccion de la torre de San Francisco, que el padre guardian i único de su órden en el claustro, frai Agustin Celis, ha emprendido con limosnas i por un plano bastante elegante del arquitecto Burchard, autor de la torre del Sagrario en Santiago. La primera limosna ha sido la de la testamentaria de un caballero de Quillota llamado Rodriguez «el calladito»... sin duda porque los otros Rodriguez, especialmente don Z., hablan solo recio. Pero el padre Celis se propone colocar en la torre mui sonoras i bulliciosas campanas, que eternizarán con sus repiques la silenciosa memoria de Rodriguez «el calladito».

La rentas propias de San Francisco por sus capella-

nías de misas i antiguos censos de terrenos vendidos, solo llegan a 400 pesos, porque aunque el capital nominal, impuesto durante tres siglos, por mas de cincuenta difuntos, pasa de 17,000 pesos, con la subdivision de los predios se ha hecho materialmente imposible cobrar la mayor parte de los réditos. Hai fincas que por la cuota asignada, pagarian dos o tres centavos al año, i seria preciso ir a caballo o por el tren a cobrarlos. Las misas de obligacion, sin embargo, no pueden dividirse en trozos como sus emolumentos, i el buen padre Celis (que no es flaco) tiene que sudar para quedar bien en el purgatorio: su presupuesto anual es de 264 misas, contando desde el principio del siglo para atras. Para adelante, las que toquen, o mas bien, las que repiquen...

La procesion del Pelicano.

Seria tan imposible, al atravesar de camino por Quillota, siquiera en tren espreso, no hacer memoria del *Pelicano*, como era ántes en Valparaiso no pasar frente a la *Cueva del chivato*, porque una i otra cosa formaban una parte esencial, algo como la carátula i la portada de la historia i la leyenda de esas dos ciudades.

No tiene, empero, la procesion del viérnes santo de Quillota un oríjen mitolójico como el pájaro colosal que desde un siglo, la anima o la desfigura (simple cuestion de gusto o de criterio), pero que indudablemente ha sido oríjen de su fama universal.

Hé aquí su historia.

La procesion del viérnes santo, llamada en Santiago

de la Vera Cruz por el leño que el devoto Felipe II enviara a su cabildo, i que se venera todavía en la capilla de Valdivia (la *Vera Cruz*), era celebrada con gran pompa en todas las ciudades de Chile, bajo la denominacion del *Santo Sepulcro*. De aquí las hermandades, cofradías, penitentes de sangre i espantables *cucuruchos*, que hace treinta años intentó revivir don Pedro Palazuelos en la capital, i que, como un simple recuerdo o caricatura de su lúgubre majestad antigua, se practica todavía en la tarde del viénes santo. Antiguamente la procesion tenia lugar a media noche, i era el mas insignie honor, disputado en ocasiones con la mano en la empuñadura de la espada por los mas encumbrados señores de Santiago, el que el cabildo conferia en sesion solemne señalando por votacion al feliz portador del guion.

Fundada oficialmente Quillota a principios del pasado siglo, como pueblo católico, sobre las ruinas de la Quillota jentil, bendecida su planta por el obispo Romero i erijida su iglesia parroquial, los vecinos, i especialmente las vecinas, organizaron su cofradía del *Santo Sepulcro* e instalaron con limosnas la procesion tradicional, sus andas, su calvario, sus penitentes i el indispensable cucurucho, último vestijio que queda entre nosotros de la Inquisicion i el sambenito.

Tenia jeneralmente a su cargo una señora principal del pueblo la organizacion anual de la fiesta, en lo que iban turnándose las damas principales para aumentar la gala, como hoi les acontece en las flores para el mes de María.

Allá por el año de 1775 o 1776, hace un siglo cabal, cupo su turno a una dama de la altisonante familia de los Alvarez de Araya, fundadora ésta del pueblo en la conquista. Llamábase doña Nota Alvarez de Araya, i su esposo era don Daniel Mons, caballero español, o flamenco, que fué alcalde godo en 1816.

Notó doña Nota, señora tan caritativa como piadosa, que el *santo sepulcro* en que hacian el descendimiento del divino cadáver, era un tosco cajon, inferior tal vez al que se usaba para los simples mortales, i preocupada con esta mortificante idea, entró en tratos con un lego de San Francisco, escelente ensamblador i carpintero, como solian serlo tales en aquellos tiempos, especialmente los legos jesuitas.

Pidió doña Nota al lego una idea o un modelo a su fantasía, de la sepultura que debia labrarse para el Redentor, i aquél, que habia leído sin duda el panejístico del *Pelicano* por el crédulo frai Luis de Granada, tuvo la feliz ocurrencia de concebir para el caso la imájen de la ave mitolójica—simple pato de mar e insigne pescador, en la historia natural, pero de cuya vida la mística i la fábula han hecho un mito. Todos saben que el pelícano es un *palmideo* que tiene bajo el pico un enorme buche en que guarda su alimento (como el dromedario en su potra su bebida), i que cuando nutre a sus polluelos, abre aquel recipiente elástico a voluntad, para que aquellos coman pescados i sabandijas; hábito natural pero curioso que ha dado lugar a la suposición antojadiza de que los alimenta con su sangre,

porque para arrojar las sustancias sanguinolentas que encierra su papada se aprieta ésta con el pico.

«Lorsque le pelican ouvre sa chair vivante
 Pour nourrir ses petits et qu' ils mordent son flanc
 Avec une douceur dont l' homme s' epouvante
 Il regard leu r becs tous rouges de son sang».

Así cantaba de Banville; pero éso era solo canto i poesía. Por lo demas, en buena prosa, estaba el pelícano tan léjos de ser una ave del cielo, como lo pretende frai Luis de Granada (otro poeta), que Moises calificó su carne entre los alimentos inmundos.



Es, en efecto, el pelícano un pájaro sumamente deseado, *guairabo* colosal del que no tiene la insondable paciencia para acechar su presa a orillas del pantano, pero súplela en la pesca con una astucia increíble. Es un pescador sistemático, i en las Antillas los salvajes los adiestran en ese ejercicio para sacarles en seguida del buche parte de su asqueroso alimento, que hace sus delicias. En ese buche puede guardar un pelícano mediano diez o quince litros de líquido, como en una vejiga de buei, i de el suelen hacer gorros los marineros de Santo Domingo, i bolsas tabaqueras los indios de Centro América.

De las muchas clases que existen de este curioso ánade, el de Chile, del que hai algunos tipos en nuestro Museo, es el que los naturalistas llaman *pelícano de anteojos*, por el círculo a manera de párpados rugosos, que rodea sus ojos. Segun Molina, este pelícanó indí-

jena (*pelicanus thagus*) es simplemente el *alcatraz* tan conocido en nuestras costas desde el Cabo de Hornos donde le cantó con estro inmortal el poeta ingles Coleridge. (*The ancient mariner*) hasta las arenas de Atacama. Buffon distingue al pelícano propio del alcatraz, que es mas pesado i voluminoso; pero el naturalista chileno los confunde en un solo tipo.

«El alcatraz, dice Molina hablando del pelícano chileno, es un pájaro melancólico i perezoso que habita por lo comun en las rocas del mar, sobre las cuales construye su nido. Los naturales del pais aprovechan su papo (*buche*) bien preparado, para bolsas de tabaco i aun para hacer linternas, porque estendiéndolo bien, es tan trasparente como el papel mas delgado; i yo he visto faroles de pie i medio de alto hechos de la piel de una de estas bolsas o sacos. Las guias de sus alas son mejores plumas para escribir que las de los ocas i de los cisnes.»

La misma descripcion hace Olivares (*Historia*, páj. 24); agregando que el pelícano solo se ve en nuestras costas en dias de temporal.

El alcatraz chileno es mas pequeño que el del Mar Negro i el del Oriente, i dudamos que en su estupendo esófago cupiese la cabeza de un hombre, como refiere Buffon, o que fuera capaz de levantar a grande altura un niño de poca edad, como el águila ladrona de Júpiter.

De todas maneras, el pelícano de Quillota, si no usa anteojos, usa espejos, si bien en toda su estructura parécese tanto al verdadero pájaro como a un zorzal. El pelícano de Quillota no es sino la tosca caricatura de un

cisne de las lagunas vecinas de Quintero, fabricada con madera de patagua.



Mas, aceptada la idea por la fervorosa doña Nota, pú-sola en ejecucion el *mocho*, i en ménos de un año de trabajo construyó un colosal ataud, en forma de pelícano, disponiendo entre sus alas plegadas la cavidad en que debia depositarse, como todavía se practica, sobre un rico colchoncillo de seda, la imájen del crucificado.

Mucho mas digno atavío a la verdad que el que daba al Dios de los Doce Apóstoles el cura Zarate hace mui pocos años, porque lo paseaba el Viernes Santo en todo Valparaíso en su propio catre, con su colchon, colcha i almohadas....

Tal fué el oríjen humano del *pelicano*, faltándonos solo agregar, que segun la tradicion lugareña, apénas hubo acabado su tarea el lego carpintero, espiró. ¿Lo absorbió el pelícano en su buche?...

Practícase todavía con señalada pompa, i principalmente con una enorme asistencia de los campos vecinos i de Valparaíso, la procesion ya secular del *pelicano*, rejuvenecida en la cuaresma que acaba de pasar, por el oro que con propiedad ha reemplazado a la pintura del ave portentosa, la cual en realidad, siendo blanquizca en su primera edad, tira a amarillosa en la vejez. Se nos ha asegurado que tan solo de la última ciudad i de Limache concurrieron cerca de tres mil personas a Quillota por los trenes. El pelícano, con su buche pro-

dijoso i repleto, tiene el privilegio de disipar la crisis para los viajeros.



Como la procesion del Pelicano es esencialmente de *pasion*, las andas que la componen i que recorren una estension de seis a siete cuadras desde la Matriz a San Francisco, están compuestas esclusivamente de símbolos, i son los siguientes, en el orden que vamos a apuntarlos: El *profeta Elías*, que anunció la venida del Redentor i su *pasion*, con mayor precision que sus colegas. La *cruz del calvario* con su toalla, o sábana santa del sepulcro. La *Verónica* con su esfijie en el lienzo, primer ejemplar milagroso de la fotografia. El *lonjino*, que antiguamente era un *jinete vivo* de la Calle Larga o las Hijuelas. Las *Tres Marías*, llevando los clavos i la corona de espinas. El *Pelicano* con el crucifijo sobre su espalda, cubierto de riquísima colcha; i por último, la *virjen de Dolores*, rodeada de anjelitos vivos, i que antiguamente se enjugaba los ojos con un pañuelo, al sentir desde la puerta de la iglesia el primer martillazo del descendimiento....

Pero en lo que se concentra por entero la atencion, la piedad i los mundanos comentarios de los asistentes, es esclusivamente en el Pelicano. «El anda del Pelicano—dice, en efecto, un brillante escritor quillotano—es lo que hai de mas conmovedor i significativo en la procesion del Viérnes Santo. Una hermosa ave blanca, tan grande, que en la caja del cuerpo holgadamente cabe un

hombre acostado, i apoyando la cabeza en la parte en que el cuello nace. Este, arqueado i entrante hácia la pechuga, como picándose el corazon. Enfrente de la cabeza i en la pechuga, un círculo rojo, que no parece sino que la sangre corre por las blancas plumas del ave misteriosa. Las alas abiertas, sembradas de espejitos i perfectamente iluminadas, abriéndose i cerrándose a cada bamboleo del anda, i sobre ellas i en la parte de adelante, dos hermosos niños vestidos de ángel en actitud de llorar sobre el cadáver del Hombre-Dios; i todo formando un conjunto tal, que hace erizarse los cabellos, no sé si de espanto o de amor» (Z. RODRIGUEZ).



Pero todo eso, ese cuadro, esa gloria, ese homenaje de toda la comarca i aun de las jentes de apartadas tierras, no dura ¡ai! sino el espacio de un dia corto de otoño, de una fugaz hora de cuaresma. Nosotros hemos visto al altivo *lonjino* postrado a los piés de su caballo, cubierto el rostro de telarañas, rota la lanza asesina; hemos visto echado de bruces al profeta Elías, profanada así su bíblica inspiracion; de espaldas la Verónica; vueltas para la pared i desnudas, como salieron del banco de los carpinteros, las tres Marías; hemos visto, por fin, al *Pelicano* en persona, cabizbajo, mustio, goteado de cera, clueco i olvidado como trasto viejo, en la oscura bodega en que, junto a la Matriz, se guardan las insignias de la pasion, como ántes el cabildo de Santiago

custodiaba a sus espensas la *Tarasca*, los jigantes i los zampa-huevos.

I así como éstos, pasan i pasarán siempre todos los figurones de los tiempos, por mas que se vistan de lonjinos o de jigantes!

La etimología de Quillota.

Una última palabra nos queda por decir sobre la ciudad llamada emblemáticamente «del Pelícano,» i que si no es orijinaria del quichua, como su terminacion *ota* lo hace parecer, debe con mucha probabilidad su nombre a la naturaleza de su suelo; porque ántes Quillota era, entre el rio Aconcagua i los esteros de Pochay i de San Pedro, una estensa vega. Siendo ésto así, Quillota vendria por analogía, de *Chille*, nombre de su rio, i de *llod* que significa en indio «humedad»—*Chillellod*, que los españoles trocaron luego con mas rotundo acento, en Quillota.

De todas maneras, el *llod* de Quillota está latente todavía, i hai casas en que suelen enredar a los muebles alguna yerba nacida espontáneamente en los aposentos, a virtud de la humedad natural del piso, que algunos atribuyen, tal vez sin fundamento, a la mala direccion de las acequias.

Debemos agregar que en el sud existe un lugar llamado *Quillon*, i que los peruanos llaman tambien *Quille* a la luna: por manera que los etimolojistas i los quillotanos tienen donde escojer a su sabor.

Doña Martina de Zárate.

(LA QUINTRALA DE LA CALLE LARGA).

En la primera página de esta reseña de la vida íntima de Quillota, hemos contado que en cierta manera fué su fundador el capitán Gonzalo de los Ríos, abuelo de la horrible mujer parricida i asesina que se llamó doña Catalina de los Ríos, conocida vulgarmente por el nombre de «la Quintrala,»—burda i plebeya descomposicion de su nombre, Catalina. I no fué ese el único contacto que aquella fiera humana tuvo con Quillota, pues pasó la mayor parte de su vida en su correjimiento, como vecina i feudataria de la Ligua.

Aparece ahora en la historia lugareña de aquel pueblo, una mujer jóven i hermosa, flor de la aristocracia de Quillota, como doña Catalina de los Ríos lo fué de la de Santiago, que sin hacerse reo de los crímenes de la última, tuvo algunas de sus terribles pasiones, como la del orgullo i la mas implacable de los celos femeninos. Llamábase esta dama doña Martina de Zárate, cuya nobilísima familia habia caído en la mas desamparada pobreza, a fuerza de vivir reposada sobre sus pergaminos.

Por ventura suya habíase casado por el año de 1752 con un jóven, noble por supuesto como ella (que sin eso doña Martina habria preferido mil veces morir célibe), rico, laborioso i de una dulzura ejemplar de carácter. Llamábase don José de Carvajal, hijo del rico enco-

mendero i hacendado don Juan de Carvajal. Era éste alcalde de Quillota en 1747, cuando era correjidor don Antonio Martin de Apeolaza, de donde proceden todos los que hoi se llaman *Poblaza*.

El cielo de los chirimoyos bendijo en breve aquella union, i dióle por fruto un hijo que los dos esposos amaban con ternura. Pero fuera de este cariño mutuo, el infierno habia asentado sus reales en el hogar de aquel enlace. Doña Martina habíase convertido de vírjen en pantera, una vez en posesion de sus derechos i de sus goces de esposa. A tormentada noche i dia por el delirio insano de los celos, no dejaba un solo instante de reposo a su infeliz marido. «No hai mujer—decia éste en una presentacion a la Curia, que orijinal tenemos a la vista—que no llegue a su imaginacion, que no la suponga mi *amasia*, corriendo solo libres las aves porque vuelan»...«No soi dueño—añadia el desventurado en otra ocasion—de mudar ropa interior o exterior, que no sea para ir a ver a *mi amiga*, que éstos son sus términos».

Pero las cuitas del desdichado don José no paraban en ésto. Desesperada la esposa con el aguijon de sospechas que llevaba perpetuamente clavado en su corazon, nunca le hacia a su regreso de las labores a la casa sino la mas brutal acojida, «tratándole de caballo i de borrico, i diciéndole:—Ya *vendris* de donde tu amiga». En otras ocasiones, los improperios tenian el carácter de la mudez i del empecinamiento, echándose doña Martina a la cama i fingiendo repentinos i espantosos dolores de estómago, con el solo propósito de aflijir a su

esposo, que como la amaba por bonita, sufría intensamente por sus caprichos; siendo tan rendido a su lei, que a sus insultos contestaba siempre con caricias, sin que por su parte—declara un testigo íntimo—jamás mereciera de doña Martina «la merced de que le cebara un mate»... El mate era en la colonia lo que los *bouquets* de flores en la república, i si la bella cebadora chupaba la bombilla ántes de pasarlo al galán, era ya cuestión de caer de rodillas a sus piés i besar la orla de su falde-llin de oro: lo demás lo hacían los padres i el cura....

Pero don José no se contentaba con adorar a doña Martina, sino que la regalaba con profusión, según sus posibles, que como hijo de familia, no eran escesivos. En una ocasión llevóle de sorpresa una saya de *pico de oro*, en corte, que le costó 40 pesos en la tienda del capitán don Juan de Frias, sita en la Calle Larga; i por todo agradecimiento, díjole airada doña Martina, que «bastaba hubiera sido elejida por él, para que le pareciera fea»....

Tratábase en otra ocasión de prenda mucho más su- balterna del ajuar de la arrogante criolla, cual era el calzado de su diminuto pié, i hé aquí como cuenta un testigo doméstico e imparcial lo que aconteció en tal lance, para evidenciar la soberbia de doña Martina i la anjélica mansedumbre de su esposo:—«Pidióle un día zapatos—refiere este testigo—doña Martina a don José. Trájole unos. Dijo doña Martina no le servían por grandes. Trájole otros. Desechólos por pequeños, a lo que don José le dijo:—«Véd aquí, hija, la plata, andad i compradlos a tu modo,» i le respondió doña Martina con

un—«Vaya él si quiere dárme los;» a lo que calló don José sin hacer otro movimiento mas que armarse de paciencia».

I a todo ésto, doña Martina amaba entrañablemente a su marido, como la blanca leche, al soltar su hervor en las ascuas del brasero, ama al tinto café en el fondo de la tasa; i si le inflijia aquel cuotidiano tormento, era porque los celos vivian revueltos como furias en su apasionado seno. Doña Martina sentia celos de sus hermanas, de sus tias, de sus sirvientes, de toda mujer que pasaba por su acera, o mirase fija o distraida a su esposo, al punto que éste no podia dar un recado ni hablar en voz baja sin que la pantera saltase a su cuello para clavarle las uñas de su negra sospecha... Parece por ésto injusto decir que los gritos i dolores de estómago de doña Martina eran finjidos, porque eran solo dolores trocados: doña Martina estaba enferma del alma, i sus paroxismos de cólera arrancaban de la intensidad de su amor.

I era lo mas curioso i peculiar del caso, que doña Martina tuviese puestos de preferencia los ojos en las personas mejor guardadas contra una pasion culpable, porque celaba con incesante preocupacion, a doña Tomasa de Araya, hermana de la madre de su marido, «señora cargada de males» —dicen los testigos,—i a su propia hermana política doña María de Tapia, casada con su hermano uterino don José Guerrero, persona aquella de la mas alta virtud e intachable compostura.

A este respecto, llegaba doña Martina en ocasiones hasta el crimen, porque un dia en que su hermano con-

versaba a solas con ella, revelóle que su esposa (la Tapia) le traicionaba, i que en ese preciso momento asistia a una cita criminal con su propio marido... Cojió a este aviso su hermano un caballo ensillado que de acaso habia en el patio, i salió a carrera al acecho de la culpable; i si no la hubiese hallado—dice una informacion—mas de una legua distante del punto que designó su pérfida hermana, «habria cometido una o dos muertes....»—«Sosegué mi ánimo—agrega de sí propio don José Guerrero en su declaracion—cuando encontré a mi mujer mas de una legua distante de la tienda de la delacion. Pero no obstante, con la sospecha de marido honrado, he finjido viajes, me he puesto escondido para ver si descubria algo en sus miradas, i juro delante de Dios que jamas he entendido cosa».... ¿No es ésto digno de la pluma de Moreto i de Molière?

Pero no por eso escampaba. Por consejos del correjidor don Antonio de Apeolaza, el desdichado don José de Carvajal habia dejado de visitar a su virtuosa con cuñada doña María de Tapia. El remedio habia sido peor que el daño. Doña Martina aseguraba que esta era estrategia para verla a escondidas. Ocurrió entónces el mártir a otro arbitrio. Hízose compadre con doña María, teniéndole a su hijo en la pila con su esposa para que aquella agua bendita apagase la hoguerra de sus sospechas. ¡Vano arbitrio! Doña Martina no vió en aquel pacto, que ponía el cielo de por medio entre su tálamo i el de su hermana, sino un ardid para acercarlos.

Una tarde en que don José estaba fuera de la casa, llegó a visitar a doña Martina (que hemos olvidado

decir vivia en los afueras de la Calle Larga) un tal José Fernandez; i como llegase a caballo, le suplicó fuese a la tienda mas vecina, que era la de don Juan de Frias, a comprarle un poco de polvillo, consuelo de doña Martina en sus furores.

Cuando volvió el mensajero con el recado, preguntó-le doña Martina, con voz inquieta, si habia visto a su marido.

—Sí, le contestó el mozo con entera naturalidad, segun refiere el mismo. Estaba a caballo en la puerta de la tienda de don Juan de Frias.

—¿I no habia en la tienda alguna mujer? replicó sobresaltada doña Martina, que acusaba siempre a su esposo de andar «empleando en las tiendas para sus *amigas*».

—No habia nadie, replicó el emisario; pero en la trastienda sentí, cuando me entregaban el polvillo, la voz de una mujer...

—¿I no conocisteis esa voz? dijo doña Martina apretando convulsivamente sus enrojecidos labios.

—Nó, señora!

—Pero ¿no os pareció que esa voz seria la de doña María de Tapia?

—No me pareció tal, pero acaso seria la suya, replicó la visita con completa indiferencia.

A esta revelacion, doña Martina saltó como la leona a los barrotes de la jaula; i cuando llegó el infeliz labrador de sus potreros, fátigado i polvoroso, hubo una de gritos i pataleos que duró toda lo noche. Súpose despues que la voz femenina en la trastienda de don

Juan de Frias era la de la mujer de un mozo llamado Juan Pizarro.

Sucedía ésto el 31 de diciembre de 1756, hace ya 120 años, i al alba siguiente—día de año nuevo i de misa de precepto,—el infeliz don José púsose a aderezar su ropa para cumplir decentemente con sus deberes de cristiano i buen católico. Doña Martina, taimada en su cama como la loba despues de la ceba, no daba señas de paz ni de oír la madrugadora campana de la Calle Larga. Al fin, el clemente esposo buscóla, como de costumbre, i pasóle con su propia mano el primer mate a la blanda almohada. Rechazólo doña Martina con enfado, i entónces el desairado cónyuje volvió a su paciente tarea de coser con una aguja los flecos desprendidos de su fina manta dominguera.

—¿Qué haces ahí, borrico? estalló al fin doña Martina. Ya estás acomodándote para tus *amigas*?

—No tal cosa, replicóle el marido con dulzura. Estoy cosiendo mi manta para que no me censuren en misa i no digan que no tengo mujer...

A estas palabras de levísimo reproche, ardió Troya, o mas bien, ardió Quillota!

Saltó del lecho, como cachorra embravecida, la hija i nieta de los Zárates—espuma de los conquistadores,—i echándose su basquiña al cuerpo, como un gladiador su mantó de combate, salió a la calle i «tiró camino cerca de una legua—dice su marido,—a pié entre los lodazales i aguadas, sin que pudiese detenerla hasta venirse a la villa a la casa de su madre».

En vano fué que una prima suya, doña Francisca de

Zárate, su huéspedea aquella mañana, pretendiese calmarla.—«Quita allá, *alcahueta!*» díjole doña Martina con furia desatada, apartándola con un empellon i saliéndose a la calle.

Púsole el marido por delante, como último argumento, a su tierno hijo menor de dos años, «i lo tendió de un bofeton,» dice el atribulado padre.

Inútil fué tambien que el desgraciado don José, viendo a su cara esposa—cara por dura i por querida—entrada en el lodo, que era por esos años i en todas las estaciones el único pavimento de la Calle Larga (donde hace veinte años se ahogaban todavía los carreteros en los pantanos); inútil fué, decimos, que saliese a la puerta i con gritos i con lágrimas le ofreciese llevarla él mismo a caballo adonde quisiese irse. A todo lo que habia limitado su enojo el desgraciado marido, habia sido a decir a doña Martina en el primer momento:—«Anda i vete (i de aquí el santiaguino *andavete*) ántes hoi que mañana, que ya me falta la paciencia»...

Doña Martina habia tomado el camino de la casa de su madre, a quien dominaba por el terror, como a la mayor parte de sus vecinos, a los cuales trataba de «cholos,» de «mulatos» i de «canallas,» porque sus dos grandes pasiones eran la sorberbia i los celos.

Uno de sus propios primos, don Manuel de Zárate—citado por doña Martina en su proceso de divorcio—declara: «Que tiene ciencia cierta del jenio soberbio e iracundo de la dicha señora, i que de verdad no tiene voces para esplicarlo, porque escede toda manera». Otro testigo declara, que la incorrejible criolla vivia en per-

petuas quimeras con sus vecinos, i por el mas leve motivo los *choleaba* i *mulateaba*, sin escaparse de estos apodos en peruano ni su propia madre.

Doña Martina era la Quintrala del orgullo.

Mui de madrugada al siguiente dia, i despues de la misa, compareció el infortunado don José de Carvajal, por la décima vez en los tres años de su matrimonio, a contestar la demanda *in voce* de su implacable cónyuje ante el digno cura don Bernabé de la Cruz, que ya hemos citado.

Doña Martina ponía tres condiciones para volver al hogar de su esposo en la Calle Larga.

Era la primera la de que echase de su servicio a su cocinera, una mulata llamada Xaviera, de la que tenía tambien celos.—«Aceptada».

Era la segunda, la que despidiese al propio tiempo don José a tres peones que vivían en la casa, i que doña Martina calificaba simplemente de *alcahuetes* de la mulata i su marido.—«Aceptada».

Era la última i la mas peculiar, la de que don José no alquilase sirvientes libres ni blancas, sino que le comprase una *negra de Congo*—horrible como los celos, demacrada como el látigo—para su servicio. Objetó a ésto el buen marido que ejecutaria aun eso con el mayor gusto; pero que sus circunstancias no le permitían, por de pronto, hacer tan considerable desembolso.

Delante de esta excusa enfurecióse doña Martían, i exclamó que ahí estaba clara la señal del pecado. El no querer su marido comprar una negra, ¿no era una prueba evidente de que se moría por las blancas?

El doctor Cruz, que así se llamaba el cura, con la gravedad de su capelo, púsose de parte del marido en este punto i declaró que no era preciso que la cocinera fuese negra para la paz futura del matrimonio. Bastaba, en su opinion, con que fuese fea.

Mas el doctor no habia contado con la huéspedea, por que apenas habia insinuado aquel sensato parecer, levantóse de su asiento doña Martina i, poniéndole las manos cerca de la sotana, lo *mulateó* hasta que se le secó la saliva i la espuma en las fauces.

En otro pasaje de la historia íntima de Quillota hemos referido que el doctor Cruz siguió en Chile i en España «pleitos de hidalguía» para justificar su nobleza. ¿Seria aquel *mulateo* público (porque lo oyeron todos los que habian ido aquella mañana a misa) lo que movió al buen doctor a tan costosos trámites en la Península?

Entretanto, es lo cierto que doña Martina apeló al correjidor Apeloaza i en seguida al obispo de Santiago, de la sentencia del cura sobre la piel que debia tener su cocinera, i en ésto quedaron los autos que nos han ofrecido los detalles de este drama casero. I así, por tanto, nos cumple solo decir, como fieles historiadores, que no es cuestion de poca monta para los maridos que viajan hoi por ferrocarril, el que sus esposas no les hagan la «merced de un mate» ni ellos cojan la aguja para coser en su presencia la flecadura de sus mantas o los botones de sus camisas de holan de hilo, porque el rancio refran castellano profetiza que

«La mujer i la gallina
Por andar se pierden aína.»

La beatita Benavides.

Pero, a virtud de esas eternas leyes de compensacion que rijen, a la par, las cosas del mundo, la moral de los mortales i la maquinaria de los relojes; así como la Calle Larga dió el sér a la *Quintrala* de los celos, así vió la luz bajo sus olorosos huertos una mujer predeterminada para el bien, i que murió exhalando su cuerpo el perfume atribuido por los poetas místicos a los santos.

Fué esta dama la ya nombrada doña María del Cármen Benavides, mas conocida en Quillota i todas sus comarcas con el simpático renombre de:—«la beatita Benavides».

Cuando se estinguian, en efecto, bajo la nieve de las canas las últimas llamaradas del fuego de sospechas que abrasaba todo entero el cuerpo i el corazon de doña Martina de Zárate, venia al mundo, en 1777, la niña Benavides, hermana del bravo «capellan de los Carreras» i de los insignes patriotas que ya hemos nombrado. Fueron sus padres don Francisco de Benavides, ingeniero español, i doña Francisca Xaviera de Mujica.

Desde pequeña dió muestras la niña Benavides de una acendrada piedad, i vistió el hábito dominicano, cuya órden existia de antiguo en Quillota. Por ésto, desde su niñez, llamáronla en el pueblo i cien leguas a la redonda, la «beatita».

Son innumerables los milagros que se cuentan de esa piadosa señora, i hasta tratóse en la época de su muerte de iniciar un proceso de canonizacion. A este efecto, uno de sus compatriotas, el conocido latinista, empero mas conocido por su nariz que por el latin, el «ñato Urrutia» (don Martin, otro Martin de Quillota), publicó en 1850, un cuaderno sobre los prodijios que autorizaban la inscripcion de la difunta en el catálogo de los santos, siquiera a título de *sierva*, como el «siervo de Dios Bardesi» (1).

Segun su biógrafo, la sierva de Dios Benavides pronosticó su muerte al padre maestro frai Alejandro Rodriguez, recoleto dominico, i anunció a su confesor que moriria léjos de su casa grande de Santiago, lo cual se cumplió, porque falleció en Puchuncaví. Pero de los varios casos que don Martin cita en su capítulo de *Los hechos admirables* de la beatita Benavides, parécenos el mas adecuado para estas pájinas de viaje, el de haber adivinado la sierva de Dios, que el padre dominico don Valentin Santiago, a quien conocimos durante largos años de clérigo i cura de Purutun, quiso en una ocasion darle una bofetada, de lo cual nosotros salimos garantes que era capaz de darla, porque don Valentin era hombre de armas tomar.—«El presbítero don Valentin Santiago—dice, en efecto, don Martin,—siendo

(1) La vida de la sierva de Dios Benavides se publicó en 1850 en un cuaderno en 8.º, de 19 pájinas, por la imprenta del *Mercurio*, con el siguiente titulo: «Breve resumen de los hechos que constituyen la vida de la sierva del Señor, doña María del Cármen Benavides i Muxica, natural de la ciudad de Quillota, por don Martin Clemente Urrutia».

religioso dominico, la confesó en una época i ocurrió este suceso que está mui pronto a declararlo hasta juramentado, en caso necesario. Tengo a bien estamparlo aquí accediendo a sus reiteradas súplicas. Confesada i reconciliada ya la señora Benavides, ocurre a consultar no sé qué duda: frai Valentin iba a la sazón a hacer clase de idioma latino a unos seglares, cuando trata nuestra heroina de hacerle una pregunta, i le interrumpe este religioso, diciendo que se dejase de vanas timideces i fuese a comulgar: insiste de nuevo a su primer intento por no haber quedado plenamente satisfecha, i enfadado naturalmente su padre de espíritu de su persistencia, escápasele a un acto primo el *desear* darle una bofetada, añadiendo la espresión de *beata majadera*, lijerezas propias de nuestra humana flaqueza. ¿Quién asintiera, pues, que la señora Benavides penetrase el *pensamiento* (el de la bofetada ¡i cómo sería el ademán de don Valentin!) del repelente a sus instancias?»

Pues bien: encontrando esta profetisa en la calle al que se negaba a satisfacer su duda, con un aire modesto i sus ojos fijos en tierra, le dice: —Mi padre: «Pedian los parvulitos el pan i no habia quien se los diese». — Palabras, si no me equivoco, del profeta Jeremías. — «¿A qué acuden esas espresiones, Cármen?» le respondió el padre Santiago, i contesta entónces con una viveza santa: «Es que su paternidad no solo rehusó oirme, sino que deseó darme una bofetada, pero yo la habria recibido con gusto i habria puesto la otra mejilla para obedecer al precepto evangélico». — Hé aquí que sin añadir palabra alguna, queda perplejo i estupefacto frai

Valentin, i tiene tan grabado este suceso en su memoria, que lo recordará constantemente hasta la tumba, segun me aseguró la vez que se ofreció tratar este punto».

* * *

Pero aparte de su fervor relijioso, sus mandas, conversiones i milagros, era doña María del Cármen Benavides un verdadero ángel de caridad. Su casa, situada en la calle de Santo Domingo (hoi de O'Higgins), a media cuadra de distancia de la plaza, fué un hospital, una hospedería i una botica de drogas i de consuelos, permanentemente abierta para el pobre, sin esceptuar al mendigo, para el enfermo, sin esceptuar al leproso. Ella, por sus manos, curaba las llagas mas asquerosas, a ejemplo de doña Catalina de Iturgoyen, la santa gobernadora de Valparaiso (1700-1706), su predecesora i su modelo; debiendo advertirse aquí que aunque la última era nacida en Santiago, crióse en Purutun, estancia de sus mayores, en el correjimiento de Quillota. Por manera que la «ciudad del Pelicano,» tan reputada por sus alegres devaneos del carnaval, de la pascua i del pelicano, ha estado próxima a regalar a Chile (que no tiene todavía ninguna) dos santas verdaderas.

Doña María del Cármen recibia cuantiosas limosnas de los pueblos inmediatos: de la Ligua, de Illapel, de Petorca, de San Felipe i aun de Valparaiso i de Santiago, a título, las mas, de mandas místicas, i otras simplemente para hacer el bien. Mas la jenerosa depositaria no

reservaba ni su propia humilde cama para sus socorros.

Cuentan que su madre se vió obligada a *prestarle* un colchon bajo recibo, para que no siendo suyo, no pudiese, por escrúpulos, darlo a tercero, i solo así se le obligaba a dormir unas pocas horas, disputadas a su silencio, a sus sandalias i a sus afanes de hermana de la caridad.



Al fin el cielo reclamó su sér, i la beatita Benavides falleció el 1.º de junio de 1849, llorada por un pueblo agradecido. De toda la comarca vinieron a contemplar sus despojos i a llevar como reliquia una hebra de sus canas, una hilacha de su hábito domínico, que le servia de mortaja, como en vida habia sido su única gala.— «Divulgóse su muerte—dice el narrador de sus prodijios i limosnas—i por el ámbito de las calles de Quillota no se veia mas que centenares de jente, corriendo a toda prisa i disputándose a quien llegaba primero a casa de la que titulaban Santa: la novedad fué tal, que no se ha visto otro dia mas estrepitoso en esta ciudad. Una turba inmensa de pobres de ámbos sexos asistian en torno de aquella que lloraban i sentian, conociendo la notable falta que les hacia una madre tan tierna i jenerosa, que no tenia reemplazo; ya le daban ósculos respetuosos a aquellos piés que caminaron por la via de su mortificación, ya a aquellas maternales manos que se emplearon en socorrer las públicas i secretas necesidades de sus hermanas en Cristo. Ya el uno le sacaba de su hábito un fragmento para reliquia, ya venia la otra con su ti-

jera encubierta i cortaba de aquel pelo que juzgaba a dicha tener una parte. Sus preciosos restos, en fin, fueron conducidos al templo de su predileccion por los pocos religiosos domínicos, i ceñidas sus sienes con una guirnalda de rosas».

*
* *

Algunos años mas tarde sepultaron sus restos en su iglesia querida de Santo Domingo, de la que habia sido infatigable protectora, i una agradecida señora—su deudo i su admiradora—hizo esculpir en una plancha de mármol en el lugar que guarda sus cenizas, esta inscripcion, que compendia aquella jenerosa vida:

«AQUÍ YACE DOÑA
MARÍA DEL CÁRMEN BENAVIDES
QUE POR SUS GRANDES VIRTUDES
HACE HONOR A SU PATRIA.
NACIÓ EN ESTA CIUDAD
AÑO 1777
I MURIÓ EL 1.º DE JUNIO DE 1849.
ESTE EPITAFIO
SE LO DEDICA SU PRIMA
CÁRMEN ORELLA DE PUELMA».

El departamento de Quillota i su agricultura.

El departamento de Quillota es, o mas bien, ha sido ántes de la actual sequía que lo devora, uno de los mas féraces de Chile. Fué en realidad el tipo de la notoria

fecundidad del país. Por eso decia Darwin, admirando sus plantíos i sus mieses en 1834: «El que puso a Valparaiso su nombre (valle del paraíso) debia estar pensando en Quillota,»—el paraíso de Chile.

Hemos hablado de sus frutas sin rival. Sus cosechas lo son en igual manera. Es la tierra del trigo candéal, de que se hace el sabroso i succulento pan del pobre i la nutritiva sopa de fideos de los opulentos. Su produccion de aquel grano alcanza a mas de cuatro millones de litros. El censo de 1875 le asignaba 4.021,523 litros. Su rendimiento en cebada es el doble: 8.078,070 litros. Pero su verdadera explotacion agraria consiste en el cultivo de las legumbres, en que los quillotanos sobrepujan a todos los labradores del país. Quillota es el granero, o mas bien, la chacara de Valparaiso. Cosecha 1.638,815 litros de frejoles—el sustento favorito i enérgico del chileno—i no ménos de doce millones de litros de papas (12.367,791).

Sus numerosísimas viñas inundan tambien con sus cáldos las secas gargantas del trabajador en el vecino puerto i en su mar. Pareceria increíble, pero miéntras San Felipe envasija solo 967,624 litros de chicha baya, Quillota produce casi el doble: 1.777,698 litros. Verdad es que el primero lo derrota mui léjos en el chacolí, de cuna vizcaína, este último como nuestros mayores: 1.724,590 litros que rinde San Felipe, contra 749,540 litros que vendimian las bodegas de la Calle Larga.

En cuanto a su antiguo i capital producto—sosten de su riqueza colonial,—cosecha todavía el departamento 65,872 kilogramos de cañamo en rama.

De aquí viene que el departamento de Quillota contribuya por sí solo casi con el *veinte por ciento* del impuesto agrícola del país. La renta de sus predios está valorizada en 598,835 pesos, que pagan al Estado 53,895 pesos; mientras que el departamento de Limache eroga solo 10,218 pesos, i el de Valparaiso 1,712 pesos. Verdad es que el último no tiene, propiamente, otro predio rústico dentro de sus lindes, que el de Viña del Mar, gravado en 900 pesos. El ramo de patentes industriales en Quillota produce 3,015 pesos.

En cambio, su municipio disfruta una renta considerable (segun vimos) cuyos aprovechamientos no se lucen... La renta de Limache es casi la mitad de aquella: 17,728 pesos. La contribucion municipal de Quillota afecta a la poblacion en razon de un peso cinco centavos por cada habitante, i a la de Limache en proporcion de un peso seis centavos,—un centavo mas.

La poblacion del departamento de Quillota.

La poblacion del departamento de Quillota, que en 1865 era de 39,953 habitantes, ha aumentado en diez años un 17.3 por ciento, porque el censo de 1875 arrojó un total de 46,875, de los cuales 23,547 son mujeres i 23,348 hombres. Solo hai una mujer de mas para cada cien hombres, como en la fríjida Suecia, donde se cuentan seis hembras de repuesto para cada centenar de varones. El Paraguay i la Grecia—la patria de Lopez i de Leonidas—presentan las proporciones estremas de los sexos. En la última—patria de la beldad antigua—se

cuentan 933 mujeres para cada mil hombres, al paso que en el Paraguay, ultimado por su postrera i heróica guerra, existen mas de dos mil hembras para cada mil ciudadanos. La proporcion jeneral de Chile es mas o ménos la misma de Quillota i de Francia.

Como conviene tambien, particularmente a los estranjeros que pasan por estas comarcas, saber la manera como están representadas en nuestro suelo las razas de otros paises, agregaremos que en la noche del 19 de abril de 1875, durmieron bajo el cielo del departamento de Quillota, 4 portugueses, 7 americanos del norte, 8 alemanes, 10 españoles, 15 ingleses i 24 franceses. Los últimos, sin embargo, tenian ya perdida su antigua supremacía colonial, porque se contaron 34 italianos i dos italianas. Se acostaron ademas aquella noche en colchones quillotanos, un sueco, un belga i un chino...

De las repúblicas americanas se matricularon 9 bolivianos, 10 peruanos i 18 arjentinos.

Quillota, desde los tiempos del jeneral Obando (1842) hasta los de Castilla i Piérola (1877), i desde la proscripcion de la hermosa cuanto desdichada viuda de Salaverry, que allí cantaba con sentimentales ecos la *Viuda*, con la misma maestría con que despojaba los naranjos de sus pomos de oro con su certera pistola, ha sido el país favorito de los emigrados que conspiran i de las viudas que lloran, cantan, i conspiran tambien.

«Ya no existe en el mundo el amigo
Que mil dias de gloria me dió!!»

La vejez en Quillota.

Seria injusticia i omision culpable, al hacer la reseña de los habitantes del salubre valle de Quillota, no mencionar sus Matusalenes.—En realidad, Chile es un país de centenarios, i si el obituario de la Junta de Beneficencia marca por lo comun en los nombres conocidos, fechas comparativamente juveniles, es porque es en gran parte cierto aquello que decia el sarcástico senador Benavente «sobre que en Santiago todos morian de ménos de setenta años, porque se rebajaban diez de la cuenta....» Un distinguido médico i escritor frances—M. Foissac,—refiriéndose al censo de 1855, señalaba con sus nombres propios (*La longevité humaine*, páj. 388) a nueve de nuestros compatriotas que vivieron 901 años en conjunto, i entre éstos un don J. M. Bustos, que falleció de 133 años, como hace dos meses (abril 3 de 1877) se ha estinguido en Talca el patriarca del Maule, don Félix Rojas, de 147 años, realizando casi por completo la teoría de Buffon i de Haller, que señalan el término de doscientos años como el máximum de la existencia humana.

Sea de ello lo que fuese, lo cierto es que de los 1,286 centenarios que existian en Chile (sin contar con el de O'Higgins) en abril de 1875, no ménos de *cuarenta i dos* pertenecian a Quillota, siendo de ellos 15 varones i 27 hembras.

Habia parejas de sexos de 101, de 102, de 110 i hasta de 111 años; pero en la edad de 103 años se encontró solo

dos solitarios varones, i en la de 105 cinco mujeres, que probablemente fueron solteronas i sin loro. Contábase tambien una mujer de 115 i dos hombres de 120 i 122 años, cuyo último era el mas viejo del departamento. Pero en la provincia habia otro de 130 años, en Santiago uno de 142, i en Talca uno de 147, el mencionado don Félix Rojas, a quien no parece haber tomado en cuenta el censo.—Mayores de 80 años habia en Quillota 339 personas i 170 en Limache, sin contar 17 centenarios en este departamento, limítrofe i tal vez mas jenial a los ancianos, porque es mas blando en sus mutaciones atmosféricas.

Lima ha sido reputada como la dulce cuna de una segunda vejez, i el ilustre limeño Unánue nos ha dejado un notable libro sobre los beneficios de su admirable clima. Quillota, con relacion a la longevidad humana, es la Lima de Chile. *Lima-che* es su *Cercado*.

Por lo demas, sábese que la edad en que los hombres se mueren política e intelectualmente en Chile, representa en Europa el primor de la vida i de su viril enerjía. Gladstone i Disrraely, que se disputan como dos atletas, la opinion i el dominio de Albion, tienen el uno 68 años i el otro 72; Gortschacoff, que comienza a dar que hacer a ámbos como un niño travieso, ha vivido 78. Garibaldi ha cumplido 70 años, Víctor Hugo 75, el emperador Guillermo 80, i Carlyle 81.—Lord John Russel tiene la misma edad del papa (85 años), i Mac Mahon i Bismark son comparativamente dos muchachos, pues el primero no ha llegado a los 70 (68 años) i el úl-

timo acaba de pasar la línea fatal de los chilenos,—los 60 años.

De cómo acabó el primer Directorio del ferrocarril de Valparaiso a Quillota.

Preciso es ahora completar los datos de la producción agraria de Quillota con la de la gran arteria por la que aquella es conducida al consumo i a la exportación, porque a su influjo debe directamente su vasto desarrollo.

La vía férrea que dejamos inaugurada hasta Limache en la pascua de 1856, fué detenida todavía seis años por el fatal túnel de San Pedro, que, comenzado en junio de 1855, no dió paso al tráfico hasta setiembre de 1861. Pero mediante un ferrocarril provisorio, manejado por bueyes unas veces, a vapor otras, se hacia la ascension i descenso del portezuelo, desde junio de 1857 en que llegó la primera locomotora a la población.

I aquí terminó, con sus últimas fuerzas i su último maravedí, la patriótica i laudable empresa que abrió el primer tercio de esta obra colosal. Gastáronse en ella cinco años i 5.196,182 pesos 91 centavos, o sea a razón de un millon de pesos por año. El costo por milla fué de 124,012 pesos, i la empresa agotó por completo su capital, incluso 250,000 pesos que en sus agonías le prestó el gobierno.

La inversión de los caudales referidos estaba representada de la siguiente manera, al llegar la línea a Quillota:

Gastado en la línea permanente	\$ 3.788,332	37
En edificios, estaciones, etc.....	579,082	55
En equipo.....	439,537	
En útiles.....	141,849	
Perdido por el abandono de la línea de Concon.....	327,383	20

Entre los valores mas importantes del equipo i de los útiles se contaban 10 locomotoras, que importaron 138,395 pesos; 36 coches, cuyo precio fué de 48,894 pesos; i 32 wagoes de carga, valorizados en 11,200 pesos. Figuraban tambien dos mil carretillas de mano cuyo valor era de 14,126 pesos.

* *
*

Reducidos a la impotencia los accionistas i el gobierno, por falta de capital, envióse a Europa (1858) al señor Silvestre Ochagavía, quien contrató en Lóndres un empréstito de siete millones de pesos con condiciones mui ventajosas, bajo el concepto de que ese valor se invertiria íntegramente en la conclusion de la via férrea hasta Santiago.

La nueva Empresa.

En consecuencia, el gobierno nombró una administracion especial para el ferrocarril de Quillota a Valparaiso, compuesta de los señores Jorje Lyon, Josué Waddington i Juan Nepomuceno Jara, este último como

delegado fiscal del tesoro (marzo 27 de 1859), e hizo aprobar por el Congreso una lei de disputada moralidad administrativa, por la cual se le autorizaba para comprar las acciones de los particulares por el precio que éstos hubiesen erogado (lei de 28 de setiembre de 1858).

Con motivo de estas autorizaciones, el gobierno adquirió 4,376 acciones, quedando en el mercado 581, la mayor parte de la familia Gallo, que no consintió en enajenar esos valores a la par, a pesar del abatimiento con que corrian. Era cuestion de dignidad política.

Llegados a Chile los tejos de oro i los fardos de libras esterlinas del empréstito, se estudió todavía por segunda o tercera vez, otras dos o tres vias, para vencer la cadena central que interceptaba el paso del valle de la costa a la gran hoya andina. Se hizo venir de Francia, mas en calidad de árbitro que de perito, un ingeniero que se presentó como una eminencia i tuvo el sueldo de tal (M. Salles era su nombre, i 20 mil pesos su salario); i se tomó por la última vez en consideracion el cuádruplo problema del paso de la cordillera del medio: el problema de Melipilla, el problema de la Dormida, el problema de Chacabuco, el problema de Tabon. Todos los ingenieros se decidieron por el postrero, incluso Mr. Lloyd, que aquí únicamente dobló la cerviz al admirable trazo de Campbell. Pero fuera de ese sendero, donde el susceptible ingeniero ingles encontraba una estaca enterrada por su predecesor, levantaba el pié como si le hubiese clavado una espina.

Las estacas de Mr. Campbell sirvieron solo para estacar el cuero de Chile.

Los señores Varas i Meiggs.

Decidido el paso por Tabon, los señores Ovalle Hermano tomaron a su cargo la primera seccion de la línea de Quillota al Centinela, el 8 de octubre de 1859. Pero la escasa compensacion del trabajo les forzó en breve a abandonar su contrata.

Siguióse una larga época de completa i desesperante situacion, hasta que en los últimos dias de la administracion Montt, se tuvo el buen sentido de echar el chileno por las ventanas de la Moneda i se citó a conferencia a un hombre que se paseaba por las calles de Santiago con una polaca de brin i hacia sus cuentas en el puño de papel de su camisa. Era éste un americano del norte, que hacia seis años habia llegado a Chile en la mayor pobreza, pero que escondia en su cerebro la chispa del jenio del siglo XIX,—la chispa del trabajo creador. Con la humilde habilitacion de un paisano acababa de construir con aplauso jeneral el puente del Maipo, en el ferrocarril del sur, i entre sus compatriotas tenia la reputacion de ser un hombre-locomotora.

Su nombre, simpático al pueblo chileno, era Enrique Meiggs, natural de Castkill, pintoresca aldea sobre el Hudson, en el estado de Nueva York, donde habia nacido en 1811. Tenia, por tanto, cincuenta años, la edad de los prodijios del pensamiento i de la fuerza.



Una noche, casi en la antevíspera de dejar el poder, el ministro del interior señor Varas, llamó a su casa a don Enrique Meiggs a fin de discutir por la vez postrera la ejecucion de los planos, los perfiles, los precios, etc., de la obra jigantesca por hacer. Meiggs habia visitado toda la comarca, caballero en una mula, i contestó al ministro que aquella visita era todo el plano que él necesitaba para basar sus precios.

Comenzó entónces el chileno *regateo*.

Se trataba de seis, siete u ocho millones.

Meiggs sacó su lápiz, hizo unos cuantos números, sin pedir permiso al ministro, en el puño de su camisa i en seguida díjole estas palabras:

—Señor ministro, mi ultimatum es éste:—Hago la obra en tres años por seis millones de pesos; pero si la concluyo dentro de ese plazo, me da su señoría de llapa medio millon de pesos, i ademas diez mil pesos por cada mes que me adelante al plazo señalado».

—Convenido! exclamó el ministro, con ánimo valiente, i tiró todos los planos debajo de la mesa.

En seguida, uno i otro firmaron el contrato.

Tenia ésto lugar en la noche del 13 de setiembre de 1861. El 14 el Congreso aprobó el contrato, i el 16—antevíspera del aniversario de la independendia nacional—el laborioso intendente de Santiago Bascuñan Guerrero puso la primera piedra en la estacion de Santiago. Una semana mas tarde—el 1.º de octubre—habia cuatro

mil hombres en las cuatro faenas instaladas de la línea. La voz de Mr. Meiggs era como el grito de las locomotoras: oíase en todas las comarcas.

De este modo renació el ferrocarril de sus ruinas, i comenzaron con empeño febril las obras colosales de que mas adelante iremos dando cuenta.

Rauten i Chillecauquen.

El tren se ha detenido, entre tanto, cinco minutos en la bulliciosa estacion de Quillota, i ha vuelto a partir en direccion al nordeste, cortando los antiguos campos vegosos de la hacienda de la Palma, por una línea paralela a la Calle Larga, cuyos predios van rebanando por su espalda los rieles.

Pero dilatando la visual mas a lo léjos, i mirando al occidente, hácia la izquierda, divísanse las pintorescas i todavía boscosas colinas de Rauten, una de las haciendas mas feraces del departamento. Al pié de ellas existen, formando una cadena de aldeas llenas de bienestar, Boco, Lo Valencia, el Manzanal i otros lugarejos. Por su cúspide pasa la cuesta de Chillecauquen, que conduce a la hacienda de este nombre, fecundísima en trigos, i a Quintero. El rasgo blanquizco de la cuesta es perfectamente perceptible, i aunque fragosa, se llega por ella al puerto de Quintero en tres o cuatro horas, en buen caballo.

La hacienda de Chillecauquen, cuyo nombre tiene un especial significado en la etimología de la denominacion aboríjene de Chile, fué comprada por el capitán

don Santiago Iñiguez, castellano viejo, natural de Logroño, i se halla radicada todavía en su familia.

En cuanto a Rauten, dijimos, al hablar de la primitiva planta de Quillota, que la diseminada poblacion indijena habia quedado enclavada en tierras del jeneral Garcí Flores. El nombre entero de este magnate era don Estéban García Flores, i sus tierras eran las que hoí forman el vasto i fértil predio de Rauten. En seguida fué propiedad, segun ántes dijimos, del jeneral don Juan Rivadeneira Villagra, protector de Valparaiso, quien parece la legó a sus indios de encomienda. Sobre ésto no hai el esclarecimiento suficiente; pero existe constancia de haberla comprado a aquellos indios por 726 pesos, «de buen oro fundido i marcado,» un don Martin Elvira de San Juan. Este volvió a venderla por el mismo precio, en la Serena, a don Alonso de Villadiego el 17 de diciembre de 1587, segun escrituras archivadas en Quillota.

En el siglo XVII pasó esta heredad, por el tálamo, a uno de los altisonantes Hurtado de Mendoza (don Alvaro), a quien la llevó en dote doña Margarita Pizarro (1644) por la munificencia de su padre don Cristóbal Fernandez Pizarro, quien la habia comprado hacia solo nueve años desde esa fecha.

Un hijo de este matrimonio, que llevó el nombre de su abuelo paterno, don Cristóbal Hurtado de Mendoza, unió en el altar con su mano, todos los territorios de la comarca de Quillota, pues entrególa én cambio de una de las numerosísimas Lisperguer, hija del famoso don Juan Rodulfo, emparentada en la Palma,

en Purutun, en Concon, en Viña del Mar i en Rauten. Fué esta Lisperguer doña Isabel, que casó mas tarde con don Antonio de Poveda, hijo del presidente de Chile don Tomas Marin de Poveda, i no dejó sucesion de ni uno ni otro de sus lechos.

Era doña Isabel una dulce i mansa dama; pero participó su esterilidad con su prima hermana doña Catalina de los Rios, de terrible memoria. Las demas Lisperguer parieron por ámbas...

Rauten corrió desde esa época, mas o ménos, incorporado a las familias patricias del valle, durante mas de un largo siglo.—Su nombre viene probablemente de *ragh* (greda) i *tein* (barranco).

Hoi dia Rauten es propiedad de una de las ramas de la opulenta familia Errázuriz.

La Calle Larga.

La Calle Larga de Quillota, que no es solamente la calle *mas larga* de Chile, sino la *mas antigua*, i que en un tiempo llamóse oficialmente la «calle de Coquimbo,» como tenia la Cañadilla, despues de Chacabuco, el nombre de «calle de Buenos Aires,» mide cerca de dos leguas de estension; contiene 600 casas o quintas, i alimenta holgadamente, en un espacio de mil cuadras, 3,500 habitantes, que viven de su admirable temperamento.

Es el campo mas densamente poblado de la República, i consiste en una faja de terreno que varía entre cinco a siete cuadras de ancho, cortada en el centro por la tortuosa i hoi solitaria calle. Su área total ha sido cal-

culada (Menadier) en 1,800 cuadras; pero cerca de la mitad de su estension, está ocupada por edificios de habitacion, patios, bodegas, corrales, etc.

Decíamos hace un momento, que los moradores de la Calle Larga vivian del temperamento, i en ésto no hai figura, porque el calor del valle, anticipando los frutos, les permite vender con muchas ventajas las primicias. Así, suelen sacar de un frutillar de ménos de una cuadra hasta 1,500 pesos, si la sazon ha venido temprano. Una carga de frutillas, en los cajones tradicionales de Quillota, vale a la aparicion de la fruta, hasta veinticinco pesos, i despues descende a dos pesos, lo que no paga el flete. Otrò tanto acontece con las demas frutas. El damasco, que tambien es tempranero, descende de treinta a cinco pesos; la naranja, de veinte a tres; i las uvas, de quince a dos pesos cincuenta centavos.

Las riqueza mas estable i antigua de la Calle Larga, cuyas vendimias suelen hacerse en la calle, como en Rancagua, paseando de puerta en puerta los toneles de vinificacion, montados sobre sólidas carretas, son sus viejos viñedos. Era aquel el mismo sistema de los romanos, con la diferencia del *lácrima christi* a la *chicha baya*.

*
* * *

La Calle Larga va quedando diseñada en su trayecto por sus viñas i sus torres. El blanco campanario que el viajero tiene a la vista desde la estacion, es el de la Merced. Mas allá se ostenta el de San Isidro con su ca-

pillla anexa de Charavate, llamada así por el sobrenombre de uno de sus fundadores,—los Gonzalez. El último torreón que marca la huella del tortuoso sendero, es el de la antigua capilla de los Canosas, San José, cerca de la estación de la Cruz, donde aquella familia tenía hasta hace poco, su heredad i su molino.

Existía también, no há muchos años, en la piadosa Calle Larga un oratorio llamado *del duque*, porque su fundador era un Luque, que murió de repente i de fatiga en una procesion, tan larga i fatigosa como esa senda.

Hállase marcada ésta última, además, por nombres tradicionales, que forman sus zonas, como la *Viña Vieja*, la *Viña Quemada* i la *Cancha de Santa Ana*, que está al llegar al pueblo. En la mitad del siglo en que vivimos, era el último paraje un lodazal tan profundo, que habiéndose caído de bruces del toldo de una carreta, su conductor, solo dejó descubierto, como Aquiles, el talon, i a éste el clérigo don Toribio Rodriguez, que se hallaba en Charavate, le echó la absolucion «por si acaso».—Compuso esos abismos, con fondos públicos, el laborioso e inteligente vecino don Matías Ovalle, allá por los años de 1854-55, si nuestra memoria no anda tan a mal traer como el talon del carretero de la Cancha de Santa Ana.



La viña mas considerable de la Calle Larga es la misma que ocupa e invade la estación, i pertenece a la respetable viuda del filántropo Gonzalez Orejan. Por

ésto beben todavía de sus jugos los enfermos i los cálices...

¡Emilia Orrego!...

Tuvo lugar hace ya catorce años, en esta precisa parte de la línea, un lance en extremo doloroso, que vamos de lijera a recordar. Hai aficciones del alma que viven en el hogar eternamente empapadas en silenciosas lágrimas, i delante de esas lágrimas de la madre que no ha alcanzado todavía a consolarse, el narrador se inclina respetuoso i pasa.

Era el 20 de abril de 1864, dia de acerbos presajios para Chile, jemelo del luctuoso 8 de diciembre, aniversarios ámbos de catástrofes horribles. Hallábase de paseo en Quillota el respetable caballero don Manuel Andres Orrego, que hacia poco habia regresado de Europa con su familia; i su hija mayor, la señorita Emilia, jóven de diez i ocho años, que tenia la doble belleza del rostro i del alma, propuso a sus amigos i a sus hermanos una partida a caballo a Pochochay. La proposicion fué aceptada.

Era la tarde: la alegre comitiva partió a galope por la Calle Larga i llegó con completa felicidad i rebosando en bullicio al término de su escursion. Pero al regreso, álguien propuso volver por los rieles paralelos, según dijimos, a quel polvoroso sendero. La via a esa hora estaba desembarazada. Todos los trenes de subida i de bajada habian pasado. La luna iluminaba con májicos prismas aque as líneas de bruñido metal que pa-

recian correr hasta el infinito, como saetas disparadas por robustos brazos; i en seguida ¿a qué dar la vuelta por el mismo camino que trajeran? La juventud, que no es sino un día fugaz de incertidumbre, suspendido entre el aturdimiento de los juegos infantiles i la cautela de los desengaños, se precipita siempre hácia lo desconocido; la cuna es la crisálida; la pubertad, alijera mariposa; la vejez, la pavesa de la luz que nos abrasa i nos consume. Adelante! La jóven amazona dió la voz azotando su caballo, i sus compañeros lanzaron los suyos por los terraplenes de la via férrea.

A pocos instantes oyóse un sordo rumor. ¿Es un tren?... Pero de dónde puede ven'r?... La cabalgata se detiene i delibera. Se consulta 'os relojes a los rayos de la luna. Todos los convoyes reglamentarios han pasado.—Es el eco, dicen los jinetes, de las herraduras de nuestros caballos que galopan en el lastre. No se sentia, en efecto, el ruido acerado i peculiar de las locomotoras, i los alborozados jinetes prosiguen su ardorosa carrera.

La señorita Orrego iba adelante...

La mariposa de fugaces alas habia divisado la lumbr e i, fascinada por ella, detenia su vuelo...

Mas, a pocos instantes, parte del centro del grupo un grito aterrador.... *Es un tren!* I en un segundo los caballeros se desbandan, despeñándose por un costado i otro de los terraplenes.

Pero un caballo se ha quedado inmóvil en medio de la via. El terror lo ha petrificado. La ájil amazona, alta, delgada i esbelta, lo anima con su voz i con su látigo.

Es en vano: la bestia, aterrada, se encabrita i, con sus orejas echadas hácia adelante, parece dispuesta a afrontar la furia del monstruo que se acerca. Es el caballo de Hypólito que ha descrito el poeta en las fauces de dragon sangriento.

Los compañeros de la jóven se precipitan a salvarla. Unos se lanzan a tomar su caballo por la brida. Otros dan gritos desaforados para sostener el tren aparecido.

Todo es inútil!

Es un tren errante que viene cargado de piedras de lastre desde la puntilla del Centinela, en Llai-Llai, i que marcha casi a la ventura, sin freno, sin locomotora, sin maquinista, deslizándose por la fuerte gradiente, ya descrita; tren sordo-mudo, impasible, brutal, implacable, que llega al obstáculo, lo derriba entre sus patas de fierro... i sigue por la pendiente de acero a su destino, mudo, impasible, salvaje como ántes...

Habíase oído solamente un grito indefinible entre el fragor de los carros, i una alma de ángel habia subido al cielo...

I ¡cosa estraña! en aquel mismo dia, en la otra estremidad de la línea, habia estado próximo, inminente, casi inevitable de suceder el encuentro horrible de dos trenes de viajeros en el túnel de Punta Gruesa,—accidente que ya dejamos recordado, i que provino de la imprevision, o mas bien, de la barbarie de haber hecho salir el tren de pasajeros de Valparaiso ántes de haber llegado el de Santiago..... Hai en la vida dias negros, como hai «noches tristes,» cual la famosa de Hernan Cortés en la retirada de Méjico.

El 20 *de abril* es uno de esos días negros de nuestra historia.

El 8 de diciembre, su *noche triste*....

*
* *

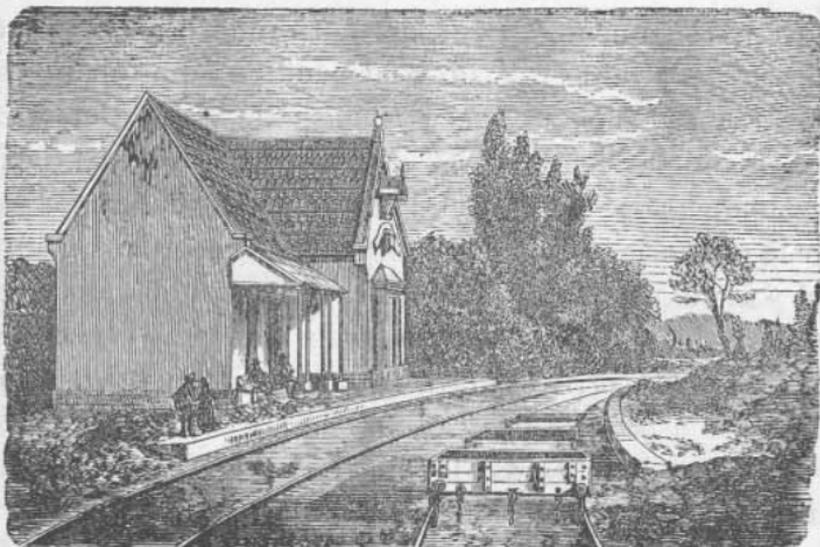
Pero continuemos; i vos, hermosa niña, que llevais en vuestro palpitante regazo, o suspendido en el ébano de vuestros cabellos el fresco *bouquet* de viaje, debido a mano amiga, temblorosa, deshojad sus amorosos cálices empapados de besos i de las lágrimas del rocío, sobre la memoria de vuestra compañera. I acordaos, ahora que sois solo crédulos ensueños, i mañana cuando seais madre solícita i tierna, que los rieles son como los senderos malditos para los que cabalgan o pasean sobre ellos sin asirse a las alas protectoras del vapor. Las locomotoras, como los brujos de nuestra cuna i como los gigantes de los cuentos alemanes de la escuela, devoran a los seres que sorprenden intrusos en sus dominios de fuego, sea el simple caminante que reposa su cansancio i su miseria, sea la beldad confiada i arrogante que luce sus gracias o acaricia sus amores.

La Palma.

La hacienda de la Palma, que queda a la derecha, fué propiedad de la familia Cortés Madariaga de Viña del Mar, i por sucesion pasó a don Dionisio Nordenflicht, nieto de su último dueño don Ramon Cortés. En 1835 vendióla aquel al encargado de negocios de Francia se-

fiar Enrique Cazotte, por la suma de 85,000 pesos, i hoi su cánon anual asciende a la cuarta parte de su valor primitivo.

Hemos andado apénas 5 kilómetros, i pasamos como celajes delante de la



Estacion de la Cruz.



INDICE.



Dedicatoria.....	IV
A los viajeros.....	VII

En la Estacion de Valparaiso. 1

El banquete de inauguracion i el motin de Oyarce, 3.—El fuerte «Andes,» 6.—La «Cabritería,» 7.—El convento de los Recoletos, 9.—Dónde i cómo mataron al ministro Portales, 12.—El matadero de la Hermana Honda, 19.—El túnel de Punta Gruesa, 21.—Combate de la «Phebe» i de la «Essex,» 24.—Farragut! 27.—El corte de Viña del Mar, 31.—Los baños de Viña del Mar, 33.—La caleta de «La barca,» 35.—Santiago Olguin, 36.—El combate de dos locomotoras, 37.

Viña del Mar. 41

Bosquejo histórico, 41.—La viña de Alonso de Riveros, 42.—Los Corteses, 44.—Los Carreras, 46.—La señora Perez de Alvarez, 47.—La Poblacion, 52.—Clima de Viña del Mar, 60.—La flora de Viña del Mar, 61.—Transformaciones, 64.—Los alrededores i paseos de Viña del Mar, 68.—Las Salinas, 69.—Cochoa, 72.—Concon, 73.

—La laguna, 75.—Reñaca i sus perdices, 77.—Los palomares, 77.—Los ladrones misticos de palmas, 80.—Las Siete Hermanas, 81.—«Perdicitita,» 81.—Los bosques de Viña del Mar, 83.—Charahua-cho, 85.—El paseo de las «doce i media,» 86.—La catástrofe del 10 de enero de 1875, 89.—La inauguracion de 1855, 90.—Las primeras locomotoras, 92.—«¿En qué pararán estas misas?» 94.—La refinería de azúcar, 99.—El hospicio de Viña del Mar, 106.—De la punta de los Burros a la de los Reyes, 107.—El primer rancho, 108.—La estancia, 109.

El Salto.

111

El agua del Salto en Valparaiso, 113.—El puente del estero de Viña del Mar, 118.—Una faena de oro en el «Rio de las minas,» 119.—Las Cucharas i sus ruinas, 121.—La línea abandonada de Concon, 123.—Allan Campbell, 125.—Jorje Maughan, 127.—William Lloyd, 129.—¿Por qué fué abandonada la línea de Concon? 129.—Las arenas de Concon, 131.—Trescientos mil pesos echados al agua, 213.—Una esplicacion de Allan Campbell, 133.—Un dedo por un tren, 135.—El túnel de las Cucharas, 136.—Los mineros en los túneles, 138.—«Mr. i Mrs. Lloyd,» 139.—El desastre de Arratia, 140.

Quilpué.

142

La aldea, 142.—Los Valencias de Quilpué, 144.—El Retiro, 145.—«Don Juan Pizarro,» 146.—El tráfico de Quilpué, 146.—Los bizcochuelos, 147.—El paso de Almagro i de Valdivia, 148.—Malga-Malga, 149.—Las palmas i los jesuitas, 154.—Santa Rosa de Colmo, 152.—El llano de Quilpué, 153.

Peña Blanca.

154

Las montañas de Limache, 155.—La cuesta de la Dormida, 156.—Caleu, 157.—El Colliguay, 159.—Los montoneros de Colliguay,

160.—«Nazario Tapia,» el fusilado, 161.—El último montonero del rei en Catapilco, 165.—Los Alvarados, 167.—El «quebradino» Ramos, 167. —Lliu-Lliu, 169.—El cajon de Lebu, 170.—La catástrofe del puente de Limache, 171.

Limache.

180

Los seis nombres de Limache, 180.—El Santo Cristo, 182.—Limache en el siglo XVII, 184.—Los curas de Limache, 185.—Limache Viejo, 187.—La fábrica de jarcia, 191.—La fábrica de papel, 193.—San Francisco de Limache i San Francisco de California, 197.—La hacienda de San José de Limache, 198.—El canal, la viña i el vino Urmeneta, 202.—El bosque de eucaliptus, 205.—El túnel de San Pedro, 216.—Los niños en el ferrocarril, 220.—San Pedro, 222.—San Isidro, 224.—Las lecherías i las arboledas de San Isidro, 225.

Quillota.

229

Reseña histórica, 230.—Los primeros gobernadores, 231.—San Francisco, 232.—Los primeros curas, 234.—San Martín de la Concha, 235.—El llano de Gallardo, 236.—La nobleza de Quillota, 239.—Los franceses en Quillota, 240.—Las armas reales de Quillota, 242.—El Cabildo colonial, 243.—El correjimiento de Quillota, 244.—Quillota en el primer año del siglo XIX, 249.—Quillota la heroica, 250.—La quinta de los Benavides, 253.—Quillota rebelde, 256.—El 4 de junio de 1837, 257.—La cabeza de Vidaurre en la plaza de Quillota, 258.—Hombres ilustres de Quillota, 259.—El cementerio de Quillota, 264.—El último francés de Quillota, 266.—El hospital, 266.—El Matadero, 268.—El pósito, 268.—Los gobernadores de la independencia, 269.—La renta municipal de Quillota, 272.—Los quillotanos, 277.—El teatro, 278.—Las iglesias de Quillota, 279.—El primer chirimoyo, 281.—Las frutas tropicales, 284.—Don Francisco Gonzalez Orejan, 286.—La torre de San Francisco, 287.—La procesion del Pelicano, 288.—La etimología de Quillota, 296.

—Doña Martina de Zárate, 297.—La beatita Benavides, 307.—El departamento de Quillota i su agricultura, 312.—La poblacion del departamento de Quillota, 314.—La vejez en Quillota, 316.—De cómo acabó el primer Directorio del ferrocarril de Valparaiso a Quillota, 318.—La nueva Empresa, 319.—Los señores Varas i Meiggs, 321.—Rauten i Chillecauquen, 323.—La Calle Larga, 325.—¡Emilia Orrego!... 328.—La Palma, 331.



ERRORES NOTABLES.

Páj. 13— <i>en su compañía</i>	POR	<i>con su compañía</i>
31— <i>punta rojiza</i>	»	<i>punta blanquecina</i>
66— <i>empresa</i>	»	<i>administracion</i>
68— <i>se edificaron</i>	»	<i>se edificó</i>
106— <i>carne de los dientes</i>	»	<i>carie de los dientes</i>
117— <i>Ourquer</i>	»	<i>Urcque</i>
119— <i>tornillos de fierro</i>	»	<i>torrecillas de fierro</i>
119— <i>ese lecho profundo</i>	»	<i>un lecho profundo</i>
137— <i>ultimarlos</i>	»	<i>malograrlos</i>
141— <i>incidente</i>	»	<i>accidente</i>
164— <i>no me da</i>	»	<i>me da</i>
202— <i>500 mil botellas</i>	»	<i>120 mil botellas</i>
222— <i>el mismo galpon</i>	»	<i>el misero galpon</i>
235— <i>desprender</i>	»	<i>depende</i>
237— <i>cuarenta manzanas</i>	»	<i>cuarenta i nueve</i>
237— <i>Nidos de Castro</i>	»	<i>Nidor, de Castro</i>
238— <i>humor insigne</i>	»	<i>honor insigne</i>
238— <i>cuanto le habrian pedido</i>	»	<i>cuantos le habrian pedido</i>
242— <i>trozo del canal</i>	»	<i>trazo del canal</i>
244— <i>una vara al rejidor</i>	»	<i>una vara de rejidor</i>
244— <i>a un patriota</i>	»	<i>un patriota</i>
245— <i>Amaz</i>	»	<i>Amaza</i>
245— <i>convocarlos</i>	»	<i>convocarlas</i>
259— <i>los tres hermanos Rodriguez.</i>	»	<i>los cinco hermanos Rodriguez</i>

BIBLIOTECA DE LA IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO.—SANTIAGO.

DE VALPARAISO
A SANTIAGO

POR

B. VICUÑA MACKENNA.

(GUIA DEL FERRO-CARRIL CENTRAL CON LÁMINAS SOBRE MADERA
GRABADAS ESPRESAMENTE EN PARIS.)



II

DE LA CRUZ A SANTIAGO.

PRECIO: 1 PESO.

SANTIAGO DE CHILE:

IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO

DE E. UNDURRAGA y Ca.

Agosto de 1877.

DE VALPARAISO
A SANTIAGO

POR

B. VICUÑA MACKENNA

(GUIA DEL FERRO-CARRIL CENTRAL CON LÁMINAS SOBRE MADERA
GRABADAS ESPRESAMENTE EN PARIS.)

II

DE LA CRUZ A SANTIAGO.



SANTIAGO DE CHILE:

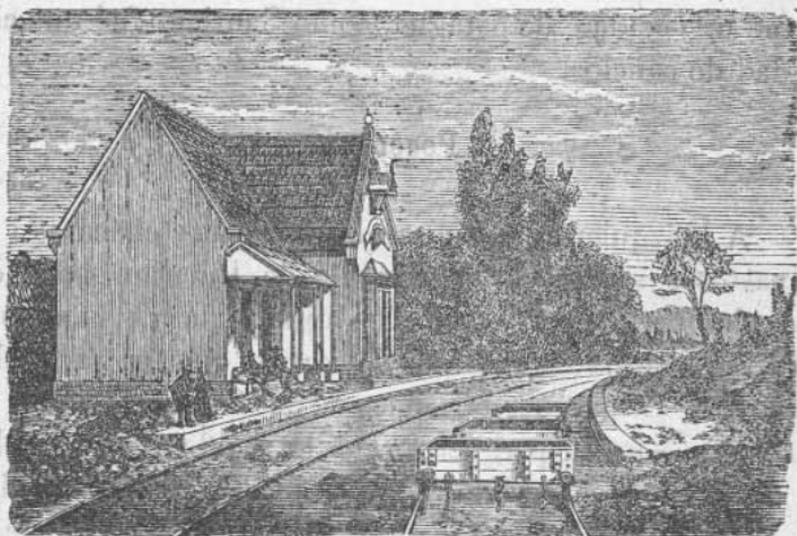
IMPRENTA DE LA LIBRERIA DEL MERCURIO

DE E. UNDURRAGA y CA.

Abril de 1877.



SEGUNDA PARTE.



LA CRUZ.

Distancia de Valparaiso.....	61 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	123 “
Distancia de Quillota.....	6 “
Tiempo desde Quillota:	
Tren ordinario.....	15 minutos.
Altura.....	467 piés.

La Cruz, residencia antigua de los jesuitas, i que algunos suponen fué el primer nombre cristiano i español de la jentilica Quillota, es la mas elegante de las

estaciones de estilo ingles de la via , imitando un perfecto *cottage* de Devonshire, i se halla pintorescamente situada en la estremidad norte de la Calle Larga, en un sitio en que los jesuitas tuvieron un molino de cuchara, que pataleaba hasta hace pocos años. Tres o cuatro pataguas seculares marcan el sitio de aquella residencia, i son los últimos vestijios de los bosques que poblaban al valle en la época aborijene. La primitiva Quillota fué una ciudad de patagua, como Santiago fué una ciudad de canelos.

Pocochay.

A la izquierda se divisan las húmedas chácaras i las pastosas serranías del vínculo de Purutun, i a la derecha, perfilando el cerro, las hijuelas largas i angostas de la antigua hacienda de *Pocochay*, que fué propiedad de los Lisperguer i despues de la familia Alvarez de Araya,—los Lisperguer de Quillota. Al presente, se halla dividida en cinco hijuelas, i en el centro de ellas existe una pequeña aldea que fué indijena, rodeada de los antiguos trapiches de los lavaderos de oro que allí abundaron. Los quillotanos llaman ese escondido lugarejo la *ciudad de Troya*, i tiene todavía un cacique cuyo nombre es Manuel Gomez. Llaman a éste el rei, i una de sus princesas acaba de casarse con un simple pechero de Valparaiso. *Poco*, en indio, quiere decir «sapo,» i *chay* «perro;» así es que no será difícil al lector encontrar la etimolojía aborijene de Pocochay, que es poca cosa para un rei.

El peñon del diablo.

De la Cruz, el camino va recto al oriente, i esta parte de la via, que fué tambien predio de los jesuitas, es el verdadero eden del valle de Quillota. Los árboles de fruta, i en especial los nogales i los almendros, forman bosques espesos en todas direcciones, i en la época del florecimiento embalsaman el aura i el alma.

Por el lado del cerro, a la derecha, serpentea el duro i pesado camino de la *Calera*, que dió oríjen a este nombre i cuyas blanquizas faenas se divisan en las cimas. Los jesuitas tuvieron el monopolio de la cal con que se edificó los castillos de Valdivia, i hai allí material para edificar diez ciudades como Santiago, i cien como Valdivia.

En ese camino real, que las aguas del invierno i el tráfico han horadado profundamente, existe un curioso peñon, coronado de una rústica cruz, epitafio de un asesinato. El vulgo de las vecindades asegura que ese peñasco «crece» en memoria del delito, i es la verdad que crece, porque el deterioro gradual del camino va descubriendo mas i mas su base. I así como esa son todas la leyendas milagrosas de la tierra. No es diferente la de que Santo Tomas estuvo en Chile, i que dió su nombre al Tomé, así como lo asegura aun el juicioso historiador Rosales, que el apóstol Santiago recorrió a Chile, vestido de poncho i calzado de ojotas, «a usanza de la tierra,» predicando el evangelio a los quillotanos i a los pehuenches....

Las jentes del lugar añaden, que el diablo acostumbraba bailar en la cúspide del peñasco; pero la cruz del homicidio lo ha hecho desaparecer.

Estamos en la estacion de

LA CALERA.

Distancia de Valparaiso.....	66 kilómetros
Distancia de Santiago.....	118 " "
Distancia de La Cruz.....	5 " "
Tiempo desde Valparaiso:	
Tren espreso.....	1 h. 30 m.
Tren ordinario.....	2 h. 10 m.
Altura.....	703 piés.
Poblacion.....	1,001 habitantes.

La estacion de la Calera es el punto de confluencia del antiguo camino real del Norte—«el camino de Coquimbo»—con el que venia ántes de San Felipe, Putaendo i los Andes, llamado vulgarmente «el camino de los valles,» i el que descendia de Santiago por Tabon, Llai-Llai i Ocoa,—«el camino de Chile». Por manera que es un punto estratégico i comercial de grande importancia, que impondrá en un dia no lejano la obligacion de constituirla en una de las cabezas de la línea férrea. A su derredor se ha formado, a lo largo del camino del norte, una poblacion diseminada, que hace pocos meses contenia hasta mil almas mal contadas.

*
* *
*

El terreno de los alrededores de la estacion de la Calera, ha cobrado tan subido valor en los últimos tiempos, que no es raro ocurran ventas de pequeños lo-

tes a un peso el metro, como en Viña del Mar, i aun por mayor precio.

Procede ésto del copioso tráfico del Norte, que se aprovecha hoi de un camino recto, abierto en el centro del valle desde hace doce años (1865), i que conduce a la Ligua i al Papudo, a traves de la cuesta del Melon, en el espacio de seis u ocho horas en malos rodados i peores caballos. Conceptúase en veinte leguas la distancia de Quillota a la Ligua; i cuando esta distancia era mucho mayor por el camino de rodeo al pié de los cerros, trajo un jinete liguano en cinco horas la noticia de la batalla de Petorca, al gobernador don Ramon Dueñas, el 15 de octubre de 1851.



El paisaje que rodea a la estacion, es verdaderamente grandioso, especialmente mirando hácia el nordeste. Comienza a empinarse aquí la cordillera de la costa en mesetas sucesivas, hasta la encumbrada i curiosa punta llamada de *Caquí*, en las sombrías montañas basálticas de *Curi-che-lonco* (montañas de la Cabeza Negra), por cuya única depresion hácia el norte, pasa serpenteando la cuesta famosa del Melon, la verdadera línea de separacion entre el *Norte* i el *Centro* de Chile. El viajero i mineralojista ingles Schmidtmeier, que visitó estos lugares en 1820, compara su agreste panorama al que ofrecen las montañas de Argyleshire, en Escocia, cerca de la desembocadura del Clyde, i su observacion no carece

de propiedad, tal cual divisanse aquellas *Highlands*, desde la pintoresca ciudad i puerto de Greenock.

El valle de Purutun.

En cuanto al valle de Purutun, jemelo del de Ocoa, del de Catemu i del de Llai-Llai—intersticios jeolójicos del valle longitudinal de Aconcagua—puede asegurarse que es el mas feraz i mas rico de Chile. Su mayorazgo don Felipe Eujenio Cortés, estaba siempre canjeándolo, en *chanza*, con la *Compañía*, de su amiga la señora Toro de Correa; i a la verdad, son ámbas todavía las dos haciendas jigantes del Norte i del Sur de Chile. I decimos que aquello era una *chanza*, porque nuestro espiritual amigo, el actual poseedor del feudo de los Lisperguer, tiene una manera especial de mirar los negocios en esta tierra en que lo único que se da de balde, es la saliva de los buenos consejos. Segun el actual mayorazgo de Purutun, que dirige sus negocios desde el *Gran Hotel* de Paris, hace ya quince años, los consejos solo deben administrarse de esta manera: «La mitad en palabras i la mitad en plata.» I tan de su opinion somos nosotros, que desde ahora cerraríamos apuesta sobre que una vez admitida semejante receta en la farmacopea de los negocios de Chile, se acababan para siempre estos dos grandes fastidios de la vida chilena:—los consejos i los consejeros.—Pasen, empero, entre los últimos los del Estado, porque siquiera éstos no aconsejan nada, o poca cosa.



El fundo de Purutun, únicamente, sin contar las tres haciendas accesorias de Pucalan, el Melon i Carreton, que son cuatro veces de mayor estension, fué tasada, hace veinte i dos años (julio 12 de 1855), por los ingenieros Basterrica, Velasco i Zegers, en 516,146 pesos, midiendo solo 4,044 cuadras, de las cuales 1,822 eran planas i 2,222 (curiosa cifra) de cerros. Los terrenos apotrerados i de riego se tasaron a razón de 280 pesos cuadra, i los de cerro, que son sumamente pastosos, a 75 pesos. Hoi no es difícil vender tierras de Purutun, vecinas a la estacion, en 600, 800 i aun en 1,000 pesos cuadra.

San Nicolas de Purutun.

Históricamente, San Nicolas de Purutun es uno de los fundos rústicos mas interesantes de Chile, porque perteneció sucesivamente a los Amaza, a los Lisperguer, a los Azúa i a los Corteses, cuyo santo de adoracion doméstica fué siempre San Nicolas de Tolentino.

Doña Isabel Lisperguer arrendóla a su hijo don Pedro de Amaza en 1704, por el cánon de cien quintales de jarcia «sin labrar,» i hoi su último heredero percibe por el fundo cerca de 80,000 pesos de censos i de arriendos. El predio está dividido en ocho haciendas:—Purutun, Bellavista, Artificio, La Lata, Las Chácaras, Pucalan, Carreton i Melon.

El Melon.

En cuanto a la estancia de secano del Melon, que forma el fondo del valle hácia el norte, fué dada en heredad por el presidente don Alonso de Sotomayor a uno de sus mas bravos capitanes, llamado don Francisco Saens de Mena, en el último tercio del siglo XVI.

Un siglo mas tarde—marzo 10 de 1688—vendiólo a los Amaza el caballero don Fernando de Irrarázaval, quien la habia heredado de los Saens de Mena i de los Enestrosa por su bella consorte doña Agustina Bravo de Saravia, heredera, cuesta de por medio, del fundo de Pullay.

El precio de la venta fué de 5,600 pesos, enorme suma entónces, pero la mayor parte era de censos de jesuitas i del cabildo eclesiástico de Santiago, i a mas poseia una viña (la viña del Carreton), que existe todavía i conserva intacto su inventario de hace doscientos años:—diezinueve tinajas i dos enfriaderas...

Dió don Fernando por razon de esa venta, que lastimaba su orgullo de señor, la de que las viruelas habian esterminado hasta el último de sus indios; i aunque otro tanto habia acontecido con los de los Amaza, sus vecinos, éstos trajeron, a fin de reemplazar a los fallecidos, su encomienda de Talagante. Los Amaza compraban tambien negros bozales, i existen escrituras en las escribanías de Santiago (febrero 20 de 1727) en las cuales están estampadas al márjen «tres dichas marcas a fuego que los dichos esclavos tienen en el hombro izquierdo.» I así, en efecto, está señalado el horrible hierro candente al márjen del

papel en la forma de una lanza i de una ancla, unidas sus estremidades por una argolla...

Los que han estudiado la escasa sociabilidad del valle de Purutun, han podido darse cuenta, al ménos en años ya remotos, de la superioridad i orgullo con que los campesinos del agrío rulo trataban a los lugareños del valle irrigado, i acaso no seria difícil esplicarse ese dejo de soberbia que ha sobrevivido a los siglos, por la vil esclavatura de los negros marcados del Africa i de las miserables encomiendas de Talagante.

Por otra parte, los pobladores del Melon habitaban ántes, como pastores i ganaderos, a la sombra de bosques impenetrables, de los cuales ha dado cuenta en los últimos cuarenta años, la implacable hacha i la sabalera nunca saciada de los fundidores. Desde los carros del tren divísase todavía las columnas de humo que arrojan las chimeneas de tres o cuatro injenios, que ya no viven felizmente de leña, ni siquiera de chamiza, sino del carbon de piedra i de su barato precio. Los campesinos de Purutun han sido, al contrario, desde ántes de la conquista, humildes i prolijos labriegos, enseñados a cultivar sus *porotos* («purutun») por los agrónomos peruanos.



El valle de Purutun alberga una numerosísima, laboriosa i varonil poblacion, repartida en varios centros agrícolas i mineros. El mas importante de aquellos es el de *Conchalí* o las Hijuelas (2,157 habitantes) i en seguida el de los *Nogales* (215), desarrollado en los

últimos veinte años al derredor de un establecimiento de fundición de metales de cobre, establecido por el apreciable caballero francés don Juan Rusque, natural de Pau, fallecido hace pocos meses.

El actual heredero del predio, señor Scipion Cortés, ha fundado una tercera población con el nombre de San Nicolás de Purutun, frente a frente de la Calera.—Según el decreto de fundación (mayo 30 de 1877), las manzanas tendrán 250 metros de S. a O. i 125 de N. a S., con una plaza de 15,625 metros, i un espacio igual de terreno para iglesia parroquial i sus dependencias.—Los futuros pobladores dispondrán también de los terrenos necesarios para escuela, cementerio i otras instituciones urbanas, todo lo cual ha sido liberalmente otorgado, no así el espacio de las calles, siempre emparedadas, a la española, en las *veinte varas* de la lei santiaguina (quince metros).

Si los empresarios de este nuevo núcleo de población, tan favorablemente situado, desplegasen una mediana actividad i no hubiesen de medir por pulgadas ni por jemes el suelo que venden, San Nicolás de Purutun podría absorber una buena parte de los jugos que nutren la riqueza de los valles del norte, i en pocos años la aldea en ciernes llegaría a ser un nuevo Limache industrial i fabril.

El Artificio.

Acaba de plantearse, en efecto, en uno de los antiguos potreros de San Nicolás de Purutun—*el Artificio*—un

establecimiento de fundicion de cobre que promete brillantes resultados; i no léjos del sitio que ocupó la antigua fábrica de sacos, caída en ruinas por falta de capitales, trabaja todavía el trapiche de un ingenio de pólvora que desde hace 150 años, dió su nombre a aquel paraje: «el Artificio».—«I habiendo propuesto—dice un acuerdo inédito del cabildo de Santiago del 7 de diciembre de 1716—el señor Procurador Jeneral de esta ciudad, como en el juicio que tiene pendiente en el gobierno superior de este Reino el Comisario Jeneral don Pedro de Amaza Iturgóyen, sobre que se le conceda licencia para fabricar un molino de pólvora en su estancia que tiene en el partido de Quillota, de cuyo pedimento se le dió traslado, i en atencion a la grande utilidad que resulta a esta ciudad i a todo el Reino, se concedió la licencia.»

Rehabilitó esta misma fábrica, por el año de 1854, el industrial don Agustin Marambio, cuyo malogrado primojénito, Amaro Marambio, acaba de morir lastimosamente en un incendio de pólvora. Hoi la explota don José María Godoi, quien, con el auxilio de una rueda hidráulica, elabora diariamente cinco o seis quintales de pólvora de mina, sin mas ingredientes que los antiguos mistos de azufre, salitre i carbon, este último de sauce, de *maqui* o de patagua.

* * *

No pondremos punto a esta escursion por el anchuroso valle que tenemos a la vista, sin recordar que, segun Pissis, existen en sus colinas escelentes minas de cal

(prolongacion de las vetas de la Calera) i hermosos mármoles color lila. En cuanto a los *porotos*, a que sin duda el valle debe su nombre, no han perdido aun su fama indijena ni en la troj ni en la cocina. En cuanto a la etimolojía de *pirutun* (cosa agusanada) que le da el señor Bari, no sabríamos encontrarle racional cabida.

Frente a la estacion existe tambien, en la otra parte del rio, un antiguo pueblo de indijenas que se denominó la *Encomienda del Agua clara*. Componíase este lugarejo de familias traídas de Talagante por los antiguos Lisperguer, segun dijimos, cuyos descendientes quedaron dueños de esas tierras (47 cuabras) cuando el presidente O'Higgins abolió de hecho las encomiendas en 1792, durante su famosa *visita*. En 1862, el entusiasta subdelegado de esa seccion, don Juan Vicuña, quiso cambiar en pueblo civilizado ese «pueblo de indios» con el nombre de «Union Americana;» pero los indios de *Agua clara*, que no son sino campesinos libres como los demas, siguen tan desunidos como los estados americanos, peleando entre tinterillos por retazos de tierra inservibles i bebiendo hoi como en todas épocas, la mas turbia chicha del valle.

Por un pacto que hoi pareceria un sarcasmo, estos indios tenian obligacion de ser los *vadeadores* del rio que hoi pasan a pié enjuto hasta las hormigas, i en esa condicion venia muchas veces un centenar de ellos a escoltar las familias en el paso del Aconcagua, hasta hace pocos años. Los habitantes del valle de Quillota no deben echar en olvido, que en 1871 habia todavía lanchas en el paso de la Calera.

Las víctimas del río en esos vados, han sido tan innumerables como los proyectos, mociones i solicitudes para construir un puente sobre esta arteria madre del Norte. Mas, como las estancias de la Ligua i de Illapel no han tenido todavía la fortuna de albergar un Presidente-hacendado, el Aconcagua quedará esperando que le llegue su Chimbarongo...

Por término medio, se ahogaban quince o veinte personas en tiempo de creces, i en una ocasion estuvo al desaparecer en la corriente un viajero británico, por haber equivocado *punta* con *puente*, pues pasó el vado por la primera, mal informado por su oído, como una señora inglesa de Cerro Alegre quedóse un domingo sin almorzar por haber dicho a su cocinera, chilena de pura sangre, *misa* por *mesa*.

El río, en cambio de vidas, produce abundantes pejerreyes i escasos camarones, que se venden a caro precio en la estacion. En otros años solia hacerse abundante provision de ranas verdes para los guisos del *Hotel Lafayette*, donde los gastrónomos franceses las devoraban con el apetitoso nombre de *quillotanas*...

*
* *

Fué tambien en este paso del río donde tuvo lugar, segun la crónica lugareña, el gracioso equívoco del gallego, que ha dado lugar al refran popular de: —*Quillota?*—*Mámame la ojota*... I fué de esta manera:

—¿De dónde viene, amigo? preguntó un ladino liguano al godo que, caballero en su mula, vadeaba el río.

—*De Quillota.*

—*Mámame la ojota...*

Mas, no queriendo darse por vencido en el chasco el testarudo ibero así burlado, quedóse en la orilla aguardando el turno de otro caminante.

Llegó en breve uno de ultra-Melon, i el diálogo trabóse como sigue:

—¿De dónde viene, amigo?

—*De la Ligua*, contestó el viajero.

—*Mámame la ojota*, replicóle el gallego, rebotando de alegría, i picó su mula, orgulloso de su pronta i bien tomada venganza...

* * *

Fué asimismo en la Calera donde saborearon un famoso almuerzo, a que asistió lo mas elejido de Quillota i la Calle Larga para comer un cordero gordo de primavera... Pero sucedió únicamente que cuando la numerosa comitiva se apeó en el patio de la casa del Mirador, con mas hambre que cansancio, el cordero estaba todavía en el cerro, i miéntras lo pillaban (que nunca lo pillaron...), el invitante entretuvo el hambre de sus convidados haciendo echar grasa en los tizones para que saliera *el humito...*

* * *

La antigua hacienda de los jesuitas está hoi dividida en dos hijuelas, de las cuales la mas pequeña, propiedad del señor Diaz Gana, ha conservado el nombre de *Calera de Ovalle* (i fué donde tuvo lugar el al-

muerzo de humo...), i la otra la *Calera de Huici*. Aquella fué vendida, hace tres años, en ochenta i siete mil pesos, i la última vale cuatro o cinco veces esa suma.

La hacienda de la Calera fué adquirida en 1811 por don Ramon Ovalle i Vivar, otro retoño directo de los Lisperguer, como los Amaza de Purutun, sus fronterizos. El señor Ovalle era un agrónomo laborioso i adelantado que plantó como un verjel su heredad de viñas i nogales, almendros i olivos, i aun intentó introducir el cultivo de la caña de azúcar i la propagacion de la alpaca del Perú; pero en ámbas empresas fracasó, como todo innovador en Chile. En lo que la Calera ha conservado intacta su reputacion, ha sido en su cal i en su chicha, que es deliciosa, particularmente la de la *Calera-Huici*.



El molino que se ve a la derecha con el nombre de *Silva i Morel*, escrito con grandes letras, fué edificado con un costo de 50,000 pesos en 1871, i muele hasta 80,000 fanegas en un buen año, haciendo tributarias suyas las haciendas vecinas i algunas de la Ligua. La masa del cereal viene, sin embargo, de Santiago.

Los señores Silva, Morel i Huici terminan actualmente otro molino, casi en el centro de la caja del rio, a la izquierda de los rieles. La maquinaria de este ingenio ha sido construida en Chile por Klein, i ofrece la particularidad de hallarse armada en un solo piso, lo que permite la fácil inspeccion de todos los trabajos i operaciones de la fábrica. Este molino está destinado prin-

principalmente al beneficio de los trigos amarillos o de Candía, que producen en abundancia los terrenos gruesos i húmedos del valle. El departamento que el viajero tiene a la vista, es el de una fábrica de aceite anexa al molino, i en la que se beneficiará las numerosas semillas del país que producen esa sustancia:—el cáñamo, la linaza, el nabo, etc.

El último de los Lisperguer en San Nicolas de Purutun.

Debemos, ántes de partir, una última visita al valle de nuestra niñez i de las primeras leyendas de la cuna.

El último retoño de los Lisperguer en Purutun, fué un clérigo, como en Santiago fuélo un cura, que así acababan todas las cosas en la colonia, en misas i en capellanes, como hoi las mas acaban en punta....

Llamábase aquel don Pedro Iturgóyen i Amaza, nieto de doña Isabel Lisperguer, i falleció en las casas de su hacienda en la noche del 2 de febrero de 1754. Su cuerpo está enterrado en la viejísima capilla de adobe que él edificara, i que por lo vetusta i decaída, solo puede compararse a su actual párroco, el último i único *cura colado* que queda en Chile. I de este buen hombre fué el que una señora de Quillota, aburrída i poco versada en la gramática, exclamó un dia: «¿I por qué no le cortan la cola?»



Fué el presbítero Iturgóyen Amaza i Lisperguer el

que instituyó el actual mayorazgo de Cañada-Hermosa, reservando por su testamento, confeccionado siete años ántes de su muerte (1747), a su deudo el arzobispo de Bogotá, don Pedro Felipe de Azúa, el derecho de ordenarlo. Entró, en consecuencia, a su disfrute un hermano del prelado, porque la caridad bien ordenada ha de comenzar por casa. Llamábase el favorecido don Tomas de Azúa, el cual fué un hombre docto, ilustre, que escribió una historia inédita, hoy por desgracia perdida, de su patria, que viajó en Europa i llegó a ser el primer rector de la Real Universidad de San Felipe, cuando fué ésta fundada por Felipe V a mediados del pasado siglo.

Un pacto con el diablo.

Para adquirir derecho lejítimo de entrar en el mayorazgo, el hermano del prelado de Bogotá, necesitaba casarse con su sobrina doña Constanza de Poveda; i como era cerca de cuarenta años mayor que su novia, i fuera de ésto, uno de los hombres mas feos de la tierra (si es fiel el retrato que de él se conserva en la Universidad), no debió ser pequeño el sacrificio de la desposada: para el mayorazgo, era la última la miel despues de los buñuelos.

Celebróse el suntuoso pero desproporcionado casamiento en Purutun, por el año de 1750, con grandes fiestas, que alcanzaron a Quillota, en cuyos libros están asentadas las partidas.—Los huasos del vínculo no pudieron, sin embargo, darse cuenta de cómo su bella e inocente ama i marquesa habia entregado su mano i su

corazon, siendo tan jóven, a aquel carcomido magnate; i se esplicaron el misterio, no por el mérito, ni por la sabiduría, ni por la fundacion de Bogotá, sino por lo sobrenatural. Hasta hoi es tradicion guardada tenazmente en la memoria del valle la de que don Tomas de Azúa, para conquistar a su sobrina, *hizo pacto con el diablo*.

Don Tomas, que desde su matrimonio, tomó el título de marques, vivió casado, aunque lleno de dolencias i de achaques, mas de veinte años, i dejó tres hijas, una de las cuales—doña Paula—fué madre del almirante Cortés. Doña Ana Josefa, que era la primojénita, vió prolongar sus dias—cerca de un siglo, en su casa calle de la Compañía, a los piés de los Tribunales.

El «marques viejo,» que así lo llamaban en sus estados, falleció en 1772, i fué enterrado tambien en la capilla de Purutun, no sin murmullos i siniestras habladurías de los indios de su encomienda i sus vecinos, por aquello del pacto con el diablo....

Referia, en efecto, hace ya de ésto cuarenta años, un tal *ño* Juan Fernandez, nonajenario animoso, a quien conocimos, que estando él en persona con otros inquilinos velando el cadáver del marques, vino el diablo i se lo llevó en cuerpo i alma, conforme al trato de sus desposorios, miéntras los que lo velaban habian «pestañado».

Corrieron los guardianes a dar la espantosa noticia a la marquesa; pero ésta, que ya estaba en el secreto, no se inmutó, sino al contrario, mandó cortar totora al pajonal, hizo con ella un muñeco, vistiólo con la casaca del marques, cubrióle el rostro con su sombrero apuntado, púsolo en el *ballo*, i así mandó enterrarlo.

Ño Juan Fernandez contaba todo ésto, no solo como testigo ocular, sino como cómplice, porque el mismo habia ido a cortar la totora al rio i habia ayudado a hacer el muñeco i a vestirlo... I así como ño Juan Fernandez, conocemos nosotros muchos testigos en la historia i no pocos historiadores.

Pachacamac!

El tren ha continuado, entre tanto, su marcha recta hácia el oriente, por una serie de curvas demasiado violentas i al parecer innecesarias, hasta que contorneada una puntilla mas pronunciada que las otras, sobre el rio i no léjos de una palma solitaria, éntrase el convoi en una pequeña esplanada que queda a la derecha. Es ésta la pequeña pero antiquísima hacienda de Pachacamac, donde los peruanos tuvieron, sin duda, erijido un templo como el de Lurin, a su famoso dios de la guerra,—Pachacamac.

Como cosa de los Dioses, pasó esa estancilla a los padres dominicos, que la compraron por el precio de *siete misas rezadas*... Encontrándola cara aun por este caudal en libranzas contra el purgatorio, los dominicos la pasaron a la tablilla de los mercenarios, i éstos, por último, al padre frai Valeriano de Lillo por el mismo precio, segun escrituras de 20 de octubre de 1725, que hemos visto. Ignoramos si el padre Lillo era jesuita; pero sí sabemos que fueron los jesuitas de Ocoa los que labraron la cuesta de Pachacamac, que culebrea por los cerros i va a caer a Pocochay, ahorrando dos o tres leguas en el camino de Quillota. A los jesuitas, aunque

cuesta arriba, les gustaban los caminos mas cortos. De todas suertes, Pachacamac no es un nombre indijena, sino absolutamente importado del Perú, donde *pacha*, en el idioma quichua, significa «altura,» i *Camac* el «Hacedor,» es decir, el *Dios de las alturas*.



Pachacamac presenta hoi el aspecto de una pequeña poblacion en gradería sobre la falda del cerro, i a poco andar, cuando se ha dejado a la izquierda una palma esbelta i solitaria, se entra en dos potreros aislados de la hacienda de Ocoa, notables por su fertilidad. Esta ensenada se llama de *Rabuco*, i pertenece a los apreciables agrónomos del valle, señores Montes i Santa María, dueños de una de las antiguas hijuelas de Ocoa.

El canal de Waddington i la provision de agua de Valparaiso.

Al desenredarse el tren de las curvas de Pachacamac ha dejado atras la embocadura de una de las obras mas vastas, mas antiguas i mas importantes de irrigacion iniciadas en Chile con el propósito de redimir sus valles eriazos i proveer de agua pura, viva i suficiente a Valparaiso, tres condiciones que solo aquí i en el rio del Monte (que es el Mapocho destilado) existen.

Nos referimos al canal Waddington, mas conocido por los lugareños con el nombre huaso de la *acequia guarintona*, porque a aquel benéfico extranjero nunca le llamaron sus súbditos sino *don Guarinto*.

Mr. Waddington hizo nivelar este gran canal, capaz de doscientos regadores, por el ingeniero polaco Zoppeti en 1845, i en el año siguiente comenzó los trabajos, que llevó con empeño hasta su hacienda de San Isidro.

Veinte años despues el agua llegaba a Limache, habiendo recorrido 72 millas, con el costo de 300,000 pesos.

En los últimos años de su laboriosa vida, el señor Waddington logró formar en Lóndres una sociedad anónima con un capital de 231,492 libras esterlinas; i del informe que sobre la obra pasó a los empresarios el ingeniero Mr. Lloyd, residente a la sazón en aquella ciudad, el 1.º de noviembre de 1866, resultaba que la obra podia ejecutarse con la mitad de ese costo, pues la otra mitad estaba ya labrada.

En el primitivo trazado hasta el Baron existian dos pesados túneles, uno de cerca de una legua en el portezuelo de Lebo, frente a la estacion de Peñablanca, i otro mas corto de tres cuartos de milla de estension, mas adelante. Pero el señor Waddington encontró posteriormente un desvío por la derecera norte de la quebrada de Viña del Mar, que evitaba esos socabones i descargaba el presupuesto primitivo de un valor de 400,000 pesos, segun nos escribia en diciembre de 1869, aquel respetable caballero. Pero los chilenos somos todos, mas o ménos, perros del hortelano. Por tener cinco o seis puntos de donde proveer de agua a Valparaiso, no se ha estraido de ninguno. ¿I no valdria la pena de sacarla, a la vez, de todas partes? Déjese siquiera libertad, i veremos

como pronto hemos de tener la *compañía de agua*, i en seguida la de los *consumidores de agua*.

El canal Waddington tiene un declive medio de tres pulgadas por milla, desde la boca de la Calera, abierta a 733 piés de altura sobre el nivel del mar, hasta el recipiente proyectado del Baron, ubicado a una elevacion de 307 piés. El trayecto se hallaria dividido de la siguiente manera:

Desde la Calera a San Pedro.....	37.25 millas.
Desde el estero de San Pedro al camino público de Limache.....	35.46 »
Desde el camino de Limache al portezuelo de Lebu.....	28.38 »
Desde Lebu al estero de Malga-Malga	22.58 »
Desde Malga-Malga al Baron.....	27.43 »
<hr/>	
Total.....	151 millas.
De éstas están labradas.....	73 »
Faltan por abrir.....	79 »

*
* *
*

La gran mayoría de los hartos, que es la masa humana en que los hombres de prevision viven enclavados como el grano de olorosa especia en el mazacote del *plum pudding*, dan ya por saciada a plenitud su sed propia, con los estrujes de las arenas de Viña del Mar. Pero es imposible olvidar que Valparaiso, a la vuelta de cincuenta o cien años, ha de necesitar diez veces el doble de esa provision de agua, a ménos que sea terri-

blemente cierto el pronóstico hecho por su actual mandatario, de que siguiendo el camino de la presente mortalidad, el principal puerto de Chile quedaria completamente despoblado en el espacio de 57 años, como en el año de 1630, en que segun un documento auténtico recientemente descubierto, no habia en ese puerto sino un rancho i en él un hombre casado.

En aquel mismo espacio de tiempo su poblacion habia subido de cinco mil a cien mil (1820-77).

Hubo tambien un tiempo en que Paris se abasteció sobradamente con el agua insalubre que acarreaban los barriles del Sena. Pero cuando se descubrió el vapor, fué preciso agregarle la gran bomba de Chaillot; en seguida Arago perforó el famoso pozo artesiano de Grenelle; en seguida se recojieron todas las vertientes vecinas, como las de Arcueil i San Jervais; en pos de ésto vino el gran canal de l'Ourcq; i como la sed de la poblacion subia, subia como una marea insaciable, ha sido preciso ir a buscar en plena Champaña, a centenares de kilómetros, dos rios, la Dhuys i el Vane, que han sido conducidos enteros a Paris en los últimos años, aprisionados laboriosamente en prodijiosas obras de albañilería i de ingeniería.—Hoi dia tiene Paris 5.217,340 piés cúbicos de agua en cada veinticuatro horas, para 1.600,000 pobladores. En diez años mas, necesitará probablemente otro rio suplementario...

Igual, o mas abultada, es la provision de agua de Lóndres, donde nueve compañías surten apénas una poblacion doble de la de Paris, con otros tantos canales sacados de rios, lagos o vertientes vivas; pero en ningun

caso de aguas-lluvias, ni ménos de arenas estrujadas.

Rawlison, en sus informes sobre la provision de agua de Liverpool (1866), cita tambien los canales de acarreo de agua del Inca peruano Viracocha, de 120 leguas de largo i de 12 piés de profundidad, i el de Cuntisuyo, que tenia 150 leguas. Hunter, en su admirable obra reciente (1876), de la cual no hai sino un ejemplar en Chile, contiene todo lo que un municipio celoso pudiera necesitar para administrar con acierto empresas tan delicadas i de tan grave alcance para la salud i la vida de una ciudad o de un pais.

El rio Aconcagua.

La línea recorre ahora en línea recta hácia el oriente, i va ascendiendo, de una manera rápida, la gradiente que el señor Pissis ha señalado al valle que baña el *Aconcagua* (el antiguo *Chilli*), marcándolo como tipo de la gradiente natural de nuestro territorio, desde el Pacífico a los Andes.—Ese desnivel es de uno por mil, desde la orilla del mar hasta Quillota; desde Quillota a San Felipe, de siete por mil; desde San Felipe a Santa Rosa, de doce por mil; i desde esta última ciudad, en la confluencia del rio Colorado, veintiuno por mil.

El rio Aconcagua es uno de los mas hermosos de Chile; pero no es ni el mas constante, ni el mas estenso en su curso. Su hoya hidráulica es la mitad mas estrecha que la del Maipo, pues aquella mide solo 7,403 kilómetros cuadrados, al paso que al último rio, M.

Pissis atribuye una cabida de lluvias de 13,150 kilómetros cuadrados. El Maipo corre 250 kilómetros hasta el mar. El Aconcagua, solo 179.

El antiguo e histórico rio, cuyo cadáver disecado va encontrando el viajero a retazos, como las osamentas de un gigante, sale del lago del Inca, cerca del boquete de Uspallata, a 2,961 metros de altura; i despues de atravesar de un solo brinco el famoso desfiladero que llaman los arrieros el *Salto del soldado* (porque dicen lo saltó un desertor perseguido), se junta con el Putaendo mas abajo de San Felipe, i con otros afluentes de ménos caudal, hasta que al entrar casi al océano, recibe el estero de Limache.

Las hijuelas de Torrejon.

Miéntras el convoi se desliza, o mas bien, se arrastra mujiente i fatigado por las puntillas del antiguo fundo de las *Siete Misas*, el viajero tiene a la vista, hácia su izquierda, un deleitoso panorama, la vega del rio, cuando no está suprimido por el juez o inventariado como testamentaria por las tomas, poblado de blancas garzas i de aljeros queltehues. Sucédese en seguida un paño largo i angosto de tierra, cubierto de arbolados i copiosos plantíos de álamos que defienden los terrenos contra los turbiones. I mas allá las encumbradas serranías, cubiertas todavía de bosques, que cierran el valle por el norte.

Esos cortijos que se estienden desde enfrente de la estacion de la Calera hasta la abrupta punta llamada de

Torrejon, son las *Hijuelas*, cuya poblacion pasa hoi dia, segun vimos, de dos mil habitantes. El camino antiguo de San Felipe venia por el lecho tortuoso del rio; pero en 1840, el intendente de Aconcagua Urizar Gárrias, partió las Hijuelas por el centro con un escuadron de milicianos, sable en mano, i así quedó abierta la hermosa calle que es hoi la poblacion de las Hijuelas, rival de la Calle Larga de Quillota, i que todos sus moradores, contra sus intereses, resistian.

Aquellos dos nombres—la punta de *Torrejon* i las *Hijuelas*—tienen tambien cierta analogía histórica que vamos a desaterrar.



Fué el primitivo dueño de esta fértil banda de tierra el famoso capitan i encomendero don Alonso Campofrio, el cruel marido de la cruel Quintrala, de abominable memoria.

Vivia allí don Alonso por el año de 1625, entrado ya en la edad madura, cuando ofreció su mano a la opulenta, pero deshonrada Mesalina de la calle del Rei. Como doña Catalina de los Rios (que éste fué el nombre de su esposa) viajaba con frecuencia a sus estancias de la Ligua, en vida de su padre, como heredera, i en seguida, cuando le envenenó en un pollo asado, como feudataria, debió conocerla, i acaso hospedarla don Alonso en aquel paraje, que era la primera jornada, regreso de la Ligua.—El matrimonio hízose, en conse-

cuencia, de estancia a estancia i de posada a posada, a fin de hacer la última permanente.

Cuando don Alonso falleció, dejó un censo de misas en su fundo a los padres del convento de San Francisco, cuyo capital de imposicion montaba a 250 pesos, i el de la renta anual a 10 pesos. Háse perdido éste por completo desde que el predio fue dividido en ocho hijuelas i éstas en mas de mil sitios: a centavo por solar! (*Archivo de San Francisco de Quillota*).



Hácia fines del siglo XVII, vino a Chile un caballero llamado don Manuel de Torrejon i Puente, que decia ser hijo de un don Alonso de Torrejon i de doña Catalina de la Puente, naturales de San Torcaz, en cuya plaza—dice un documento antiguo—«tenian casa i viña».

El de Chile casóse luego con doña Ignacia de Heredia, que le llevó en dote 4,270 pesos, lo que demuestra que el beneficiado era personaje de sustancia. I nada ménos, en mayo de 1718, don Manuel Torrejon i Puente era correjidor de Quillota. Con la dote de doña Ignacia compró probablemente el primer Torrejon la heredad de Campofrio.



Pero fué el caso que el hijo del fidalgo de San Tor-

caz tuvo mas hijos e hijas que torcazas, i de aquí «las Hijuelas».



El verdadero nombre de las Hijuelas de Torrejon fué i es, sin embargo, el de *Conchalí*, que si hubiera de corresponder a su pronunciacion en el idioma indio, alcanzaria una de las mas poéticas significaciones de la etimología indíjena de nuestras comarcas, porque *concha*, quiere decir «despedir a álguien,» i *li*, «mensajero». Pero la jenuina derivacion de aquella palabra, tan repetida en diversos parajes de Chile, como en el Salto, en Illapel, etc., parécenos venir, algo adulterada por la índole peculiar de la pronunciacion española, de *conca* («manojos de paja para techar»), de lo cual vino *Aconca-hua*, «techo de paja de maiz,» i *lli* «peñasco,» probablemente de los cerros vecinos de donde arrancaban los indios el *coiron* para sus chozas. Segun Diego de Almagro i sus cronistas, las aldeas de Aconcagua estaban, en efecto, cubiertas de hojas de maiz, como que esta legumbre indíjena era la base del sustento de los antiguos chilenos.

Un nieto del primer Torrejon vivia todavía, hace treinta años ya mui anciano, i habia sido dueño de la Casaca hasta 1811, en que la vendió a don Ramon Ovalle Vivar, segun en otro pasaje contamos.

Los *conchos*, que eran la despedida de las fiestas de los indios, vienen tambien de *concha*.



Las hijuelas de Torrejon se han dividido i subdividido hasta no ser ya sino simples sitios urbanos. Lo único que ha quedado en pié e intacto es la *punta*. Tramontada ésta por un sendero corto, pero sumamente fragoso, i que solo se transita cuando el rio viene en creces i se azota irasciblemente contra ese promontorio, se entra en la hermosa i succulenta hacienda del Romeral, jemela de la de Ocoa, a la que hace frente de la otra parte del rio; i como una i otra han venido desde remota posteridad engarzadas por el brazo i la cintura, enredadas en las cortinas del tálamo, vamos a decir lo que de una i otra cuentan los papeles viejos.

El Romeral.

Existia en Chile, por los años de 1690, un valiente capitan i maestro de campo (jefe de estado mayor) de las Fronteras, mui conocido en la historia con el pomposo nombre de don Francisco de Aragon. Habia venido en su mocedad a ganar gloria, i a la vejez le dieron tierras, como a todos los conquistadores.—Cupo, en consecuencia, a don Francisco i a sus sucesores el hermoso i umbrío valle del Romeral, al pié de la sierra de Curichilonco, llamada en esa parte Raquil.

La última de su descendencia i la mas bella era doña Isabel de Aragon, que tenia un hermano clérigo llamado don Bernardo. Vivía en esos hermosos sitios, recatada i escondida, pero hermosa, la nieta del soldado de Arauco, i un caballero sevillano, don Ber-

nardo Ruiz de Echeverría, vino a tentarla en su soledad. Casáronse la noble criolla i el señor de Echeverría, bendecidos por su comun hermano, quien cedió o vendió en corto censo su parte de herencia a los dos novios.

«Si don Baltasar se casa (1)
 Con mi sa doña Mayor
 Quien te puede estar mejor,
 Pues todo se cae en casa»?

Regresemos ahora a esta parte del rio i al sitio en que el tren rebana la punta llamada de Ocoa, que confluye con la de Torrejon. Están allí vivas las señales de que el rio, represado en la memoria infinita de los siglos como dentro de una taza circular, que es hoi la hoya fluvial de las haciendas del Romeral i de Ocoa, abrióse paso, dejando solo los codos del contrafuerte que lo sujetaba, la punta de Torrejon i la punta de Ocoa.

Antes de llegar a la estacion de este nombre, se atraviesa tambien por un largo puente el estero de Rabuco (de *Ragh*, greda, i *nuvuco*, manantial), que descende del pié de la Campana i recibe en el invierno los aluviones de sus quebradas i en el verano los estrujes de los riegos.

Ocoa i los jesuitas.

Como el Romeral es de procedencia de soldados, la historia de Ocoa es puramente esclesiástica.

(1) Tirso, citado por Rodriguez, pero no Tirso Rodriguez.

Cuando los jesuitas se establecieron por el año de 1628 en la Cruz i despues en la Calera (que eran solo dos chacarillas), creyeron conveniente agregar a su *Residencia* de Quillota una estancia de vacas que le diera su sustancias en carne, leche, queso i mantequilla: los cueros se botaban. Con este objeto, el primer jefe de aquella residencia, el padre Pedro de Ovalle, compró las tierras de Ocoa en la suma de cuatro mil pesos a censo. En esos años, ni los jesuitas, que equivalian al Banco Nacional en numerario i en crédito, pero no sabemos si en orgullo, tenian cuatro mil pesos al contado.

Los padres pusieron luego en cultivo los terrenos, que eran vegosos (como el nombre del lugar lo indica), i eligieron la mejor suerte para viña, como en Quillota, la Calera i Viña del Mar. Esa viña tenia dos cuadras de largo por una i media de ancho, i a fines del pasado siglo, contaba todavía ocho mil plantas frutales, valorizadas a tres reales.

Echaron vacas de crianza en el *bosque* de la hacienda, que se componia de 1,460 cuadras, capaces de regadío, i los faldeos del palmar, capaces en todo de seis mil reses, porque pacian éstas en mas de seis mil cuadras: una vaca por cuadra.

En consecuencia, junto a la viña hicieron la ramada de matanza, porque este era el segundo ramo agrario de los jesuitas. Del plebeyo trigo, que carecia aun de esportacion, sembraban solo para el consumo doméstico hasta veinte fanegas, i con este fin labraron un molino. Las casas de los jesuitas, situadas al abrigo del fatídico cerro de la Calavera, donde las infalibles palmas de

la órden marcan todavía el sitio, tenian dos cuadras en cuadro cuando fueron espulsados.

Cultivaban tambien los jesuitas de Ocoa, en regular escala, el cáñamo para la jarcia marítima, aprovechando las ventajas del grueso terreno de aluvion que cultivaban, i con el mismo objeto recojian de 600 a 800 fanegas de cocos, racion apetecida de las tripulaciones. Para estos acarreos a Quillota i Valparaiso, labraron, segun dijimos, la cuesta de Pachacamac, i mantenian una tropa de doscientas mulas. A su vez, para tener cuentas, porque los jesuitas no olvidaban jamas los detalles, mantenian una tropilla de asnos, siendo de notar que cuando ocurrió su espulsion, las hembras de la última se vendieron a cincuenta centavos pieza, i los machos en seis pesos. ¿Los garañones de Ocoa erantan maravillosos como los de Aranjuez, que dan sus poderosas mulas alazanas a los coches de Alfonso XII, de su madre i de su abuela?



En 1767, los agrónomos jesuitas tenian en esta estancia 2,286 vacas, de las cuales 734 de matanza, valorizadas en cuatro pesos, i 330 de dos años, cuyo precio era dieziocho reales, lo que hoi vale un par de ojotas. Multiplicábanse tambien en las lomas de la hacienda, cerca de dos mil ovejas, que valian de uno a cuatro reales, i era de notarse que los jesuitas no tuvieran cabras ni curtiembres de cordobanes. Provenia ésto, sin duda, de

un acertado principio económico para no establecer una ruinoso competencia dentro de su propia casa. Los jesuitas eran eminentemente distributivos i clasificadores. Tenian cabras en Limache, trigos en San Pedro, vinos en Viña del Mar, chácaras i cal en la Calera, charqui i sebo en Ocoa. Es sabido que cada *Residencia* vivia por sí sola i de sí misma. Aquellas haciendas eran las dependencias de la Residencia de Quillota. En cuanto a la famosa quebrada de las palmas, solo dicen los inventarios conservados en el archivo jeneral de Santiago, que los jesuitas tenian «un palmar algo grande de palmas frutales i *tarijeñas*.»

El palmar de Ocoa.

No hemos visitado el palmar de Ocoa; pero por su cosecha, debe tener la misma estension del palmar de Cocalan, que hemos descrito con minucioso encanto. Son esos dos paisajes únicos en Chile i tal vez en el mundo.—Crecen las palmas por millares en el plano de la quebrada, como gigantescos batallones de silenciosos guerreros formados en cuadros o esparcidos en guerrilla en las laderas. Reposan los titanes sobre sus armas la gloria i la fatiga de haber vencido los siglos que fueron, prontos para arrostrar el combate de los siglos por venir!

Llaman en Ocoa *La gloria* a uno de esos cuadros, que mide ocho cuadras en contorno, porque la feliz imaginacion del vulgo suele concebir el remedo del cielo, al paso que a una inaccesible quebrada, dánle por contra-

posicion, el nombre de *El infierno*. En cuanto a su número, nos hallamos en el mismo caso que el capataz de Cocalan, que habiendo recibido órden de contarlas, pidió a sus patrones seis meses de plazo i el auxilio de todos los vaqueros...¿Son diez, quince, veinte mil, cien mil? Los vaqueros i los pájaros solo lo saben.

Sin embargo, la triste codicia de la miel, de cuyo delicioso jugo suele destilar cada tronco hasta dos arrobas, ha postrado muchos millares de árboles por la mísera tarifa de cinco pesos, cuando en cocos da cada individuo en un buen año, tres almudes, que valen otros tantos pesos. La cosecha anual fluctúa de 500 fanegas a 1,500 en años extraordinarios.

En cuanto a la manera de cosechar la *cocada* (que así se llama técnicamente la era), se hace por la trilla de yeguas, como en el trigo, i por el rumiar de la vacas, que se deleitan en su fresca corteza o envoltura. En cuanto al procedimiento de la dijestion, es solo una fábula de los huasos embusteros...

La Ocoa moderna.

* Hallábase en estas condiciones la estancia de los jesuitas, cuando el 28 de noviembre de 1775, ocho años despues de su espulsion, compróla en remate público ante el correjidor de Quillota don Jerónimo Hurtado de Mendoza, el caballero feudatario del Romeral don Diego Echeverría i Aragon, hijo de los esposos ya nombrados. Pagó por ella el barato precio de 40,771 pesos i *un real*, en ocho años de plazo i con cuatro buenas

fianzas «saneadas, legas, llanas i abonadas.» Cuatro años ántes (octubre 16 de 1771), el dueño de Quintero i padre de las mas lindas mozas que hubo en esos valles, don Pedro Balbontin de la Torre, hizo la hombrada de ofrecer por ella 16,000 pesos al contado....¡Qué no hubiera ofrecido, aunque hubiera sido con el plazo de un siglo, alguna de las beldades que avaro guardaba!

Hoi dia, en un solo año, un tercio de la hacienda de Ocoa produce todo lo que entera en tres siglos. I así, por aquella barata compra, fué como pasando el rio (cual de Naltahua a San Miguel los Carreras), hiciéronse dueños los Echeverría de sus dos fértiles márgenes.

Hoi dia ámbas haciendas están partidas en ocho hijuelas, tres de las cuales pertenecen al Romeral, i son propiedad de los Morandé Echeverría. De las cinco hijuelas de Ocoa conservan sus herencias los dos apreciables caballeros don José Rafael Echeverría i don José Manuel Guzman, antiguos senadores, i en la parte opuesta, el señor Juan Morandé, que lo será algun dia. El señor Morandé posee suntuosas casas, hermosos jardines i algo mejor que todo ésto,—una escuela que él mismo costea. La hijuela del centro a orillas de la línea, pertenece al señor Guzman, i en ella ha sido edificada la estacion. La última hácia Llai-Llai, limita en la áspera punta de cerro por cuya cima serpentea la ventosa cuesta de la Calavera i cuyas palmas enanas i raquílicas parecen llorar todavía el cautiverio de los que las plantaron por su sombra i por sus cocos. Hasta 1837 vivió tambien allí un álamo de la «cria del padre

Guzman,» que murió de viejo en ménos de 30 años.— Las palmas no mueren nunca por la edad: muérense apénas por el hacha.

La mas pintoresca de estas propiedades no está, sin embargo, a la vista. Llámase el *Cajón de las Palmas*, i se interna hácia el cerro de la Campana, que desde esta localidad, se ostenta con toda su aspereza i majestad en la forma de una colosal pirámide de pórfiro.—A su pié, en esta quebrada, como en las de Olmué, Caleu, Pochay, existen ruinas de los trapiches de oro que en siglos ya remotos, labraron su renombre.



En cuanto a la labranza peculiar de Ocoa, modificada por su clima, su natural humedad i especialmente por su vecindad a Valparaiso, hé aquí como la esplica uno de sus mas intelijentes i prácticos agrónomos, nuestro querido amigo Félix Echeverría, a cuya galantería deberá el lector los interesantes párrafos que copiamos en seguida de una carta familiar:

«La esplotacion que a fines del siglo pasado i principios del presente, se hacia en el fundo de Ocoa, consistia en crianzas de ganados, viñas, beneficio del oro por medio de trapiches i lavaderos, cocos de palmas i fábrica de cordeles. El tiempo, los ferrocarriles i muchas otras circunstancias, como ser el agotamiento de las minas de oro, han variado el cultivo i esplotacion de estos fundos. Poco a poco la siembra de trigo candeal i de cebada (el trigo blanco se produce mal por el clima.

nebuloso del departamento) se han incrementado a medida que han mejorado de precio. El ferrocarril ha permitido proveer a Valparaiso de sus alimentos diarios, legumbres, leche, etc. Las salitreras del Perú en primer término, i despues el descubrimiento de Caracoles, abrieron nuevos horizontes a los fundos vecinos de Valparaiso hasta Llai-Llai.—Es uno de estos nuevos ramos de industria el pasto seco aprensado, que vendido a un peso el quintal español en Valparaiso, deja por cuadra de utilidad hasta doscientos pesos, término medio. No es posible dedicar a este cultivo gran parte de un fundo porque se necesita agua abundante para el riego i muchos brazos para su preparacion. El trabajo de segar i aprensar se hace por medio de máquinas i tambien el de picar.

«La lechería es un artículo de produccion mui importante en los fundos que están próximos a la línea del ferrocarril desde Viña del Mar hasta Llai-Llai, porque la leche se vende a mas alto precio que el que se obtiene en las grandes capitales de Europa. Por contrato con los revendedores, los hacendados la venden, puesta en Valparaiso; a 50 i 60 centavos, cinco i seis meses del año, i a 30 i 35 centavos, en los seis o siete meses de primavera i verano; lo que deja para el agricultor una utilidad, término medio, de 40 centavos por decálitro, durante todo el año. Así, una vaca que puede producir un decálitro por dia (hai muchas que lo dan durante los cuatro o cinco meses despues del parto), deja de utilidad a su dueño doce pesos por mes. Por esta causa todos los agricultores que comprenden su negocio, se

empeñan en mejorar sus crias de ganados, por el cruzamiento con las razas extranjeras, especialmente la inglesa, que da leche en abundancia. Una lechería de 150 a 200 vacas ha producido en Ocoa mas de diez mil pesos.

«Cualquiera de las hijuelas, la de Echeverría o Montes, por ejemplo, puede rendir en la actualidad, de ocho a diez mil pesos en leche, mas de diez mil pesos en pasto segado i remitido a Valparaiso, mas de diez mil pesos en trigos, mas de cinco mil pesos en crianza, i otro tanto en frejoles por su alto precio; mil quinientos a dos mil pesos, producto de la viña i otros ramos de poca importancia, todo con un gasto que puede variar de quince a veinte mil pesos.

«En la hijuela de Echeverría hai una gran plantacion de moreras para la crianza del gusano de seda, i los edificios i aparatos necesarios para su beneficio; pero ha sido necesario dejar por ahora esta industria, porque la enfermedad que sufren estos animalitos, la misma que en Europa (*la flacherie*), ha tenido arruinada la industria de la seda. Hai tambien colmenas que dan una utilidad por año de mil a dos mil pesos.

«En la hijuela de Guzman se habia dado gran impulso al negocio del pasto aprensado, beneficiado cerca de la estacion de Ocoa por medio de prensas a vapor.

«Todas estas hijuelas, tan valiosas cuando el agua no falta en el rio, sufren en la actualidad, llegando a disminuir en su produccion mas de un 30 por ciento, por la escasez de ese elemento.

«Como veinte años atras, el rio ocupaba una gran estension de su valle, terreno que estaba perdido por las

creces i que en la actualidad, los dueños riberanos han apotrerado i cultivado, reduciendo el cauce a la tercera parte de lo que ántes ocupaba.

«Ocoa es célebre por la calidad de frejoles que produce (bayos grandes), los cuales en estos últimos años se han vendido en el mercado de Valparaiso, desde 5 hasta 10 pesos.

«Es costumbre arrendar para chacras la cuarta o quinta parte de cada hijuela, a razon de doce fanegas por cuadra, i tres fanegas por la yunta de bueyes para el cultivo. Los chacareros siembran de preferencia papas. He visto vender a 500 i 600 pesos la cuadra de papas para que el comprador las sacara i llevara a Valparaiso, en ciertos terrenos privilegiados para este cultivo.

«Si los ferrocarriles han perjudicado a los fundos situados cerca de las grandes poblaciones, por otra parte les han abierto nuevos ramos de produccion, como el pasto aprensado, la venta de leche, etc.

«Me olvidaba hacer presente que los terrenos de Ocoa son mui aparentes para el cultivo del tabaco. No obstante el estanco i la persecucion a los sembradores, he visto producir hasta mil pesos la cuadra de tierra sembrada de tabaco, teniendo presente que la cosecha se hace anticipadamente para evitar su destruccion. Si con mala semilla, mal cultivo, cosecha fuera de tiempo i peor preparacion se obtiene este beneficio, en mejores condiciones podria ser un producto importante aun suprimido el monopolio del estado i teniendo la competencia de todo el pais.»

La Campana.

El morro de la Campana, cuya cúspide ocultan los misterios, pero cuya orla fué de oro, no debe toda su fama a las tradiciones de la leyenda indíjena, que lo representa rodeado de encantos i de tesoros. Ni es su mayor atractivo su posicion i altura, que le hace servir de faro i de guia a los marinos que se orientan, viniendo del oeste, de la entrada del vecino puerto, sino las dificultades temerarias de su ascension, que por la parte de Ocoa, son casi insuperables. Sabemos que por el rumbo de Vichiculen, subió en setiembre de 1859, el propietario de este fundo don José Letelier, acompañado de un leonero de la hacienda llamado Lobo, que llevaba sus perros al hombro; i por la parte de Limache, entre varias ascensiones, fué notable la que en diciembre de 1869 hizo el intelijente fotógrafo Mr. Rowssel con varios compañeros. Por la direccion de Ocoa solo conocemos el atrevido escalamiento que de su agreste pico hizo en su juventud don José Rafael Echeverría, propietario del lugar, ayudándose con lazos.

Darwin en la Campana.

(El hombre i el mono.)

Pero hai todavía un viaje científico hecho a la Campana, digno de especial memoria. Tal fué el que emprendió el famoso Darwin el 16 de agosto de 1834, desde las casas de la hacienda de San Isidro, por el lado occidental del cerro.

Hizo el sabio ingles, que entónces esploraba las costas de la América del Sud como naturalista de la *Beagle*, con el capitan Fitzroy, su primera jornada hasta un paraje que llaman el *Agua del guanaco*, i allí pernoctó filosofando con sus guias—humildes huasos del valle—sobre los grados inferiores de las razas humanas, comparando al campesino chileno, desconfiado i uraño, con el altivo e impávido gaucho que habia conocido en las pampas argentinas, i marcando todas las *gradations in rank* (las soluciones de continuidad) que ligan entre sí a los séres de este infeliz linaje humano. Echábase ya de ver en demasía que andaban desde entónces trotando por el cerebro del aventajado naturalista filósofo, las peregrinas teorías que dan por resultado nuestra descendencia directa del gorilla i del orangutan. ¿Qué habria dicho de ésto don José Manuel Astorga, que trataba de mulatos a los que no descendian de los Lisperguer?

Pero a Mr. Darwin, a pesar de toda su indisputable sabiduría, se le ocurrió tambien afirmar con respecto a Chile un hecho jeolójico que nos tuvo a mal traer en el mercado de Lóndres, porque afirmó que no habia ni podia haber en nuestro territorio carbon de piedra, sino una lignita imperfecta e inútil. A virtud de esta perentoria declaracion, el Directorio de la Compañía del Pacífico, recién establecida (1841), habia dado ya órdenes para enviar sus vapores a Australia, cuando Wheelwright llevó él mismo trozos del jenuino carbon de Talcahuano i éste fué declarado tal i perfecto por el eminente Murchinson. ¿No se habrá equivocado tambien

Mr. Darwin sobre la cuestion-orangutan como sobre la cuestion-carbon de piedra?



Por lo demas, Mr. Darwin⁷ gozó maravillosamente del incomparable panorama de la Campana, teniendo a Chile a sus piés como un mapa entre los Andes i el Pacífico, i tan léjos por los otros horizontes como la débil retina del hombre puede abarcar el espacio. No se columbraba el sitio en que está edificado Santiago, porque lo oculta directamente el alto farellon de la Viscacha; pero Valparaiso, como la capital, equidistante desde aquel pico, veíase en esa clara mañana invernal con tanta precision, que el viajero ingles pudo contar los masteleros de cada buque.

El naturalista británico bajó el mismo dia de su ascension al pico (agosto 18 de 1834), encantado con todo lo que habia visto, las palmas a 4,500 piés, la caña brava en el *agua del guanaco*, las mariposas en el diáfano espacio, los helechos en las grietas i el pórfiro en todas partes, en trozos que—como decia treinta años mas tarde su paisano Rowsell—varían entre «el tamaño de una nuez i el de una casa.»

El Aconcagua!

Desde Ocoa puede admirarse tambien en toda su silenciosa magnitud, el coloso verdadero de los Andes i de las dos Américas, el orgulloso Aconcagua, al que ya rinden parias el Chimborazo i el Illimani. Para que el

ojo inesperto i poco acostumbrado del curioso pueda darse cuenta cabal de la inmensidad del Aconcagua, será preciso decir que es mucho mas de *tres veces* mas alto que el pico de la Campana, que mide 1,842 metros, i tres veces justas mas alto que el vecino pico del Roble (2,110 metros), que se ve a la derecha, del pié a la cumbre, desde la estacion de Llai-Llai. La verdadera altura del Aconcagua, segun Pissis, es de 6,835 metros! El cerro de San Ramon que domina a Santiago i que parece avasallar sus valles con su enorme masa, solo mide 3,091 metros. El Tupungato, invisible por los santiaguinos, es, sin embargo, digno jemelo del callado coloso (6,597 metros).—El Tupungato solo se ve en todo su desarrollo desde los bajos del Maipo mirando al norte.

*
* *

El tren espreso no se detiene, pero el ordinario hace alto por algunos minutos en la

ESTACION DE OCOA.

Distancia de Valparaiso.....	80	kilómetros.
Distancia de Santiago.....	104	»
Distancia de la Calera.....	14	»
Tiempo desde la Calera:		
Tren ordinario.....	30	minutos.
Altura.....	1008	piés.

Una madre romana.

Hállase situada la estensa i pintoresca estacion de Ocoa en uno de los potreros de la segunda hijuela de las cinco en que en el año de 1822, la varonil i patrió-

tica feudataria del fundo, doña Mónica Larrain, viuda desde 1808, dividió la estancia entre sus cinco hijos. Cupo aquella al bravo coronel don Diego Guzman Ibañez, edecan de San Martín en Maipo, por su esposa doña Josefa Echeverría. Pero fuera o no bravo el coronel Guzman, terrible esterminador de godos, la madre comun daba a todos el ejemplo del patriotismo i del denuedo. Cuéntase de ella que manejaba su estensa heredad a guisa de amazona, i que en una ocasion en que llevaban preso i con destino a Juan Fernandez, a su hijo predilecto el doctor don Joaquin Echeverría, famoso ministro de O'Higgins, rescatólo ella misma a la cabeza de sus huasos i lo escondió en el palmar. Cuando el oficial español, un capitán Isurra, le reclamó su presa, doña Mónica Larrain le dió esta arrogante respuesta de romana i de Larrain:—*«Cómo se conoce que nunca habeis parido cuando me pedis que os entregue a mi hijo!»*

El primojénito de la valerosa doña Mónica, que por lo visto, habia sido digna de parir otro San Agustín, vagó durante un año entre el palmar de Ocoa i las quintas de Santiago, siempre denunciado por hombres, siempre protegido por mujeres. Fué una de éstas la jenerosa patriota doña Pabla Puente, dueño de la famosa «chácara del Pino,» en la calle de San Pablo. Careada con el denunciante en presencia de Marcó, negó aquella noble señora con tanta valentía la ocultacion del prófugo, que el delator recibió por mano del verdugo un felpa de azotes, digno pago de su villanía. ¡Oh! Chile, ¿qué seria de tí sin tus mujeres?

El jóven patriota fué al fin capturado i enviado a las

Casas-matas del Callao, de donde volvió por canje en 1817, trayendo cosido en la suela del zapato el plan de invasión del Perú, que habia combinado con Riva Agüero, Campino i otros calorosos patriotas del Perú.

* * *

Cuando el ilustre jeneral Blanco fué apresado en los Andes i ultrajado de una manera vil como *desertor*, despues del desastre de Rancagua, los que lo conducian a Juan Fernandez, a consecuencia de un consejo de guerra en que le salvaron la vida dos capitanes de Talavera que habian sido sus camaradas en la Península, los soldados que le conducian a Valparaiso, derrotero de Juan Fernandez, tomaron una noche alojamiento en el bodegon de Ocoa. Doña Mónica no intentó salvarlo, porque el jóven oficial no habia nacido de sus entrañas; pero se presentó en persona a socorrerlo i le regaló una bolsa que tenia veinticinco pesos en plata, un caudal entónces para una matrona patriota, una inmensa fortuna para un pobre desterrado.

El jeneral Blanco, que nunca olvidó los favores de la galantería, olvidó ménos aquella gracia del patriotismo, i la recordaba con entusiasta gratitud hasta en sus últimos dias.

El primer piano i la ballica.

Debemos mencionar todavía dos circunstancias dignas de ser recordadas al pasar por las modernas casas de Ocoa, escondidas al viajero entre frondosas alame-

das: i es la primera, la de que en uno de sus aposentos se encontró, en 1873, el piano mas antiguo que se conoce en Chile (hoi en el Museo de Santa Lucía), trabajado en Sevilla por Juan del Mármol, en 1787, i que todavía suena.... La otra de las dos circunstancias tiene mayor interes para el lector agrónomo, por cuanto un mayordomo de esta hacienda, sacudiendo, allá por el año de 1824, la paja de una java de losa, traida de Inglaterra, encontró ciertos granos que se le ocurrió sembrar: esos granos fueron la benéfica *ballica*, el tercer pasto de Chile despues de la incomparable alfalfa i del oloroso alfilerillo. En cambio, un escelente i entendido caballero ingles, don Ricardo Price, trajo para su hacienda de Semita, en el sud de Chile, la semilla del cardo negro, a propósito para dar buen gusto a la leche de sus vacas, pero que hoi es considerada como una plaga desoladora por los hacendados, cuyos potreros invade con una profusion incontenible. La invasion del cardo negro está ya en el Cachapoal.

Ocoa es palabra indíjena que significa, al parecer, segun dijimos, *abundancia de agua*; i en realidad hace treinta años aquella hacienda era una vega, i sus caminos, insondables pantanos. Su paisaje hoi mismo es húmedo i ameno, ostentando sus potreros, sembrados de grupos de pataguas, a manera de parque ingles, o en agrestes quebradas pobladas de peumos i quillayes, que dan sombra fresca a sus aguas cristalinas.



Paisaje de Ocoa

Ocoa puede venir tambien de *Occa*, una raiz húmeda que comian los indíjenas, o de *coa*, una especie de lechuzza misteriosa.—De aquí tal vez el nombre del delicioso estero de Linares: *Ancoa*, de *an*, «espíritu o ánima,» i *coa*, «lechuzza». Apuntamos de paso estos nombres porque en materia de etimolojías, todo exclusivismo conduce al error.—Parécenos siempre mas lójico i natural que *Ocoa* provenga de sus aguas, porque nunca hemos oido que en sus deliciosas vegas, ni aun en la cuesta de la Calavera, penen las ánimas...

Los queltehues i el padre Ovalle.

El ave mas abundante de estos parajes húmedos es el vijilante i astuto *queltehue*, que, segun el dicho de un huaso socarron, se parece mucho a nuestros hombres

públicos, en que «ponen el huevo en un lugar i van a dar el grito en otra parte».... Mayor particularidad es la de que nunca anden sino en parejas, como ántes observamos, i por ésto i por tener el plumaje a la manera de golilla i capa, los españoles los llamaban «frailes». El padre Ovalle pondera la habilidad de estos pájaros para batirse con los halcones,—caza favorita de su época. Como tienen su defensa en los espolones de las alas, se ponen de espalda en el aire, i miéntras el ave de rapiña ataca al que así le presenta el pecho, el fiel compañero arremete con todo su vuelo al agresor. I en ésto, a la verdad, no se parecen los queltehues a los hombres públicos de Chile... La regla es dejar solo al que ha caído.

Los altos de Catemu.

Desde la punta de la *Calera* a la de la *Calavera* hemos tenido a la vista, hácia la izquierda, una de las mas hermosas montañas de Chile central. Es una verdadera sierra de picos volcánicos i de faldas abruptas i boscosas que traen a la memoria la singular silueta de la famosa *Sierra de los Organos*, en Rio Janeiro. Sus picos mas altos son el ya mencionado de *Caqui* (2,212 metros), el del *Potrero alto* (1,970) i el del *Tajo* (2,315); i es digno de notarse que así como todas las puntas intermediarias del valle coinciden entre sí rio de por medio—la de la *Calera* con la de *Guala*, en Pucalan; la de *Ocoa* con la de *Torrejon*; la de la *Calavera* con la del *Romeral*,—así la gran masa volcánica de la Campana corresponde a la estructura jeológica de la montaña se-

tentrional; prueba evidente de que al abrirse paso por el valle, las aguas hendieron estos senos trabajados por fuerzas plutónicas hoy apagadas. El Aconcagua fué la local chimenea que dió respiro a esa convulsion inmensurable.

Los altos montes cuyo perfil accidentado sigue el viajero con no interrumpido deleite, especialmente en primavera, toman el nombre jenerico de *Altos de Catemu* al dar frente a la puntilla de la Calavera, i forman la espina dorsal del departamento de Putaendo, largo i angosto como Chile, pero situado de atravesio sobre el plano de éste, como el durmiente bajo el riel; i al llegar a la hacienda de aquel nombre, forman sus cadenas un valle profundo i trasversal, que se hace digno de particular mencion.

La hacienda de Catemu.

El valle de Catemu, que forma por sí solo una valiosa hacienda, se abre al norte como el de Purutun, pero diferénciase de éste en que su terreno no es de aluvion, sino de capas lijeras de rocas descompuestas, a las cuales una abundante irrigacion ha dotado de admirable fecundidad para los pastos. Como Purutun es el paraiso de las chácaras, Catemu es un eden de alfalfa, reputado en todo el valle por sus engordas i sus talajes.

Hasta hace cuarenta años era ese predio un agrio cajon de media legua de ancho i de cerca de cuatro leguas de profundidad, formando un cuadrilongo irregu-

lar⁷ cubierto de espinales. Pero habiéndose dividido el fundo en 1834 por la muerte de su primer dueño en el presente siglo—el marques de Casa Real, don Vicente García Huidobro,—cupo al mas laborioso de sus hijos aquel lote de montaña, i con la industria, el capital i dos canales que a gran costo labró en dos períodos, hálo trocado en ménos de medio siglo en una heredad modelo.

La parte que cae al valle de Aconcagua de la hacienda de Catemu, i que se estiende a lo largo del rio desde la punta del Romeral a la de Bellavista, en la vecindad de Putaendo, cinco o seis leguas, cupo a los señores don José Ignacio i doña Cármen Huidobro i a sus herederos. Pero la estancia propia de Catemu ha sido formada por el señor senador don Francisco de Borja Huidobro.

La estension de las haciendas del valle es mas o ménos de cinco mil cuadras, de las cuales dos mil son de vegas o buenos riegos. La de Catemu propia es de mil seiscientas cuadras de riego i quince mil de cerros: una hacienda-provincia.

Hállase tan bien deslindada ésta última propiedad, que se penetra en ella por una posesion de inquilino, llamada *La puerta*, i no tiene otro pasaje lejítimo i accesible. Los inquilinos de Catemu están disciplinados como soldados, o mas propiamente, como monjes. Hai cuarenta inquilinos de preferencia, que los de afuera llaman «los canónigos». Poseen éstos mui buenas casas i dos o tres cuadras de tierra, sin mas obligacion que la de asistir diariamente, por pares, a las casas, que es como

si fueran a rezar al coro en sus mas gordos caballos... Los demas habitantes se llaman *allegados*, i tienen mucho mejor hogar que la jeneralidad de nuestros labriegos.



Catemu es casi tan notable por su inquilinada como por sus alamedas. Para esplotar éstas, se ha montado últimamente una máquina de aserrar, a vapor, por el activo e inteligente industrial don Manuel Arana Bórica, con un costo de veinticinco a treinta mil pesos, i en uno o dos años se esplotará mas de cien mil pesos en maderas de álamo. Se sabe que la Aconcagua i especialmente el valle húmedo de San Felipe, es la tierra prometida de aquel árbol sediento.



Los cerros que rodean herméticamente a Catemu por tres de sus costados, ostentan en todas direcciones ricos minerales de cobre, tan abundantes, que alimentan tres grandes establecimientos: el de los señores Huidobro Hermanos, en el interior de la hacienda; el del esforzado fundidor don Francisco de Paula Perez, situado cerca de *La puerta* de la hacienda; i el de don Emilio Gall, en Llai-Llai. Los principales asientos mineros son los del *Salado*, cuyos desmontes se divisan desde el tren i cuyas principales vetas pertenecen al honorable diputado por San Felipe don Erasmo Oyaneder, uno de los mas entusiastas patriotas de Aconcagua; el de la *Pata-*

gua, que cita con especialidad Letronne en su jeografía; i el del *Manantial*, que enriqueció, hace medio siglo, a su afortunado esplotador don José Santos García.

Los dos últimos minerales se hallan situados en el fondo del valle, en una serranía que lleva el nombre de Santa Catalina.

omnes abstrahuntur de rebus abstrahuntur non sunt in rebus
 abstrahuntur ad se patet ratio * * *

Otra de las peculiaridades antiguas de Catemu ha sido sus caballos i sus animales de carguío, empleados éstos últimos en el copioso acarreo de las minas.

Los caballos pertenecian a la famosa cria de Longotoma, i aunque hoi dia han degenerado, sus mulas pueden competir todavía con las de Choapa, que encargaba el obispo Elizondo para su calesa.

Naturalmente, para tener buenas mulas, se cuidaba en esos años de los asnos como si fueran parientes de los famosos de Aranjuez, especialmente en la época ya secular en que las mulas de Chile iban a la par con las de Salta a hacer el acarreo de Potosí a Arica, i aun a Lima; i a este propósito no estará de mas que recordemos cuál ha sido entre nosotros la varia e ingrata suerte de aquellos cuadrúpedos, reyes un dia como el pueblo, siervos mas tarde i permanentemente del palo, como el pueblo tambien.

Los burros de Chile en Chile.

Ignórase quién trajo el primer asno a Chile. Pero sábese de seguro que no fué Pedro de Valdivia ni sus in

mediatos sucesores. En 1551, el cabildo de Santiago hablaba, en un acuerdo del 17 de febrero, de hacer marcar a fuego la variedad de animales que existían ya en la colonia, especialmente las yeguas, pero no menciona entre aquellos al asno. Cuando el capitán Gaspar de Villarreal hizo, dos años más tarde (abril de 1553), la primera rifa de Santiago, a dos pesos el boleto, puso en lote caballos, yeguas, potrancas, vacas i hasta mulas; pero no consta que tuviese en su pesebrera ningún *specimen* de la simpática bestia de Sancho, tan usada todavía en la Mancha i en toda la Península.

Otro tanto aparece de los *rodeos* que, por el día de San Andrés, era costumbre hacer en la plaza de Santiago, para separar el ganado mostrenco i apropiarse el cabildo «los animales aparecidos,» que fueron su primera renta. En el *rodeo* de 1556 no apareció ningún asno-padre ni hijo.

Pero no bien un indio pastor hubo descubierto por acaso el cerro fenomenal de Potosí, los burros-padres vinieron por manadas a Chile para desarrollar en sus vegas la crianza de mulas. Todos los chilenos se hicieron arrieros, i la gran industria fabril de la época fué la de los aparejos i la de las alforjas.

Produjo este negocio un resultado político curioso, i fué el de que, mientras los araucanos que habían comenzado la guerra a pié, criaban innumerables caballos para sus ejércitos, los españoles estaban a pié. En varias ocasiones los presidentes de Chile se vieron forzados a enviar expediciones militares a comprar caballos en el

Paraguai por partidas de millares, como hoi se compran las vacas en ultra-cordillera.

*
* *

Però el reinado de los asnos del valle de Aconcagua, que eran los mas famosos, como lo son todavía sus mulas, no habria de ser eterno. El belicoso i sagaz presidente García Ramon, fué el primero en enunciar la abolicion de su dinastía por un decreto de 20 de noviembre de 1607 que se promulgó en todo el reino.— «Y porque en este reino milita—decia el presidente en su rescripto, citando casos de Castilla, en que por *santos* i *justos* motivos se prohibia la cria de mulas—la misma causa y razon, y con mas fuerzas por que semejantes crias no se hagan ansi por estar la guerra deste Reyno mui encendida y los enemigos mui encabalgados, con gran suma de cavallos y yeguas que tienen, como por averse visto por experiencia que por averse dado a la cria de las mulas ha cesado cassi de todo punto la cria de los cavallos, de manera que no se hallan en este Reyno aunque en él hai muchas yeguas y comodidad para las criarse en ellos, si se guardasse la fama de las dichas leyes i los habria en grande abundancia, sin ser necesario traellos de Reynos estraños, como algunas vesses se ha hecho, y por que es justo i mui conveniente al servicio de su magestad que la dicha cria de cavallos aya muy grande cuidado y no se impida con la dicha raza de criar mulos y muletos, y conformándome con la dicha disposicion de las dichas leyes, ordeno y mando que de aquí adelante ninguna persona de nin-

gun estado, calidad i preferencia, que sea esento o no esento, sea ossado a tener asnos garañones entre las dichas lleguas, ni echarlos a ellas en manera alguna, ni tener la dicha cria so pena que el que lo contrario hisiere yncurra en las penas contenidas en las dichas léycs y otros doscientos pessos mas de pena al que lo contrario hisiere o se allare aberlo hecho.»

* * *

Pero el verdadero Heródes de los antiguos señores de las alfalfas i pesebreras de Chile, fué don Juan de Jara-Quemada, presidente interino de Chile. Empeñóla éste de firme con los pobres garañones, i hasta con sus inocentes dueños, porque habria de creerse, por el tenor de su bando, publicado en las cuatro esquinas de la plaza de Santiago, el 25 de enero de 1611, i conservado en su cabildo, que a unos i otros reservaba la misma bárbara pena...

«I por quanto soi informado—decia, en efecto, en ese documento histórico, cuatro años posterior a aquel—que lo dispuesto en el bando de 1607, no ha tenido efecto, si no que antes a ido en mas aumento la cria de mulos y por este respecto en gran disminucion las de los cavallos, con que el Reyno está en conocido detrimento, por ser el miembro principal de la guerra, para remedio de lo cual y que de todo punto cesse este yncoveniente y estorbo, mando que al tenor de la dicha provision susso inserta se guarde, cumpla i execute como en ella se contiene i demas della que el correjidor de esta ciudad i todos los demas desta pro-

vincias justicias mayores y menores que cada uno en su distrito hagan averiguacion de todos los garañones que hai en el i los hagan capar, *a costa de sus dueños, sin reservar ninguno* dentro de beinte dias de como le fuere notificada de esta mi provision, so pena que al que se le aberiguare lo ha dejado de cumplir por cada uno que ansi dejaren de capar, se le condene en cien pesos de oro, aplicados para los dichos gastos de guerra *i que esta misma pena se execute en los dueños dellos,* i que lo cumplan i executen inquebrantablemente sin poner en ello excusa ni dificultad alguna, por convenir tanto al servicio de Su Magestad de lo qual, i de aberlo fecho ansi me embiaran testimonios autorizados, i ansi mismo mando que las penas contenidas en esta mi provision se entiendan han incurrido en ellos los que echaren caballos a burras, la que mando se asiente en los dichos libros de cavildo i se publique en todas las dichas ciudades del Reyno por bando i pregon público para que venga a noticia de todos. Fecho en la ciudad de Santiago a 22 dias de enero de mill y seiscientos y once años—JUAN JARA-QUEMADA.—(Por mandado de su señoría).—*Domingo Hernandez Duran.*

«En la noble i muy leal ciudad de Santiago de Chile en la plaça pública della, a veinticinco del mes de enero del año de mil i seiscientos once a son de caxa i general bando por vos de Andres Robles Zapata, se pregonó la provision de su señoría, contenida toda ella de *berbo ad verbum* como en ella se contiene, en altas voces presente mucha gente que en la dicha plaça estaba, de que doi fee: testigo *Juan Hernandez*

de Cabrera y Juan de Carmona y Andrew Ximenes ante mi Juan Rossa de Narvaess (escribano publico i de cabildo.»)



Tal es la historia fidedigna de los *burros de Chile*, historia inédita, pero larga, contada no en fantásticos versos, como los de la *Analojía*, sino al tenor de documentos por inmemoriados años conservados para perpetua memoria de la vida, ideas i hechos de nuestros mayores i de sus hatos.



En cuanto a los caballos de duro lomo i ájil casco del valle de secano de Catemu, el riego, que reblandece el suelo, i la alfalfa, que apaga la vitalidad nerviosa de las bestias, han producido una dejeneracion visible en su raza. En cambio, la jente continúa siendo robusta como en los tiempos del famoso putaendino Nanjarí, que en estos lugares ejerció su profesion de arriero i cargaba una mula al hombro con aparejo i todo, cuando era preciso rescatarla de la multa por encima de las paredes del corral en que habia dormido prisionera.



La masa de la poblacion *valluna*, a pesar del ferrocarril, continúa siendo arriera, i de aquí el que en estos lugares i en los fronterizos de Panquehue, se tejan las mejores mantas i se borden de relieve las mas vistosas

alforjas aconcajiunas, especies de almofrej en miniatura estas últimas, en las que de antaño cabia todo lo que hoy lleva el *carro colorado* de los trenes. Segun cierta relacion histórica del canónigo arequipeño Valdivia, que ha escrito recientemente un libro probando que los chilenos *arrancaron* en Yungai i que quien ganó esa batalla fué el jeneral Castilla, cupieron en las alforjas de Santa Cruz, cuando huyó de Arequipa, los siguientes comestibles:—«Avisada—dice el clérigo—doña Petronila Rivera de lo que habia sucedido con Santa Cruz, preparó una alforja, i colocó en ella una gallina sancochada, pan, bizcochos, chocolate, chocolatera, platos, cucharas, trinchas, cuchillos, vino, un anafe, huevos duros, posillos, servilletas, un par de botas, un par de medias, un sombrero, cigarros puros i de papel. (VALDIVIA, *Revoluciones de Arequipa*, páj. 218.) ¡I todo en una sola alforja! ¿I por qué nó?—Mas cupo todavía en la alforja de lana de guanaco que el padre Valdivia llama historia...

*
*
*

Fáltanos todavía, ántes de poner término a esta rápida visita al valle de Catemu, explicar la etimología de su nombre indijena, materia de alguna dificultad porque en ella andan en desacuerdo los autores. Segun el malogrado i difunto coronel Barboza—lenguaraz notable,—viene el vocablo de *cuthan-thomu*, que quiere decir *nube cortada*: *cuthan* (cortar), *thomu* (nube); i pareceria que un fenómeno propio de este valle encajonado, en que las

cuchillas de un portezuelo cortan materialmente los vapores matinales, justificaria esa derivacion. Pero segun los estudios etimológicos del señor Vari, difunto tambien, la significacion viene de *cab-themo*, es decir, *palo o madera hermosa*: de *cab* (palo) i *themo* (cosa hermosa). Sobre lo que no hai disputa, es sobre el nombre de *Catemitó* que los huasos de Catemu dieron a una estancia que el señor Huidobro poseia cerca de San Bernardo, porque era mas pequeña que Catemu. Su verdadero nombre es el de *Rincon de las ánimas*.



Catemu ha merecido tambien los honores de una historia lugareña, publicada en 1870 por el señor Juan Ruiz, celoso bibliotecario de San Felipe, con el título de *Catemu ó California*. Segun este folleto, la poblacion de Catemu es de mas de diez mil habitantes i está subdivida en dos subdelegaciones, que son la 7.^a i 8.^a de Putaendo.

El valle de Llai-Llai.

Hemos doblado ya la cuesta de la Calavera, de lastimero nombre, pero circundada por un alegre canal que en 1837 trazó el señor José Rafael Echeverría, i tenemos a la vista la anchurosa boca de tres valles que despiertan la perplejidad del caminante. Al frente, el valle de San Felipe, prolongacion directa del que venimos recorriendo. Hacia el norte, rio de por medio, el valle de Catemu, que acabamos de visitar. Por último, el valle,

o mas bien, la ensenada de Llai-Llai. La punta de la Calavera es la estremidad mas setentrional de la línea, que viniendo desde la Calera, describe una vasta curva en la direccion del nordeste.



Era el espacioso valle de Llai-Llai hasta los principios del presente siglo, un denso espinal, por entre cuyos troncos i denso ramaje serpenteaba el sendero que por la cuesta de Tabon, conducia de Santiago a la Serena.

En los primeros años del último siglo, era feudo de una dama llamada doña Josefa Varas Ponce de Leon, que poseia los indios de su *pueblo* (así decia una escritura del 9 de marzo de 1727) en consorcio con su esposo el alcalde don Juan Luis de Arcaya, justificado caballero que fué superintendente de bodegas en Valparaiso, i dueño de la parte de Colina que todavía lleva su nombre: *Lo Arcaya*. En la medianía de ese mismo siglo, el predio pasó a manos del noble caballero don Alonso de Prado Covarrúbias, de quien encontramos un pago de 63 pesos i 3 reales hecho al real tesoro en 1754, por derechos de media annata, a título de encomendero de Llai-Llai.

En los primeros años de la revolucion de la independencia pertenecia esta heredad a la hija o nieta de aquel personaje, doña Mariana de Prado, que casó con uno de los feudatarios de Ocoa (un Morandé Echeverría), como el marques de Casa Real, dueño de Catemu, casóse algo mas tarde con una feudataria de Llai-Llai (una Morandé).—I así este valle, el de Catemu, el de Ocoa

i el Romeral, que son hoy una provincia, formaban, hace medio siglo, el anchuroso tálamo de una sola familia que todavía sigue entrelazándose por medio de sus hijas i de sus hijuelas. Los Huidobros, Morandé i Echeverría no son ya una familia, son una honorable tribu.

Para estos fines de enlaces i repartimiento de la tierra, dividieron los albaceas de doña Mariana de Prado en siete hijuelas, la estancia boscosa de Llai-Llai; i medio a medio de la mas central denominada Ucuquer, i en un potrero, llamado en nuestra infancia «El Pajonal,» están u bicados hoy el pueblo i la

ESTACION DE LLAI-LLAI.

Distancia de Valparaiso.....	91 $\frac{1}{2}$ kilómetros.
Distancia de Santiago.....	92 $\frac{1}{2}$ »
Distancia de Ocoa.....	12 »
Tiempo desde Valparaiso:	
Tren espreso.....	2 h. 5 minutos.
Tren ordinario.....	3 h. 10 »
Tiempo desde Santiago:	
Tren espreso.....	2 h. 5 minutos.
Tren ordinario.....	3 h.
Demora en Llai-Llai.....	20 »
Altura.....	1,625 piés.
Poblacion.....	2,831 habitant.

El resto de las hijuelas denominábase *Los Loros*, en cuyas casas que el tren domina, asomando los pasajeros a sus patios, como desde una ventana, pasó su tranquila i honorable vejez el coronel don Luis Pereira, el último pilar de la dictadura del jeneral O'Higgins; las *Mazas*, por donde se asciende a la cuesta de Tabon; las *Palmas*, en la puntilla de los canales, cuya huella

marcan simétricas hileras de álamos; *Santa Teresa*, en cuyo suelo pedregoso existe el paradero de las Vegas; otra hijuela que está a su espalda, i es propiedad del señor Vivencio Morandé; i por último, hácia el fondo, mirando al sud i al pié del alto cerro del Roble, por donde baja un sendero de Caleu, la hoi hermosa hacienda de regadío de Vichiculen, retiro silencioso, hace cuarenta años, del probo ministro de hacienda don Manuel Renjifo, despues de su caída, como Ucuquer lo fué de otro hombre político aplastado por la revolucion, don Franciscó Ramon Vicuña, el último presidente de los pipiolos en 1829.

Llai-Llai ha sido el valle del destierro.

Vichiculen, propiedad de los señores Letelier (don José i don Wenceslao), fué adquirido, mas que como hacienda, como monte de leña, por el millonario minero i fundidor de cobre, don José Santos García, enriquecido, segun vimos, por una sola mina de Catemu, llamada *el Manantial*.

Pero de aquellos espesos espinales ha dado ya cuenta la destructora sabalera i en seguida el surco del arado.

Del monte de Vichiculen han querido hacer los aficionados a la lengua antigua una curiosa esplicacion, así como de el de Llai-Llai; porque un lingüista araucano afirma que Vichiculen viene de *Picho* (poco) i de *culen* (color), lo que a lo mas querria decir «picholeo».

Pero existe una etimología mas natural, como la de *Pichi-culen* (culencillo), o tal vez la de *Huechu* (aislado, solitario) i *culen* (árbol aromático), es decir, *Cu-*

ten huacho. Los españoles siempre dulcificaban la *h* en *v*.

*
* *

En cuanto a Llai-Llai, unos dicen que significa *viento*, *viento*, i otros que es palabra quichua que imita el zumbido del zancudo. De lo uno i de lo otro puede ser a nuestro juicio, porque viento i zancudos no han faltado en Llai-Llai, desde que es una especie de bolsa de cerros, i desde que ántes sus pajonales i hoi sus riegos enjendran por millares los últimos.

Parécenos, sin embargo, que aparte de todo juego caprichoso de palabras, Llai-Llai viene como de padre a hijo, de *Yali-Yali* (zancudo); i a la verdad, el nombre es feliz porque remeda el peculiar sonido que con su trompetilla, hace al volar el fastidioso insecto. Esto es tanto mas evidente cuanto que la palabra *viento* está representada en el araucano por la de *cruv*.

Los redactores del precio corriente moderno han inventado tambien una nueva especie de fécula que llaman «charina de *Llai-Llai*».—Pero ésta no es sino el antiguo *llalli*, tan usado en las petacas de los colejiales arribanos. En Llai-Llai no hai mas harina que la que acarrear los trenes.

La hacienda de Ucuquer.

El alegre pueblo de Llai-Llai, que cuenta a la sazón mas de 3,000 almas, es una verdadera improvisación de los últimos quince años, desde que en su estación se inauguró la vía el 14 de setiembre de 1863. Recordamos todavía con la fidelidad de las primeras impresio-

nes, lo que era en 1837 el sitio mismo en que hoy existe la estacion. Yacia ese paraje en el centro de un inmenso totoral por cuyas cercanías ni hombre ni bestia pasaba sin peligro de mortal atollamiento. Una cerca desbaratada por las aguas, partia en línea recta de la pajiza, pero dulce casa que allí habitábamos, i por el centro de la que es hoy la arteria principal del pueblo, llamada calle del Comercio, i se perdia en las tembladeras del pantano. Desde los rústicos corredores de esas casas vimos desfilar las lanzas de los húsares de Soto Aguilar en junio de 1837, cuando vagaba persiguiendo a los inmoladores de Portales; i todavía el zumbido del horror que henchia el inesperto corazón del niño, resuena vigoroso en el pecho del hombre maduro: el horror de las contiendas fraticidas.

¡Ese horror ha durado cuarenta años!



No tendrá a mal el indulgente viajero que, mientras tocan la campana que pone fin al apetito sobre la succulenta cazuela o el pescado que chisporrotea en la sarten, nos detengamos un breve instante para contarle en este sitio, cómo sus infantiles habitantes celebraron el primer cabo de año de la muerte del ilustre ministro cuya vida, uno de los oficiantes, habria de escribir treinta años mas tarde. Trabajóse para ese «acabo de año» del 6 de junio de 1838, que tal vez no volvió a repetirse, porque no todos los que lloraron a gritos a Portales, lo

lloraron de corazón; trabajóse, decíamos, una copia fiel, pero en miniatura, del catafalco piramidal que el constructor americano *Macuel* (probablemente *Mac-Well*) había erigido en la Catedral para las honras del ministro, i sobre un altar de baúles se dijo la misa con casullas de papel, oficiando los acólitos con camisas, reñidas para el caso con el almidón. La fiesta pasó en el mayor orden, excepto una disputa acalorada al dar la comunión con obleas, de mil revueltos colores como las voluntades de la infancia.

El encargado de la oración fúnebre, de pié sobre una mesa, i teniendo por sobrepelliz dos batas de holán de hilo, de una rica primojénita recién nacida, pronunció aquella con sentido acento en las siguientes palabras, que ha guardado fielmente la memoria del espíritu santo i de su autor, el señor *Januario Ovalle*, que acaba de cumplir su primer medio siglo en plena i feliz lozanía.

*
* *
*

En la tumba de los hombres justos
se aprende a vivir.

(*San Mateo, vigilia, etc.*)

«Día fatal! Terrible día en que el plomo asesino hizo de Portales la mas llorada de las víctimas... Ojalá se borrara de nuestros fastos un hecho que vincula para siempre la pérfida ingratitud i la cobardía de sus perpetradores... Pero viéndome, como ciudadano, precisado a recordarlo, siento el forzoso deber que me prescribe la conmemoración de tan nefasto acontecimien-

to... Sí, señores... La muerte de nuestro ministro pasará a las jeneraciones futuras, con el mismo horror, con la terrible indignacion que sintieron nuestros corazones a la noticia de tan inaudito crimen, i sucediéndose los siglos, se eternizará el grato recuerdo de nuestro ministro, de ese Paladium de nuestros derechos, cuyos últimos años consagró esclusivamente al lustre i prosperidad de Chile...

«Al morir legó a la nacion su recuerdo, no por la vanidad de que le tengamos presente, sino para que siguiendo las trazas luminosas que nos dejó de su existencia, procuremos con el celo i desinterés que profesaba, completar lo que estorbó su prematura muerte... Esto es, la gloria, engrandecimiento i ventura de la Patria...

«I vos (*dirijiéndose al altar*), Padre Comun de las criaturas, que de siglo en siglo os dignais conceder a la tierra un varon tan ilustre como el que hoi lamentamos, dignaos resarcirlo de las injurias que le prodigó la ingratitud i perfidia, derramando a torrentes sobre él los dones que su justicia ofrece a los elejidos, i sobre su Patria la prosperidad, objetos de sus conatos i fin de sus sacrificios».....

Pero hé aquí que los apetitos de la vida nos llaman al apeadero, porque como dicen los ingleses:

«But hark! I hear the *pancake-bell*.»

I es preciso ocuparse un rápido cuarto de hora en

acomodar la locomotora que viene viajando con nosotros dentro del cuerpo i junto con los hálitos del alma.

Una reflexion física haremos únicamente aquí, i es que la empresa i sus ingenieros tratan los cuerpos que se confian a su ciencia, como si fueran verdaderos cuerpos santos. Por ésto sin duda, el último temblor del 30 de mayo ha hecho una saludable advertencia al ingeniero en jefe de la línea, derribando las paredes del estanque de la estacion de Llai-Llai, que tal vez estaba demasiado lleno, i habian olvidado abrirle el salvador desagüe...

Pero ántes de penetrar en la estacion i en sus incomodidades, hemos de dar una rápida ojeada al pueblo que ha brotado en ménos de quince años en su derredor.

El pueblo de Llai-Llai.



La hacienda de Ucuquer es hoi una de las numerosas propiedades rústicas del señor Agustín Edwards, porque las urbanas que posee son ciudades, i contiene, entre otras mejoras, una viña de cien mil plantas, formada por un intelijente agrónomo alemán, el señor Kindermann, viña que hoi administra un ciudadano progresista i entusiasta por el bien local: don Gregorio Almarza.

En uno de sus potreros ha ido formándose casi espontáneamente, en lotes de terreno vendidos a censo (cada sitio vale 300 pesos), una poblacion que hoi cuenta cuatro calles i doscientas sesenta i cinco casas.

Denomínanse llanamente aquellas vias, la *Calle del Comercio*, espaciosa i recta, que conduce a las modernas casas de Ucuquer; la *Calle Nueva*, que es, empero, la mas antigua, con escepcion de la anterior; la *Calle de los Hornos*, que conduce al establecimiento del señor Emilio Gall, cuyas torres iluminan el recinto por la noche, como antorchas azuladas; i por último, la *Calle de los Clonquis*, que probablemente será seguida de la calle de las ortigas....

Existen, en efecto, cuatro calles que aun no se han entregado al público ni han recibido de éste su bautizo. Hacemos, por tanto, votos por que éstos no sean los eternos de *Chacabuco*, *Caupolicán*, *San Carlos*, *O'Higgins*,—edicion incansable de todas las ciudades, villas i aldeas.

En la calle del Comercio existen 12 casas de tejas, 15 de techo de zinc, 3 de madera i 80 ranchos, i en análoga proporcion se hallan distribuidas en las otras. La hacienda del señor Edwards tiene ademas un molino, i el pueblo una recova. Pero no sabemos si posee escuela, si bien nos inclinamos a creer no exista, porque todos los niños de Llai-Llai pululan en la estacion a todas horas. De todas suertes, la estacion es la gruta de la cimarra de Llai-Llai.—; Ai! ¿Por qué no estaba edificada hace cuarenta años?

Los vendedores del tren.

La estacion, sin embargo, tan bulliciosa i animada de ordinario, se nota hoy desierta i silenciosa. ¿Por qué?

Alguna pequeña guerra civil ha pasado por sus canastos i sus parleros dueños?—No lo sabemos; pero quitando en beneficio del orden contra los rateros, o del monopolio en favor del *restaurant*, la venta libre de la estacion, se le ha arrebatado una parte mui pintoresca de nuestras huasas costumbres, tan solicitadas por el viajero de distantes tierras. No hai nada, a la verdad, de mas ingenioso que el sistema de aquellos mercaderes a lance i a pulso, tal cual se observa todavía en Limache i en Quillota.

*
* *

Antes de la llegada del tren, es un campamento de jitanos, o mas bien de loros, cual les vemos en las sembradas. Una mujer vieja cuida en silencio del celemin de canastos de uvas, de empanadas, de huevos, de quesillos, de cebollas aliñadas con el picante ají, que allí crece i tiñe de grana las faldas de las lomas en otoño, miéntras los rapazuelos, empleados a tanto el peso en aquel comercio, acechan inquietos la aparicion del tren. Al grito de uno o de varios:—*Máquina! máquina!* todos se lanzan a sus puestos i empuñan su porcion de venta, perfilándose a lo largo de los carros con tanta destreza, que apénas ha sujetado el palanquero las últimas ruedas, en cada postigo hai un vendedor, i en todo el tren un concierto atronador de voces discordantes.—*¿Quién quiere uvas?—Bizcochuelos!—El Ferrocarril de hoy!—Un pollo cocido, patroncito!—Tunas, tunas! ¿quién lleva tunas?—El Mercurio!—Una botella de chicha!—Un quesito de cabra.—Agua, agua! ¿quién quiere agua?*

Pero al fin, aquel mercado «a la minute» se hace con rebajas inverosímiles, porque en ninguna parte se evidencia con mas enerjía el principio económico de la oferta i la demanda que en estas recovas al vapor. La bolsa de Lóndres está abierta seis horas. La de Quillota o Limache, solo cinco minutos.

Los vendedores verdaderos de cada estacion son solo media docena; pero sus comisionados forman innumerables enjambres. Compran aquellos por mayor, i revenden sin garantía los últimos ni de la especie ni del embalaje, porque en el arte de acomodar el último está muchas veces el provecho. Hai canasteros de oficio, que de una sola caña brava, comprada en Quillota a centavo pieza, fabrican en una hora cuatro canastillos, que venden en el sitio por dos centavos i medio cada uno, decuplicando el valor de la materia prima, i éstos son los mas honrados de aquellos mercaderes del bullicio. Algunos canasteros trabajan hasta tres docenas de piezas en el día; pero siempre la demanda es superior, i de aquí el reclamo de «el canastito, patron» de los duraznos. Son éstos los únicos comerciantes al menudeo de frutos del pais que en Chile destapan sus artículos: los demas compran i venden a cajon cerrado.

El restaurant.

En cuanto al servicio del *restaurant* en su condicion actual, no creemos que el viajero pueda poner lejítimamente pleito ni a su estómago ni a su bolsillo. No fal-

tan los guisos nacionales; se promiscua sin afán aun en las vijilias de San Mateo, i en ciertos casos especiales, se regala el paladar con tortillas, tan esquisitas como las que en su *Cautiverio feliz* comia Bascuñan entre los indios, hace mas de 250 años. Los cocineros franceses se empeñan en hacernos creer que las *omelettes* son de su invencion reciente; pero el prisionero de Arauco nos ha contado, con simpática naturalidad, que los bárbaros las hacian i las comian tales i tan buenas dos siglos há.—«Hízome asentar—dice de su amo el cacique Quilalebo (Tres rios)—a su lado para que le ayudase a comer de una tortilla de huevos que le trajo su mujer con miel de abejas por cima; díjome el buen viejo, que para mí habian mandado hacer de cenar i aquel regalo, que se acordaba que los españoles antiguos comian de aquella suerte las tortillas de huevos.»

La mitad del camino.

Detiéndose el tren en Llai-Llai veinte minutos, i ya observará el lector que sin este trámite, el viaje a Santiago se acortaria media hora. Pero como esta estacion es la mitad exacta del camino (92 kilómetros de Santiago e igual distancia de Valparaiso), cambian aquí los espresos. I ésto—el ajuste de trenes—es la única disculpa medianamente racional que se ha dado para la fijacion de esta estacion intermediaria, cuya ubicacion evidente era el sitio de las Vegas, donde arrancan los ramales de San Felipe i de los Andes.

El almuerzo de las locomotoras i lo que cuesta.

Miéntras los hambrientos pasajeros mastican con mas prisa que apetito, sus *beefsteaks* de lomo cuyano aclimatado en los potreros de San Felipe o de los Andes, i los pejerreyes fritos del estero de Rabuco, suspirando muchos por las inolvidables cazuelas de Curacaví con su salsa peculiar de birlocho i barquinazos, el tren tambien come i dijere sin que aquellos lo sospechen.

La locomotora ha recibido en el *tender*, que es su buche de fierro, el combustible en Valparaiso i ha bebido en el Salto; pero solo en Llai-Llai, un hombre provisto de una sólida espátula, va echando en las calientes fauces de sus yantas el succulento óleo que alimenta sus resortes.

¿Sabeis cuánto importa aquel almuerzo silencioso de los trenes,—pienso de oro ofrecido por la industria a aquellos caballos de fuego?—¡Cerca de 40,000 pesos! Porque el superintendente de la línea compra todos los años para aquel objeto i la maestranza, no ménos de 50,000 litros de aceite de manteca (\$ 17,500); 30,000 kilógramos de sebo (\$ 10,500); 20,000 kilógramos de grasa preparada (\$ 5,000); i 20,000 kilógramos de hilazas, que importan 4,000 pesos. Total por el desengraso: 37,000 pesos. I si a ésto se agregan 30,000 toneladas de carbon, se sabrá aproximativamente el costo en humo i vapor de las locomotoras: minimum, 250,000 pesos, i 50,000 pesos mas en años de escasez i carestía. Olvidá-bamos decir que en la iluminacion de los carros i de las estaciones, gasta el superintendente no ménos de 1,200

pesos en parafina (8,000 litros) i 14,000 pesos en gas.

El ejército carrilano.

(Personal de la línea).

Ocurrirá tal vez al viajero preguntar en esta medianía del camino, i a propósito del material de la vía que hemos descrito, cuál es el personal activo de aquella; i aunque este punto podría hacerse cuestion de una adivinanza imposible de descifrar con acierto, no le impondremos tal mortificación despues de haber comido. La soledad aparente de la línea es uno de sus aspectos mas notables. Un conductor silencioso con mas brazos que lengua, i a quien no se le ve mas que la mitad de la cara i la mitad del sombrero; un maquinista de fierro que parece un tubo movable de la locomotora; un fogonero, que se asemeja a un capacho de carbon, hé aquí todo lo que vemos fuera del boletero en el postigo, al que solo se le ven las manos i el vuelto. Pero no os sorprendais, viajero distraido, que no sabeis ni calculais lo que importa ese pedacito de carton que llevais en el bolsillo, i que el conductor os reclama a la entrada i a la salida del viaje como el párroco ha de pedirnos el boleto de la cuna i del sepulcro. Chile tiene en sus fronteras un ejército apacible i pastor que cuida los ganados del botin, i barre matinalmente con escoba de espino sus silenciosos cuarteles. Pero en estas fronteras de acero de Bessemer, cuyos fuertes son 42 estaciones, i cuya artillería se compone de 56 locomotoras, un jeneral casi invisible mantiene sobre las

armas mas de dos mil soldados en activo, valeroso e infatigable servicio noche i dia.

Ayudadnos, si no, a contar, miéntras repechais el ascenso de Tabon muellemente reclinado sobre el marroquí.—A los chilenos les gusta la aritmética, como a los loros las nueces, para esa peculiarísima funcion corpórea de este suelo suculento, para el *desengraso*.

Tiene el superintendente del ferrocarril de Valparaiso a Santiago i los Andes, a sus órdenes, no ménos de veintiun conductores de trenes, que ganan desde 75 pesos (los de carga) a 125 (los del espreso). Vial, Barba i Jofré son los veteranos de este servicio.

Vienen en seguida 25 maquinistas con 130 pesos, i... tranquilizaos, señoras, todos son ingleses... Por ésto ganan 39,000 pesos, i otros 34,560 pesos, 45 fogoneros que les ayudan: éstos, sí, que son chilenos, que para la pala, valen por dos ingleses.

Los trenes son servidos todavía por 42 boleteros, 42 telegrafistas, 60 cambiadores i 55 guarda-vias: debian éstos llamarse propiamente *guarda-vidas*, porque al menor descuido del sueño o del trago, este sueño artificial de nuestro pueblo, un tren va a dar a los infiernos.

Los últimos ganan solo 18 pesos i tienen una cómoda casita a la orilla de los rieles. Su obligacion es velar con la bandera i la lámpara de señales en la mano, desde el «tren del apoyo,» que es el del alba, hasta el «tren chonchon,» que es el espreso de la noche.

«¡Chonchon, chonchon, *vení* mañana por sal!»

El personal activo del ejército lijero del carril, como si dijéramos los «cazadores a caballo de los rieles,» fluctúa, en consecuencia, entre 280 i 300 hombres, mas o ménos:—tres escuadrones.

Vienen en seguida los zapadores de la línea, encargados de su conservacion, bajo las órdenes del ingeniero en jefe. Contando la maestranza, que tiene cerca de 400 empleados, i las cuadrillas ambulantes, que forman en fila cada sábado, mas de 600 brazos, i entre éstos 400 peones i mineros, 20 albañiles, 25 carpinteros, 20 herreros, tenemos mil hombres sedentarios, pero útiles. Esta es la infantería de la línea.

I van mas de 1,300 hombres.

* *

El grueso de los servidores del ferrocarril está, sin embargo, en los peones de carguío, de los cuales solo la estacion de Valparaiso ocupa 340, que ganan 86,870 pesos, i un número poco menor la de Santiago. Los empleados de bodega a sueldo, pasan de 100, i tan solo en la de Santiago funcionan 31 pesadores. Los empleados de administracion, que son el estado mayor i la reserva, desde superintendente a portero, no pueden ser ménos de cien. Total redondo: dos mil. Total de gasto anual, segun el último presupuesto (1875): 1.324,130 pesos. ¿I habrá todavía quien murmure porque paga cinco o seis pesos por su asiento de taflete color violeta como la felicidad i el amor correspondido?

El túnel del Centinela i los araucanos.

Pero el silbato de la máquina pone de repente término a esta charla de sobre mesa, i desengrasados los pasajeros i engrasado el tren, pónese éste en marcha hácia los parajes mas interesantes i mas agrestes de la línea.

Corre éste al principio por el plano irrigado de la hacienda de Ucuquer, cuya estension es de 390 cuabras, i en seguida tramonta los canales. Hácia la izquierda queda entónces el duro caracol de la cuesta que conduce a San Felipe, trazado como a la fuerza por el hábil ingeniero Lemuhot; a la derecha, el antiguo camino que, partiendo como una flecha por el centro los poteros del coronel Pereira, conducia al pié de la cuesta de Tabon, camino trillado de la niñez galopadora, pero que por lo mismo, fué forzoso atravesar, una vez de espaldas en una cama (1842), i otra en los brazos hercúleos del héroe de Junin, el jeneral don Mariano Necochea (1840). El primer espolon de cerro que se presenta a la vista al dejar la estacion, es la *Puntilla* de las dulces tardes del domingo de los niños, donde, llevados en mas dulces brazos, aprendíamos a andar.

Mas allá de esa primera puntilla está otro espolon i en seguida otro mas, tirado sobre el valle. Es éste el del *Centinela*, que domina la cuestecilla de Ocampo, sendero de caballos que conduce directamente a la hacienda de aquel nombre i de Panquehue, en el valle de Aconcagua.

Comenzaron aquí las mas arduas dificultades de la ubicacion de la línea i las mas calorosas disputas de sus peritos. I en honor sea dicho del ingeniero en jefe Mr. Lloyd, supo éste vencerlas con indisputable talento, enerjía i certero golpe de vista: verdad es que aquí no estaban ya las estacas de Mr. Campbell...

Trabóse, al contrario, la controversia entre el ingeniero consultor M. Salles i el ingeniero en jefe: la Francia contra la Inglaterra; i en esta vez, como en Waterloo, la última saldria vencedora.

*
*
*

La línea de Mr. Campbell no atravesaba, en efecto, banda a banda la intrusa punta del Centinela, sino que la rodeaba por su base, e internándose en seguida en la quebrada de los Loros por espacio de dos mil piés (algo mas de seis cuabras), torcia en el fondo de aquella hácia la derecha i ganaba la quebrada paralela de Tabon por un formidable socavon de 367 metros.

Mr. Lloyd, con un golpe de vista que revelaba un verdadero hombre de ciencia, rechazó ese trazado como oneroso, lanzó atrevidamente sus perfiles rebanando con un túnel la puntilla del Centinela, i estableciendo desde la boca oriental de ésta una fuerte rampa, como la del famoso ferrocarril de Baltimore en los montes Allehaganes, ubicó la línea 45 piés mas arriba del plano señalado por el ingeniero norte-americano.

El cambio era admirablemente concebido, i producía, además de una economía de cuarenta mil pesos, en los seiscientos metros de via mal gastados en contornear la

puntilla, la ventaja incalculable de suprimir el pesado túnel de Tabon, que habria sido otro San Pedro para la empresa. La mudanza regalaba tambien a Mr. Lloyd el placer de echar sobre los abismos un atrevido viaducto, a su manera.

Pero M. Salles, hombre mas científico que práctico, ingeniero en jefe hoi de las líneas meridionales de su patria, atacó la alteracion del ingeniero ingles bajo el punto de vista técnico, i se decidió con cortas variaciones por el trazado primitivo.

Publicáronse a este propósito por uno i otro contendor, folleto tras folleto, entrando conocidamente en la disputa el sentimiento de la nacionalidad por dos tercios de las razones, hasta que el 4 de mayo de 1860, el directorio puso fin a la cuestion, aceptando en todas sus partes la variacion consultada por Mr. Lloyd; i contó así el último con esa justa gloria en su carrera profesional. Justicia para todos es la vieja divisa!



No pensaron, sin embargo, de la misma manera los indios araucanos que, poco mas tarde (1864), vinieron a visitar al presidente Perez, porque, segun contaron a su regreso en sus rucas, haciendo burla de nuestra pretendida civilizacion, «cuando los *huincas* encontraban un espolon de cerro en su camino, en vez de darle vuelta por su estremidad o de atravesarlo por encima, como era de uso entre ellos, lo agujereaban de parte a

parte i se metian en unas grandes cuevas oscuras en que los hombres se volvian ratones»...

Ramon Eusebio Sepúlveda.

El túnel del Centinela, que mide 150 metros, fué abierto por el contratista chileno R. E. Sepúlveda, fallecido hace poco. Era Sepúlveda uno de esos gigantes del trabajo i de la estatura que parecen capaces de abrir un socavon con solo el empuje de su pecho. Por eso murió jóven.

En esa época, avanzar una pulgada diaria en un túnel de roca viva, era una hazaña. Pero cuando Germain Sommeiller aplicó en el Mont Cenis sus famosas perforadoras en el año mismo en que se terminó el ferrocarril central de Chile (1863), se anduvo a razon de 2,20 metros por dia. Diez años mas tarde (1874) se andaba el doble.

Los grandes túneles del globo.

Hoi (junio de 1877) la proporcion del túnel del San Gotardo es de *nueve metros* diarios, tomando en conjunto las dos estremidades del colosal subterráneo entre sus bocas de Airolo, en Italia, i de Goschenen, en Suiza. Su seccion es de cuarenta a cincuenta metros de abertura para *doble via*; su costo, como el del Mont Cenis, de quince millones de pesos (el total de nuestra ruta central), i su largo de quince kilómetros, esto es, un kilómetro mas que si el túnel de San Pedro lle-

gara de la plaza de Limache a la plaza de Quillota (14 kilómetros).

El túnel del San Gotardo, iniciado en 1872, el cual en cinco años ha sido trabajado ya en sus dos terceras partes, es cerca de una legua mas largo que el del Mont Cenís. Este mide 12,233 metros, i el de Hoosac, en Massachussets, que es el tercero del mundo, 7,634 metros. En este último, cada metro lonjitudinal costó mil doscientos pesos, i en el de San Gotardo, gracias a los perforadores de aire comprimido, el precio ha sido reducido, por contrata, a ménos de la mitad, esto es, a quinientos sesenta pesos. Con los años, el hombre, el oro i el acero han de volver toda la tierra un pan de mantequilla....



Desde que el tren corta, por su centro, la punta del Centinela i comienza el oscuro i violento ascenso de la ruta, el paisaje toma un aspecto grandioso i selvático, al que sonríe el verde valle surcado de azulados canales, en el fondo. Empínase a la derecha, casi a caballo sobre los carros, el romántico pico de las Palomas, que mas bien debiera llamarse de las águilas, porque solo aves atrevidas pueden labrar allí sus nidos. Es un hacinamiento de rocas dislocadas que produce un efecto maravilloso, i no hemos visto nada semejante en el paso de los ferrocarriles europeos, sino en la cabecera de las Alpujarras, entre Ubeda i Málaga. En el invierno, se desprenden por las grietas de esas rocas, torrentes i ruidosas cascadas que amenazan en muchas ocasiones la línea

con los despojos que arrastran con estrépito. Los que se despeñaban en la memorable mañana del 15 de julio de 1877 i que nos cupo la fortuna de admirar, eran espumosos torrentes que apagaban con su estrépito el ruido del huracan i los bramidos trabajosos de la locomotora.

*
* * *

Unos pocos pasos mas, i estamos en la boca de la gran quebrada de



Tabon.

Quiere decir *Thavon* en idioma indio, *roto, quebrado, desgarrado*, i por cierto no ha podido aplicarse mejor su significado a aquel agreste sitio. Era éste conocido solo por los vaqueros de la hacienda de Llai-Llai, cuando los ingenieros de Mr. Wheelwright, recorriendo esta comarca por el cajon paralelo de la

cuesta del Sauce o de Tabon, que se interna en la sierra un poco a la derecha, volvian desconsolados de su excursion. Pero un inteligente hacendado del norte, don Francisco Javier Ovalle Errázuriz, habia oido hablar de aquel paso, i lo indicó oportunamente. En consecuencia, en 1850, Mr. Campbell fijó la línea por ese rumbo.

El túnel de los Loros.

A pocas cuadras de su desembocadura en el valle, reú-nense al pié de un promontorio dos profundas quebradas que vienen del interior: la de la derecha se llama de los *Maquis*, i era preciso atravesarla en su vertiginoso abismo; la otra llamada propiamente de *Tabon*, podia labrarse con injente trabajo en su flanco izquierdo.

Esto fué, en consecuencia, lo que se hizo.

El estribo de la izquierda de la quebrada de los *Maquis*, que se llama túnel de los *Loros*, fué perforado por un túnel de 340 piés, en poco mas de doce meses de trabajo, mediante la enerjía de un ingeniero canadense llamado Ingold; i el segundo, o de los *Maquis*, de 300 piés, dos meses mas tarde. Un viajero que recorrió el 21 de enero de 1853, la primera de aquellas galerías subterráneas, nos ha dejado de ella la siguiente descripción:

«Despues de contemplar un largo rato todos aquellos portentos, en cuyos senos de roca viva hormigueaban los trabajadores, seguimos hácia la faena de los

Loros nuestro camino de zig-zag, siempre precedidos por el director de la faena Mr. Pearce, que aguijoneaba su mula con su zurda espuela. Entramos luego por la boca meridional del túnel de los Loros, mientras por la opuesta penetraba una tropa de mulas, haciendo resonar su pintada madrina el cencerro de la recua. Presentaba aquella caverna la imájen mas singular, escuchándose a la vez el canto de los arrieros i el jemido de los mineros que pulen a combo i cuña las paredes i techumbres de sólida roca del túnel. Las deslumbradas bestias metian la cabeza en los andamios en que trabajaban los operarios, o se llevaban éstos por delante con sus aparejos i costales, mientras que los arrieros hacian oír sobre sus lomos el chasquido del látigo en aquella tenue oscuridad. A fe que si Don Quijote hubiera sido de los nuestros, viérase en aquel sitio mas descomunal batalla que la de los molinos de viento i mas aventuras que la de Montesinos, sin que los *Yanqueses* que venian ahora del *valle*, hubieran dejado de molerle los huesos a palos.»



La arria de mulas que así precedia a la locomotora, venia de San Felipe con provisiones de boca,—frangollo i frejoles para las faenas. Ese mismo camino, borrado hoi por el tren, hà sido sustituido por una especie de viaducto aéreo mui poco frecuentado, a la salida setentrional del túnel, para mantener el tráfico local con los valles.

En cuanto al Mr. Pearce, llamado con un solo nombre por los carrilanos «don Mitipil,» i del cual se hace cierta agradable i hasta risueña memoria en el párrafo que acabamos de copiar, era, sin embargo, uno de esos héroes silenciosos i agobiados de la labor eterna de la vida. Tenia 70 años, i habia trabajado desde la infancia con indomable enerjía por conquistar la fortuna. Siempre desgraciado, habia enseñado a sus dos hijos su carrera de infortunio, porque el hombre se ceba contra el dolor, como con el deleite: uno de ellos acababa de perder la razon en la faena de Montenegro, i el otro murió poco mas tarde, de un tifus. Pero aquel hombre, encorvado por los años, se mostraba enérgico firme, risueño todavía delante de los hados implacables. Al fin, uno o dos años mas tarde, la muerte le hirió con su rayo, i descansó...

El viaducto de los Maquis.

Mr. Lloyd pudo rellenar en gran parte la quebrada de los Maquis con sólidos terraplenes, porque nunca, ni aun en los dias de mayores aluviones, se hincha de agua; pero su amor irresistible a los puentes nos hizo adquirir en las fraguas inglesas, ese viaducto cuyo costo orijinario fué de 120,000 pesos. Colocado, importó el doble.



El viaducto de los Maquis.

El viaducto de los Maquis es una construcción sólida, elegante i atrevida, cuyo machon central se empina 124 piés desde el fondo de la quebrada. Los soportes tienen hasta 32 metros de roca, i el resto está formado por una estructura piramidal de fierro, presentando airoas torres en esqueleto. Su largo es de 548 piés (164 metros). Pero es preciso descender al fondo de la quebrada para darse cuenta de sus hermosas proporciones.



En cuanto al nombre indijena—los *Maquis*—que acaso despertarán la curiosidad del caminante forastero, nos bastará decir que allí abunda este agradable arbusto, propio del suelo húmedo como su compañero

casi inseparable, el medicinal *culen*, graciosa planta de hojas aromáticas que María Graham llama «el té indígena de Chile». El *maqui* (*aristotela maqui*) da una murtila menuda, fresca, dulce i astringente, de la que hacen helados i bebidas, i de su flexible i filamentosa corteza sacan los labriegos amarras para los sarmientos.

Es uno de los paseos mas gratos de la jente campesina *ir al maqui*, que es como decir a orillas del Bio-Bio, *ir a los diquenes*,—sabroso fruto de los robles o de sus parásitos. I por el placer i utilidad de esas escursiones, han inventado los huasos un refran chileno que reemplaza con ventaja al español de—*Miel sobre buñuelos*,

Comer maqui i sacar huira.

* * *

I a propósito de esta fruta i del viaducto de los Maquis i los socavones mellizos que lo guardan, contaremos una ventura de viaje que confirmará por entero el indígena refran.

Un beso de maqui en el socavon de los Maquis.

...Era tiempo de *maqui*, es decir, de calor. Llegaban las vecindades de la pascua, es decir, corrian tiempos de amores, de loca alegría, i viajaban por el tren, camino de Valparaiso, una señora ya anciana, pero primeriza en los rieles, sus aparatos i sus cuevas, asustadiza, por tanto, pero vijilante como mamá a la antigua, i recelosa como Argos porque guardaba contra su pretina un pimpollo de quince años, fresca su cara como una rosa, rojos sus labios como los claveles. Haciales compañía un

mancebo emprendedor, enamoradísimo de la niña, pero que temia a la madre mas que a una locomotora a treinta millas por hora.... Venian en el tren ordinario, porque la señora, por ningun motivo, habia querido embarcarse en el *espresso*, creyendo a pié firme que los *espresos* se ocupaban solo de acarrear bultos por el peso i no personas: ademas, todos los *espresos* estaban desacreditados con sus continuas quiebras, hechas al parecer *espresamente*.

*
* * * * *

Llegado el *ordinario* de Barba a Montenegro a las once i media del dia, con un sol abrasador, no encontraron los tres viajeros para refrijerarse sino quesos de cabra i algunos puñados de brillante *maqui* que vendian los muchachos en pequeños cascotes de mate. El jóven se inquietó con la sabrosa murtila i a la vez inquietóse con ella la señora; pero la niña, que cuidaba mas las perlas de sus dientes que una coqueta la albura de sus guantes en el baile, no consintió en llegar a su boca un solo grano de aquel feo i negro tinte....

Deleitábanse a porfía, entre tanto, con la fruta la matrona i el mancebo; i el convoi seguia ya su rumbo cuesta abajo, cuando la máquina da un grito de improviso, sumérjese el tren en el socavon de los *Maquis*, pasa un fugaz segundo, reaparece a la luz i... ¡oh increíble horror!—un círculo amoratado i ardiente encierra, cual si fuera el candado puesto por los ánjeles a la puerta del paraiso, los labios trémulos de la jóven viajera... ¿Qué habia sucedido?—El galan miró a la madre con

ojos de espanto. La señora lo miró a su vez como miran las panteras, i el refran se encarnó vivo en dos personas, con la sola diferencia de que si la niña *gustó el maqui*, la madre, en llegando a la casa, le *sacó la huira...*

*
* *

I aquí cabe el triste cantar de los que, amando i siendo amados, tienen entre sus corazones el helado muro de las madres santiaguinas:

En esta calle vive
La consejera,
Que le aconseja a su hija
Que no me quiera....
¡Ai! la vaca no se acuerda
Que fué ternera....
Que fué ternera, sí,
Que fué ternera.»

Amores en el viaducto de los Maquis.

No cupo igual desdicha a una pareja que en el lúnes santo de 1870, hacia aquella misma travesía.

El caprichoso destino habia reunido en un mismo cojin de tafilete a una preciosa *miss* llamada Mary i a un cumplido jóven santiaguino, que ya no está en el mundo, pero que nos ha dejado en una tierna pájina la memoria de su fugaz ventura.

Contaremos, por tanto, ese amor que fué solo una mi-

rada en el viaducto de los Maquis, con sus propias palabras:

.....«Comenzábamos a trepar la rápida pendiente de Tabon.

«Mary me miró de un modo extraño, sus ojos azules se clavaron con insistencia en los míos. Sentí en mi interior una corazonada violenta: ella me miraba, me miraba siempre! ¡Oh! solo ahora que ella está lejos, tan lejos... Solo ahora que el océano nos separa, he venido a comprender el por qué de aquella profunda i celestial mirada (1).

«Llegamos al puente de los Maquis.

«Cuando volvió a brillar la luz, los ojos azules de Mary estaban siempre fijos, fijos en los míos.»

I aquella celestial mirada—agregaremos nosotros, como fieles cronistas de este itinerario,—que no tenía la malicia del maqui, sino la inocencia del primer amor, fué profética, porque el que recibió el destello de su luz a la salida del misterioso túnel, está hoi en camino del cielo, i hace poco ha recibido sobre su frente la imposición sacerdotal...

* * *

Una palabra mas sobre la historia íntima del túnel de los Maquis i de su planta. Llámase éste por Molina, *cornus chilensis* (ojo a los maridos!) i agrega que sus

(1) *Estrella de Chile* del 30 de octubre de 1870. Sucedia ésto el lunes 11 de abril de 1870, i Mary se embarcó para Inglaterra al día subsiguiente, en el vapor *Cordillera*, via del Estrecho,

hojas tienen la forma de corazón i la propiedad de curar maravillosamente los males de la garganta, «como tuve la fortuna de experimentarlo en mí propio,» dice el insigne botánico chileno. En cambio, ya se ha visto que hoy ya no curan, sino que enferman del corazón....

Historia natural del túnel de los Loros.

En cuanto al *túnel de los Loros*, ¿por qué no hemos de contar por separado su historia, como Molina la del maqui? No cantó Homero los loros de Grecia i Catulo a las caturras de Roma? No fué un loro el que inspiró a Gresset su inmortal poema de *Vert-Vert*, i Voltaire mismo no se comparó en la vejez a los loros, diciendo que a los postres de sus afanes, había venido a descubrir que no era sino «un loro que había sido silbado por otros loros?»

Por último, ¿no ha escrito alguién un romance que se titula *Cuatro mujeres i un loro*? Pues nosotros, que no trazamos hoy el lacrimoso itinerario de *París a Jerusalem*, sino del estero de las Lavados al Mapocho, ¿por qué no hemos de tener licencia para referir la historia de los loros que dieron nombre a estos románticos parajes, dejando en paz a las mujeres?

* *
*

Era tan prodijioso el número de los loros que habitaban en Chile en la época indígena i colonial, que, según un escritor de la última era, «cuando se levantaban pa-

ra buscar nuevos pastos oscurecian el sol i atolondrabán la jente con el confuso rumor de sus gritos.» Era de opinion este mismo autor que las hembras ponian sus huevos en diez de los doce meses del año, porque a pesar de la guerra implacable que les hacian los campesinos, matándolos a palos al correr de veloces caballos, se multiplicaban cada vez mas i mas. Decia el abate Molina, que es quien ésto cuenta, que él habia visto vender diez *choroyes*, o loros indíjenas, por medio real; pero es verdad que Molina era hijo de Talca, en cuya ciudad los loros se venden todavía con mas profusion que en Santiago los jilgueros i los zorzales.

Distingue el naturalista jesuita tres especies indíjenas de esta ave curiosísima: el *thecau*, que tiene algunas pintas amarillas; el *jaguilmo*, que vive en las cordilleras i es completamente verde, i el *choroi* propio, cuyo pecho tira a un color plomizo. Mas, sean cuales sean sus distinciones zoolójicas, es lo cierto que las tres familias se confundian i habitaban en estos áridos barrancos, que han guardado fieles su memoria junto con la huella de sus nidos.

«Para asegurar estos pájaros—dice el sabio naturalista que acabamos de citar—la propagacion de su especie anidan en los barrancos i precipicios mas agrios, donde hacen unos agujeros profundos i tortuosos en cuyo fondo ponen dos huevos blancos del tamaño de los de paloma comunes; mas los labradores que los persiguen por todas partes para quitarles los hijos, se descuelgan por una cuerda i sacan los nidos con ciertos garfios o garabatos hechos para el intento».

Mas hoi, señores desposeidos de un imperio que por su soledad i su aspereza, parecia inaccesible a sus sistematicos perseguidores, los loros han huido para siempre, dejando solo para curiosidad del viajero sus desiertos nidos. El loro habla como el hombre; pero es el ave que mas léjos huye de su rival en el misterioso arcano de la voz,—disfraz vulgar i a la vez eco sublime del pensamiento i de la inmortalidad. I por ésto, desde que, hace quince años, pasan cada dia por estos sitios en bandadas, como ellos, esos choroyes de bronce i de acero que se llaman locomotoras (veinte i dos por dia), los loros antiguos han huido de los *Loros*....

Historia del loro de Llai-Llai.

Existió tambien en Llai-Llai (hijuela de Ueuquer) una ave de este jénero, verdaderamente prodijiosa, i que aunque no era nacida en el lugar, merece del investigador caminante un recuerdo pasajero.

Era un loro-prodijio, natural de Vera Cruz, sin ninguna apariencia en sus formas, escepto el brillante verde de su plumaje i algunos tintes de encendido rojo en las puntas de sus alas. Tenia este animalito la particularidad de que lloraba como los niños recién nacidos, i con tal primor, que la solícita señora que lo mantenía, andaba siempre a gritos con las amas. Pero no contento con ésto, imitaba el llanto de todas las edades, desde los sollozos de la pasion en la vírjen, hasta los lloriqueos de la senectud i los histéricos, ciertos o finjidos, de las damas mejicanas i chilenas.

Cuando le traian a la ciudad, no podia concedersele sino en los domingos la gracia de los barrotes de las ventanas de la cuadra, porque hacia entrar al patio a cuanto arguenero pasaba en dias de trabajo vendiendo papas, uvas, pan, o lo que fuere, pues repetia con el acento de la mas perfecta naturalidad i ahinco sus propios gritos, para anunciarse:—*papero! lechero! aguatero!*

Contaba el espiritual coronel Godoy (hoi digno jeneral de la República) que un pulpero de Lima habia enseñado a un loro a decir *A cuatro!* cuando los niños preguntaban por las *manos* de codiciadas nueces de Chile, las cuales se vendian por el mínimum de la moneda peruana, que era un cuartillo. Mas, habiendo encarecido aquel artículo con la guerra de 1837, empeñóse el amo en que el loro aprendiese a contestar—*A tres!* lo que fué, por el hábito, imposible. Porfia era esa de cada minuto, que suscitaba al cerrado pulpero (que era gallego), frecuentes disputas con los compradores i no pocos palos i manotadas al loro, hasta que un dia, encontrando aquel su gato cebado en una vejiga de manteca, cojiólo por el pellejo i lo estrelló contra el acoquinado pajarito. Volvió entónces el último su mohino rostro al cuadrúpedo así tratado, i díjole con lástima:—*¿Tambien dijistes a cuatro?...*

* * *

No habria incurrido en tal castigo el loro de Llai-

Llai, porque tenia el don de aprender cosas nuevas sin olvidar una sola de las que le habian enseñado de antemano. En lo que su gracia cómica i su poder de imitacion no tenian ponderacion posible, era en las *peleas de perros* que hacia con frecuencia, i en las cuales se oian los ladridos de los quiltros, los zamarrones de los perros de presa, los ahullidos de los galgos i los alaridos de los lastimados, todo a un tiempo i con la mas irreprochable variedad de tonos. De igual manera imitaba los rezongos de los sirvientes cuando los oia, i al propio tiempo las raspas de la señora por los rezongos, al punto de hacer pasar a risa los mas ardientes enojos; i cuando imitaba una conversacion de viejas, que se cuentan cosas alegres, interrumpiéndose las unas a las otras o todas a un tiempo con sordas carcajadas, como lo solemos ver todavía a la orilla del brasero, era mejor que una comedia de Breton de los Herreros interpretada por Rendon. Si alguna vez se hubiera caido a un rio o a la acequia de la casa, el loro de Llai-Llai habria gritado como el favorito de Enrique VII, de que habla Goldsmith, el cual precipitado de una ventana al Támesis gritaba:—*Un botel! un bote para el loro!* I así fué salvado.

Cantaba en el piano la mas alegres zamacuecas, i con las alas finjia movimientos de asendereado bailarín i de borracho; i las canciones nuevas que aprendia, no se enredaban en su admirable larinje con las que tenia sabidas.

El mismo contaba su propio oríjen i su patria, cantando con enerjía esta estrofa, que le escuchamos en in-

finitas ocasiones, especialmente en los días de lluvias, que duplicaban su alegría i su locuacidad:

«Lorito real,
En la Vera Cruz criado,
Un perro, un perro
Me traje robado.»

Era en, efecto, un loro mejicano, exactamente como los que habíamos visto vender por cuatro o seis pesos fuertes en el mercado de abastos de Vera Cruz.

*
* *

Pero ¿quién trajo a Chile robado aquel loro verdaderamente real?

Nunca se supo de su cuna sino lo que él mismo cantaba. Pero en Chile existía desde mucho ántes de 1829, época en que su último dueño i protector le compró en 60 pesos a don Antonio Gundian, para guardarle durante 44 años bajo su techo, que casi juntos desampararon (1873).

Suponiendo que en 1829, el loro de Llai-Llai hubiese tenido solo seis años, resultaría que en 1873, época de su muerte en Santiago, había vivido medio siglo, pero ese medio siglo pudo ser tal vez un siglo entero, porque los loros, como los elefantes entre los cuadrúpedos, las tortugas entre los cetáceos, i las carpas entre los pescados, son aves de larguísima vida.

*
* *

En su secular carrera de célibe, no se le conocieron pasiones al loro mejicano de Llai-Llai; pero cuando estaba ya mui viejo i arrastraba sus patas por los ladrillos de los corredores, cobró prívanza por la menor de las hermanas que cuidaban su vejez, i una aversion implacable e inmotivada por la que entre aquellas era mas hermosa. Parécenos estar viéndole como se aproximaba a la última engañándola con palabras de amor e hipocresía —*señorita...bonita...chiquitita*— para abalanzarse contra la orla de su vestido, que era lo único que alcanzaba ya a morder. El día de su muerte, de vejez, hubo un llanterío jeneral de niños i sirvientes; i ojos que habian vivido enjutos empaparon aquella vez su plumaje, fuera de que desde, hacia muchos años, el loro favorito andaba en retratos de familia como si hubiera sido uno de sus miembros, i hoi se le conserva en un sitio de honor del salon de la casa que alegró con sus cantos la mitad de un siglo.

El loro de Viña del Mar.

Aquí, en el sitio en que escribimos «como loros» estas historias de loros, existe tambien un loro bruto, un *choroi* lejítimo de Chile, llamado *Pascual*, i que los viajeros habrán visto alguna vez al pasar, parado en los umbrales del jefe de estacion, cuyo es su dueño. Este loro habla, remeda i obedece como los loros mejicanos; pero como es *chileno*, ha de ser solo un «loro bruto» i no un «loro real.» Cuando golpean una puerta, él contesta arrimándose a la tabla mas vecina con igual nú-

mero de golpes, i si álguien entra en el salon entablado del *Hotel de la Estrella* (que es su habitual paradero) con ademan i pasos de soldado, *Pascual* se echa hácia atras i atraviesa la sala con la actitud i la arrogancia de un verdadero tambor mayor. Es ademas maligno, i cuando oye repetir a sus patrones algun defecto que achacan a álguien de la servidumbre, él no tarda en echárselos en cara, diciéndoles *flojo! borracho!* o lo que se quiera.

Pero ya lo hemos dicho, como estos pájaros son indijenas de la tierra, no hacen mas caso de ellos nuestros paisanos que el que hicieron ántes del «pájaro del Consulado».

*
*
*

En los dias de la independencian hubo en Santiago i en Lima loros godos que gritaban—*Viva el rei!* i loros insurjentes que atronaban las ventanas con sus—*Viva la patria!* A uno de los primeros cortó en Lima la cabeza de un sablazo el conocido coronel argentino Juan Apóstol Martinez, llamado «el loco,» porque apénas le veia entrar por el zaguan de sus amos, que eran godísimos, gritaba el loro al loco: *viva el rei!* No fué tan infeliz la suerte de un loro de Bourg, del cual cuenta un naturalista que, habiendo aprendido bajo la tutela de un amo precavido, a gritar sucesivamente: «*vive la Republique!*» «*vive l'Empereur!*» «*vive le Roi!*» cuando pasó triunfalmente por esa ciudad, en 1818, la duquesa de Angulema, equivocó las épocas i gritó: «*vive la Republique!*» i escapó solo con un carcelazo, decretado «a la francesa»

por el prefecto que habia servido probablemente a la república, al emperador i al rei.

La tentativa para precipitar el tren de pasajeros del viaducto de los Maquis.

Mas no ha de ser todo en este itinerario—variado como un panorama—historia de inocentes avecillas: vamos a recordar el intento atroz de un hombre desconocido, pero mas feroz que los jaguares.

Llegaba una mañana del mes de abril de 1867 el tren de pasajeros de Santiago a cargo del conductor Barba, i al tiempo de precipitarse a todo vapor en el viaducto de los Maquis, observa el maquinista, horrorizado, que yacia atravesado en la via un enorme pedazo de riel, afianzado en sus dos estremidades por dos montones de gruesas piedras.

El intento de un crimen atroz era evidente. Pero ¿era aquella una venganza individual, o era el gozo feroz de los cerebros sangrientos que se deleitan en las ruinas como la hiena en los osarios? Inclinámonos nosotros a lo último, i acaso en aquel momento supremo, el imbécil malvado, escondido entre las altas rocas, acechaba ansioso i feliz el momento de la catástrofe tan tranquilamente preparada....

Mas, por una fortuna providencial, la máquina, con su fuerza irresistible de propulsion, atropelló el obstáculo, i el maquinista pudo sujetar el tren medio a medio del viaducto, para examinar el daño i el peligro i cerciorarse de no encontrar a la salida otro mayor.

Tren a retaguardia!

Pero hé aquí que en este accidentado viaje preséntase una amenaza de otro jénero i casi tan grave como la que acababan de evitar cien v iajeros por un milagro de la Providencia.

Existe siempre en Montenegro una máquina auxiliar de mediana fuerza, que se emplea como remolcadora de los pesados trenes de carga que suben de Llai-Llai. Conforme a los reglamentos del tráfico, esta locomotora debia seguir al tren ordinario de pasajeros con un cuarto de hora de intervalo; i en esta ocasion, fuera que el maquinista se anticipase unos pocos minutos, fuese que el conductor Barba se hubiese visto forzado a detenerse en el centro del viaducto algunos instantes mas de los precisos para guardar las distancias reglamentarias, es lo cierto que apénas se habian recobrado los pasajeros de su susto, cuando el silbido agudo de una máquina que se precipitaba en el túnel de los Maquis, i el grito pavoroso de—*¡Tren a retaguardia!* heló de espanto todos los corazones.

Era la remolcadora de Montenegro que venia a estrellarse con el infortunado tren, precisamente en el sitio de mayor peligro de la vía.

Por fortuna, la máquina no era de gran poder, i el choque destruyó únicamente el compartimento posterior del último carro del convoi, en el que venia una familia inglesa que escapó con leves magulladuras.

Tal ha sido la historia fidedigna del viaducto de los Maquis i de los dos curiosos socavones-jemelos que le sirven de atalaya i de reparo.

En cuanto a la hacienda de «los Loros», que ha dado justificada márgen a la presente digresion, i cuyas casas de campo «a la antigua» arremanga el tren por las dependencias de su espalda, como suele el viento arremolinado alzar las faldas de almidonada dama, fué propiedad del distinguido coronel don Luis Pereira, i lo es al presente de una apreciable hija suya,—la señora Mercedes Pereira, viuda de Echazarreta.

Las areniscas rojas i los conglomerados.

Es tambien en este paraje preciso de la formidable quebrada de los Loros, donde se presenta el fenómeno de la formacion fluvial que los jeolojistas llaman *areniscas rojas*, las cuales se distinguen por esos peculiares mosaicos e incrustaciones de piedras, frecuentes en las gargantas de los baños de Cauquenes i en los nacimientos de muchos de nuestros rios en la cordillera.

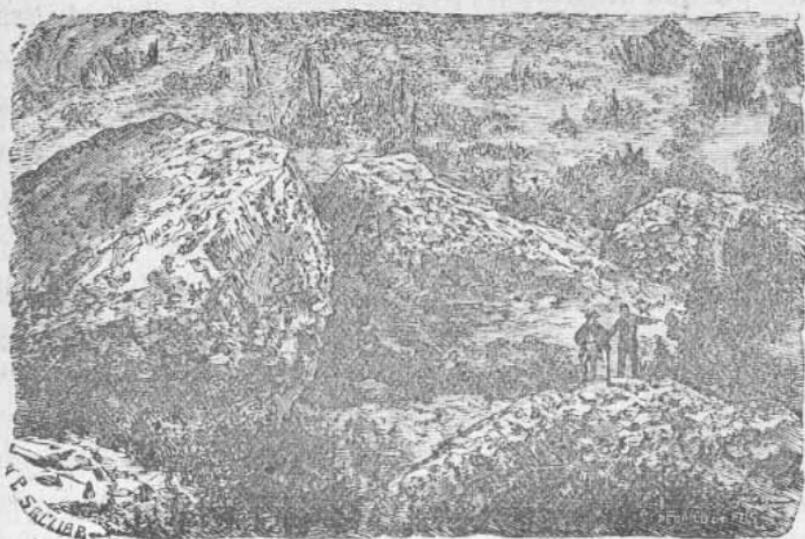
Segun Pissis, las primeras formaciones de este jénero aparecen en la Sierra Velluda, en las cabeceras del Bio-Bio, desaparecen al norte del Ñuble i vuelven a presentarse en Colchagua, en la Campana de Quillota, en los cerros de Chacabuco i hasta en la base del volcan de Aconcagua. Dice el sabio naturalista que el oríjen de este jénero de rocas es esencialmente fluvial, de mo-

do que esas grandes masas rodadas i redondeadas que están esparcidas en las laderas i en las cumbres, como los despojos de una guerra de gigantes, han sido trabajadas por la accion de las olas del océano i a la vez por el frotamiento de un gran rio que allí, en épocas remotísimas del mundo, cien mil millones de siglos tal vez, desembocaba en el delta de Llai-Llai.—«La formacion de la arenisca colorada—dice el autor de la *jeografía física* de Chile, recientemente publicada en Paris—sucede inmediatamente a la de las esquistas antracitosas. Las rocas que la componen son conglomerados formados por la reunion de fragmentos mas o ménos voluminosos de rocas rodadas, de areniscas, de arcilla endurecida i de jaspes. Todas estas rocas se distinguen por su color de un rojo mas o ménos oscuro debidos a la presencia del peróxido de hierro. Los conglomerados ocupan siempre la parte inferior, i en los que contienen fragmentos bastante voluminosos como las de Tabon i los Loros, se reconocen fragmentos de areniscas, de pórfidos i de jaspes de la formacion anterior, así como de granito i sienita.»

De que el oríjen de los conglomerados de Tabon es acuático, el mas rudo caminante se persuadirá divisando esos inmensos budines de *pedra de rio* cocidos i calcinados en una sola masa, i que la pólvora de nuestros mineros ha dejado en descubierto. Pero ¿ese oríjen es esclusivamente fluvial? No ha entrado en parte la combustion volcánica a fundir en inmensos peñascos las piedras desagregadas por los aluviones? No haremos nosotros cuestion de lo que no entendemos; pero un ilustre

sabio ha sostenido una teoría que nosotros habíamos ya enunciado por intuición (1), i era lo del oríjen en gran manera ígneo i volcánico de los solevantamientos de Tabon.—«Los conglomerados—dice Humboldt (*Cosmos*, vol. I, páj. 309) en su mas vasta asercion—presentan caractéres de un doble oríjen. Los materiales que los componen mecánicamente no han sido *acumulados solamente por las olas del mar o por aguas dulces en movimiento*; porque existen algunas rocas detríticas cuya formacion no puede atribuirse a la accion de las aguas. Cuando islas de basalto o montes de traquita se han levantado al traves de grandes fracturas, ha resultado del frotamiento de las masas descendentes contra las paredes de las quebraduras, que el basalto o la traquita han sido envueltos en masas de conglomerato formadas a espensas de su propia materia. La existencia de esta especie en conglomerato, que se encuentra en masas enormes en los dos hemisferios, revela la intensidad de la fuerza con que las rocas de erupcion se han abierto paso al traves de las capas sólidas de la costra terrestre.»

(1) *Viaje por la república carrilana*, 1863.



Masas de conglomerados en Tabon.

*
* *

Esta misma formacion de areniscas rojas, pero en una escala mucho mas grandiosa, aparece en la depression que el alto cerro del Roble forma en el fondo de la hacienda de Vichiculen para dar paso al sendero que desde allí conduce a Caleo i a Tiltit. El infatigable ingeniero O'Higgins, que ha recorrido cien veces esas gargantas sin mas compañero que su teodolito, ni mas atavío que su camisa roja, nos ha trasmitido con inagotable admiracion el efecto que causaban en su espíritu aquellas rocas redondeadas por las olas de océanos sucesivos, leves marcas de la edad de la tierra, i que apiándose unas sobre otras de una manera tan extraordinaria como imponente, presentan columnas sobrepuestas

que pueden medirse no por metros sino por cuabras en línea perpendicular desde la base.

Chile está poblado de maravillas naturales, escondidas a nuestra desdeñosa pereza. Hacemos viaje para visitar el Niágara, para pasar los Alpes, para sentarnos en «la silla de Sedan»... pero ¿quién se detendrá en San Rosendo para ir a admirar las cataratas del Laja? Quién se apeará en la estación de Llai-Llai para visitar las maravillas jeológicas de Vichiculen? Quién? —Los pájaros? Los loros?

*
* *

Salvada en alas de fuego i como de un solo salto, la quebrada de los Maquis, el convoi se sumerje en el túnel del mismo nombre, del que hemos dado ya larga noticia, que es solo 40 piés mas corto que su jemelo de la ladera opuesta, i en seguida perfila la quebrada de Tabon hácia el suroeste, rompiendo masas enormes de durísimas rocas. Es aquí donde están los mas esforzados i mas violentos desmontes de la via. Por el lado opuesto, es decir, en el ascenso de los Loros i de las Palmas, se ha venido, al contrario, ganando la altura por medio de colosales terraplènes.

La línea continúa ascendiendo penosamente hasta alcanzar en el centro superior de Montenegro, la altura máxima de 2,659 piés, que es la línea de division de las vertientes entre el valle central o andino i los valles de la costa.

Tabon i el San Gotardo.

Es aquella una de las líneas que alcanzan mayor altura en el paso ordinario de los ferrocarriles, i si bien los trabajos posteriores del Mont Cenis, de la Oroya i del San Gotardo han reducido aquellas obras a proporciones modestas, es preciso no olvidar que cuando se acometieron en un país tan pequeño como el nuestro, el paso subterráneo del Mont Cenis era un problema todavía, i los de San Gotardo un ensueño. Las portentosas obras de la Oroya han sido ejecutadas por los contratistas, los ingenieros i los trabajadores de Tabon. Aun las obras del túnel de San Gotardo, que tendrá cerca de cuatro leguas de largo, segun ya hemos referido, han necesitado para iniciarse, del consorcio de tres naciones. ¡Qué naciones! La Alemania, la Suiza i la Italia con un capital, «para començar,» de cuarenta millones de pesos! I aun con este esfuerzo, el túnel de Gaschenen no se terminará sino en 1880.

Por ésto lo que mas maravilla en estas gargantas, es que trabajos tan arduos i desconocidos hubieran sido terminados en el espacio de dieziocho meses por el jenio americano, cuando la apertura de una simple colina como el socavon de San Pedro (que alguna vez ha de ser tajo i no túnel), costó mas de seis años...

El estado mayor de Mr. Meiggs.

Para realizar estos prodijios, el contratista don Enrique Meiggs concentró aquí la flor de su ejército de

diez mil operarios a las órdenes del mas activo e inteligente de sus lugartenientes, un hombre de poco cuerpo i llano aspect, pero que tenia la enerjía del leon i la sagacidad magnética de las aves de combate. Su nombre, que escribimos con cariño, era Tomas Braniff, i fué despues el principal artífice del ferrocarril de Vera Cruz a Méjico, donde Mr. Lloyd perdió su fortuna i Braniff duplicó la suya. Reside éste hoi en su palacio de Nueva York como «Joe Hill» (don *José Jil*), su esforzado compañero en Colo, Montenegro i San Ramon.

El cuartel jeneral.

Tenia Mr. Braniff su cuartel jeneral en el fondo de la quebrada de Tabon, en un pintoresco *chalet* de tablas que daba acceso a un rústico peñon coronado de una glorieta de airosas proporciones, visible todavía: tal era el palacio de aquella «república carrilana» que duró ayer solo dos años i que hoi parece un ensueño del pasado... Habitaba tambien allí el ingeniero residente Lyon con sus dos ayudantes i discípulos, Tomas Eastman i Eujenio Kamerer.

Los capitanes de fila que en esta parte tenia Mr. Braniff, eran el animoso don Juan Slater i un ingeniero aleman llamado don Alberto Pagenstecher, que los peones denominaban picarescamente, los unos con sencillez, los mas con hambre,—don Alberto *Pan i bisteque*.

Las faenas.

Las cuatro faenas en que Mr. Meiggs dividió su con-

trata—la de *Polpaico*, la de *Montenegro*, la de *Tabon* i la de la *Calera*,—llegaron a contar 9151 operarios en enero de 1863. De éstos 669 eran mineros, 96 herreros, 64 carpinteros, 119 mayordomos i el resto peones. Entre los extranjeros, casi la mitad eran americanos del norte, como su jefe. Para 62 yankees habia 38 ingleses, 22 alemanes, 9 franceses i 8 italianos, los últimos casi todos escelentes albañiles.

*
* *

Respecto de los chilenos, Mr. Meiggs i todos sus lugartenientes solo tenian palabras de elojio para su pujanza, su ardor i su constancia, en su condicion de hombres de trabajo, así como no dejaban de maravillarse de su prodigalidad i vileza como esclavos de la chicha, porque esta es la otra faz que completa al pililo carrilano. —«Tres cosas necesita el peon chileno para ser el primer trabajador del mundo,»—nos decia con frecuencia su jeneralísimo, que habia medido su talla con ojos de águila i de patron. I esas cosas eran las siguientes: *justicia*, *frejol* i *paga*. La última debia ser puntual hasta el mas mínimo centavo; el frejol debia estar bien cargado de grasa i ají, esta *coca* brava del chileno, i la justicia, pareja, aunque fuera de bala.

*
* *

Los carrilanos de Mr. Meiggs tenian tal confianza en su lealtad de patron, que jamas contaban las monedas que recibian, sino que del meson de pago las llevaban a la chingana, a las cantinas o al *coimero*, banquero de los sábados,—especie de langosta que sigue a los

invasores del trabajo entre el arpa, la chicha i la baraja.

Una viajera norte-americana, esposa de un [ingeniero, que ha escrito un curioso libro americano sobre nuestro país—(*Thre years in Chili—Nueva York, 1863*), visitó esas faenas, i se maravillaba de ver cómo esos hombres que rompian las rocas con sus brazos i sus pechos, se sentaban a comer por parejas de a cuatro, sin mas tiesto que un barril vacío de clavos, donde vaciaban la ración de la gamela, i sin mas utensilios que una astilla. Esto para el estómago. Para el sueño, se echaban el sombrero sobre los ojos para preservarlos del sol, i luego roncaban como las locomotoras.

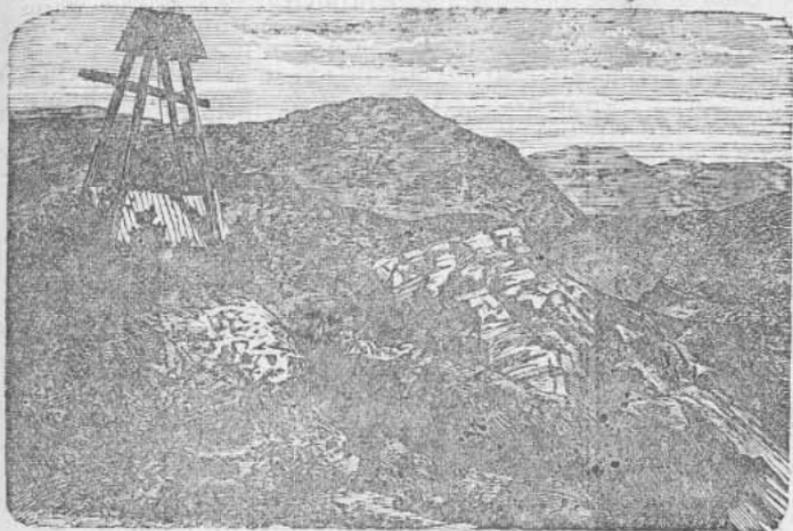
*
* *

En algunas ocasiones dábaseles tambien por via de estímulo, un colosal festin, si cumplian bien una tarea de iguales proporciones. Así, cuando en una noche de Pascua (25 de diciembre de 1862), los mineros *rompieron la luz* en el túnel de los Maquis, Mr. Pearce juntó todas las pailas de las faenas vecinas, que eran quince, hizo despostar dos bueyes i trajeron de Aconcagua, en cargas, 14 arrobas de aguardiente i 24 de chacolí.

La saturnal fué espantosa, pero no hubo un solo rasguño entre los tres mil invitados a la fiesta, porque, como en las borracheras de los indíjenas, Mr. Pearce hizo depositar sus cuchillos a todos los *pililos* en el bodegón de la faena.

Tuvieron lugar estas succulentas bodas de Camacho el 1.º de enero de 1863, i al dia siguiente ni uno solo de los convidados faltó al toque de la campana del campa-

mento de los Maquis.—Había sido ésta colocada sobre una elevada meseta de rocas, i por la puntualidad rigurosa de su importuno llamado, apellidábanla con enojo los peones—*la grandísima...* campana.



Campana de las faenas de Tabon.

Mercedes Guerra, Luis Varas i el «minero pobre».

Ningun obrero extraño podia competir tampoco con aquellos carrilanos nervudos i sobrios en todo (ménos en la chicha). Trajo en una ocasion Mr. Pearce a la faena de Tabon cuatro robustos mineros ingleses de los famosos de Cornwall, pero a las pocas horas habian dado el quilo del sudor i la fatiga bajo el peso de combos de 20 libras, miéntras los chilenos batian la broca un dia entero i si era preciso su noche con los de 32.

*
*
*

Sobresalian entre los mineros el conocido Mercedes

Guerra, un gigante de Illapel, digno de su nombre; Luis Varas, el mas valiente i mas *chapeado* minero del valle de Catemu, i en particular el *minero pobre*, un Hércules de 22 años que aventajaba a todos en la paga del sábado i en el derroche del siguiente dia, hasta que pereció, aventado en los aires, atacando imprudentemente un polvorazo con una vara de fierro que arrancó una chispa. Ocurrió este lance a la salida del túnel de Los Loros.

Pereció otro grupo de mineros cuando se comunicó la luz en este mismo túnel, por inadvertencia de los que venian en una direccion opuesta i que no acertaron a dar aviso a sus compañeros de la otra estremidad. Calcula el inspector de los trabajos de esa faena, don Atilio Alamos, que en ella perecieron no ménos de treinta operarios, todos chilenos. ¿Quién sabe sus nombres?—Solemos encontrar en nuestro paso algun estropeado de Yungai, que por orgullo, nos dice:—«Fuí soldado del Perú!»—I bien! ¿Por qué no habrian de decir los luchadores anónimos del Tabon, con igual jactancia, que allí se batieron dieziocho meses contra mas esforzados enemigos?

En cuanto a la sepultura de aquellos bravos, fuimos testigos de un procedimiento sumamente orijinal, que reemplazaba juntamente alataud, a la mortaja i al responso:—ponian desnudo el cadáver sobre unas angarillas, i con una brocha lo alquitranaban de los piés a la cabeza, i así... ¡al hoyo!

Escusado es agregar que este sistema de inhumacion, que hoi acabaria con tantas agrias disputas, era de in-

El dia de la inauguracion solemne.

Tuvieron, empero, esas fatigas un dia de recompensa suprema, i fué aquel el de la inauguracion en Llai-Llai, el 14 de setiembre de 1862. La máquina *Contratista* habia penetrado por las calles de Santiago en medio del alborozo de toda la poblacion, viniendo directamente a Valparaiso dos meses ántes (el 4 de julio), en memoria del glorioso aniversario de la union del Norte.

Todo Santiago estaba en la Estacion o en la Alameda en aquella festiva mañana de los ántes festivos dias de la patria. Asistia el presidente de la República i el Congreso. El reverendo Arzobispo de Santiago bendijo las máquinas. Los circunstantes todos se mostraban profundamente conmovidos. Don Enrique Meiggs lloraba como un niño. De Valparaiso vino otro tren, i las dos ciudades fraternizaron en medio de patrióticos brándis en un banquete, que recordó bajo cierto aspecto, al de los Loros.... pero en el cual se pronunciaron jenerosos brándis.... El presidente Perez:—*A la eternidad de la república!*—El ministro Tocornal:—*A la Patria!*—El ministro Santa María:—*A la independencia!*—El presidente de la Cámara de Diputados, don Antonio Varas:—*Al contratista!* Este contestó con las lágrimas en la voz i con el tinte bíblico que los hombres del Norte revisten en las grandes ocasiones de su vida:—*Al jenio de la libertad i a los obreros chilenos!*—*Amen!*

El ilustre filántropo Sazie levantó su copa con mano temblorosa i pidió que a la entrada del túnel de los

Maquis, se erijieran dos columnas, en las que se inscribiera por leyenda, que los chilenos habian sido los primeros en perforar los Andes, en sus gargantas de Tabon!

Nosotros somos demasiado humildes para levantar esas columnas. ¿Pero estas pocas hojas de papel no servirán en algo a la gloria de aquellos titanes?

Costo definitivo de la via.

Tal cual fué entregado el ferrocarril de Valparaiso a Santiago en 1863, tenia de costo 11.316,182 pesos 91 centavos. Pero reconstruida la línea casi en su totalidad entre Quillota i Valparaiso, despues de los desastrosos temporales de 1864; cambiados todos sus durmientes, reemplazados sus rieles de fierro por los de acero del sistema Bessemer, i aumentada la via en 1872 con el ramal de San Felipe (30 kilómetros) i en seguida con el de los Andes (15, kilómetros), resulta que el costo definitivo de la línea hasta el año último ha sido de 16.390,076 pesos 41 centavos. Repartido este valor entre 232 kilómetros, el costo medio de cada uno ha sido de 70,647 pesos.

El balance del 31 de diciembre de 1873 se cerró de esta manera en los libros de la superintendencia:

Costo de la via.....	\$ 13.085,700
Equipo	1.682,962
Almacenes.....	258,870
Maestranza.....	144,175
Repuestos.....	138,385

Total \$ 15.310,092

De modo que en los últimos dos años, según los admirables datos compilados por el señor Astaburuaga en el censo, el ferrocarril ha tenido un aumento en su precio de costo de un millón más. En el día en que escribimos, se habla de 17.000,000.

Sobre esta suma, el ferrocarril produce al Estado un interés de 6,5 por ciento, según el superintendente; de 5,3, según el jefe de estadística. Uno u otro cálculo son muy buenos, con tal que duren y suban!

Rentas y gastos.

El *ferrocarril central*—que así debiera llamarse, y no *del Norte*, que así lo denominan solo porque sale en rumbo opuesto al del Sud—ha tenido una marcha feliz y ascendente hasta 1874 en que alcanzó el apogeo de su entrada bruta, esto es, a 2.182,222 pesos, con un gasto de 1.256,450 pesos, lo cual dejó una utilidad líquida de 860,835 pesos.

El producto bruto de 1864, primer año de la explotación regularizada, había sido solo de 763,220 pesos, con un gasto de 360,896 pesos.

Tres años más tarde (1867), el producto en globo fue de 1.155,401 pesos, y el gasto de 578,507 pesos.

En suma, el total de entradas en los doce años corridos desde 1864 a 1875, fue de 17.328,638 pesos, los gastos de 9.630,048 pesos, y la utilidad de 7.698,590 pesos.

En otros términos: se ha invertido un 55 por ciento del producido general, y el erario ha recogido, en térmi-

no medio, solo una suma equivalente a 600,000 pesos por año.

Los últimos datos, en la proporcion de gastos i entradas, son, sin embargo, profundamente desconsoladores. Los gastos de esplotacion de 1864, en el primer año de inesperta administracion, correspondian a un 47 por ciento de la entrada. Despues han fluctuado entre 50 (1867), 53 (1871) i 57 por ciento (1874). Pero en 1875, la proporcion ha subido a 66 por ciento.— Entradas de ese año: 1.977,945 pesos, o sea 200,000 pesos *ménos* que en 1874.—Gastos: 1.324,130 pesos, o sea cerca de 80,000 pesos *mas* que en el año precedente.

*
* *

Hoi, no obstante, i a pesar de una crisis que ha pasado a ser ya el estado normal del paciente, se notan síntomas de visible mejoría. El número de pasajeros que el ferrocarril condujo en 1870, fué solo de 462,446. Pero felizmente esta cifra ha sido casi duplicada en 1875, porque han viajado 747,488 pasajeros. Podria decirse que el término medio en 12 años (1864-75) ha sido de 600,000 pasajeros, lo que equivale a que el Estado, disfrutando de una entrada anual de 600,000 pesos, ha recibido un peso por cada asiento en sus coches. De una a otra de las estaciones de la línea se han movido siete millones de chilenos. ¡Qué admirable símbolo del progreso i de mudanza nacional es esa sola cifra!

*
* *

La carga trasportada en 1875 ha subido a 4.568,884

quintales métricos. I aquí ocurre preguntar: ¿en qué campos de Chile podrian hoi mantenerse las arrias de mulas que este carguío haria indispensable? Qué hacendado tendria las suficientes carretas para sus acarreos? I este bien indirecto, entregando los terrenos que ántes eran de improductivos talajes, a los cultivos de esportacion, ¿no vale otros 17 millones? I esa duplicacion de los valores agrícolas que buscan mercados estranjeros, ¿no devuelven en sus retornos, gran parte, si no todos, los sacrificios del Estado en forma de derechos aduaneros?

* * *

Los ferrocarriles son las compuertas reguladoras de la riqueza de los paises agrícolas, es decir, de las comarcas que producen en abundancia sustancias voluminosas i relativamente baratas, como los granos, los forrajes, las legumbres, i por ésto no nos asustamos nosotros de ningun ferrocarril presente o venidero, ni con el de Quintero, ni con el de las Condes, ni con el de Melipilla, ni con el de la Matancilla, ni con el de los Andes, ni tampoco con el que hoi parece mas estrafalario i seria tal vez el mas útil i el mas barato,—el de Angol a Valdivia... De lo que se asustarán tal vez nuestros nietos, es de la barbarie de sus abuelos, que usaban los polvorosos caminos reales pudiendo hacerlos de vapor i que peleasen con los indios araucanos con carabina i no con locomotoras....

Ideas dominantes sobre los ferrocarriles en Estados Unidos.

(1877.)

Cuenta un viajero moderno (1876), que en los Estados Unidos se ha hecho una cuestion tan llana i tan casera, tan familiar i doméstica la de los ferrocarriles, que basta que un empresario, o como seria mas acertado decir, *un carrilano* (*rail-road-man*), se presente en una comarca vírjen, rodeada de bosques i de rios, i necesitada, por tanto, de vias de comunicacion, para que el ferrocarril brote como una serpiente de acero del fondo de las selvas.—¿Se necesitan durmientes? Allí están los bosques. ¿Hácese preciso construir puentes? No se espera el ladrillo ni la fragua: bastan sólidas vigas de madera.—¿Se requiere capital? No se eroga: se garantiza un interes módico, i las arcas de los banqueros de Nueva York, de Boston o de Baltimore se abren de par en par. Así se ha construido en Estados Unido, a razon de 6,500 millas por año en 1870, 71 i 72:—i 19,000 millas en tres años, esto es, mas que la red actual de Inglaterra construida en cuarenta años! I hoi que se dice haber entrado las empresas de esta especie en un período de reposo, se contruyen por año en aquel pais verdaderamente portentoso, 2,000 millas, esto es, algo como todo lo que la América meridional tiene en conjunto!

La América del Norte, por sí sola, posee la mitad de las vias férreas del universo: 80,000 millas. Por ésto,

hablar en aquel país de hacer carreteras públicas, es una simple antigualla. I ésto se debe a la idea matriz que preside e impulsa al país. Los americanos, si pudieran, guardarían las carreteras ordinarias dentro de las paredes de un museo, como vestiglos de otras edades. Desde Fulton a Morse (dos americanos), el jenio de aquel país es la sublime i eterna cópula de la electricidad i del vapor.

¿Se abrirán paso alguna vez estas corrientes en nuestro país, i se aclimatarán en su suelo como hechos llanos i domésticos, como «cosas de Chile?»

¿Por qué no?

Ideas dominantes en Chile sobre ferrocarriles.

(DEBATES EN EL SENADO).

(1847).

No hace sino treinta años, cuando en 1847 se discutió por la primera vez en el Senado la *propuesta Wheelwright*, que pedia un privilejio de tiempo i una mediocre garantía de 5 por ciento sobre 6.000,000 de pesos, levantáronse las mas estrañas pero convencidas voces contra aquel proyecto tan obvio, tan seguro, tan barato.—«El buel—esclamó un benemérito senador (el señor Vial del Rio) en la sesion del 30 de junio de 1847,—la madera, el pasto, es ganancia del hijo del país, miéntras que en el ferrocarril se beneficia al extranjero que se *lleva* todos esos valores.»

Otro senador de sotanas, el arcedean Meneses, habló del desequilibrio de las provincias, cuya ruina era segu-

ra desde que Santiago podría mandar sus frutos a menor costo que el resto del país. Citó a ese propósito el ejemplo de Quillota.—«Ese departamento—dijo el orador—que ha caído en decadencia por el desuso del cultivo del cáñamo, que era su antigua riqueza, acabará de morir.»

I aquellos honorables lejisladores no eran ni anti-patriotas ni enemigos del progreso: eran simplemente hombres de su época, «hombres representativos,» como los llama con admirable propiedad el ilustre bostonense Emerson (*representative men*).

* *

Uno de los puntos sobre que mas hincapié se hizo en la curiosa discusion del Senado (que duró dos meses, desde el 4 de junio al 28 de julio de 1847), fué sobre el punto de partida de la línea, que no sabemos por qué se habia metido en la cabeza de algunos de nuestros padres conscriptos que debia ser forzosamente el *Zanjon de la Aguada*... El ilustrado jeneral Pinto, amigo personal de Wheelwright i caloroso defensor del proyecto, se esforzaba por calmar aquellas sospechas del *zanjon*, asegurando que no se podia determinar todavía la direccion definitiva de la via i ménos, por supuesto, la ubicacion central.—«He oido hablar—decia el orador en la sesion del 2 de julio—de tres vias a personas a cuyo cargo corrió este negocio. La primera es la de Melipilla; la segunda la de Aconcagua, desembocando el camino por el portezuelo de los Montes Negros, cayendo al valle i dirijiéndose por él hasta la

costa a fin de doblar en su *mayor altura* el Alto del Puerto; i la tercera en línea recta, *barrenando las cuestas del Prado i Zapata.*»

I por esta vaguedad misma de las ideas del mas empeñoso campeón del proyecto, se echará de ver cuál era el rumbo de la opinion pública sobre aquella empresa. El sentimiento nacional andaba a vuelcos por las cuestas, por los valles, por los *Montes Negros*, que nunca habian existido, como las inquietas golondrinas por los aleros i mojinetes de nuestras moradas. Los únicos montes negros que se hacia preciso rodear con los rieles, eran los del oscurantismo i la rutina.

Hubo en seguida escenas violentas en el tranquilo foro de la lei: era el choque de las locomotoras contra el granito secular.—«Se ha traído a consideracion—esclamaba el ministro Vial Formas, animoso autor del mensaje que recomendaba el proyecto Wheelwright i en contradiccion abierta con su primo el senador Vial del Rio;—se ha traído a consideracion que los bueyes i los conductores de las mercaderías son chilenos. Señor, no debia contestar a esta razon.

¿Conque porque son chilenos, hemos de sacar mas dinero de nuestros bolsillos para pagarles mas de lo que vale su trabajo, o de lo que pudiera invertirse en el mismo servicio, hemos de desechar el ahorro que se nos ofrezca adoptando otro medio?»

La cuestion era por demas ardua: tratábase de la nacionalidad de los bueyes.

Pero el señor Vial del Rio no se daba por vencido. Discutiéndose en una sesion posterior la cláusula en que se trataba de la retroventa del ferrocarril al Estado, una vez espirado el privilejio de 30 años, el honorable senador introdujo una enmienda de esclarecimiento legal a que lo autorizaba su larga esperiencia de majistrado i su alto puesto de presidente de la Corte Suprema. —«Pero esa cláusula—replicó el ministro del interior, enfadado un tanto con los embarazos, i combatiendo la indicacion Vial del Rio,—esa cláusula no puede dar lugar a juicios.... I debe confirmaros en ella—añadió el jefe del gabinete, aludiendo agresivamente a los cuarenta años de majistratura que habia invocado en su abono su honorable deudo—la esperiencia de la majistratura por mas dilatada que sea, aunque fuera de siglos)....

A esta imprecacion, levantóse de su asiento el senador aludido, i cojiendo su sombrero, dirijió al ministro i a la sala la siguiente filípica que vamos a contar tal cual lo refiere el boletin de la sesion del 23 de julio de 1847, en que la escena tuvo lugar.

«*El señor Vial del Rio.*—Me parece, señor presidente, que yo debo retirarme de la sala, porque se ha *apurado el diccionario de las injurias* para dirijirme toda clase de insultos, para ofenderme no solo en mi presencia, sino cuando he estado ausente de la sala, diciendo que yo me habia complotado para hacer oposicion a este proyecto, i ésta es una cosa que no debe tolerarla un hombre viejo, como yo, que está próximo al sepulcro.

«*El señor Vial Formas.*—La cámara sabe que no me

he dirijido al señor Vial; que no he hablado de él, ni aun indirectamente; i sabe, por último, que nunca se ha tratado de complots miéntras ha estado ausente el mismo señor. Yo soi aquí el único insultado, el único a quien se ofende gravemente.

«El señor presidente (jeneral Pinto).—*Se levanta la sesión.*»

*
* *

Pero el proyecto pasó al fin con solo dos votos en contra.—Al principio (sesion de junio 30) habia resultado empate sobre una cuestion de aplazamiento i ampliacion de datos; pero en la sesion próxima (julio 2) se aplicó al conflicto el gran remedio conventual de Chile,—el *capítulo*, i los votos por la prosecucion del debate fueron 9 contra 3. Uno de los capitulados fué el ilustre Bello. I ¡cosa digna de especialísima mencion sobre los cambios que experimenta el adelanto gradual del espíritu del hombre i su propia enseñanza a los demas! Tratándose de la discusion de la tarifa de la leña (artículo de primera importancia nacional en esa época), i diciendo el proyecto que deberia rejirse por la medida de piés cúbicos, el ilustre sabio i eximio gramático que acabamos de nombrar, sostuvo que la leña no podia ser valorizada de esa manera para su conduccion i flete.—«La leña—dijo el señor Bello en la sesion del 5 de julio—no puede medirse por metros cúbicos».... I es precisamente como se la mide i se la ha medido en Francia desde tiempos ya remotísimos, sea en los bosques del

Estado, sea entre los espendedores de Paris, por mayor i al menudeo.

En la Cámara de Diputados, la lucha fué mucho mas breve i cortés, o mas bien, no hubo contienda. Bastaron 3 sesiones (junio 28, julio 31 i agosto 7 de 1848) para las dos discusiones de la lei, i entre treinta diputados presentes, solo dos votaron en contra: la proporcion de resistencia visiblemente disminuia.

Las ideas dominantes sobre ferrocarriles en Inglaterra. (1827).

¿I bien? Era aquella resistencia—antojadiza, ciega—lójica?—De ninguna manera. Era la marcha ineludible, perezosa i taimada del desarrollo del espíritu humano; era la batalla que presidia forzosamente a la conquista. Otro tanto habia sucedido en Inglaterra, pais eminentemente progresista, donde el primer privilejio solicitado por Jorje Stephenson, el inmortal autor de la locomotora, con el objeto de construir la línea de Manchester a Liverpool, fué *rechazado* por 19 votos contra 13.—«¿Qué será—dijo Mr. Stanley en el debate de los Comunes, precursor de los oradores de la resistencia en Chile;—qué será de aquellos que deseen viajar en coches propios o de alquiler, como lo han hecho nuestros antepasados?» Qué harán los constructores de coches, los fabricantes de arneses, los cocheros, los posaderos i los criadores i tratantes en caballerías? Sabe la Cámara, el humo, el ruido, el desvanecimiento que ocasionará el paso de una máquina a *doce* millas por hora? Ni el ganado que esté arando, ni el que esté paciando en las

praderas podrán mirarlo sin terror. El precio del hierro aumentará de ciento por ciento, o lo que es mas probable, se acabará este metal»...

Sir Isac Coffin fué mucho mas contundente i digno de su fúnebre apellido (*ataud*).—«¿Qué va a ser—esclamó en el seno de la Cámara—de los que han invertido su dinero en la compostura de caminos? Qué se hará dentro de las casas por cuyas puertas pasará resonando el silbo de una máquina que corre diez millas por hora? I el espanto de las yuntas que aran en los campos i de las vacas que pacen en los prados?»

Cuenta Smiles en su biografía i glorificación de Stephenson (*Life of George Stephenson*, 1868), que cuando el ilustre ingeniero emprendió sus primeras nivelaciones en Manchester (1822), los campesinos lo amenazaron varias veces con matarlo, le quebraron en otras el teodolito, i lo persiguieron con sus horquetas hasta que tuvo que ejecutar su tarea, acechando noches de luna... «Se aseguraba—dice el biógrafo del glorioso inventor, resumiendo todas las patrañas corrientes de la rutina—que la construcción del camino de fierro de Manchester a Darlington (ciudad vecina), seria causa de que las vacas no engordaran (i este argumento lo hemos oido hacer con toda sinceridad a macizos engorderos chilenos) ni las gallinas pusiesen.... El aire emponzoñado de la locomotora mataria los pájaros i ya no podrian conservarse los faisanes.... Las casas del trayecto serian incendiadas por las chispas i una nube de humo pestilente marcaria la huella de los trenes.»

I bien! Volvemos a decirlo. Hoi que las estatuas de

Jorje Stephenson adornan las grandes estaciones de Inglaterra, despues de haber sido declarado «loco,» como Colon i como Galileo, ¿dónde han quedado las fuerzas de resistencia del atraso, de la incredulidad, de la falta de fe en las fuerzas creadoras de este múltiple motor que se llama *el hombre*? Dónde están esas ideas, fotografiadas con tanta enerjía solo veinte años mas tarde en Chile? Donde, hoi dia, no se acoje entre bendiciones i salvas el paso de aquellas locomotoras que iban a matar al buei i al posadero, i a dejar una nube de humo pestilente tras sus huellas?

Acabamos de leer en la prensa corriente un caso curioso i edificante, pero característico. El 3 de abril ha muerto en Talca el hombre mas anciano de Chile i tal vez del mundo, porque la suya era vejez auténtica, vejez de cuna i no de sensacion,—el conocido vecino de Talca don Félix Rojas, nacido en 1730, es decir, cuando gobernaba en Chile don Gabriel Cano de Aponte i era rei de España Felipe V! ¿I bien? sabeis cuál era el único, el mas ardiente, el último deseo de ese anciano, demolido ya no por los años sino por los siglos?—Viajar en el ferrocarril que acaba de llegar a las puertas de su hogar...

¡Parábola sencilla i verdadera que describe con una enerjía irresistible el rápido camino que recorre el linaje humano! *Exelsior! Exelsior!*

Ideas dominantes en Chile.

(1877).

Por fortuna, nosotros tambien marchamos!—Segun

los datos del censo de 1875, Chile posee 1,689 kilómetros de ferrocarriles (incluidos los urbanos), que importan un valor de 49.818,183 pesos 76 centavos.—El ferrocarril de Copiapó tiene 151 kilómetros; el de la Serena a Ovalle, 232; el de Santiago a Curicó, 185, un kilómetro mas que el de Santiago a Valparaiso; el de Curicó a Chillan, 211 kilómetros; el de Chillan a Concepcion, 188; el de San Rosendo a Angol, 73; el de Santa Fe a los Anjeles, 20 kilómetros. Total del ferrocarril del sur: 817 kilómetros, que han importado, incluso el ramal de la Palmilla (40 kilómetros), una suma casi análoga al de Valparaiso, esto es, 19.498,849 pesos. Total de los valores poseidos en ferrocarriles por el Estado de Chile: 35.868,925 pesos.

Consolaos, ¡oh pálidos hijos del Támesis! que nos mirais desde Lóndres con ojos mas opacos que su bruma. Todo lo que os debemos son 35.689,000 pesos! El *Shah* puede estar tranquilo sobre sus anclas. Os alcanzamos todavía en un *piquito!*...



No terminaremos este capítulo financiero sin presentar como un modelo, la distribucion del presupuesto de gastos del ferrocarril, que se ha citado siempre como el tipo de la buena administracion en Europa, i por el cual se viaja casi esclusivamente entre Paris i Lóndres: —el ferrocarril del *Nord* en Francia.

ADMINISTRACION CENTRAL.

Premio a los directores por asistencias al consejo (<i>jetons de présence</i>).....	frs. 100,556.30	} frs 1.055,048.29
Sueldos de los empleados de la administracion central.....	220,723.82	
Seguros, arriendos i contribuciones.....	232,994.18	
Gastos de escritorio, impresiones, carteles, avisos.....	197,829.88	
Indemnizaciones, pensiones i gastos diversos.....	63,660.69	
Timbre.....	117,545.41	
Gastos de policia i de vijilancia.....	121,738.01	

PRIMERA DIVISION.

Explotacion.

Sueldo del personal del servicio central.....	frs. 623,596.49	} frs 7.851,441.46
Ramal de las estaciones.....	4 513,671.76	
Boletos, impresiones i gastos de oficinas.....	647,755.61	
Luz i lumbré de las estaciones.....	554,416.44	
Sueldos de los inspectores, conductores i cargadores de los trenes.....	907,220.54	
Indemnizaciones por la mudanza de empleados de un punto a otro.....	193,301.45	
Alumbrado i gastos menudos de los trenes.....	149,032.87	
Gastos menudos de la carga.....	2,101.37	
Indemnizacion de pérdida de efectos o averías.....	263,344.93	

SEGUNDA DIVISION.

Material i talleres.

Sueldos del personal del servicio central.....	frs. 151,745.02	} frs 9.887,947.42
Conservacion i refaccion de máquinas, carruajes i wagoes de mercaderías...	4.413,744.14	
Sueldo de maquinistas i fogoneros.....	1.564,380.21	
Combustible de las máquinas.....	3.033,005.95	
Aceite, grasa, alumbrado i agua de las máquinas.....	725,072.12	

TERCERA DIVISION.

Trabajo i vijilancia.

Servicio central.....	frs. 418,831.62	} frs 4.498,085.69
Conservacion de la via	3.362,336.71	
Vijilancia de la misma.....	717,517.36	
Total de los gastos de explotacion.....		frs. 23.292,522.86

*
* *

Debemos agregar que de los 1,689 kilómetros de ferrocarriles que posee el pais, algo mas de la mitad pertenecen al Estado, en esta forma (contando con anexos, cambios, etc.) i segun datos de la Memoria del Ministerio del Interior de 1877:

Ferrocarril de Santiago a Valparaiso.....	185	kilómetros
Id. de las Vegas a los Andes.....	45	»
Id. de Santiago a Curicó.....	185	»
Id. de San Fernando a la Palmilla.....	43	»
Id. de Chillan a Talcahuano.....	187	»
Secciones de Curicó a Angol.....	306	»
Total.....	951	kilómetros

*
* *

Agregaremos ahora algunos datos recientes sobre el movimiento de la línea que recorremos, en el año económico de 1876, tomados del último informe del superintendente de la línea, de 6 de mayo de 1877.

El producto bruto del tráfico en 1876, fué 1.849,080 pesos, esto es, inferior en 128,764 pesos al del año precedente, como se habia previsto, i lo que constituye una disminucion de entradas de un 6½ por ciento. Pero co-

mo los gastos de explotación (1.205,345 pesos) fueron, a virtud de las economías introducidas i de la disminucion de la carga, de mas de cien mil pesos (108,785 pesos), resulta que siendo el menor gasto de $8\frac{1}{2}$ por ciento, la administracion ha tenido un aumento un tanto convencional de $1\frac{1}{10}$ sobre el año precedente de 1875. Esto, en definitiva, arroja un aumento de entradas de 38,304 pesos sobre el año anterior, pero solo en razon de disminucion de gastos.

Haciendo las cuentas así, i dando solo un costo primitivo de 12.599,903 pesos a la línea, la administracion cuenta con obtener un interes de 5.17 por ciento de ese capital, lo que es por demas alentador si se realiza. La proporcion de 1875 fué de 4.85 por ciento.

*
* *

En 1876 viajaron, *a pesar de la crisis*, 4,451 viajeros mas que en 1875, es decir, 753,849 personas, habiendo sido 749,398 las que se movilizaron en 1875.

Este aumento de pasajeros tiene, sin embargo, una esplicacion mui curiosa, sobre la cual provocó una interpelacion el diputado don Pedro Montt el 4 de noviembre de 1876. Resultaba, en efecto, que en setiembre de ese año, sobre 54,000 pasajeros habian viajado con pases libres 6,685, lo que era como si doscientos veinte pasajeros viajaran *diariamente* por cuenta del Estado. ¿I cómo sucedia que en este solo mes hubiera tan prodijioso número de viajeros gratis, i que el Estado, pobre i atrasado, botara a los rieles 18,084 pesos, suma que esos pasajeros importaban, o, lo que es lo mismo, el 40

por ciento de las entradas por pasajes que le correspondian?

Ignoramos qué esplicacion se diera de este extraño fenómeno de locomocion. Pero se dijo entónces que esa era la *liquidacion del año electoral*, viajes de policiales calificados en Valparaiso i en Santiago, i vice-versa, garroteros de Quillota i de Llai-Llai, etc.; en una palabra, la triste revista del triste ejército de la intervencion electoral en campaña i de la defraudacion de las rentas públicas por órdenes supremas. ¡Datos curiosos, de toda suerte, que ponen de manifiesto hasta dónde se llevan ciertas audacias i ciertas miserias incorrejibles de esta tierra de pan i libertades!

El telégrafo.

La línea del ferrocarril tiene un telégrafo de doble via, una de las cuales sirve al público entre Valparaiso i Santiago i la otra se ocupa esclusivamente en los menesteres del acarreo del camino de fierro. Las líneas de alambres del Estado miden hoí en todo el pais 4,909 kilómetros, i se trasmiten por ellas hasta cuatro mil telegramas, que producen 116,216 pesos. En la estacion central de la Calera existe una doble oficina de trasmision, provista de seis máquinas, cuyas baterías comunican al norte el movimiento del resto de las líneas del centro i del sud.

La estancia de cabras de Tabon.

Se ha desprendido apénas el tren de la agreste garganta que se llama la quebrada de Tabon, cuando se

presenta en toda su estension la hacienda de este mismo nombre con sus ásperos lomajes i sus profundas quebradas. Hé aquí el tipo de la *estancia de cabras* de nuestros bisabuelos, es decir, de los conquistadores de Chile, que no fueron agrónomos sino pastores. Hemos descrito el tipo de la estancia de costa o de *crianza de vacas*,—la Viña del Mar; en seguida el tipo de la *hacienda de cultivo*,—Limache; i ahora el viajero tiene a su vista un predio del siglo XVI, al cual falta una sola cosa para su complemento: una *curtiembre* de cáscara de peumo destinada a la explotacion del único ramo de industria colonial,—los cordobanes.

Fué esta hacienda, a principios del presente siglo, propiedad de don Francisco Honorato i doña Victoria Ramos, dos honrados esposos vecinos de Santa Rosa de los Andes, a cuyo departamento pertenece hoi el lugar; i por el fallecimiento de aquellos, pasó a sus hijos en cinco hijuelas.

«Doña Lora.»

Cupo una de éstas a uno de los hijos de aquel matrimonio, don José Honorato, que residió largos años en Mendoza, donde a su turno, unió su vida a la de doña Laura del Castillo, señora de gran reputacion en estas soledades por su cariñosa hospitalidad.

Vivia todavía mui anciana doña Laura, pero no ménos amable, en su cortijo de Tabon, poblado de higueras i perales, trocados hoi en lánguidas malezas, cuando llegaron allí como de sorpresa, los invasores *carrilanos*; i mientras hordas de *pililos* se acampaban en su huerto i

el estado mayor de aquel ejército, compuesto de americanos del norte, ingleses i alemanes, tomaba posesion de su morada, doña Laura para todos tenia algun cañño, algun remedio, algun refresco. Ciertamente, ninguno de los ingenieros ni administradores de faena podrá olvidar jamas a «doña Lora,» porque así la llamaban, conforme a la pronunciacion inglesa, alemana i francesa de su nombre.—Habian volado los loros, pero la *lora* guardaba todavía sus hogares.

La cuesta de Tabon.

Pasaba en otros años, i pasa todavía por aquí, si bien nadie pasa por él, el antiguo camino de Coquimbo, i en un rancho que luego se divisa a la derecha, a la sombra de frondosos sauces, está el pié de la famosa cuesta de Tabon, cuyos caracoles se columbran serperteando en una elevada loma, por la misma direccion i hácia la retaguardia del convoi.

*
* *

Esa posesion secular de los inquilinos de los Honoratos tenia en remotos años cierta importancia, porque era el grato alojamiento de los que ántes de atravesar la cuesta, «pasaban el sol» bajo la enramada de sus árboles, o dormian con las vinchucas bajo su totora, despues del fatigoso ascenso. De la parte de Llai-Llai existia i probablemente existe todavía, otra posesion que ofrecia los mismos agrados al caminante, i en el centro del cajon, ántes de repechar la cuesta por el lado del del norte, unas casas pajizas que cobijaban sauces secu-

lares. De aquí el que esta cuesta solia llamarse por los campesinos del lugar la *cuesta del Sauce*.

*
* *

Desde los ranchos que hemos señalado a orillas del camino—humilde morada hoy día del inquilino José Ahumada, que se hace notar por la profunda hendidura que el agua de la quebrada ha abierto para su paso en un curioso muro de pórfiro que la atraviesa,—no aparecían en los vecinos horizontes de aquellos tiempos de alegres vacaciones a lomo de caballo, sino los sombríos perales de doña Laura i más allá la «Posada de Montenegro,» que tenia i conserva los honores de la teja. Hállase esta casa aun en pié, si bien se esconde como avergonzada de su vetustez i sus arrugas, al paso de los trenes.

La Posada de Montenegro era el término de la primera jornada de los caminantes que venian o volvian de Santiago a los valles de Llai-Llai i de Catemu, obligados a ejecutar su viaje en dos porciones, i de aquí su orijen.

El itinerario de la infancia.

Mas allá, hácia la capital, comenzaba otra vez el desierto, hasta que a la bajada del *llano de Huechun*, de prodijiosa fecundidad invernal, aparecía, dorado por los rayos del sol de la tarde, un álamo solitario que era un oasis. Estaban allí, no léjos de la punta (*huechun*) llamada de las *Torcazas*, famosa por los salteos que se cometian a su escarpado pié, «las casas de ño Varas» de

alegre recuerdo en todo, con escepcion de las vinchucas. En la posada de Montenegro, estos vampiros en miniatura se convertian en ratones, i como el *desengraso* infantil de la cena solia ser un pedazo de chancaca, sacado de la «bolsa del cocaví,» aquellos huéspedes se encargaban de continuo de asear la boca i las manos de los viajeros, insensibles con el sueño i los galopes.

Desde el álamo de «ño Varas,» cuyo último si la memoria no nos hace falta, murió de calentura hace mas de treinta años, junto con el álamo (¿i cómo no habian de morir ámbos de calor i de vinchucas en esos páramos?), se galopaba a media rienda por entre los frondosos algarrobales del llano de Huechun hasta el *portezuelo del Manzano*, distancia de mas de cuatro leguas; i de allí, taloneando la ya cansada bestia, se llegaba a la fresca sombra de la *Alameda de Pinto* (por el jeneral de este nombre), i allí concluia la bulliciosa faena del colejial suelto i feliz. Santiago, con sus tristes torres, estaba ya a la vista, i parecíanos oír a cada tranco del caballo el *tan! tan!* de la campana que llamaba a la monótona clase i a la dura palmeta i disciplina de cordeles. ¡Oh, infancia! ¿por qué no durais (aun con la palmeta i el chicote) lo que dura esta larga vida,—eterna disciplina de dolor?



Tales eran, entre «doña Laura» i «ño Varas,» las estaciones de la carretera del norte hasta el año de gracia i de inauguraciones de 1863.

Divisados hoi desde el tren esos parajes de tie-

rras agrias, de pastos marchitos, de matorrales aparragados, en que el *palqui* es rei, no obstante su nombre tenebroso (*cestrum nocturnum*), presentan el mas melancólico aspecto, animado apénas el mustio paisaje por una aseada casa de campo que no há mucho hizo construir a tiro de piedra de los rieles, el hacendado don Felipe Avendaño. Pero sea el caballo, sea el recuerdo, este juvenil corcel que galopa eternamente con alegre bullicio en nuestro ser, sea la primavera con su verdura i con sus flores, es lo cierto que en pasados años, Tabon era una especie de pequeña Suiza enclavada entre los departamentos de Santiago, los Andes i Quillota. La flor de la perdiz tapizaba, como una alfombra de menudos dibujos, todas las quebradas, i el cóndor simbólico, que es peruano (*cuntur*), llamado *manque* por los indíjenas de Chile, se mecía en las cumbres pasando del pico del Roble al de la Campana, i de éste al de la Chapa o las Viscachas, con la ajilidad que el colibrí de una flor salta a otra flor. Los indíjenas que tenian la sencilla poesía de la naturaleza, llamaban al mes de abril «el mes de la flor de la perdiz» (*unen rimun*), i a mayo, *inanrimu*, que es como decir *primera i segunda luna de la flor de la perdiz*, el mismo sistema i calendario de los primitivos mejicanos, entre los cuales el año comenzaba, segun Boturini, en la primavera, a cuya estacion llamaban *xihcuitl*, es decir, *yerva recién nacida*— «Me acuerdo—dice el padre Alonso de Ovalle, maravillándose sobre la prodigalidad de la flora de Chile— que yendo de camino ví tanta diversidad de estas flores, unas encarnadas i otras azules, amarillas, coloradas, pa-

jizas, nevadas, columbinas i de otros varios colores que poniéndome a contarlas, movido de admiracion de tanta variedad como la que se veia, conté hasta cuarenta i dos especies con diferencia de poco tiempo» (*Historia*, páj. 5).

*
* *

Hoi ¡tristes mudanzas! el carbon de la locomotora ha reemplazado al *rimu* indijena, i el solitario *pequen* al atrevido cóndor. Vése a aquel de cuando en cuando, guardando con su hembra la puerta de su cueva, o sigue por la noche con su fúnebre canto de chuncho el *tren chonchon* que pasa a medianoche. Desdeñado por el cazador, con injusticia segun el padre Feuillée, que declaró su carne de un gusto *merveilleux* (¿cuál seria su hambre?) el *pequen* afronta como la zorra, la mirada del hombre i mira impasible el cañon de su escopeta. En cuanto al cóndor, le cazaban nuestros mayores envolviéndose en un cuero para finjir un animal muerto, i cuando el voraz carnívoro se acercaba, le cojian por las patas, provistas las manos i los brazos de un sólido guante de pieles. Conocimos en nuestra niñez un capellan, que vive todavía, i que en su juventud ensayó en una ocasion este ejercicio; pero los cóndores, que tienen gola en el cuello como los presbíteros, conocieron su artificio, i todo lo que el buen cura sacó de su industria, fué un chavalongo que lo tuvo a las puertas de la eternidad que cantan los pequenes.....

La rejion botánica de Tabon está caracterizada por la aparicion del algarrobo (*ceratonia chilensis*), árbol

útil i elegantísimo que el viajero comienza a encontrar desde esta altura hasta Santiago, pero del cual el hacha no va dejando a su paso sino escasos vestijios. Las espinas de este árbol eran, segun Molina, los clavos de los campesinos, cuando los clavos de fierro valian su peso en plata i a veces en oro.

*
* *
*

La altiplanicie de Tabon—ruda como sus rocas, solitaria como el desierto—es tambien la morada favorita de los cuadrúpedos ínfimos de Chile central. Especialmente esconden allí sus cuevas el hediondo *chingue* i el rabioso *quique*. Del primero decia un sacristan de Curimon, acostumbrado a invocar para todo a los santos, que *despues de Dios i de María Santísima, no habia cosa mas hedionda...* En cuanto al segundo, ha pasado a formar un refran, porque si no es raro oír «mas hediondo que un chingue,» es mucho mas comun el decir de los que padecen el triste mal de ira.—*se puso como quique*, Los peones llaman tambien a su pan de afrecho, por bravo, *pan-quique* que, por cierto, es cosa mui diferente del *panqueque* de sus patrones. En cuanto al *quirquincho* de escamosa cola, ése es el *quique* arjentino, i así proponemos que si el enojo no ha de dar lugar al arbitraje, se eche a pelear *quiques* i *quirquinchos*, i al bando que salga victorioso, se le regale la Patagonia, este Tabon de los polos.....

Los zorros en abundancia, los gatos monteses en ocasiones, rara vez las viscachas, i con mas escasez las

chinchillas de sedosa piel, suelen tambien verse en estos parajes, que los rieles no han domado del todo todavía.



Entre tanto, hemos ido recorriendo una en pos de otra las cinco hijuelas del viejo Tabon: la primera, que comienza en el viaducto de los Maquis, i que la viuda de don Juan Honorato—doña Lorenza Huerta—vendió en once mil pesos a los señores Letelier de Vichiculen; la del difunto don Felipe Avendaño, notable por su pintoresca casa, casi tan valiosa como el predio entero, comprado hace pocos años en ocho mil pesos; i la del señor Leon Espejo, que murió repentinamente en la iglesia de Santa Ana hace dos años, i que ha adquirido últimamente el apreciable caballero don Vicente Mardones, incorporándola, por la espalda, a su valiosa hacienda de San Roque.

Es esta última la hijuela de mejor cuenta de Tabon, i tiene un estanque con cuyas aguas puede regarse en años lluviosos hasta veinte cuadras, hácia una ensenada que se abre a la izquierda del camino.



En esa misma direccion se encuentran las canteras de hermosos mármoles vetados que en la esposicion de 1872, exhibió el intelijente estucador Leylaud, i hoi existe una mina en que se trabajan escelentes soleras para las estaciones i para las ciudades. Tabon es el rival de Regolemo.



En cuanto a las minas del distrito, las mejores están situadas en el cajon llamado *del Sauce*, por donde corre el antiguo camino real.—La mina jefe es la del *Sauce*, propiedad del infatigable minero don Martin Serrano, vecino de Llai-Llai, la cual produce escelentes bronces morados de 15 i hasta de 30 por ciento. La mina *Esperanza* es de don Sinforoso Basaure, i la *Merceditas* de don Felipe Cortés. La que se divisa a la izquierda del camino, ántes de abandonar la quebrada de Tabon, se llama *Los Guindos* i es propiedad del señor Gall, cuyo establecimiento beneficia todos los metales de la comarca. Antiguamente, es decir, hace veinte o treinta años, cuando quedaban en pié algunos centenares de árboles en las quebradas de Tabon, tuvo hornos de fundicion en diversos parajes de este fundo, el industrioso minero de Caleu don Domingo Vargas Fontecilla, hermano del probo juez de este nombre.

Los «placeres» de Tabon.

Pero si las minas de Tabon no han logrado enriquecer todavía a ninguno de los doscientos o trescientos obreros que allí jimen bajo el combo, ni a sus patrones, que nutre el sobrio charqui i el frangollo, presenta su formacion jeolójica un curioso fenómeno metalúrgico que los mineros llaman *placeres*, i en tiempos ya pasados solian hallarse, a manera de nidos i casi sobre la superficie de la tierra, grupos de botones de cobre nativo, que tenian la forma de papas, de todas dimensiones. Otras veces tomaba ese curioso fenómeno jeolójico

la forma de incrustaciones de piedras de río que, partidas, ofrecían en su centro un trozo de cobre de forma filamentosa, en cuyas fibras, con el curso de millares de siglos, se había formado la envoltura que las cubría. El conocido caballero don José Miguel Honorato, nieto de los primeros propietarios de este suelo, que ya nombramos, se entretenía en su niñez quebrando esas singulares «papas de piedra» i estrayendo de su corazón los filamentos del metal.

En cuanto a las «papas» de cobre nativo, había formado de ellas, a manera de altar, una curiosa colección cierto caballero inglés de Santiago, que todos conocimos en nuestra niñez.

Una anécdota de Portales.

Era su nombre don Santiago Inghram, amigo íntimo del ministro Portales, i tan aficionado a minas, que no consentía nunca en hablar de otra cosa. Jugóle a propósito de esta pasión, un célebre chasco que hizo reír a los más circunspectos santiaguinos, el travieso ministro, proporcionándole una conferencia en su despacho con su primo el evangélico pero despreocupado sacerdote don José Manuel Irrarrázaval.

Díjole el ministro al último que Inghram le había manifestado cierta inclinación a convertirse al catolicismo, i que aunque habría de hablarle solo de minas, no desmayase en la santa obra de rescatar aquella pobre alma del infierno. A su turno previno a Inghram que el clérigo Irrarrázaval era «medio loco,» que habría de

insistir mucho sobre el cielo i el infierno, pero que tenia minas mui ricas en la Ligua e Illapel, donde existian las estancias tradicionales de sus deudos. Don José Manuel era hijo del marques de la Pica.

*
* *

Hecho este embrollo i llegada la hora de la cita, que fué en el salon de espera del ministro de la guerra, situado en las antiguas *Cajas*, púsose don Diego en accho de los interlocutores, i tras una vidriera, oyó el curioso diálogo del sacerdote i del minero, sofocando la risa con su pañuelo.

La entrevista fué naturalmente curiosa i disparatada: Inghram, con la mas completa buena fe i con la formalidad de un ingles, solo hablaba de metales, de su lei, del rumbo de las vetas, de la profundidad de sus labores; i el fervoroso ministro del altar, que sentia la presa ya en las manos, no le argumentaba sino con la lei de Dios, el rumbo seguro del cielo i la profundidad de los infiernos....

Volvia el británico a sus cuestiones técnicas sobre el negocio de metales, i el clérigo volvia sobre los pecados de los hombres i los errores del protestantismo, i a su vez el ministro se retorcia en su peregrino buen humor riéndose de lo grotesco de la escena.

Pero al cabo de un largo rato, Mr. Inghram, que pensaba ser todo en esta vida ménos dejar de ser protestante, tomó con enfado su sombrero, i murmurando reniegos contra el «clérigo loco» que le habia presenta-

do su amigo, cojió la puerta, miéntras que el desconsolado conversor, casi con las lágrimas en los ojos, iba a dar cuenta a su primo del malogro de su metalífera i celestial conferencia.

Don Santiago Inghram en Tabon.

Don Santiago Inghram fué mui conocido en Santiago por sus conocimientos financieros i sus escentricidades. Fué el primer importador del *spleen*, como la nerviosa lady María Graham lo fué de los *nervios*,— enfermedad que comenzó por ser esclusivamente femenina, heredera mejorada en tercio i quinto de los desmayos i del gota-coral antiguos, tambien esclusivamente femeninos.

En su juventud, Mr. Inghram habia sido ensayador, i tenia este punto de afinidad con Portales, que lo fué durante algunos años de la Moneda de Santiago. Su casa, cuyo zaguan ocupa hoi la conocida sombrerería de Bayle, calle de Huérfanos, estaba llena de rumas de metales, i en el patio, bajo los naranjos, ardian en permanencia sus hornos de copelacion i de ensaye. No consentia que nadie entrase a su polvorosa alcoba de solteron, ni hacia él mismo su cama, tal vez por aquello del loco, de quien cuenta Larra, que no aderezaba jamas la suya, dando por razon aquel viejo proverbio de los cuerdos:—«No la hagas i no la temas».

En una ocasion perdió la llave de su aposento, i pasó varios meses entrándose en él por su ventana, hasta que su dependiente don José Brown, de honorable memoria, le hizo fabricar una nueva llave i la puso en su bolsillo.

Su traje estaba solo unas pocas hilachas mas arriba de el de los pordioseros vergonzantes, i nunca andaba en las aceras sino con sus zapatos en «chancleta». Por lo demas, pasaba como hombre de buen consejo, i decian de él sus íntimos, que tomaba parte en la confeccion de las leyes i decretos que arreglaron nuestro sistema aduanero en su penosa transicion del monopolio colonial al libre tráfico.

Habia en su juventud venido de Lóndres, su patria, a Buenos Aires i pasado en seguida a Chile como dependiente de la casa de Waddington, a cuya sombra protectora hizo una fortuna. Una mañana, por los años de 1845-50, le encontraron muerto en su cama, i su fortuna pasó a acrecentar el caudal de su antiguo patron, como el de éste, mas tarde, fué a formar la herencia de uno de sus afortunados subalternos.

La fábrica de pailas de Tabon.

Debemos agregar tambien, a propósito del cobre nativo de Tabon, que tuvo aquí una fábrica de pailas, peroles i *tachos* uno de los propietarios de hijuela llamado don José María Honorato, a quien habilitaban para esa industria el comerciante don Diego Barros i el mencionado Mr. Inghram. Así se esplica cómo la coleccion de *papas de Tabon* habia llegado al gabinete del último.

Honorato compraba los cobres dulces de Coquimbo que pasaban en recuas para Europa desde la Serena, via Santiago, Mendoza i Buenos Aires, que este era el iti-

nerario colonial de las barras que hoy despacha Guaya-
can en derecha de su muelle al de Swansea o Liver-
pool. Honorato tenía por único competidor en su sono-
ra fábrica, en que se hacía todo a martillo, al «mentado
Baraona,» que fué el Rose Innes de su tiempo. Las «pai-
las de Tabon» eran, sin embargo, preferidas por las más
encopetadas damas santiaguinas, que ocurrían a probar-
las golpeando su sonoro temple con aristocráticos dedos
—«los deditos de Juanita María».

Los tachos de Honorato.

Pero había un utensilio de la fábrica de Tabon que
no necesitaba ni esa prueba para ser comprado sin re-
gateo i llevado a la casa como regalo. Ese utensilio era el
tacho. Fué el tacho, intermediario fiel, modesto, indes-
tructible entre el brasero i el mate, el mueble más acari-
ciado de nuestras abuelas, i de aquí el que todavía se diga
de los amantes felices, que «*están fundidos como tachos*».
—El tacho era el compañero de las familias antes de la
intrusa *tetera*, que vino o, por lo ménos, debió venir con
el *té*. El tacho conversaba a borbotonés con las visitas del
estrado i eternizaba sus diálogos, i esta propiedad suya,
a la vez parlera i sedentaria, dió lugar a otro picaresco
refran santiaguino, aplicado a las visitas largas, que la
pulcritud de las viajeras sentadas en los cojines del tren,
nos impide repetir.....

Tenia también el tacho la peculiaridad de acompa-
ñar el sueño con el ronquido del agua hirviendo en su
ancha boca. Llamaban por ésto a los roncós, «tachos,»

i hubo uno de estos tachos que fué un héroe—«el tacho Cienfuegos,» agujereado mortalmente por una bala en Arauco en 1817.

El tacho de Tabon ha desaparecido hoi de todas partes, escepto tal vez de Tabon; i si algun viajero buscador de aventuras quisiese alguna vez dejar el tren en Montenegro i tomar por el desecho, es mas que seguro que habria de encontrar en el fogon de las chozas algun venerable tacho de los lejítimos de la fábrica de Inghran i Honorato, hirviendo todavía. A un lado del camino, en una de las posesiones de la derecha, existen al ménos los escombros de las hornillas en que se fundieron los *tachos de Honorato*, rivales de los de Coquimbo, cuya última industria enriqueció durante la colonia a muchas grandes familias: los Recabárren, de la Habana; los Marin, de la Serena; los Solar, de Guamalata; los Varas, de Gogotí. El *cobre de Tabon* era comprado a los últimos.

Ño Menarquez.

I ya que hemos nombrado algunos de los antiguos feudatarios del Norte, es justo dejemos alguna memoria de un *falte* humilde, cuya imájen está para nosotros identificada con estos hogares. Era *ño Menarquez* un anciano de 80 años, de poco cuerpo, blanco de canas, de fisonomía enjuta, enérjica i aguileña, que pasaba i repasaba cinco o seis veces cada año por las estancias de Tabon, de Llái-Llái, el Melon, Catapilco, Longotoma hasta Illapel i Combarbalá, i a veces hasta Barraza i la Serena, caballero en una yegua flaca, acarreando en sus alfor-

jas un pequeño comercio de lienzos, carmin, espejitos, papel de hilo, hojas de Talca, i especialmente de tabaco. Su verdadero nombre era Menares; pero las familias patricias que habitaban aquellos fundos i que habian visto al anciano transitar durante tres jeneraciones en su tráfico casi secular, le daban por afecto aquel nombre de lujo, porque, en efecto, es grato hacer de un *Menares* un *Menarquez*.

1 Era hombre utilísimo a aquellas comarcas, porque servia de proveedor, de correo, de tacho, de agente confidencial, de acarreador de caudales i de libranza viva entre un fundo i otro fundo, i entre Santiago i sus chácaras, como si hubiese sido un jiro postal ambulante.

2 Era ño Menarquez al propio tiempo una especie de buhonero artista, porque por medio de palitos i de cuerdas de guitarra, hacia *Cristos*, Dolorosas i santas a cuadros, a modo de arlequines; pero vendíalos por tan barato precio como era la fábrica, i así no era raro encontrar todavía aquellas imágenes i la de Santa Rita de Casia, su favorita, amarillentas i mustias, clavadas a la quinchita de algun piadoso rancho, como lo vimos (1851) en el camino de Pama a Combarbalá.

3 Su principal negocio era el del tabaco, i andaba siempre provisto de un pesado *cuchillon*, que le servia para defender su vida i sus alforjas, para despalmar su yegua, para rebanar su pan i los mazos. Recuérdase en los lugares la ansiedad con que le esperaba un fumador, privado hacia una semana de su *vicio*; i cuando entraba al patio la yegua de ño Menarquez, alborozado el huésped, preguntóle si traia buen tabaco... «Nó tal,

le contestó el viajero, pero traigo *cuchillon*»..... tanto era lo que le servia su arma que hasta para cigarro le parecia adecuada.

Tenia tambien ño Menarquez famosas oraciones como el *magnificat* («la magnífica»), para espantar las ánimas, las que rezaba de noche acostado en sus pellones bajo los corredores de la casa de Ucuquer, atándose antes la cabeza con dos pañuelos en forma de cruz. Era mui supersticioso, pero estremadamente valiente, i aun la echaba de médico, gloriándose de haber descubierto un remedio superior a los del Dr. Bristol i a los de Lanman i Kemp para el mal de orina de las bestias; pues en una ocasion en que su yegua ya no daba paso, le propició un cacho lleno de aguardiente con quillai.—«¡ qué primor!—decia—tragar, *espirar* i soltar la orina, fué todo uno».....

Fué tambien uno de los pañuelos de algodón pintado de ño Menarquez, lo que sujirió a un jeógrafo de Santiago una espiritual salida, disputando con un conocido i verboso diplomático de la antigua Colombia, sobre la ciudad de Quito, que aquel habia visto pintada en una de aquellas telas, i comparábala en la ocasion con disfavor a Santiago:—«¿I dónde ha visto Ud. a Quito?»—esclamó airado el diplomático.—«No solo lo he visto, sino que me he *sonado* con él,» contestóle triunfalmente su oportuno antagonista.

*
*
*

Hará mas de treinta años desde que, presintiendo la

locomotora, la yegua de ño Menarquez dejó de atravesar a lento paso los caracoles de la cuesta de Tabon que conocia de memoria ántes del mal de orina. Su anciano amo espiró a su vez en su casita de la calle del Cerro, que existe todavía, al pié de Santa Lucía, i de la cual contábanos, en nuestra niñez, curiosas tradiciones de su juventud. Decia ño Menarquez que, hará de ésto un siglo, sentíanse por la noche estraños ruidos en la vecindad, movimientos de caballos que entraban i salian, jermidos sofocados, juramentos infernales, sin que nadie se diera de ello cuenta a la siguiente mañana en que todo estaba sumido en un profundo silencio. Un dia, sin embargo, la casa contigua i la manzana entera, amaneció rodeada de una compañía de dragones, que hizo presa de seis u ocho individuos sorprendidos en el sueño. Ño Menarquez habia estado viviendo largos años, sin sospecharlo, pared por medio con una cuadrilla de salteadores, los *Luigi Vampa*, del Pan de Azúcar i del llano de Maipo, que eran a la sazón, lo que los *Cerrillos de Teno* fueron en el primer tercio del presente siglo.

La cumbre.

En esta plática con el lector en viaje, hemos llegado a la cumbre que separa las vertientes del llano central de la de los valles de la costa, o mas propiamente, las aguas lluvias que fluyen al Aconcagua i al Mapocho, i hemos alcanzado el punto culminante de la línea a la considerable altura de 2,659 piés (753 metros).

En 1863 era esta una de las ascensiones mas esforzadas,

obtenidas, por la ciencia para las locomotoras. Los ingenieros americanos habian pasado los Andes en Panamá a una altura de solo 80 metros en 1856.—Pero despues la gradiente de Tabon ha quedado mui atras. Los mismos ingenieros americanos han logrado atravesar los Andes en una de sus ramificaciones del norte (la Sierra Nevada) a la enorme elevacion de 2,500 metros, casi por encima de los cerros del Roble i la Campana, en el *Central-Pacific* entre Sacramento i Homaha.



La estacion de Pabellon, en el ferrocarril de Copiapó, alcanza un nivel de 1,373 metros. Pero confesamos que no tenemos seguridad de esta cifra, porque la encontramos en un libro español en que se dice que Chañarcillo está en el Perú, que el ferrocarril de Santiago a Valparaiso mide *cuarenta i nueve* kilómetros de estension, i en el cual se da esta curiosa noticia sobre nuestro ferrocarril del sur.—«Hace tiempo que se formó otra compañía para construir un ferrocarril entre la capital i la ciudad de *Tolea* (Talca), situada sobre el rio *Merlo*» (Maule). El libro está publicado en Barcelona en 1866, i es una historia de los ferrocarriles del mundo dada a luz por el ingeniero de ferrocarriles don José Jil i *Montaña*, autor de esta montaña de desatinos. Verdad es tambien que en el texto porque se enseña la historia de América en la Península, «nuestra amada madre patria,» se dice testualmente que Chile «fué libertado por Simon Bolívar, a la cabeza de tres mil aventureros italianos, en 1810.»

La estacion mas elevada del mundo es la de *Herman*, en el camino de Homaha a San Francisco de California (8,271 piés), que es como si nuestras locomotoras pasasen por sobre el San Cristóbal, montado éste a caballo sobre la cumbre del cerro de la Campana.

El milagro de Tabon.

Tuvo lugar en esta parte difícil i montañosa de la línea, un hecho de prevision i salvamento que toca en los límites de la leyenda i que, segun ésta (porque constancia positiva de ello no hemos encontrado), ocurrió en el primer año de su inauguracion.

Como a la sazón no habia telégrafos i se hacia el servicio de avisos a los trenes por espresos *a caballo* (¿habráse visto cosa mas chilena?), como hoi se hace el de los carros urbanos de Santiago *a pehual* (cosa eminentemente santiaguina), resultó que una mañana, por equivocacion en las órdenes o por la borrachera de alguno de los *chasques*, se pusieron simultáneamente en movimiento dos trenes de pasajeros desde Montenegro i desde Llai-Llai, marchando a encontrarse.

Por uno de esos acasos de la fortuna i del destino, que antiguamente solian llamarse *milagros* i hacian que los paganos erijiesen templos en el sitio en que se cumplan, a sus deidades propicias, venia por el camino de Coquimbo un huasito a caballo con su manta de bayeta colorada atada a la cintura; i divisando desde una eminencia del sendero antiguo la marcha contradiza de los dos trenes, subióse a un peñasco i comenzó a

hacer señas despavoridas con su manta a uno i otro de los maquinistas.—Al divisar éstos el trapo rojo, i aunque la señal no era reglamentaria, pararon las máquinas en una curva cuando faltaban solo unos pocos pasos para estréllarse i rodar a los abismos con centenares de vidas.

Agradecidos los pasajeros, hicieron allí mismo una colecta que produjo ochenta pesos, i entregándola al mancebo salvador, retrocedieron ámbos trenes en salvo hasta el primer desvío. El «huasito de la manta colorada» siguió alegre su camino, mas feliz que el que en aquel mismo paraje, habia encontrado, hacia cuarenta años, el viajero ingles Sir Francis Head, gobernador mas tarde del Canadá, llorando la lágrima viva porque habia perdido sus espuelas, es decir, sus alas.

Ahora se nos ocurre esta pregunta: Si un hecho tal hubiera acontecido en los siglos de la fe, ¿no le habrian tenido por un milagro aun los incrédulos? I aquel mancebo campesino de la manta colorada, ¿no habria sido lo que la estrella que guió a los reyes magos? lo que el ángel de Tobías?

¿I por qué nó?

Exelsior! Exelsior! Exelsior!

Un camino de fierro, como los senderos de la mitología o las etapas de las cruzadas en la edad heróica, es un poema vivo i cada uno de sus trenes un canto. ¿Qué eran los poemas de Homero, de Tasso, de Ercilla?—Acciones grandiosas dentro de un cuadro de portentos, con las vibraciones del heroismo en batalla, de la virtud en

prueba, de la fe en sus triunfos, i todo bajo la mano de un jenio, de un semi-dios, de un redentor, de un ángel como en Milton o en Klopstock.

I bien! Ahí teneis, en ese convoi de fuego que atraviesa los espacios, el poema palpitante que otras edades i otros jenios enjendraron en sus ensueños nebulosos. La locomotora es el poder visible que conduce las lejonas. ¿Quién la da impulso?—Una gota de agua. ¿Quién la detiene en su marcha omnipotente?—Poned delante de sus ruedas el mas florido ejército de hombres agueridos, desde David a Molke, i vereis como sus filas son aventadas i puestas en fuga como las tropas de Gedeon por las linternas que las zorras llevaban atadas a sus colas. Pero un simple artesano, de rostro hollinado, de mano encallecida, aplica su índice a una manilla, i el convoi frenético se detiene al borde de los abismos, o salva como de un salto las mas anchas grietas de la montaña. La Inglaterra sola posee diez mil locomotoras que han costado cien millones de pesos, i la mitad de ellas corren cada noche como las estrellas fatuas que caen en las noches de los polos, por sus campos i sus ciudades. En los Estados Unidos, las máquinas de fuego, semejantes a los rebaños de mujidores bizontes que huyen delante del rifle del *escuater*, recorren las inmensas praderas que separan dos océanos en número tres veces mayor a aquel.

* * *

El Criador habia separado los estrechos de Menai, entre Inglaterra i Gales, por un brazo de mar, pero el

autor glorioso de la locomotora arrojó sobre el abismo un tubo de fierro, i el mar que Faraón no habria intentado atravesar en seco, ya no existe.—Mas allá, entre dos naciones, vació la naturaleza, en imponente i anchuroso cauce, uno de los mas grandes rios del orbe, el San Lorenzo; pero llegan un dia el calderero, el albañil, el mecánico, el peon a jornal, i el rio navegable desaparece a la sombra de un puente jigante que mide mil doscientos ochenta metros de lonjitud (diez cuadras!), i los buques de gran porte que suben del Atlántico, i los espléndidos vapores de Quebec i de Montreal, pasan bajo sus arcos como simples juguetes.—Su arco central tiene como una cuadra de vuelo en el espacio (101 metros). Pero ¿qué es eso? El puente arrojado de un solo envion frente a la caída del Niágara, que ensordece los trenes con su rumor secular, mide dos cuadras justas, colgado como un simple alambre en el espacio.

¿Cómo no reconocer entónces las señales del milagro, de la leyenda i del poema, en esos poderosos ecos que por todas partes i a todas horas anuncian la vida, la accion, la fuerza vencedora, la creacion pujante, la epopeya humana que forma el conjunto de los pueblos, i que van repitiendo con el bramido de la locomotora; que sube, sube, sube a las alturas, esta palabra, símbolo sublime del presente siglo en que todo lo demas baja: —*Exelsior! Exelsior!*

*
* *

—¿Divisais ese penacho de humo que blanquea en la llanura? Es el convoi querido i aguardado en los ho-

gares, que os trae salvos i gozosos hasta vuestra puerta misma, los tesoros repartidos de vuestro corazon!

¿Sentis un estremecimiento lejano i en seguida un áspero grito que pasa i muere?

Es un tren que en la callada noche, cuando todo reposa i duerme, lleva a domicilio los frutos de todas las zonas, los artefactos de todos los industriales.

I en la mitad del dia, resonando el aire con marciales ecos, pasa el tren de guerra i de victoria que lleva las tres armas de los ejércitos que ántes arrastraban pesadamente sus cañones atados al pértigo de una carreta. En 1859, mil locomotoras hicieron en un mes el milagro de Aníbal i de Napoleón, trasportando mas allá de los Alpes los doscientos mil hombres de Solferino i de Magenta.—Una década mas tarde, el fierro devolvió con sobras la hueste invasora, i en 1870 pasaron el Rhin, camino de la capital de Francia, ochocientos mil alemanes.—«El que mata a espada, por la espada muere.»



Ese es el itinerario incesante, progresivo, universal del linaje humano en marcha, i su paralización de un dia, de una hora, acarrearía la muerte.

Suprimid, en efecto, los 30,000 kilómetros de rieles que en el espacio de medio siglo, cubren el mundo, i el mundo parecerá enfriarse, enmudecer i morir. ¡Cuántas ciudades como Lóndres i París perecerían de hambre sin su red de diario i continuo abastecimiento! Cuántas otras morirían de monotonía i de chisnes, como Santiago!

Nó. No puede negarse la transformacion de la epopeya al carril de fierro, de la estrofa al grito de la locomotora, de la unidad de la accion al incesante movimiento de los convoyes! I por ésto esos rudos obreros que van clavando un riel tras otro riel en los trozos segregados del camino que un dia dará diez veces vuelta al globo, no son, en realidad, sino los silenciosos encuadernadores que agregan una pájina mas al gran libro en que está escrita la epopeya de la humanidad. *Exelsior! Exelsior!*

Cuando el 10 de mayo de 1869, los ingenieros del *Central Pacific* fijaron con un clavo de oro las estremidades de los rielés que venian a encontrarse desde el Atlántico i el Pacífico, en el momento en que el capellan comenzaba sus preces de inauguracion, circuló por todas las ciudades de la Union un telegrama que decia: — «Afuera sombreros!»... (*Hats off!*). En seguida el martillo dió los tres golpes de la inauguracion, i el *hosanna!* de cuarenta millones de séres bendijo el salmo de las selvas, que entonaban él sacerdote i el obrero al concluir en la mitad de luminoso dia su gran faena. Ese *hosanna* decia, como el gran poeta del Norte:— *Exelsior! Exelsior! Exelsior!*

*
*
*

Entre tanto, el tren ha vencido la altura marcada por un largo corte superficial, a manera del cauce seco de un canal de regadío, i comienza a descender rápidamente hácia la estacion de

MONTENEGRO.

Distancia de Valparaiso.....	117 kilómetros
Distancia de Santiago.....	67 >
Distancia de Llai-Llai.....	25 >

Tiempo que se emplea desde Llai-Llai:

Tren ordinario.....	1 hora.
Altura.....	2,472 piés.

«La estacion de los quesos de cabra.»

Tres largos cuartos de hora ha empleado la fatigada locomotora en salvar los 25 kilómetros que separan la estacion de Llai-Llai de la de Montenegro. El tren ordinario emplea una hora justa.

La estacion de Montenegro o de los «Montes Negros,» como llamó el lugar un senador ilustre, tenia en tiempo del afable i platicador subdelegado de la línea don Francisco Herrera, que allí asentaba su cuartel jeneral de infatigable charla, un nombre mui adecuado: llamábala la *Estacion de los quesos de cabra*, porque esa provision de viaje era lo que mas se vendia i se compraba en sus postigos. Ya lo hemos dicho: todas estas haciendas, desde Tabon a Lampa, eran estancias de cordoban, con la sola diferencia que hoi se ha cambiado el cuero por la lechería, pero la cabra es la misma. Esos ganados que pacen por la llanura, viven de la grama, i sus dueños viven de sus queserías, i las queserías viven de los carros de tercera, donde van de viaje los estómagos de patente que no necesitan, para decir, la *pepsina* i la *diastasa*, estos estómagos en frasco que

venden en todas las droguerías, del tamaño de todas las dijestiones....

La estancia.

En Montenegro no hai montes ni negros, como en Baden; ni blancos, como en Suiza; ni azules, como en Estados Unidos, ni de ningun color, escepto el variable de la tierra i su césped o sus mieses. En la primavera son verdes, i en el estío amarillos; pero negros no son nunca...

Esta antigua estancia es de secano, pero buena triguera, especialmente en su ensenada, que se estiende hácia el oriente i por donde pasa el sendero de caballos que conduce a los Andes, allí vecino. Proviene su nombre de su primer dueño en la presente era de trigos, don José Montenegro, vecino de Aconcagua, a quien por mal nombre llamaban los artificiosos *vallunos* «mano mora,» a causa de una mancha oscura que tenia en el reverso de una mano. I esta mancha era todo lo que el nombre del lugar tenia de negro.



Innumerables fueron los Montenegros que procedieron lejítimamente de aquella *mano mora*, especialmente las hembras, que, casadas con los Valles de Tilttil, i los Baltra de Italia i de los Andes, han repartido la triguera comarca en hijuelas i en costales. La hermosa rincónada que se estiende hácia la izquierda i que en años húmedos rinde preciosos trigos, es propiedad de doña

Ignacia Montenegro, viuda de don Jervasio Valle, i la *Posada*, cuyas paredes en ruinas i las cepas marchitas de su viña revelan la inmediata decadencia del lugar pertenece actualmente a don Ildefonso Montenegro, otro retoño de la mano fundadora.

Rutal.

Los edificios de la estacion, que el espreso atraviesa zumbando como una flecha, están situados en el departamento de los Andes, provincia de Aconcagua, que aquí invade al de Santiago, i en la antigua hacienda de *Rutal*, llamada así, no como pareciera, sino en memoria de un famoso escribano del siglo XVII, Diego de Rutal, que fué su dueño desde 1609 a 1643, en que murió dejando a la posteridad veintitres legajos de rencillas, i a sus hijos algunos millares de cabras i chivatos. Hoi la estancia es de la familia Portales.

Rungue.

Un poco mas al oriente se entra en la espaciosa estancia de Rungue, que fué propiedad del probo i patriota juez del tiempo de la patria vieja, don Santiago Mardones, quien ofreció por las gacetas (*El Monitor Araucano*) regalar allí o en San Roque, un lote de tierra al primer soldado que tomase un cañon al enemigo. Su verdadero nombre es *Rungui*, que probablemente viene de *rugan* (pozo), denominacion indijena comun en los lugares secos.

En 1870 ese valioso fundo pertenecia a don Blas

Mardones, el intendente de Aconcagua en el motin de San Felipe, en que fué gravemente herido (noviembre 7 de 1850), i a su muerte fué tasado en 70,000 pesos. Una lejana palma marcaba el sitio de sus casas, de humilde arquitectura pero perfumadas por un bosquecillo de naranjos i limoneros que dan sombra a sus espaciosos patios.



Hízose famoso este lugar por un *placer* extraordinario de plata que un labriego encontró con su arado el año de los «Carreras»(1812). Era un rebosadero de «papas de plata,» como las de cobre de Tabon, i habia algunas que pesaban una o dos arrobas. A la noticia, despoblóse Santiago, i hubo de venir un destacamento de granaderos para guardar el órden entre las muchedumbres. Se calcula que en pocos dias, se *cosecharon* dos o trescientos mil pesos de aquella estraña siembra de metal, esparcida por un algun furor volcánico i redondeada mas tarde por las aguas. El propietario de Polpaico, allí vecino, i que a la sazón lo era el insigne prócer de la independenciam don José Antonio Rojas, hizo labrar a martillo a los hermanos Fuenzalida, eximios plateros de Santiago, del metal en barra que compró sobre el terreno, una suntuosa i maciza vajilla, en la que O'Higgins San Martín, despues de Chacabuco, i el bravo Beauchef, despues de Valdivia, comieron opíparamente, aquellos como huéspedes i el último como hijo.

Hace solo veinte años que esa vajilla fué vendida a la Casa de Moneda, con el objeto de encargar otra de

mas moderno gusto, por la hija única de aquel magnate, la señora Mercedes Rojas de Luco.

La mina maldita.

El afortunado labriego que descubrió el *papal de plata* de Rungue en 1812, llamábase Martin Vega, i de él se cuenta por las buenas jentes del pais, la siguiente tradicion que pasa como verdadera:

Era Vega devoto de mi Señora de Mercedes, i cuando su arado tropezó con los riquísimos rodados que enloquecieron a la cuerda Santiago, como ha solido enloquecerla el oro, hizo voto solemne de erijir una capilla a la Vírgen de su amor, si le guiaba hasta descubrir la veta real de que aquellos indudablemente se habian desprendido. La reina del cielo escuchó las súplicas de su humilde criado, i la portentosa veta fué descubierta en una colina que, siguiendo el curso del estero de Rungue hácia el nordeste, se distingue todavía en el horizonte, i que tiene sus caidas al llano de Polpaico. Agradecido el labrador, apiñó unas cuantas piedras, labró una tosca cruz, trocó una imájen de bulto de la santa por su peso en plata, i erijió de prisa una capilla provisoria, dándose lugar para edificar allí mas tarde una iglesia digna de su fe i de su opulencia.

*
* * *

Como era natural, la órden de la Merced suministró el primer capellan al rústico oratorio, i vino un do-

mingo a decir misa un fraile jóven i galopador. Consumado el santo sacrificio, pasaron el minero i el fraile a visitar la mina, en los momentos que asomaba por su boca un robusto apir trayendo sobre su espalda en un capacho, una papa de plata nativa que pesaba dos o tres arrobas. Despertó la codicia del fraile aquel tesoro, i pidióla sin rodeos a su dueño.—Repúsole éste, que esa era una ofrenda de la Vírjen i que, como tal, la guardaría.

—Insistió el fraile.—Enfadóse el rústico con la porfía, i notando que aquel se adueñaba de la piedra como de un botin lejítimo, acercóse a él i le dió en el rostro una bofetada..... Palideció el monje delante del sacrílego, i acertando a castigarlo en lo que le era mas caro, volvióse hácia la boca-mina, i levantando su brazo, la maldijo..... Sintióse entónces un sordo rumor de piedras, como si los montes «se dieran entre sí batalla,» i desde aquel momento, nadie ha podido descubrir la *mina maldita*.... Escusado es agregar que el descubridor murió en la miseria, como Volados, como Ossorio i como Juan Godoi.

Hoi dia los cerros del Rungue, de Tiltil i de Polpaico están cubiertos de infatigables cateadores, i todos buscan con afan la *mina maldita*. ¿La encontrarán?—El *Diario Oficial* registra una página entera de denuncias de vetas en esos mismos cerros,—la de la mina *Zamoraño* en el alto de los Robles, la del *Chivato* en la quebrada del Cármen, la del *Melon* en el Portezuelo del Litre, i la del *Cerro Alto* en Polpaico;—pero no hemos visto todavía ni pedido por nadie la *mina maldita*....

El puente de la lata.

Atraviésase ahora por un hermoso puente de madera, colocado por el contratista don Juan Slater, el estero de Rungue, que allí se precipita sobre los desfiladeros de San Ramon. Lllaman a este paso los carrilanos el *Puente de la lata*, por algun galpon de zinc que allí hubo, i no carece de mediana leyenda. Una mañana—hace de ésto ocho o diez años,—al llegar el tren de pasajeros de Santiago, el maquinista detuvo repentinamente la máquina: el puente estaba ardiendo. ¿Quién le habia prendido fuego?—Imposible era imaginarlo. Pero el tren tuvo que regresar a Montenegro, i los pasajeros a Santiago. Nunca logró averiguarse el oríjen del fuego, si no es que en esa coyuntura se ocupaban algunos obreros de alquitranar la madera del puente, i tal vez una chispa de la máquina del tren de carga que pasó en la noche, determinó el incendio. El puente fué refaccionado, o mas bien, reconstruido con mucha solidez.

En la vecindad de este puente i no léjos de Montenegro, existió durante la ejecucion del ferrocarril, la considerable faena que tenia el curioso nombre de *Colo*, a cargo del animoso contratista norte-americano Mr. José Hill, mas conocido entre los carrilanos por «Joe-Hill,» gran aficionado a los caballos i a las *sirenas*, i que es hoi un opulento propietario en Nueva York, la ciudad de los mejores caballos i de las mas bellas sirenas del mar i de la tierra. (1)

(1) Véase la *república carrilana*, 1863.

Ocurrió tambien en el *Puente de la lata* otro incidente digno de memoria, que vamos a recordar a la lijera.

El carrilano.

En una tarde del mes de noviembre de 1874, venian a pié pór los atravesaños del estenso viaducto que el tren ha cruzado como relámpago, dos mineros carrilanos, que en la mañana salieron, camino de Santiago, de una faena de Tabon. Cuando sintieron el *pito* de la máquina que les advertia del peligro, apresuraron el paso i lograron ganar el terraplen de la otra parte, pero con tan poca fortuna, que uno de ellos fué cojido por la trompa de la máquina i hecho pedazos entre los rieles.—Su compañero traia, por dicha suya, su cama al hombro, i a pesar del peligro, no la habia arrojado para correr. I fué precisamente así, con su colchon (tal vez su único bien sobre la tierra), como se salvó, pues la lana amortiguó el golpe de la locomotora, i el infeliz escapó desollándose horriblemente la cara i las manos al rodar como un proyectil por el terraplen. Por lo demas, volvió a recoger su cama al hombro i cedió la funda de su almohada al conductor, para recoger los fragmentos indefinibles de su compañero.... El tren continuó descendiendo con su paso acostumbrado.

*
* *

¿Qué importaba aquella muerte? Era un pililo ménos, es decir, un beduino del desierto, que el si-

roco de fuego que empuja los trenes, habia arrasrado en las arenas. Esos hombres no tienen hogar, no tienen afecciones, no tienen mas bienes de fortuna que las tres prendas de su terno carrilano: una camisa, un calzoncillo, un par de ojotas, i por apéndice en la cabeza la *achupalla*, i en el pecho un escapulario de la Virgen. Nada les liga a la vida como cadena de ventura, ni siquiera como eslabon de pena o de fatigas. Saben que aparece el sol que nos da vida i fortuna, solo porque oyen la campana de la faena. Saben que ha concluido el dia porque los mayordomos les reclaman las herramientas. Por lo demas, ni su nombre mismo es una señal o una garantía de su estado civil, porque el carrilano, como cuenta el payador Guajardo en *José Arnero*, es una especie de almanaque vivo de apellidos:

«En Limache soi Pavés,
 En San Pedro soi Cañete,
 En Quillota soi Astete,
 I en Llai-Llai soi Montañés,
 En San Felipe, Jerez;
 En los Andes, Escudero;
 En Chacabuco, Guerrero;
 En Colina soi Azagra;
 En la capital, Villagra,
 I en el *Carril*, José Arnero.»



I otro gran poeta del dolor no habia dicho:

«Un cadáver mas... ¿qué importa al mundo?»

Cuestion sencilla pero terrible de aritmética!! Para contar bien los siete millones de viajeros que en 15 años ha recorrido la línea, es preciso *despreciar las fracciones...*

No quita ésto que nuestros pililos sean las jentes mas alegres del mundo i de mejores dichos. Pililo fué aquel que dijo que era «presbítero por la madre» cuando le sorprendieron votando con la calificacion de un clérigo; pililo el que contaba que sus compañeros de baraja le habian dejado «como hueso de durazno prisco,» porque le ganaron hasta la camisa; i pililo el que acusado por cierto desman, por una bizca, e interrogado por el juez sobre su atentado, aseguró bajo juramento que todo su delito habia sido decirle:

«Tuerta,
vamos *pà* la huerta»...

Esto lo contamos de oidas; mas en cierta ocasion una niña, que no era tuerta, sino de lindos ojos, pero rota, repudiando a un lacho en la Pampa, púsose éste una onza de oro en un ojo, i preguntóle si tuerto de esa manera lo querria, a lo cual la interpelada respondióle al punto:—«Mas lo querria si fuera ciego....»

Pililo de Santiago fué tambien el que dió una célebre leccion de anatomía a ciertas arremilgadas damas que hacian ascos de sus perdices, i así seria inacabable la lista de los chistes de los Pavés, los Astetes i los Jerez de

la populosa *república carrilana* cuyo caudillo es «José Arnero».

La estadística de la muerte.

En cuanto a las muertes que ya debe el ferrocarril de Santiago a Valparaiso, segun un cálculo aproximativo del estimable cajero de la administracion, don Ermilio Prieto, que ha puesto alguna atencion a este particular, no pueden bajar de trescientas. Pero de éstas solo cincuenta corresponden a viajeros: el mayor número pertenece a los trabajadores de la línea, especialmente al gremio de *mineros*; a los empleados en los trenes de carga, especialmente a los *palanqueros*; i a los transeuntes a pié por la línea, especialmente a los *borrachos*.

Por lo demas, está averiguado que en los ferrocarriles los accidentes jenerales son mucho mas raros que en los vehículos ordinarios. Cuenta el infatigable viajero i economista Simonin, que habiendo recorrido en los Estados Unidos—pais de las matanzas por mayor—mas de 32,000 kilómetros en cinco años (1867-74), no ha presenciado nunca una sola desgracia, i aunque en esto el ilustre escritor ha sido mucho mas feliz que nosotros, porque en la primera vez que montamos en un tren americano en Cincinnati (1853), hicieron de un hombre una omeleta, no es por esto ménos cierto que en el peor administrado de los ferrocarriles de la Union del Norte, cual es el de Erie, que va de Nueva York a los lagos, sobre 3.922,156 viajeros, no tuvo en el año administrativo de 1872-73, sino un muerto i dos heridos. Segun la estadística francesa de 1875, miétras las

mensajerías arrojan un muerto por cada 334,553 viajeros, los trenes representan un herido por cada 1.353,846 pasajeros, i un muerto por cada 1.955,555.

Compréndese demasiado bien esta diferencia, porque así como en la antigua carretera de Valparaiso cuando se encontraban ocho o diez birlochos en Curacaví o Casablanca, habia asombro jeneral, hoy los trenes conducen doscientas o trescientas veces el número total de caminantes que transitaban por la via de las cuestas en carruaje, en carreta i a pié. Por manera que si se hubiese hecho la estadística comparativa de los que morian aplastados por las carretas, o que saltaban por encima de las varas de los birlochos en los caracoles de las cuestas, la comparacion, aun dando ocho o diez muertos o heridos por cada uno de los siete u ocho millones que han transitado por la línea en 14 años, siempre la proporcion será favorable a los rieles. —¿Quién no recuerda alguna aventura del antiguo camino?—Quién no vió algun coche volcado, incluso la bruja i precavida *calchona* de M. Vigouroux?—I ésto sin tomar en cuenta las cruces mortuorias del camino en los tiempos del *Cenizo!*

* * *

En las filas de sus servidores, los ferrocarriles europeos hacen, sin embargo, tan duros estragos como en Chile: allá por el recargo i embarazo de un infinito servicio: aquí por la incuria, la chicha i el desprecio con-

jénito por la vida. En los cuatro años que corrieron de 1871 a 1875, de 5,231 muertos por accidentes ocurridos en las vías férreas, 2,969 eran empleados, i entre 10,944 heridos, se contaban 9,002 de aquellos: término medio por año, 740 muertos i 2,250 heridos. Dió este estado de cosas oríjen a la mocion llamada *Compensation bill*, que introdujo el año pasado de 1876 en el Parlamento el diputado Mr. Donald i que sostuvieron los mecánicos ingleses en un gran *meeting* celebrado en la plaza de Trafalgar. Esos son los inválidos de las batallas del trabajo, i a la verdad que merecen un último asilo o una racion de pan en la vejez, tanto como los que derraman su sangre por un capricho de rei o una falaz gloria.

Es este tambien el oportuno lugar para decir, que así como el gobierno, en su calidad de administrador, se niega para abonar un solo maravedí por los daños que causa a las personas i a las mercaderías, pagaron las compañías de los ferrocarriles ingleses por esa causa, en 1876, cerca de dos millones de pesos (381,038 £), o sea poco mas de uno por ciento de sus entradas, que fueron de 306.185,000 pesos, subiendo sus gastos a 166.103,699 pesos (*New Castle Weeckly Chronicle*, marzo 24 de 1877).

*
* *

Es curioso tambien observar que en Inglaterra—pais de la cautela por escelencia—han ocurrido en cuatro años 504 choques, o sea 126 colisiones por año, equivalente a *una por cada dos dias*... Por esta causa murieron

129 pasajeros. Por accidentes causados por *defecto* del material («material inglés!») ocurrieron en cuatro años 143 accidentes, que produjeron 91 muertos: por otros accidentes ligados a la responsabilidad de las administraciones, 42 cadáveres mas,—286 vidas en todo, pero vidas bien pagadas, desde quinientos a veinte mil pesos: en Chile los ferrocarriles tienen todavía, como la guillotina, el privilegio de matar de balde.

Sobre los 5,231 muertos de Inglaterra, se contaron en cuatro años, 131 suicidios i 1,010 semi-suicidios, porque tal nos parecen los que ocurren entre los que se ponen al alcance de los trenes al pasar sobre los rieles. —La mayor parte de los muertos de Chile pertenecen a esta última clase i son verdaderos suicidios de la chicha, porque se acuestan a dormir en los rieles i amanecen en la eternidad. El hombre del pueblo en Chile no ha aprendido todavía a suicidarse, de manera que una lei que condenase *a muerte* a los suicidas (segun propuso no sabemos cual legislador), seria en Chile un edicto completamente aristocrático. Vale mas, por tanto, dejar que «se suiciden los unos con los otros,» segun referia cierta dama santiaguina contando una pelea en que hubo muchos muertos, ocurrida ántes del establecimiento de liceos para ilustrar al bello sexo,—causa universal de los suicidios.

El gran total de los muertos de Inglaterra en cuatro años (1873-76), públicos i empleados, fué de 5,231, i el de los heridos de 16,944, si bien entre estos últimos incluye la prolija estadística inglesa, los rasguños, los porrazos i los cosechachos, cosas que no se cuentan en

Chile, donde no se reconocen sino dos clases de heridos, «a cuchillo» o «a bala».

Las colisiones en Estados Unidos.

Pero donde a pesar de la proporcionalidad escasa de los muertos con los vivos, entre los que viajan en bestia o en vehículo, i los que, mas que viajan, vuelan a vapor en todo el universo; donde las colisiones, o como seria mas propio decir, donde las *topadas* de trenes i de locomotoras están siempre en plena actividad, es en los Estados Unidos. Hé aquí el balance de un dia reciente, el 23 de julio último, bajo el ya acostumbrado rubro de: *American news.—Ultimos telegramas.—Fatal collisions.*



Julio 23.—El tren espreso i el tren correo de Filadelfia a Pittsburg se encuentran en la estacion de Guyasuta.—Las dos máquinas se embuten la una en la otra como los compartimentos de un telescopio (*like a telescope*). Por supuesto, los dos maquinistas se quiebran como dos vidrios i perecen infinitos pasajeros.

Julio 23.—El mismo dia se cae un compartimento del puente de Miamii, cerca de Cincinnati, precipitando quince obreros desde una altura de 45 piés. Tres se matan en el acto. Los demas se morirán poco a poco.

Julio 24.—*Fatal collision in Virginia.*—Dos trenes, uno de materiales i otro de trabajadores de la línea (*pay train*), se encuentran en Berkin, cerca de Norfolk, i los

dos convoyes quedaron *demolidos* (*demolished*).—No hubo pérdidas de vidas (*Go a head!*)

Las huelgas colosales.

Este es el epítome de la vida diaria de los ferrocarriles norte-americanos. Agréguese a ésto que en esos mismos dias, doscientos mil carrilanos habian tomado las armas i dado combates por el estilo de la *Comuna* de Paris. Tan solo en Pittsburg los insurrectos quemaron *dos mil carros* i *ciento cincuenta locomotoras* en la noche del 21 de julio, i demolieron o incendiaron material i edificios que importaban de cinco a diez millones de pesos!

El ilustre John Bright, fanático por sus teorías, como todos los sectarios, atribuye esta nueva faz del comunismo que invade al mundo—el comunismo del trabajo descontento—a la falta del libre cambio en Estados Unidos. Pero ¿no seria cien veces mas equitativo ponerlo a la cuenta del ajio infame de aquel pais? Por especulaciones de bolsa, se habia bajado en un veinte por ciento el sueldo de los trabajadores de las líneas principales. De allí el hambre, de allí la insurreccion, de allí el incendio, de allí la matanza!



Las compañías francesas han visto el punto negro del cáncer roedor, i allí han aplicado el bálsamo i el dedo.—Todas han establecido cajas de ahorros para sus empleados, pensiones de hospital i de sustento a domi-

cilio, derecho de jubilacion despues de ciertos años progresivos de servicios. La compañía de Orleans, que tiene quince mil empleados en su línea i cinco mil obreros en sus maestranzas, ha ido todavía mas léjos: ha hecho hasta al último fogonero, hasta el mas humilde galopin de sus talleres, su asociado en las utilidades. Así, desde 1845 a 1867 ha repartido como beneficio líquido a sus co-partícipes, 30.727,700 francos!

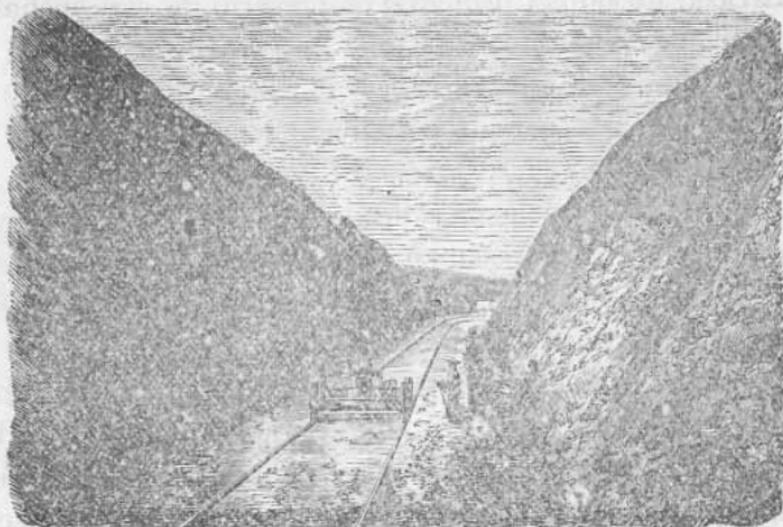


¿I no habrá llegado todavía en Chile la época de pensar en instituciones saludables i previsoras de ese jénero?—La direccion de los ferrocarriles del Estado reparte anualmente dos millones de pesos entre cuatro o seis mil empleados. Luego, ¿no valdria la pena de recurrir a las economías hechas sobre el noble sudor del trabajo i sobre la innoble chicha del ocio, en una caja comun, a fin de crear hábitos de guarda en la única clase de Chile que no los conoce,—en la clase obrera?

San Ramon.

Desciende ahora la máquina, casi sin el auxilio del vapor, hácia los valles centrales por las gargantas de San Ramon, perfilando la quebrada que lleva este nombre. A la derecha se abren algunas boscosas ensenadas, pero por la márjen izquierda del pedregoso estero que va serpenteando junto con la línea, no se ven sino los

flancos desnudos de la montaña, rebanada a pico en todas direcciones. Una de estas grietas, abierta a pólvora en una áspera puntilla, es



El corte de San Ramon.

No léjos de esta grieta, rota a pólvora en las rocas, se divisa a la derecha, bajo humilde techo, el primer trapiche de oro de los innumerables que en sus tiempos de auge, tuvo la gran quebrada de Tiltil i sus afluentes. Son simplemente dos masas circulares de piedra: la *solera*, que está fija en el suelo, i la *voladora*, que jira sobre aquella moliendo el duro cuarzo que esconde el metal. Ese trapiche secular es hoi de la pertenencia del honrado vecino de Tiltil don Froilan Navarrete, i corre cuando hai agua.

Mas abajo del valle se divisan los escoriales de algunos ingenios de cobre, abandonados por la escasez de

combustible, pero que hoi denuncian i compran con frenesí los especuladores en oro. Un minero de Coquimbo llamado Coello, natural de Pachingo, en la costa de Barraza, ha sido el principal empresario de esas faenas.

De noche.

Viajando de noche en estas hórridas gargantas (como lo hemos hecho espresamente en estos dias para ser fieles cronistas de las selvas), experimenta el viajero sensaciones pavorosas i a la vez sublimes.

Apénas ha pasado el tren frente al alto mástil de bandera que señala, junto con el telégrafo de la cumbre de Montenegro, la línea de demarcacion de los declives, el maquinista cierra sus válvulas, i cruzando sus brazos como quien se entrega al destino, se sienta en la banquilla i deja correr la locomotora a su albedrío. Ya no trabaja, descansa. La máquina anda sola. La locomotora arrastra al tren con su impulso inicial, i el tren, a su turno, empuja a la locomotora con su peso. El maquinista tampoco mira. ¿Qué podria discernir en esas profundas sombras que, al pasar, tiñe el reverbero colocado en la testera del tren de una incierta vislumbre? El fogonero, por su parte, pone la aldaba a la portezuela de la hornilla, i sentado en la borda del *tender*, fuma o conversa. El vapor ha bajado en diez minutos, de 140 libras de presion a 60, i los tubos enfriados apénas lo jeneran.

Todas las velas han sido arriadas, i el esquife co-

rre apalo seco por el mar silencioso de la noche.

La locomotora ha perdido en San Ramon su verdadero significado: es un proyectil que anda, que vuela, pero cuya fuerza impulsiva ha quedado atras en las cumbres; i cuando el tren lanzado así, callado, negro, terrible en su silencio, coje una en pos de otra las curvas de las quebradas, aseméjase a un enorme reptil en busca de su nocturna presa, arrastrándose entre los matorrales i las rocas. Gustavo Doré envidiaría ese paisaje i un puesto de viajero como el nuestro para su maravilloso lápiz.

I ¡ai! si en tales horas, en tales parajes, el jenio del mal arrojase un solo guijarro en el acero de los rieles! Las dulces madres de Santiago confian el dolor i la ventura de sus alumbramientos al santo «no nacido» que dió su nombre a estas montañas. I es preciso creer que un ánjel invisible es el que guarda estos pasos de los trenes i los protege con su númen i sus alas. En cuanto al nombre de *San Ramon* que estos sitios llevan, débenlo sin duda, no al alumbramiento de las montañas, sino a la circunstancia de que cuando se criaban cabras en estas serranías, era la quebrada propiedad de las monjas agustinas de Santiago, devotas sin duda de aquel santo.

Pero cuando se endureció el pié de los chilenos i el becerro reemplazó al cordoban de los zapatos, las cabras desaparecieron i las monjas vendieron la estancia por un censo de 20 pesos, que equivalia a un capital de 400 patacones.

Una hacienda que se regala.

La hacienda de San Ramon mide desde una punta a otra punta, porque toda es una áspera quebrada, seiscientas cuabras justas; i si hai álguien que en estos malos tiempos de crisis quiera tomarla en barato arrendamiento, está pronta su entrega, sirviendo esta pájina de suficiente aviso. I si ese álguien está dispuesto a hacer algo mas tarde por nuestra ánima, puede tomarla sin cumplimiento de regalo. Su dueño actual es don Nemeccio Vicuña.

La Dormida.

Por la márjen opuesta del estero de San Ramon (que es el de Rungue) blanquea a trechos un sendero: es el que conduce a la meseta de Caleu i a su asiento de minas i de peras, famosas las últimas en toda la comarca. Un poco mas abajo tuerce la profunda quebrada de Tiftil a la Dormida, i de allí a Limache. ¡Fijaos bien! —¿No veis descender de un empinado cerro hácia la depresion de la quebrada una afilada cuchilla?—Es la misma que tres horas ántes habeis contemplado de frente i desde el llano de Quilpué,—la cuchilla del cerro de la Viscacha, que cae casi perpendicularmente sobre la cima de la cuesta.

Accidente de 1874.

Aconteció en esta parte del trayecto una aventura el 10 de abril de 1874, que pudo causar serios desastres

entre los pasajeros. Llovía ese día inaugurándose el invierno, i habían pasado sin novedad la peligrosa quebrada los dos espresos de la mañana. Pero al llegar de Valparaiso el tren ordinario de pasajeros de las diez de la mañana, el paso estaba obstruido por un enorme derrumbe, que el guarda-via no había reparado i sobre el cual cayó la máquina con todo su peso.—«El caminero—dice un diario de Valparaiso del día 11—colocado para avisar del peligro al tren de 10 A. M. de Valparaiso, se descuidó, i de ahí que el maquinista no pudiera detener a tiempo la locomotora. Esta avanzó hasta chocar con las rocas que llenaban la línea, enterrándose en la tierra i sufriendo considerables averías.

«No sabemos cómo se las compondrían el maquinista i el fogonero para librar la vida. Hasta ayer trabajaban aun por sacar la locomotora, cuya compostura costará buenos pesos.

«El peligro en que estuvo la vida de los pasajeros que iban en el tren, fué, pues, inminente. El convoi venia de bajada, de modo que si el maquinista no anda tan listo i consigue detener la marcha, sabe Dios dónde hubieran ido a parar locomotora, carros i viajeros.»

*
* *
*

Corta el tren en dos, al llegar a la desembocadura de las gargantas, una hermosa arboleda de nogales, de olivos, de viñas i de higueras, que producen los mas deliciosos higos i las mas azucaradas brevas tempraneras, destinadas a dar «gracias a Dios» en las gargantas

de las santiaguinas. Esa bonita posesion se llama, desde tiempo inmemorial, *la Finca*, i pertenece a una señora de Tiltil, doña Ursula Valle, que la ha ofrecido en venta en 7,000 pesos, i la arrienda por el diez por ciento de ese capital.



Otro gran puente como el de Rungue salva el paso del estero de San Ramon, que se arroja aquí en el Lampa junto con el torrente que baja de la Dormida, o mas bien, forman ámbos reunidos aquel estero, i estamos frente a frente de la estacion de

TILTIL.

Distancia de Valparaiso.....	136 kilómetros
Distancia de Santiago.....	48 »
Distancia de Montenegro.....	19 »

Tiempo desde Montenegro:

Tren ordinario.....	35 minutos.
Altura.....	1,896 piés.
Poblacion.....	646 habitantes.

La aldea.

Tiltil tiene el doble privilejio de ser una de las aldeas mas antiguas de Chile i de no haber dejado jamas de ser aldea. No ha mudado de residencia como las poblaciones fronterizas, que saltaban de una márjen a otra del Bio-Bio segun el negocio de los maestros de campo, ni se ha estinguido como Casuto, Punitaqui, Pueblo Hundido i otros asientos de minas en el norte. Es un

pueblo esencialmente estacionario, como todo lo que en Chile depende del suelo, i en treinta años de vida que le conocemos, no hemos visto otra mudanza en su aspecto que un bonete maulino que algun arquitecto de la Dormida probablemente sobre soñando dibujó para la torre de su iglesia (vice-parroquia de Lampa), i que está visible, estero de Lampa de por medio.

El frances Frezier visitó este lugar hace 160 años, i era ya aldea (*village*) como hoi dia. Tenia entónces seis trapiches que molian el cuarzo de las minas de oro, a que debia su oríjen, i cuyo número era entónces de 51, con once lavaderos; pero era aquel tan escaso, que de cada cajon (64 quintales) solian lavar de dos a seis onzas. Dos onzas era el mínimum del costo: el esceso se consideraba como utilidad; mas en raras ocasiones el residuo alcanzaba a seis onzas, excepto cuando el afortunado minero encontraba una *bolsa*, es decir, un riñon de oro. Cuéntase que a principios de este siglo, los afamados mas que famosos Osorios hicieron el hallazgo de esa *bolsa*, i tanto se pondera ésto en el lugar, que se añade «romaneaban» el oro. Pero es lo cierto que ellos hicieron con el precioso metal lo mismo que el trapiche habia hecho con el cuarzo que lo contenia:—lo *remolieron*...

Por lo demas, Frezier reniega de la pobreza del lugar, i de sus camas de pellones à la *belle étoile*. ¿Dormiria hoi mejor en Tiltill el errante pasajero de los trenes?

Se trabaja todavía el oro i el cobre en estas inmediaciones, especialmente por una compañía inglesa que ha enterrado algunos centenares de miles de pesos en sus quebradas.

A fines del último siglo, era Tilttil el centro de una rejion metalífera bastante estensa, como que su nombre significa *estaño*. Dice el ingles Helms, en sus *Viajes*, publicados en 1815, que en *Delcurato* habia 34 minas en trabajo. El *Delcurato* era sencillamente el curato de Lampa i de Colina reunidos.



Tilttil posee una escuela de buen porte, cuyo edificio está esperando, desde hace tres años, las puertas i ventanas, que sus vecinos probablemente habrán encargado a Europa, como es hoi moda.

La gramática de Tilttil está, como su escuela, sin puertas ni ventanas, porque fué en esa estacion donde estuvo escrito en la caja de las cartas, por mas de diez años, esta palabra:—*Duzon*; i fué tambien allí, a orillas de la línea, donde un propietario urbano del lugar fijó a la puerta de una casa desocupada, un cartel manuscrito que decia:—*Se arrienda esta casa...*

La última mejora que hemos visto, o mas, bien que hemos divisado en la localidad, es el blanqueo de su cementerio.

Tilttil, pueblo de muertos, cuida a los suyos...

Manuel Rodriguez!

«Rodriguez inmortal! Los nobles hijos
De aquellos que salvaste con tu arrojo
Hoi visitan tu misero despojo
I lágrimas te ofrecen de dolor.»

(*Mercedes Marin de Solar*, 26 de mayo de 1873).

El nombre de Tiltil está vinculado, mas que a su antigua riqueza, a la dolorosa memoria de un hecho de nuestras contiendas civiles, a un crimen que lo hará vivir en los anales futuros de la patria chilena con eterno llanto.

Fué allí donde el 26 de mayo de 1818, dos meses escasos despues de la victoria de Maipo, tenebrosos decretos cobardemente asesinaron al ilustre chileno don Manuel Rodriguez, a los 32 años de su gloriosa vida.

La muerte de Manuel Rodriguez ha dejado de ser un misterio para ser el baldon de un club político, baldon impersonal e irresponsable, es cierto, ante la lei escrita, pero que la historia ha recojido ya en sus páginas de fuego i de castigo.

El director O'Higgins, jefe del pais ostensiblemente, no fué un instigador como se ha dicho: fué consentidor. San Martin, que se hallaba ese dia en Buenos Aires i— ¡coincidencia estraña!—escribia a O'Higgins en el propio dia del asesinato aprobando el destierro del héroe turbulento, no fué ni una ni otra cosa, sino su protector, porque desde los dias de Mendoza le queria i admiraba. Manuel Rodriguez feneció por un implacable i a la vez inapelable decreto de la *Lojia Lautarina*.

El inmortal guerrillero de 1816 puso, sin embargo, de su parte cuanto su inquieto jenio le dictó para provocar aquella terrible sentencia del Tribunal de los Diez, que gobernó a Chile desde Chacabuco a Sorata. Rodriguez aborrecia a los arjentinos, i no podia conformarse con su yugo. El heroismo de su alma era tumultuoso. Sus fibras no tenian el dúctil i brillante temple del acero, el mas noble de los metales de combate, i ántes de plegarse a las exigencias inexorables de una época, de una gran crisis, de la salvacion pública, quebrábase como el fierro de lei ménos subida. Era arrogante, provocador, inquieto. Sublime i salvador en la víspera de una batalla, era un obstácuio en la tarde de una victoria, i a la mañana siguiente una amenaza.

Está probado que ántes de ordenar su muerte bárbara i aleve, hicieron sus jueces secretos, esfuerzos sobre-humanos por salvarlo, porque no era una naturaleza que inspirase odios, sino inmortales simpatías. Le propusieron una legacion a Estados Unidos, i él rehusó «por sus amores;» le encerraron en un castillo de Valparaiso para desterrarlo a la India, i con su acostumbrada ajilidad i atrevimiento de soldado, fugóse por las paredes; le arrestaron de nuevo en Santiago i le dieron por carcelero un oficial complaciente que le acompañaba abriendo su calabozo de San Pablo en las nocturnas rondas de sus juveniles amoríos.

Pero Rodriguez no se corregia. En el calabozo, como en la plaza pública, maldecia el yugo de ultra-cordillera que pesaba sobre la frente del país, humillado por la propia arrogancia de sus libertadores. Su persona era

un peligro incesante, porque era un caudillo popular; su actitud era un reto de todas las horas, porque era amado por las muchedumbres.

Por ésto, en una sesion plena de la Loja, acordóse su muerte, i cupo al coronel Alvarado, jefe del batallon argentino *Cazadores de los Andes*, en la rifa de los jueces conjurados, el triste lote de la aleve i villana inmolacion.

En consecuencia, el batallon en cuyo cuerpo de guardia se hallaba preso Rodriguez, recibió orden de marchar a Quillota por la Dormida, llevando consigo a su prisionero. ¿Para qué?

El batallon emprendió su camino el 25 de mayo i durmió en Colina. Cuando los oficiales estaban almorzando en San Ignacio, el capitan carrerino don Manuel Benavente, pasó a Rodriguez un cigarro de papel en que habia escrito esta palabra:—*Huid!*

Pero si el capitan Benavente fué leal, no fué magnánimo. Para ser salvador, es preciso decirlo todo i arros-trarlo todo, incluso la muerte. Rodriguez no se aperci-bió. Era hombre de una alma demasiado entera para creer en la infamia de otras almas.

*
*
*

Al dia siguiente, 26 de mayo de 1818, el batallon se alojó a orillas del estero de Lampa, que arrastraba ya las aguas del invierno, casi frente a frente de Tiltil. El prisionero venia a cargo del mismo oficial que le habia acompañado en sus juveniles pasatiempos de Santiago

miéntras habia estado preso al pié de la torre de San Pablo, i por lo mismo, confiaba en él. Pero ese oficial— el español Navarro—era un infame, i seria asesino como habia sido rufian.

El último invitó al prisionero, por tanto, cuando pardeaba la tarde para ir a visitar «unas niñas» que vivian en la vecindad, i se hizo acompañar por un cabo de su misma catadura llamado, Gomez.

Rodriguez, con su acostumbrado buen humor, aceptó i marchó ciego i alegre a su fin.

Vestia esa tarde el *húsar de la muerte* una chaqueta de paño verde galoneada con trencillas negras, pantalon i gorra militar, i su poncho de viaje que le servia de abrigo. Navarro llevaba tambien puesta su manta i oculta bajo de ella sus pistolas. Al pasar por unas *ancuviñas* o sepulturas de indios, visibles todavía, i a las cuales, por aquel tiempo, daba triste sombra un solitario *maiten*, el asesino se acercó a la víctima por la espalda, i de un solo balazo en el cuello le dejó en el acto inanimado cadáver. Manuel Rodriguez habia vivido treinta i dos años!

«Oh! de cuánta virtud rico tesoro
Arrebatado en flor al porvenir» (1)

*
* *

Así encontraron prematuro fin los días de un hom-

(1) A Manuel Rodriguez, con motivo de la erección de su monumento, por doña Mercedes Marin del Solar.

bre que ha llegado a ser, por su heroísmo, por su juventud, por su jenio i, sobre todo, por su martirio, un verdadero emblema nacional. Otros hombres, sin duda mas altos, han personificado las mas grandes cosas de nuestro siglo:—O'Higgins el patriotismo, San Martin la emancipacion, Camilo Henriquez la fe de la revolucion, Rosas su audacia, Infante su enerjía, Cienfuegos su fervor, los Carreras su turbulenta democracia; pero uno solo representa en toda su plenitud popular, con su luz i sus sombras, la imájen querida de la patria, i ese es Manuel Rodriguez—su hijo, hijo de sus entrañas, soldado i orador, guerrillero i dictador—el Lautaro del segundo gran movimiento de nuestra historia:—la independencia despues de la conquista.

I por ésto uno de los oradores en la inauguracion de su monumento espiatorio el 26 de mayo de 1863, invocando los manes del libertador i del mártir, i presajando a la vez acontecimientos que tardaron solo dos años en cumplirse, decia en medio de los ecos de los agrestes sitios que recorreremos, estas palabras, que en el fondo, eran una profecía:

«I si en otro dia, aun mas solemne que el presente, *que acaso no está lejano*, huestes extranjeras, ajentes de protervos tiranos, osan pisar el suelo de la patria de Rodriguez i penetrar a estas gargantas, derribando uno en pos de otro millares de muros de pechos chilenos, aquí en este sitio santo se agruparán todavía las reliquias de los libres.... i desde ese dia, la historia de la América i del mundo comenzará a denominar la «quebrada de Tiltit»—las «Termópilas de Chile!»

El cobarde asesino, consumada su alevosía, huyó, i el batallon continuó su marcha en la madrugada, dejando aquel cadáver insepulto en el sendero. Pero un peon llamado Hilario Cortés, que regaba un trigo recién sembrado del subdelegado de Tiltil don Manuel Vales, al sentir el pistoletazo vino al sitio, i encontrando un hombre muerto, lo llevó en compañía de otro peon llamado Francisco Serei, a casa de su patron.

En seguida condujéronlo con recelo al cementerio, donde le enterraron, segun unos, o en la iglesia, como se ha dicho por otros. Es el mismo cementerio que se divisa en la falda de la colina que corona a la aldea. Las *ancuviñas*, es decir, el cementerio de los jentiles, está algo mas adelante, en el sitio mismo del monumento espiatorio.

La pirámide espiatoria.

Apartando la vista de tan tristes sitios, encuentra luego el viajero una modesta pirámide, que fué inaugurada en presencia de cuatrocientos viajeros de Santiago el 26 de mayo de 1863, en el cuadrajésimo quinto aniversario de su sacrificio. Esa columna espiatoria habia sido la inspiracion de un viajero; pero su ejecucion fué obra esclusiva del contratista Meiggs, como lo fué su inauguracion suntuosa i alegre.

La inauguracion.

(Mayo 26 de 1863).

Hubo algo de tristemente solemne en el acto inau-

gural de 1863, agrupada la silenciosa i recojida muchedumbre al pié de la pirámide enlutada con lazos de crespon que velaban la estrella de Chile, como llorosa viuda que confortan las plegarias de sus hijos. Los oradores subian uno en pos de otro a la mas alta grada del monólito, i el viento de mayo, tibio aquella mañana con los resplandores de un sol propicio, despues de pasajera lluvia, llevaba sus ecos de dolor a las quebradas que, cerca de medio siglo hacia, habian escuchado la detonacion del cruento martirio. Así hablaron el capitán Moya, vecino i subdelegado de Tiltil, soldado de Maipo que apenas sobrevivió a aquella conmemoracion; don Pedro Moncayo, ilustre proscrito ecuatoriano; Marcial Gonzalez, Justo Arteaga Alemparte i el autor de estos recuerdos.

*
* *
*

Los poetas nacionales templaron tambien a porfia en esa ocasion, su laud, i sus cánticos han sobrevivido a los ecos reparadores de aquel noble dia.

....«Mas ¡ai! los que partieron
 Su pan de proscricion i de amargura,
 Los que a luchar vinieron
 I a la patria, con él, su sangre dieron;
 Un brazo mercenario
 Armar supieron en la noche oscura.
 Aquí, en la sombra, vino
 Su víctima a buscar el asesino

I el héroe murió triste i solitario!....
 Patriotas i héroes fueron
 Los que armaron el brazo del sicario
 Por sus hazañas ínclitas
 La mano de la gloria
 De inmarcesible gloria la corona,
 Mas del justo castigo no se eximen;
 La patria los perdona,
 Mas nunca la justicia absuelve al crimen!»

(GUILLERMO MATTA, mayo 26 de 1863.)



Hallóse tambien presente en la tardía consagracion de aquella memoria ilustre, un testigo tan interesante como humilde. Fué ese testigo-reliquia aquel peon Hilario Cortés que regaba los surcos en la tarde del 26 de mayo de 1818 i cargó en sus hombros el cadáver de la, para él, desconocida víctima.... Pero no veíase ya enhiesta i taciturna sobre la rama del *maiten* simbólico, aquella águila solitaria—el valeroso *calquin* de los indígenas,—aparecida, segun la tradicion del lugar, en cada aniversario para contemplar aquel sitio de imperdurable luto que guarlaba a la vez las osamentas de los vencidos de la conquista i la sangre del mas jóven i mas lamentado de sus libertadores.

En cambio, la inajinacion de los viajeros se preocupa hoi en este pasopreciso, con el aspecto de un lejano quillai que corona las colinas de la izquierda de la quebrada de Tilti, i que, sin esfuerzo, representa los perfi-

les i la lejana visual de la estatua ecuestre del jeneral O'Higgins, acusado hasta hace poco, con evidente injusticia, de haber sido autor único de aquella fatal inmolacion.

*
* *

La inscripcion del monumento, cuya plancha de mármol costeó el entusiasta caballero don Francisco Javier Ovalle i Errázuriz, fué debido a la inspiracion del bardo nacional don Guillermo Matta. Pero, en estos últimos tiempos, ha sido villanamente hurtada, i sus conceptos patrióticos se han perdido para la historia i el viajero.

Mas, si hubiese de reemplazarse, por alguién que hoi lo pueda, aquel mármol profanado, nó seria tal vez fuera de acierto sustituir la leyenda del poeta con estas palabras sencillas i sublimes de un idioma inintelijible para el vulgo, i que una madre aflijida, como Chile, por una inmensa pérdida, pronunció en Cundinamarca al llegarle la nueva de la desaparicion de su hijo único en la flor de sus dias:

«Champi yunchapi tuta yaca!» (1)

El festin.

Como el tren inaugural de Tilttil era *misto*, es decir, de patriotas i de beldades, la naciente vedura de los cam-

(1) «En la mitad del dia le anocheció!»

pos formó en breve sus parejas, i bajo la techumbre de la espaciosa bodega de la estacion, recién terminada para el caso i profusamente decorada con arcos, festones i guirnaldas de los arbustos de la quebrada de Tiltil, se improvisó despues de un opíparo festin, el baile mas entusiasta i expansivo que hayamos visto jamas, i que se prolongó hasta mui entrada la noche.—«Concluido el banquete—dice una de las relaciones de la prensa en la mañana siguiente,—que fué de los mas animados i alegres que se hayan tenido en Santiago, se quitaron las mesas, i la espaciosa bodega quedó transformada en un rústico pero hermoso salon de baile. Inmediatamente se improvisaron parejas, se armaron círculos de cuadrillas, i el baile se hizo jeneral; un momento despues, la animacion exijió mas: las bandas hicieron oír la entusiasta música de nuestra danza nacional, la zamacueca, que fué bailada por algunas señoritas i jóvenes galanes. La animacion pasó entónces a ser un entusiasmo loco, delirante, inmenso, i ya no se oía mas que alegres vivas, ruidosas felicitaciones de uno i otro lado del salon. Nunca habíamos presenciado un acto en qué se revelase mas patriotismo, mas alegría, un entusiasmo mas cordial i mas sincero; i era natural, porque nada faltó; la novedad del paseo, el estreno del camino, la vista del campo, hermosa con su aridez i llena de variados accidentes, la templanza del dia, todo contribuyó a hacer de esta fiesta una de las mas brillantes que se hayan celebrado en Santiago.»

El almirante Pinzon en Tilttil i la «Covadonga» en el Papudo.

Cuando el tren se ponía en movimiento, de regreso, hacía las 8 de la mañana, llegó a tomar parte en aquella fiesta patriótica de los chilenos un personaje inesperado: era un almirante que venía a hacer tremolar en el Pacífico aquella bandera de Castilla que el *húsar de la muerte* había pisoteado con su caballo en la víspera de Maipo... Pero el almirante Pinzon, que llegaba por el camino de Llai-Llai con sus ayudantes i algunos hospitalarios hacendados chilenos recorriendo la línea a caballo i al parecer como simple transeunte, tomó o finjió tomar parte en la alegría jeneral, i aun recordamos que puso en las bláncas manos de una bonita santiaguina, que hacia en el tren la colecta de los heridos de Méjico contra las águilas imperiales, una moneda de oro, encargándole cóquetamente el secreto de su dádiva.

¿Era todo aquello casual? era sincero?—No sabríamos decirlo; pero, si no lo fué, coincidió con aquella misma fiesta i con la llegada del almirante Pinzon a Santiago, en la noche del 26 de mayo, la siguiente *tonada*, que un eximio tocador de vihuela i paisano suyo—don Buenaventura Bassols, librero catalan de la capital—compúsole aquel mismo día i que se publicó en los diarios del siguiente día (*Mercurio* del 27 de mayo), junto con la relacion de la festividad esencialmente anti-española de Tilttil:

«La vírjen de *Covadonga*
 Las *proteje* en su camino,
 I el esforzado marino
 No teme, así, el aquilon;
 I si en peligro inminente
 Una tormenta le arrecia,
 Orgullosa la desprecia,
 Pues va con *Resolucion.*»

¿Fué la tonada de Bassols la profecía de Williams Rebolledo?

*
 * *

El camino de fierro desde Tilttil hasta la estacion de Lampa o de Polpaico, es una serie de dificultades causadas por los torrentes que bajan de todas las quebradas de la alta sierra que yace a su derecha, la cual, por su accidentado i áspero lomo, es una verdadera *sierra*. Van formando las quebradas de la última el torrentoso estero de Lampa, que en los inviernos de otros años, parecidos al presente, solia crecer como un mar. Así es que no hai en este trayecto ménos de cincuenta puentes i viaductos de todas dimensiones, que, rechinando con un eco sordo i metálico al paso del tren, dan a la marcha de éste la apariencia i el sonido de un redoble constante de tambores. El espíritu preocupado creeria a veces que los cerros baten la fúnebre marcha de los muertos al mártir de Tilttil!

Esta peculiar travesía dura un cuarto de hora (10 kilómetros), i al fin de ellos, el tren ordinario, que es en el que desde Llai-Llai venimos viajando, se detiene frente a la estacion de

POLPAICO.

Distancia de Valparaiso.....	146 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	38 »
Distancia de Tiltil.....	10 »

Tiempo que se emplea desde Tiltil:

Tren ordinario.....	15 minutos.
Altura.....	1,718 piés.

Es el feudo de Polpaico, tan famoso por sus rodeos, sus corderos i por sus espinales, uno de los mas antiguos i valiosos de Chile. Su nombre viene de dos plantas conocidas que sin duda abundaban allí:—de *poll* (achira) i *paico*, yerba indijena medicinal bastante conocida por los que han padecido alguna vez dolor de estómago.



El vulgo ha creído siempre que Pedro de Valdivia i sus sucesores distribuyeron el pais por valles enteros entre sus secuaces. Pero está ya demostrado que ese es un error gravísimo. Todo lo contrario: repartiéronse los indios i los terrenos con una increíble parsimonia, i no conocemos merced alguna del siglo XVI i XVII que encierre la concesion de mas de mil cuabras de tierras a un solo individuo i en una misma fecha.

Así, del primitivo *Pollpaico*, que fué concedido a una mujer de no malos bigotes, doña Antonia de Navia, fundadora en Chile de la casa de los Irarrázaval, por el presidente García Ramon, «hombre de mucho bigote,»

dice el padre Rosales, el 2 de marzo de 1610; i la gracia no abarcaba mas que 800 cuabras afeitadas.

*
* *

Comprólas éstas de doña Antonia, un capitán llamado don Andres Mendez de Contreras, i fueron aumentándolas paulatinamente él, su hijo don Antonio, que dió su nombre a la calle que lo lleva en Santiago, i su nieta doña Teresa Mendez de Contreras, con no ménos de cuatro concesiones sucesivas, hechas por el gobernador Talaverano en 1617, por Porter de Casanate en 1657 i en 1660, i por último, por don Juan Henriquez en 1672. De esta suerte, la estancia de leña i de crianzas de Polpaico, gracias al principio de acumulacion que caracterizó el espíritu feudal de la colonia, i que hoy vuelve a desaparecer en las hijuelas, llegó a abarcar en el último siglo 8,600 cuabras, inclusa la estancia vecina de Chicauma, famosa en los otoños por sus chichas de majuelo.

Era entónces una i otra propiedad del jeneral don Juan de Dios de la Cerda, que habia contraído matrimonio con la nieta ya nombrada del primer Mendez de Contreras, doña Teresa.

*
* *

Con una hija de este enlace—doña Catalina de la Cerda—casó el encopetado negociante don Andres Rojas de la Madrid, i a la muerte de sus suegros, en 1734, compró las dos haciendas en 10,000 pesos i fundó el víncu-

lo actual, que vale cincuenta veces esa suma. La hacienda, con Chicauma i su viña, Huechun i sus algarrobales, habia sido tasada en 11,087 pesos; pero ninguno de los herederos del jeneral de la Cerda habia querido quedarse con ella, ni aun «con una quiebra del veinte por ciento,» dice una escritura antigua.

La principal riqueza de aquel predio consistia en sus ganados, que subian de ocho i diez mil cabezas. De este número prodijioso de animales, un tanto selváticos, provino la fama de sus rodeos de primavera, que, hasta hace 30 años, despoblaba a Santiago, por el mes de octubre, de todos sus *lachos* nacidos i aderezados al calor de las fiestas difuntas de setiembre. En seguida venian los montes de espinos, que le alimentan todavía, i cuyo carguío i espendio reglamentaba ya el cabildo de Santiago desde principios del siglo XVII.—«En este dia—dice un acuerdo inédito del ayuntamiento de junio 25 de 1627—se acordó i mandó se pregone públicamente que ninguna persona, de cualquier calidad ni condicion que sea, benda ninguna carretada de leña fuera de la plaza de esta ciudad i que las traigan bien cargadas i sin *gucos* entre ellas, pena de pérdida i aplicada para la cárcel de esta ciudad:» tan antiguas como eso son las que hoi llamamos «carretas brujas.»

En el primer siglo de la conquista, la plaza de Santiago era, pues, el mercado de la leña; lo que no parecerá extraño a los que sepan que entónces crecian en ella los espinos como hoi los acacios i los robles.

Polpaico ha adquirido tambien cierta nombradía histórica por la conspiracion que allí fraguaron, con su

mayorazgo don José Antonio Rojas—padre de la patria—los franceses Berney i Gramusset en 1780, i cuyos detalles han sido hábilmente contados en un libro—*Una conspiracion en 1780*—dado a la estampa por don Miguel Luis Amunátegui.

*
* *

La especialidad colonial de Polpaico fueron sus famosos chivatos, que, al decir de un chusco, cantaban el *miserere* cuando los desollaban vivos para odres; i así, en verdad, gritan cuando, con bárbaras manos, les pelan el hocico: *Miserere Dei, miserere mei, Deus meus*; como los pavos cuando se engrifan en invierno, dicen, segun otro, en su fatídico lenguaje: *Dios me libre de junio i julio*, que son los meses de las bodas ... Chile era en la edad colonial, un corral de cabras, como lo es todavía la infeliz i atrasada España. «¿I qué diremos de los hatos de cabras?» esclama uno de sus escritores con fecha solo de ayer (*Epoca* de Madrid del 15 de julio). «La cabra es el animal mas dañino que existe para los árboles. Si da una onza de leche, es a costa de una onza de oro de destrozos; i, sin embargo—¡fenómeno singular i que prueba nuestro atraso!—la jeneralidad de las cabras pertenece a quien no tiene tierras donde alimentarlas. Es la cabra como el ladron, que se alimenta de lo que roba, que para ello es osada i atrevida, *i en ese ganado es en lo único que figura España por mayor número entre las naciones de Europa.*

«Es oportuno conocer que España es el pais mas

rico en lo que revela miseria, descuido i desórden.»

I es un español el que lo dice. ¿Tendríamos el derecho de desmentirlo?

*
* *

Hoi la especialidad de Polpaico son sus corderos, alimentados en sabrosos pastos salitrosos, i que compra por contrata el «Anchorena de Chile,» don Victoriano Jaña, semejante a Abraham en la bondad del alma, i a aquel famoso ganadero arjentino, en sus innumerables rebaños. Junto con sus regaladas carnes, Polpaico vende la leña para asarlas, i esto solo constituye hoi la pingüe renta de su apreciable mayorazgo, que ántes vivia igualmente opulento de sus cecinas i de sus cueros.

*
* *

Continuando ahora nuestra marcha hácia Santiago, se atraviesa en breve por un puente de fierro de alguna estension, el estero que ántes se llamó rio i es ahora apénas zanjon de Chacabuco. Unese al Lampa en este preciso punto i van a formar ámbos la laguna de Pudahuel, nodriza secreta del Mapocho resucitado.

El tren asciende en seguida el portezuelo de Polpaico, paralelo al del Manzano, que ya hemos descrito en el camino real que corre un poco mas al nordeste.

Hácia la izquierda, en la cumbre de un morro, divísanse, a semejanza de un enorme rasguño en la epidér-

mis del cerro, los desmontes blanquecinos de las famosas minas de cal de Polpaico, con cuyo beneficio se edificó la mayor parte de las obras públicas de Santiago, especialmente la Moneda i los Tajamares, en la era colonial.

En 1820, la calera de Polpaico estaba todavía en todo su auge, i segun el viajero ingles Miers, que recorrió esos lugares a caballo en esa época, producía todavía a los dueños del mayorazgo una renta de 10,000 pesos, a razon de diez reales la fanega.

*
* *

Descendiendo en seguida rápidamente el tren, por medio de una poderosa curva en gradiente, a un llano parejo i enjuto como la mano, que suele ser laguna i es a veces campo de tiro al blanco para los ensayos de nuestra artillería, se llega a la estacion de

BATUCO.

Distancia de Valparaiso.....	157 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	27 »
Distancia de Lampa.....	11 »
Tiempo que se emplea desde Lampa:	
Tren ordinario.....	20 minutos.
Altura.....	1,581 piés.

Batuco.

«Los juimos!» esclamaba el ingeniero de la provincia don Vicente Sotomayor, cada vez que en la visita de aquella, montábamos a caballo i salíamos a galope de hospitalaria posada (1873). I otro tanto hemos hecho

nosotros sin decirlo, en esta parte del camino, pero por lo mismo i por andar con demasiada prisa, olvidamos decir ántes de encimar el estero de Polpaico, que desde el puente del estero de Colina, se divisa de la falda norte del portezuelo de Polpaico, la gigantesca abra por donde se abre paso el estero de Lampa, i cuyo horizonte limita, hácia el sudoeste, una cadena del Colliguai, altísima i uniforme casi como una muralla.

* * *

Olvidábamos asimismo decir, que la *laguna de Batu-co* (cuando es laguna i no cancha de tiro) es la primera formacion de esta especie en la cadena intermedia, contando desde el norte, i suele bañar a veces 500 hectáreas, como en el presente invierno.

Siguen en esta segunda categoría de lagunas, después de los numerosos lagos puramente andinos de las cordilleras, la de *Aculeo*, en el departamento de Rancagua; la de las *Garzas*, a orillas del Mataquito; la de *Avendaño*, al pié de Callumanqui, i por último, la de *Lumaco*.

La tercera categoría pertenece a los lagunatos de la costa, que comienzan en los pajonales de Quintero i acaban en los *charcos de Budi*, famosos en las guerras araucanas.

Batuco—*batu* (totora) i *co* (agua)—es una vasta hacienda poblada de densos espinales. Fué propiedad en el pasado siglo, de un vecino de Santiago llamado don Juan de Noriega, quien la compró junto con la estancia vecina de Liray (*Lira-Lira*, costillar) que está a su

espalda, por la suma de 18,000 pesos, el 7 de julio de 1795.—Hoi está arrendada por el duplo cabal de ese precio como cánon anual. Su feliz propietario es el señor Filomeno Cifuentes, i los arrendatarios, los señores don Estanislao i don Javier Arlegui, antiguos i esforzados agrónomos.

«Chacabuco!»

Al descender el portezuelo de Polpaico, divisa el viajero, en toda su majestad, los Andes, desde el Tupungato al Aconcagua, i se columbra, por la primera vez, la cima comparativamente aplastada de la cuesta de Chacabuco en recta direccion al norte, por la llanura que se dilata a nuestra vista.

Fué en la cumbre de esa montaña—camino directo i carretero de Santiago a San Felipe—donde el jeneral San Martin rescató a Chile del yugo español, el memorable 12 de febrero de 1817, aniversario tambien de la jura de la independenciam i de la fundacion de Santiago, dos fechas que por sí mismas, por contraposicion, se baten entre sí.

Chacabuco no fué una batalla: fué solo un glorioso encuentro de armas, una sorpresa i un descabro. San Martin traia a la gurupa la victoria desde Mendoza, donde sus insondables cálculos i hábiles maniobras habian derrotado a Marcó desorientándolo. Por este camino, sus operaciones fueron solo una serie de jugadas de ajedrez que iban preparando rápidamente el jaque-mate de la capital. Necochea en las Coimas, Lavalle en San Felipe, Las Heras en los Andes, O'Higgins i Soler, aquel de

frente, el último por el flanco, todos ejecutaron con precisión matemática los movimientos combinados en Mendoza, i dieron por fruto inevitable la victoria. Los españoles habian perdido completamente la cabeza. Marcó dictó la víspera un decreto, ofreciendo ocho pesos por cada prisionero, diez pesos por cada cadáver de insurjentes. Los feroces Talaveras eran toda la fuerza de respeto; pero Maroto, coronel de este cuerpo, que mandaba en jefe, aunque bravo, no sabia como comenzar.—A la verdad, no hubo allí sino un jefe i un héroe: fué aquel Marqueli, segundo jefe del Talavera, i el siempre denodado Elorreaga, intendente de Coquimbo, que llegó aquella misma noche para hacerse matar.



Cargados los españoles por dos batallones, a cuyo frente se puso el heróico O'Higgins, formaron cuadro en la falda de la cuesta contra los negros; pero en ese momento llegó Soler con los *Cazadores de los Andes*, (cuya pájina de luto ya contamos, para recordar hoi la de su gloria) por el fondo de una quebrada. I a los primeros tiros del capitan Salvadores, que mandaba la descubierta, comenzó el desbande jeneral.

Por la simultaneidad de este ataque, el jeneral Soler disputó con fanfarrona arrogancia el timbre del dia al modesto O'Higgins, i tal vuelo tomó la rivalidad entre ámbos, que se habló de un duelo, hasta que la inexorable *Lojia* desterró a Soler a Buenos Aires.

Se notará por ésto, que la *Lojia Lautarina*, si bien era

cruel en sus fallos, no era exclusivista: castigaba a argentinos i a chilenos con el mismo rigor. Si Soler hubiera rehusado dejar el pais, ¿habria perecido como Rodriguez?

La persecucion de los realistas se estendió por mas de dos leguas, i en la viña de las casas que plantaron, hace dos siglos, los jesuitas, se ha encontrado cráneos españoles, abollados por los sables de los Granaderos a caballo que no daban cuartel. Una de esas calaveras estuvo, por mas de veinte años, en la pila de agua bendita de la capilla de Chacabuco; pero la empapaban de tal manera los huasos con sus toscas i patrióticas abluciones, que hoi la guardan en la sacristía. Era arrendatario de la hacienda, en el año de la batalla, un humilde patriota llamado don Hipólito Pacheco.

Chacabuco, situado a la cabecera del llano central que comienza al pié de su alta cuesta de 1,236 metros, fué posesion de los jesuitas, i pretenden algunos, como el difunto señor Bari, que su nombre indígena viene de sus espinales, que los indígenas llamaban *chacay*, i de la palabra peculiar e imitativa *uuvuco*, que quiere decir *manantial de agua*, cuyo sonido, al brotar ésta del suelo, imita ese vocablo.

Pero ¿no vendria tal vez con mas propiedad esa denominacion, de una colonia peruana, cual lo era ántes de la conquista toda la comarca de Colina,—de *chaca* (puente) i *uuvuco*?

Los peruanos llamaban *chacas* a sus puentes de lianas, i de aquí todavía el famoso puente de *Izcuchaca* por donde pasan en el Perú todas las guerras civiles que

viajan entre Lima i el Cuzco, a pié i a caballo, en cureñas de acero o en *llamas* de sedosa alpaca. A los peñascos que los chilenos denominaban *lli*, segun ya vimos, decíanles aquellos mismos colonizadores *ccaka*, i a los tios de madre, *cacca* (sin *k*); de lo que resulta que fué, sin duda, un descendiente o sobrino de Atahualpa el que puso en la puerta de la casa ya mencionada de Tilttil, trayecto del ferrocarril, el letrero que decia (sin *k* tambien): *Se arrienda esta caca*.

Una escaramuza carrilana con los «hablistas».

I a propósito de estas etimolojías bárbaras, permítanos una corta escaramuza, ya que el tren corre en tierra pareja, con la Real Academia española, con sus secretarios infalibles, que suelen andar sin escandalizarse dentro de los *wagones* del *tren*, pero a caballo en su diccionario,—abultado mamotreto con el cual nosotros nunca hemos aumentado en una libra el peso de nuestro equipaje de viajeros.

I el paso de armas a que invitamos a los intransijentes gramáticos de las márgenes del Mapocho, que no admiten ni en conversacion sino los mas puros vocablos de la lengua de Calderon i de Cervantes, se reduce a preguntarles: ¿cómo nos entenderíamos en los viajes modernos por ferrocarril, si suprimiésemos, por ejemplo, el ingles, tan solo porque la Academia no ha incorporado en su calepino sus útiles importaciones? Qué nombre sintético i adecuado daríamos a los *rieles*, a los *wagones*, a los *trenes*, a los *boletos* (que ni ésta es siquiera

palabra castellana), a la *locomotora* i su *tender*? Denominaríamos a aquella, por acaso, con el arábico *enjalma*, i habríamos de dar al último el nombre castizo de *alforjas*, porque tal oficio ejerce respecto del caballo de fuego i su atavío, en que viajamos? I por el mismo principio, ¿llamaríamos al *cowcatcher*, o trompa de la máquina, siguiendo el ruido de las nueces, con el nombre que por cierto no le viene mal, el de *coscacho*?

Diéramos éste de buena gana (aunque no tan fuerte) a los meticulosos de la lengua que han de horrorizarse con esta página, al punto de querer echarse por el postigo del carro. Pero los tales críticos olvidan que nuestra lengua usual no es sino un *charquican* de todas las lenguas del mundo. I así tenemos palabras lucayas, como *canoa*; portuguesas, como *bosta*; mejicanas, como *chocolate*; del Ecuador, como *ayuya*; del Perú, como *coto*, *chancaca* i *acholarse*; de Bolivia, como el *soroche*; de Manila, como *guangualote*; de Cuba, como *arritranea*; de Santo Domingo, como *vaquiano*; i de Inglaterra misma —i ésta sí que es ya palabra castiza, porque le ha dado carta de ciudadanía la Academia—las *tram-vias*, por el ingeniero Benjamin *Outran*, que las inventara en el primer año de este siglo.

¡Ocioso exclusivismo! Los indios mismos de Chile (¿quién lo hubiera creído?) usaban el *latin* ántes que se dijera en sus selvas la primera *misa*; i así decían *pu-thum* por *beber*,—de *poto potare* (potable); i acabamos de pasar por el paraje de *Colo*, que fué una faena de la línea, i es purísimo vocablo de Ciceron i Quinto Curcio que significa *habitar*. ¿I qué? No hablaban tam-

bien los chilenos la lengua de Goëthe ántes que su paisano Pedro Lisperguer se casara con la cacica doña Elvira de Talagante, diciendo *malghen* por *doncella*, i *tru-magh* por las tierras delgadas i vírjenes?

Eh! señores! No volvais, por cierto, descortés espalda a la noble Academia de Madrid, como el distinguido literato del Plata don Juan María Gutierrez, ni la pongais como nueva a fuerza de desvergüenzas, cual el rival de aquella, el implacable lexicógrafo Dominguez. Pero dejadnos hablar siquiera en viaje como mejor nos plazca, con tal que nos hagamos entender los unos con los otros, porque si vais a preguntar a un palanquero, a qué hora sale el *convoy*, os contestará con un bufido; i si negais en la portezuela vuestro *boleto* al conductor, a título de que *boleto* no es español, os pondrá de seguro en parte del camino donde no querriais quedaros aun dando fianza sobre los lomos de vuestro *diccionario de la lengua*...

*
*
*

¡Curioso hallazgo! ¿Querrian saber los puristas de Chile quién en la América del Sud ha sido el mas entusiasta, el mas fiel e inseparable amigo del diccionario?—Fuélo precisamente el mas cruel i cobarde tirano que ha deshonrado nuestra raza,—don Juan Manuel de Rosas, que acaba de morir. Sostenia este déspota gaucho i sangriento a pié juntillas, que toda la ciencia humana, inclusa la de gobierno, estaba compendiada en ese libro, i nunca tuvo mas biblioteca sino los tres volúmenes en forma de anticuados aparejos, que han es-

crito o copiado Salvá, Dominguez i los sabios de la Academia madrileña.

No desdeñamos por ésto nosotros el culto de Rosas, porque los diccionarios son al fin las andaderas de la lengua i el índice de toda sabiduría; pero nos complacemos en señalar estos contrastes a los esclusivistas, que no admiten para fallar en materia de lengua, otro juez que los filólogos sectarios, i no ese gran lingüista universal que se llama el *uso*, es decir, la eterna necesidad que tienen los hombres de entenderse entre sí, a medida que la lei del progreso inventa nuevas i mejores cosas, nuevas i mas peculiares palabras.

No pondremos por ésto fin a la presente escaramuza de inofensivo juego de palabras, sin hacer memoria de lo que ocurrió a un famoso jeneral peruano, mas insignie i remilgado hablista que soldado, i que murió hace poco entre nosotros.

Defendia el jeneral Vivanco a la briosa Arequipa en 1868, i en un asalto de las trincheras por las tropas del presidente Castilla, hallóse tan apurado el bravo capitán puesto a su cargo, que hubo de enviar un ayudante, a todo escape, a pedir unos cuantos *revolvers* al cuartel jeneral, porque el combate se verificaba cuerpo a cuerpo.

—*Revolvers!* exclamó el jeneral Vivanco, horrorizado. Diga Ud. a su capitán que no conozco esa palabra, i que se esplique en mejor español para entenderle...

Volvió el ayudante con la respuesta, i miéntras fué i volvió i hubo consultas, se tomaron la trinchera i en seguida la ciudad, las tropas de Castilla.

Por ésto solia decir el heróico prosista vencido en Arequipa, que la culpa de su derrota la tenia un oficial cholo, que no sabia la lengua de Cervantes.—«Ah! re-
petia: si me hubieran enviado a pedir aquella triste ma-
ñana *pistolas jiratorias*, yo seria hoi dia el presidente del
Perú!



I a propósito todavía de lenguas i de la etimología peruana o arequipeña de *Chaca-uuvuco* o de *Chacay-uuvuco* (como quieran los etimolojistas, puesto que en ámbos casos el *uuvuco* queda intacto para esplicar el ruido peculiar del agua al brotar de la tierra), tenian nuestros indios bellísimas palabras imitativas, como la de *mulmulun*, que aplicaban a la accion de andar de las personas débiles; la de *cutama*, que hemos conservado para los poltrones, i la de *lululun*, para significar el bullicio peculiar de las novedades vagas, entradas al oido como el *run-run* castellano i el *chilin* de no sabemos qué lengua, para significar una sensacion peculiar de los oidos.

«En la puerta de San Francisco

Estaba un mocho *parao*

Con unas espuelas grandes

Que le hacian *riu-rao.*» (1)

En cuanto a *tuturuto*, vocablo tan espresivo como el

(1) Zamacueca chilena, citada por don Zorobabel Rodriguez en su precioso libro *Diccionario de Chilenismos*.

correedile de los españoles, es aimanrá puro, como *siú-tico* es chileno, porque viene de la descomposicion de *siu*, que fué primero *suche* i despues *sintico*.—*Siu* quiere decir *jilguero* i *che*, *persona*, como es sabido de todos los *chés*, particularmente en «la otra Banda.»

El templo de Pachacamac.

Existe en Chacabuco una curiosidad jentil, digna de especial estudio i curiosidad.

Cuenta, en efecto, el padre Rosales que allí existia un gran templo erijido al dios de la guerra que adoraban los peruanos, i que en una ocasion en que estaban congregados bajo su techo un centenar de españoles con propósitos profanos, se desplomó, escapando los castellanos milagrosamente con la vida.

Ningun historiador ha hablado, sin embargo, de ese templo, ni se ha conservado la mas leve memoria de su existencia ni del lugar que ocupaba.

Hállase, no obstante, a corta distancia de las casas de Chacabuco (apénas a media legua), una quebrada que los lugareños llaman del *Infierno*, i a pocos pasos de su boca, una gruta colosal de piedra, que todavía conocen los campesinos con el nombre de *Iglesia*. ¿Era esa iglesia el templo de Pachacamac, de que habla el historiador jesuita?—Tal parécelo al ménos por la ubicacion i los nombres significativos que la tradicion ha conservado vagamente hasta nosotros. Frente a la gruta, que puede tener una capacidad de veinte a treinta metros cuadra-

dos, existe un cerro que llaman del *Diablo*. ¿Era ese *diablo* el dios *Pachacamac*?

La cueva llamada *Iglesia* mantiene intactas algunas curiosas pinturas jentilicias, formadas de cuadros pintados de blanco, negro i colorado como en las obras domésticas de alfarería que se hallan sepultadas en las *ancuviñas*. No léjos de ese lugar, el actual propietario de la hacienda, don Eulojio del Solar, encontró un plattillo de barro que contenia la pintura usada en aquellas curiosísimas labores.

La estancia.

La estancia de Chacabuco pertenecia a principios del siglo XVIII, al alguacil mayor de Santiago don Antonio Martinez de Vergara, rico i solteron, el cual los jesuitas hicieron tan suyo, que al morir, les dejó hasta su enjalma de plata para que hicieran la lámpara ardiente de su iglesia de San Pablo.

Tenia el alguacil una hija ilejítima a quien desheredó por la iglesia, i su mayor gloria habria sido, si los padres hubiesen convenido en ello, consagrarla al alimento de esa lámpara encendida, cual pagana vestal: tanto era el amor que tenia por la órden! Tomó posesion de la suculenta estancia el 22 de junio de 1703, el reverendo padre frai Luis de la Roca, rector de San Pablo, con permiso del visitador Simon de Leon.

Cuando la espulsion de la última, tasaron los terrenos de la estancia, que median 2,587 cuadras, el capitán de artillería don Juan de Ojeda i el perito don Lorenzo

de Arrechea, a cuatro pesos cuadra «por su gran escasez de agua»—dice la tasacion orijinal,—i a un peso la cuadra de serranía, con *buque* para tres mil vacas: total del valor de la tierra, 10,348 pesos. Tenian tambien una viña (la misma de la batalla) de diez mil cepas, que producian 300 arrobas de mosto. La viña existe todavía i, a pesar de una vejez de dos siglos, rinde al presente 100 arrobas de jugo.

Compró la hacienda despues de la espulsion de los jesuitas, en remate público, el 13 de abril de 1775, el conocido abogado i catedrático de Santiago don Alberto Diaz en 34,000 pesos, i en seguida pasó a la familia Fontecilla i a su consaguínea de los Aranguez, hasta que los últimos la vendieron al rico minero de Tamaya i escelente caballero don Bernardo del Solar (1848) por la suma de 120,000 pesos.

Fué hacienda mui *triguera*. Los Aranguez cosecharon en 1847, de 14 a 15,000 fanegas, pero su precio en el mercado no pasaba en esa época de 10 reales.

En los años de California, el nuevo dueño subió la produccion a 25,000 fanegas, i era en esos felices i lluviosos años cuando el entusiasta patricio i senador, dueño del campo de batalla, daba alas a su patriotismo i a su hospitalidad de príncipe haciendo memorable la fiesta de Chacabuco en Chacabuco cada 12 de febrero.

Durante quince años han cambiado, empero, si no los tiempos de grata acogida, los de las lluvias i cosechas.—Así, por 400 fanegas de siembra, se cosecharon el año último 300... La represalia del diluvio no ha tardado por ésto en sobrevenir, i el dueño de Chacabuco, que

alabó el agua de su estero cuando le traían moribundo a la ciudad, si volviese otra vez a dulce vida, esclamaría, en vista del presente, como era su costumbre cuando oía hablar de los años lluviosos de pasadas épocas:— «Qué buen año para Chacabuco!»

El 6 de mayo último fué comprada esta hacienda en 150,000 pesos, sin que se presentase otro postor en el remate que el primojénito de su último dueño.



Hasta hoi Chacabuco i Maipo, las dos batallas libertadoras, no tienen mas conmemoracion que un poco de pólvora quemada en el Santa Lucía, i que cesará de echarse en el ánima de los cañones tan pronto como algun nervioso vecino tenga a bien pedirlo a la autoridad local.... Sin embargo, nuestros abuelos hicieron algo mas por la gloria. Erijieron en Maipo las murallas de un templo que la ingratitude todavía no postra, i para Chacabuco dieron un decreto que, siquiera en nombre del arte, merece conservarse.

Ese decreto dirigido al escultor chileno, clérigo i artista, don Ignacio Varela, dice como sigue:

«Deseando el Gobierno erijir sobre el glorioso campo de Chacabuco un monumento que eternice la memoria de las bravas *huestes argentinas* que el 12 de febrero inmediato sellaron allí con su sangre la libertad de Chile, i siendo Ud. el único individuo cuyas aventajadas luces solo pueden trazar i llevar a su término el plan que me he propuesto; espero que por los diseños

que se han pasado a Ud. con la calidad de que pueda alterarlos a su arbitrio, se sirva encargarse de dirigir la construcción de la pirámide que ha de elevarse en el lugar de la batalla. Al efecto se franquearán a Ud. el dinero, materiales, artistas i cuanto exija por su presupuesto. El Gobierno confía de su patriotismo i anhelo por el bien i gloria de la nacion, que la obra, ejecutándose con la brevedad posible, trasmita con su perfeccion a la posteridad el mérito i talentos de su autor.—Santiago, marzo 29 de 1817.—*O'Higgins.*»

El artista chileno no desató por ésto sus cinceles. Sabia por reciente i amarga esperiencia lo que era el *pago del Rei*, i por eso presumia cuál seria para las obras de arte el *pago de la Patria*. Habia labrado, en efecto, hacia poco, con infinito trabajo, el gran escudo español que ostenta hoi una de las portadas del Santa Lucía, para que sirviera de adorno en la fachada de la Moneda, i cuando lo hubo terminado con todos sus primorosos detalles, no le dieron siquiera el dinero suficiente para extraerlo de la caballeriza que le habia servido de taller, i donde el estiércol de las bestias cubrió con densa costra esa obra maestra de cantería artística durante mas de sesenta años (1804-72).

Hoi el arte resucita en Chile i merece cumplido honor el funcionario que le presta mano amiga.

La escala rentística de las estaciones de la línea.

La estacion de Batuco, en las cercanías de Santiago, como la de Peña Blanca, en las de Valparaiso, son sim-

ples paraderos en medio del desierto. Una i otra están colocadas en lo mas ínfimo de la escala del rendimiento de la línea, así por carga como por pasajeros. Tomando un mes cualquiera, al acaso, el último entregado al público por el hábil contador de la línea, por ejemplo (abril de 1877), vemos que Batuco ha producido solo 85 pesos 65 centavos, lo que ciertamente no ha alcanzado para el pago de sus empleados. Peña Blanca rindió mas del doble en ese propio mes,—202 pesos 10 centavos.

Despues de Valparaiso, que es siempre la primera en la escala de las entradas i los gastos, i Santiago, que es la próxima i casi la jemela en importancia, la tercera estacion en rendimiento, ateniéndonos a ese mes, es Quillota (4,211 pesos), la cuarta Limache (3,257 pesos) i la quinta Viña del Mar, que descende a 1,624 pesos, pero con la circunstancia de que casi la totalidad de esa suma es producto del tráfico de pasajeros. A Viña del Mar sucede Llai-Llai con una cantidad análoga (1,517 pesos), i despues el resto de las estaciones intermedias en que el producto varía de 237 pesos (Tilttil) a 456 pesos (Quilpué). Las mas pobres de todas son las vecinas al absorbedor Santiago: Quilicura produjo 180 pesos, Renca 132 pesos, Lampa 88 pesos, Batuco 85 pesos, i Montenegro solo 59 pesos 80 centavos.

La produccion total de la línea en ese mes, fué la siguiente, que dejamos agrupada como un punto de comparacion para el pasado i para el porvenir.

Viajaron en carros de 1.^a clase 14,083 pasajeros, cuyo producto fué de 22,140 pesos 25 centavos, porque ha de tenerse entendido que no todos los boletos valen

cinco pesos, como la jeneralidad de los calculadores supone: la mayor parte de los pasajes intermediarios valen 20 centavos i a lo mas 30.

El número de pasajeros de 2.^a clase fué algo inferior, como sucede jeneralmente, a los de 1.^a clase, porque la clase media se mueve mucho ménos que la jente acomodada, i el de los viajeros del pueblo, casi tres veces superior al de los ricos, dando mas de diez mil pasajeros sobre el total de la 1.^a i 2.^a clase reunidas, en esta proporción:

14,083	pasajeros de 1. ^a	\$ 22,140 25 cts.
12,521	id. de 2. ^a	» 11,895 90 »
36,654	id. de 3. ^a	» 19,766 35 »

Total de pasajeros en un mes: 63,258, que han dejado a la administracion un valor de 53,802 pesos 50 centavos.

El producto de la carga fué casi el doble (99,509 pesos), i el de encomiendas i equipajes de 6,075 pesos.

El total de las entradas en el mes referido, que puede tomarse como tipo normal, fué de 160,195 pesos 67 centavos (1).

El maná de los llanos de Lampa.

Desde Batuco a la estacion de Colina, el tren recorre rápidamente dos leguas de un terreno salitroso, en el

(1) No estrañará el lector esta cita ya vieja, cuando sepa que los manuscritos de este libro han estado aguardando su tardío turno desde el mes de abril i mayo últimos: todo un invierno!

cual se forma, durante los dias calorosos con admirable engaño, el fenómeno de óptica llamado *miraje*, que tan comun es en las llanuras de Méjico i en los abrasados desiertos de la Arabia. La ilusion de dilatadas i azulejas lagunas con plateadas i movedizas olas producidas por la reverberacion del sol en las capas atmosféricas contiguas a la tierra, es tan perfecta como la de la *Fata morgana*, que en los dias de Semana Santa suele divisarse por medio de un fenómeno análogo de rarefaccion del aire, desde las alturas de Concon en direccion a Quintero.

En cuanto al salitre, que es solo una eflorescencia salina de la tierra, desarrollada por las lluvias o por el rocío, i que tan sabroso gusto daba de antiguo a los «corderos de Colina,» he aquí como el candoroso padre Ovalle, metido a naturalista, esplicaba el fenómeno hace 250 años:—«En el valle de Lampa—dice en la pág. 35 de su *Historia*—se cria un yerva a manera de albaca. Esta yerva se cubre el verano de unos granitos de sal como perlas i alxófar que cuaja sobre las hojas o del rocío del cielo que cae sobre ellas de noche o de alguna humedad i vapores que levanta el sol de aquella tierra, o bien que la misma yerva sea de tal naturaleza que sude i arroje de sí aquel humor, la estiman mucho los indios porque la sal es mui sabrosa i regalada.»

El historiador de las Indias, Herrera, prevalido de este hecho completamente natural, asegura que en Chile cae *maná* como en el pais de los israelitas, i de la misma opinion es el flamenco Juan de Laet, que escribió en latin sobre la astronomía de estos paises en el siglo XVI

El padre Ovalle acepta la teoría, pero con esta diferencia, «que el maná de los israelitas era de *azúcar* i el de los chilenos, de *sal*.»... Molina confirma las revelaciones de su predecesor el padre Ovalle, i asegura que los habitantes de los llanos de Lampa estraian diariamente hasta media onza de sal de cada planta.

Son las planicies que atravesamos, los famosos «llanos de Lampa» de los conquistadores, i, en efecto, el antiguo pueblo de indios de aquel histórico nombre, el mas antiguo tal vez de Chile, no está léjos, al pié de los cerros i a orillas del estero que lo baña, a la derecha de la via. En los tiempos de los Lisperguer—primeros señores de aquel feudo—había una congregacion de 591 indios. Su poblacion de hoi (1875) es de 384 habitantes.

El pueblo indijena de Lampa.

El oríjen de aquel aduar de indíjenas es evidentemente peruano como el de Colina, Talagante i otros, es decir, que pertenecia a las colonias de obreros lavadores de oro, tejedores de toscos paños i alfareros, mas toscos todavía, que los incas establecian para desarrollar la industria i la riqueza de los países que conquistaban i sometian a tributo.

El tributo anual de Chile consistia en catorce arrobas de oro, marcado con un sello que tenia la forma del seno de una mujer,—capricho o aficion de tirano o del enamorado herrero que fraguó el mórbido cuño. Sabido es que *lampa* es una palabra quichua que significa *pala*; i

de ello viene que los peruanos hayan introducido en su agricultura el verbo *lampear*. Lampa es tambien una provincia del departamento de Puno, en la cual existe una parroquia llamada Ñuñoa. En el idioma araucano significa *lobanillo*.



Cuando por la estincion de la raza i del tributo impuesto a los indijenas, en cambio de la abolicion de la esclavatura que se llamó el *servicio personal*, los Pilatos de la justicia de Chile quisieron ejecutar un inicuo despojo del pueblo de Lampa i de su ejido, compuesto de 130 cuadras, los taimados indijenas se defendieron con tal maña, que burlaron a los espoliadores i salieron gananciosos de la lítis.

A pretesto, en efecto, de que esas tierras carecian en gran parte de irrigacion, i bajo la sancion de este curioso axioma legal—«lo que a mí no me daña a otro aprovecha,» citado en los autos,—ordenó el presidente Benavides el 30 de setiembre de 1787, que se vendiesen aquellos terrenos al vecino mas inmediato, que lo era un caballero llamado don Pedro Nolasco Cereceda. Sostenia la peregrina doctrina del derecho de este vecino para incorporarse el bien ajeno, porque la aprovechaba, el fiscal Perez de Uriondo, el *Tostado* de los fiscales de Chile, que escribia sus *vistas* no en pliegos, sino en resmas; i aunque por el ministerio de la lei era el «protector de los naturales,» afirmaba que aquella venta forzada al inmediato poseedor, era lejitima, porque aunque «no hai lei—decia en su *vista*—que lo disponga, muchos

autores célebres testifican las prácticas de estas prelaciones.»—¡Qué buena habria sido la mano i la conciencia del fiscal Perez de Uriondo para fabricar una *acta explicativa* de mas célebres autōres!

Tasóse, en consecuencia, el terreno del despojo a razon de seis pešos cuadra, i el vecino favorecido por los «célebres autores,» pagó por ellos 787 pešos.



Pero los espoliadores no habian contado con los indios ni con su estóica cachaza. Cuando fueron a notificarles el desahucio de sus posesiones, ninguno quiso moverse, ni aun se dieron en lo menor por entendido. Fueron nuevas requisitorias, mas apremiantes mandatos. Pero los indios seguian impasibles en sus chozas i en sus chácaras, i lo que es mas, como sus tierras eran consideradas como patrimonio ajeno, dejaron los oficiales reales de exigirles el tributo de ocho pesos i medio por cabeza, de los cuales, seis pesos eran para el rei i veinte reales para el cura.—De esta suerte, los indios despojados comian a dos carrillos.

Así permanecieron las cosas durante 22 años, hasta que aburrido el vecino Cereceda, reclamó su plata i se la mandó devolver el presidente García Carrasco, pero sin intereses, por sentencia de 25 de setiembre de 1809. Dispuso asimismo el presidente que se exijiese a los indijenas el tributo atrasado de veinte años; pero hasta en ésto anduvieron con suerte los lampinos, porque vino luego el 18 de setiembre de 1810 i la abolicion de

los tributos, las castas i los «autores célebres» de España.

«Habiéndose reconocido—decia a este propio respecto el famoso reglamento «a favor de los ciudadanos indios,» que hizo publicar en el *Monitor Araucano* el primer gobierno independiente (julio 1.º de 1813);—habiéndose reconocido que el principal oríjen de los pleitos dimanó de los derechos de *preferencia de vecindad* que se quisieron otorgar a los postores: se declara que en los presentes remates no se atenderá al derecho de vecindad, ni otro alguno de preferencia».

I así fué como los taciturnos indios de Lampa ganaron su pleito al feudatario, poniendo en ejecucion el axioma político i dinámico que se llama «la fuerza de la inercia». Dicen los críticos que el mismo principio de los indios fué el que adoptó el gobierno de Chile en la última «guerra» con España, i por ésto se mató Pareja, i Topete hizo de las suyas con la *Blanca* entre el Callao i Cádiz.

Los antiguos indios del valle central.

Estos indios de Chile—digámoslo de paso a propósito de los de Lampa—estaban mui léjos de ser tan mandrias, como es costumbre creerlo, i bastaria entre otros argumentos, para desmentir esa asercion, ver lo que son sus hijos lejítimos,—el *roto* i el *huaso*. ¿Quién gana al uno en astucia i en audacia? Quién es mas ladino i socarron que el otro? No son ámbos «presbíteros por la madre?»

Tenian los indios cuyas comarcas i asientos hemos

venido recorriendo desde Limache a Quillota, desde Llai-Llai a Tiltil, en su lenguaje, es decir, en sus costumbres i en su civilizacion, todos los nombres que representan los principios elementales de la religion i del gobierno. El *mapu*, era la tierra i su administracion política, i por ésto el cielo i el infierno eran solo otros dos paises—*huenu-mapu*, el pais de arriba, i *alhué-mapu*, el infierno,—i por ésto otra vez la villa que el minero Gamboa fundó en Alhué, la fundó verdaderamente en el infierno. Conocian la medicina i sus simples:—el fresco *cachanlaghuen* (la canchalagua), el *paico* estomacal, el fresco *ñilhue*, el *natri* adelgazador de la sangre, el febrífugo *panul*, la *piehoa* purgativa i el *palqui* sudorífico, el *core-core* para el dolor de muelas, i «el orocoipo de la costa buena».—Tenian escelentes nociones de agricultura; se daban cuenta de las estaciones, de los vientos que traian lluvias; de los *rulos*, que eran sus terrenos de siembra; de los *guapi* o vegas, donde pastaban sus ovejas o *chilihueques*; i bajo la direccion de los peruanos, aprendieron la irrigacion i el arte de sacar canales, que los matemáticos chilenos i los españoles (como Gorbea, en Pirque) no siempre acertaron. Sabian el uso de la mayor parte de los metales que existian en su suelo, i tenian nombres específicos para cada uno: al plomo lo llamaban *laquir*, al estaño *titi*, i de aquí probablemente Tiltil; a la plata *lighen*, al oro, como todos saben, *milla*, oríjen del nombre de cien lugares, lo que prueba su abundancia; i al cobre, *payen*, del que existe un ignoto cerro—el famoso *Payen*—en las dereceras de Arauco, que se supone un Tamaya salvaje, mil veces mas rico que el de los

cristianos: de una sola colpa de ese metal hizo el virei Amat una batería de seis cañones hace un siglo.

Ninguno de esos nombres era quichua, es decir, de la civilización peruana recientemente importada, sino jejunamente chilena; i de la misma manera conocían la astronomía popular con poéticas denominaciones que son dignas de admiración por su primitiva sencillez. Llamaban *pal* a las estrellas, i de aquí el que conociesen nuestra constelación característica, la *cruz del sur*, con el nombre de *meli-pal* (cuatro estrellas), i al *lucero del alba* con el de *huachu-pal* (estrella huérfana o huacha). A las *siete cabrillas* llamábanlas *cayu-pal*, de *cayu* (seis), porque no divisaban sino ese número. Tenían también un nombre misterioso para la vía láctea,—*rupan-epen*, de *rupan* (pasaje) i *epen* (fábula). Por último, daban a las *tres Marías*—la más dulce de nuestras constelaciones—el nombre de *Huelu-ritu*, de *huelo* (compañera) i *ritu*, que significa *estar en frente*.

«Bajaron las tres Marías

En sus tres caballos blancos,»

Cantan todavía los payadores del sur, hijos de los poetas primitivos, los *trouweres* que cantaron las hazañas de Galvarino i de Lautaro.



Bastará lo dicho para dar una lijerísima idea al caminante, i especialmente al extranjero, de lo que fueron los primitivos habitantes de estos parajes, cuya raza ha sido

tan completamente estinguida por los «autores célebres» de España i del país, que ya no queda otra memoria de ellos sino sus sepulcros. El viajero notaria al pasar delante de la pirámide de Manuel Rodriguez, unas pequeñas prominencias que la rodean i cuyo centro ocupa: ese es un cementerio indíjena, puesto tal vez allí por el destino para que los que visitan este suelo viniendo de remotos climas, se den cuenta de lo que queda en el Chile moderno, civilizado i cristiano, del Chile antiguo bárbaro i jentil: un monton casi invisible de tierra.

Prosigamos ahora nuestro camino.



La hacienda del chasqueado feudatario de Lampa, el señor de Cereceda, comprador de tierras ajenas sin mas título que el de la vecindad de deslindes, es hoi propiedad de los señores Barros Luco. Pero el apellido de aquel es casi universal en Lampa, de lo que se deduce que, léjos de ser los indios los que pagaron el tributo, lo pagó el señor de Cereceda o sus parientes a los indios, o para hablar con mas conformidad, a las indias....

La estancia de Lampa.

En los primeros años del presente siglo, formaban el «llano de Lampa» i sus serranías una estensa hacienda de propiedad de don Cárlos Vargas, caballero, *huaso*, de poncho, i acaudalado, que edificó la casa que hoi colinda en la calle de las Monjitas con el suntuoso i

europeo *Pasaje de San Carlos*. Sus herederos partieron en porciones el vasto predio, i una de aquellas cupo por matrimonio al escelente i humanitario cirujano de ejército i primer «partero» de Chile, don Carlos Buston, frances de nacimiento.—¿No os ha llamado la atencion una granja parecida a la distancia, a las de España, que se divisa en una pequeña ensenada de los cerrillos de Lampa, a la sombra de un grupo de álamos i de higueras? Esa es la hijuela de la apreciable señora Victoria Vargas, viuda de Buston.

Hemos llegado, entre tanto, a la estacion de

COLINA.

Distancia de Valparaise.....	164 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	20 »
Distancia de Batuco.....	7 »

Tiempo desde Batuco:

Tren ordinario.....	15 minutos.
Altura.....	1,594 piés.

«Los Ochocientos».

Fué el *pago* de Colina una de las comarcas mas densamente pobladas de la conquista, porque entónces corria agua por su rio, i la tierra, fertilísima de suyo, se cargaba de mieses. Era, como Lampa, una colonia peruana, i de allí sacó Pedro de Valdivia su fiel paje «Agustini- llo,» hijo del cacique peruano Calacante. Tenian tambien allí los peruanos un *tambo* o posada en el camino del Inca, i ese nombre se conserva todavía. El *Tambo de Colina* es la famosa hacienda de sandías que fué, hasta

hace poco, propiedad de don Antonio Larrain Aguirre.

El *pago* de Colina volvió a poblarse en la época de la independencia, i esta hacienda fué la verdadera cuna de los *ochocientos*, es decir, de los Larrain i sus diversas ramas.

A mediados del siglo pasado, habia comprado, en efecto, esta estancia el opulento *alcabalero mayor* don Martin José de Larrain, i por su matrimonio con doña Josefa Salas, contrajo alianza con los Trucios i los Vicuñas, hijos de dos hermanas de su esposa, doña Mercedes i doña Cármen Salas. Habíase hecho tan rápidamente la multiplicacion de los panes, que uno solo de los hijos de don Martin José, que llevó su nombre i casó con la hija primojénita del marques de Montepío—doña Josefa Aguirre,—tuvo veintisiete hijos, i de éstos vamos a nombrar veintiuno solo por dar prueba de buena memoria: los otros seis los Jamos de barato. Hombres:—José Joaquin, asesinado por Paddock en 1832; José Antonio, Martin, Gabriel, Juan Crisóstomo, Juan de Dios, ayudante de San Martin, muerto gloriosamente en Cancha Rayada; Nicolas, Antonio, Ignacio, Pedro, Miguel, Bruno, Vicente (único i honorable resto que aun sobrevive). Mujeres:—Dolores, Manuela, Jertrudis, Cármen, esposa que fué del ilustre Las Heras; Mariana, Micaela, Mercedes, Josefa. Las tres primeras i respetables señoras viven todavía.

Don Diego Larrain .

Pero el verdadero usufructuario i heredero del predio de Colina, fué el último alférez real de la colonia don

Diego Larrain, tan conocido por sus fastuosas escentricidades, que murió sin hijos i con mas de trescientos sobrinos.

En cambio, don Diego tenia numerosísimos amigos de sus jenialidades, de su mesa i de su bolsa. Mantenía una pequeña banda de músicos negros, i solía hacer sacar su mesa al camino real para lucir su vajilla de plata, i convidar a todos los viajeros que pasaban por su puerta, cualquiera que fuera su condicion. De noche dábales alojamiento en magníficas camas, hechas sobre cueros de vaca, a lo largo de los corredores de las espaciosas casas de la hacienda; i cuando sus numerosos huéspedes roncaban a mas i mejor, sendas yeguas chúcaras disparaban por los patios arrastrando los cueros i las camas a que eran silenciosamente atadas.... Cuando le agradaba algun guiso i quería reservárselo para sí solo, salpicábalo con su saliva en presencia de sus atónitos convidados, a los que decíales estallando en estrepitosas carcajadas:—*¡Coman ahora, diablos!*

Durante la reconquista de San Bruno, estuvo desterrado en Illapel, i allí finjia cartas de Fernando VII, en que le trataba de «Querido Diego,» i en otras ocasiones, simplemente, de «Dieguito». Leía él mismo en su tertulia aquellas epístolas reales que, por lo comun, terminaban con frases cariñosas de la mas cordial intimidad entre el cautivo de Illapel i el augusto cautivo de Bayona, todo con gran asombro de las sencillas jente del valle de Cuzcuz.—«Darás finas memorias a Panchita»—decíale el rei por su esposa doña Francisca Solar, una dama bonita, pero ceceosa, estéril i senc-

lla,—«sin olvidar a Santiaguito,» cuyo último era un sobrino que le acompañaba en el destierro i murió hace pocos años de senador del Reino.... I luego, entre grandes arabescos i el inevitable «Dios te tenga en su santa guarda,» ponía don Diego un *Yo el Rei* que dejaba boquiabiertos a todos los realistas del Choapa, acostumbrados a pronunciar el nombre del monarca sombrero en mano i santiguándose.

Después de Cancha Rayada, hizo cargar de provisiones i hasta de leña una tropa de mulas a su capataz Elguea en Colina, i cuando ántes de la *cumbre* le llegó la noticia de la victoria de Maipo, dijo que «un caballero no volvía nunca *atrás*,» i se quedó un año en Mendoza....

La alameda de los Pintos.

A su regreso a Chile i a Colina, don Diego regaló su hacienda a su cuñada doña Josefa Aguirre, premiándola, como Luis XIV, por haber parido veintisiete niños, i a poco, el esposo de la última, don Martin Larrain Salas, reservándose para sí el *Tambo de Colina*, vendió el regalo conyugal al jeneral don Francisco Antonio Pinto, que allí se refugió rodeado de vacilaciones funestas a la libertad, en 1829. El precio de la venta fué 60,000 pesos, i como el jeneral Pinto plantase la alameda que todavía existe cercana a la estacion, llamóse el lugar desde aquella época, la «Alameda de los Pintos».

En 1835, i por escritura de 16 de enero, vendió el jeneral Pinto el vasto predio, que media entónces mas de tres mil cuabras, a los ricos mineros de Tamaya don

Fermin i don José María de Solar, en 50,000 pesos al contado i 22,600 pesos a censo.

La distribucion de este censo es curiosa, i da una idea de la constitucion casi esclusivamente eclesiástica de la propiedad en Chile, durante la era colonial. Reconocia, en efecto, el fundo 5,000 pesos a favor de los arzobispos de Santiago, 1,000 pesos a favor del canónigo don Pedro Marin, 1,500 pesos del cura de Limache, 4,000 pesos del presbítero don Rafael Huidobro, 300 pesos de las monjas de la Victoria, 940 pesos de las Claras, 950 pesos de las Agustinas, i habia todavía una suma de 2,000 pesos destinados a misas en favor de las ánimas benditas.

Cuando un siglo ántes se habia vendido la hacienda vecina de Polpaico en 10,000 pesos, 1,000 de ellos correspondian a la hermadad de la Soledad, tan socorrida por la viuda de Pedro de Valdivia; 1,600 al Señor de la Agonía de San Agustin (el Señor de la *Quintrala*), legado de un testador piadoso don José Elguea, i 1,700 a difuntos: la mitad del precio era de manos muertas, i ésta forma una proporcion que se presentaba raras veces, porque todos los predios rústicos i urbanos se vendian en los siglos XVI i XVII por el valor desnudo del censo i a veces solo por sus *caídos*. Chile colonial fué, en efecto, una inmensa capellanía, i por eso sin duda habria tantos capellanes....

Sucedia otro tanto con la propiedad urbana de Santiago; i cuando despues del terremoto de 1647, que no dejó una sola pared erecta, tratóse en cabildo abierto, de trasladar la planta de la capital a Peñaflor, opusié-

ronse de voz en cuello los conventos, los monasterios i especialmente los síndicos, porque cada solar era una capellanía.

*
* *

La hacienda propia de Colina, donde se halla ubicada la estacion, está dividida hoy entre tres propietarios, el señor José María Solar, que posee los terrenos que recorre la línea, el señor Lorenzo Claro i el señor Javier Varas Marin. Esta última hacienda fué propiedad del ilustre obispo Cienfuegos, regalo de doña Francisca del Solar, viuda de don Diego Larrain i gran admiradora del prelado. Pero los tiempos de esos regalos de potres ya pasaron en Chile, i luego, al paso que van los hombres, las cosas i el estanco, se acabarán «a la inglesa» hasta los de los cigarros.

Al rededor de la estacion i a lo largo de la alameda de los Pintos, se ha formado una poblacion o rancharía que hoy cuenta 241 habitantes. En el *Tambo de Colina* existe igual número—234 pobladores, que tienen una escuela. Segun Carvallo (1780), el *partido* de Colina media 116 leguas cuadradas, i era capaz de alimentar una poblacion de 93,000 almas. En aquel año tenia solo 4,571 habitantes.

Colina parece palabra peruana; pero si es indíjena, proviene probablemente de *collin*, perdiz, i segun el padre Ovalle, no eran pocas las que hacian sus nidos a la sombra de sus densos e históricos espinales.

El escelente i andariego historiador conocia precisamente a palmos el valle de Colina, porque habia sido

incansable «misionero de chácaras».—«Con estas salidas i misiones que hacia este fervoroso ministro de la gloria de Dios—decia de el padre Ovalle su amigo contemporáneo i colega Diego de Rosales, en la *Vida* inédita i recién descubierta en Lima, que de aquel dejara escrita—conoció la necesidad que habia fuera de la ciudad de dar pasto a las almas que viven desamparadas por su pobreza i assi corria muchas veces todas las chácaras que están al derredor de Santiago».

El espino i el álamo, el eucaliptus i la piedra azul.

El hacha de tres siglos i las calorosas cocineras de Santiago, que ántes de las cocinas económicas quemaban leña en sus fogones solo por carretadas, han dado cuenta de esos impenetrables montes que maravillaban al mas antiguo de nuestros historiadores desde la cumbre del peñon de Santa Lucía. Pero sus tenaces renuevos aparecen otra vez en los potreros, i en algunas partes forman horizonte delante de la vista. El espino ha sido el árbol típico de Chile, i cuando los habia, los hombres eran, al parecer, de su madera.

Fueron de *corazon de espino* los hombres de la revolucion i de la independenciam. Pero vino en seguida el álamo (segundo tipo), vistoso, pero de frágil i húmeda estructura, i por ésto no ha quedado ya sino la raicera.... Hoi se presenta un tercer tipo—el *eucaliptus*,—i si es cierto que su follaje sirve para purificar la atmósfera malsana.... bien venido sea!

Pero si el espino se ha acabado casi por completo en

los alrededores de Santiago, ha quedado intacta en su centro la *pedra azul* de los corazones i del Santa Lucía, imájen i reflejo de ciertos duros bulbos que no laten sino que golpean la carne de los que a sus piés moran petrificados: en Santiago la mayor parte de las hipertrofias no son de sangre sino de *pedra azul*....

En cambio, se asegura que en la gruesa tierra de Colina, se da el blando eucaliptus de una manera prodijiosa. Se habla de uno de estos árboles de «Lo Arca-ya,» en tierras del simpático agricultor don Samuel Izquierdo, que presentaba una estension lineal de mas de tres metros de circunferencia en su base, lo que de ninguna manera nos es estraño, pues hace pocos dias, hemos medido nosotros uno de los eucaliptus de Apoquindo, contemporáneo de aquellos, pero plantado en cerro, que ofrecia una superficie de 2,69 metros en la base i 2,8 a la altura de un metro. Fué hecha esta mensura el 31 de agosto de 1877: los eucaliptus de Apoquindo fueron plantados, hace doce años, por el señor Ignacio Javier Ossa.



En otros años fué tambien famosa Colina por sus algarrobos, el árbol del desierto en la Arabia, en el Sahara i en el Perú, de tan robusta leña como es elegante i flexible su follaje,—abanico colosal de elegante follaje que la brisa estremece en las horas de fuego que en el estío abruma al caminante en estas cálidas rejiones.

De los algarrobales de Colina salió la mayor parte de las cureñas i armones de la patria nueva. Los de la patria vieja habíanlos sacado los Carreras de los nogales de las Urbinas i de otros árboles seculares de las quintas de Santiago.

I para que se vea cuán poco ceremoniosas fueron una i otra patria para fabricar las armas con que las defendian, copiamos aquí el decreto de proscripción fulminado por el ministro Zenteno contra los seculares algarrobos del monte de Colina. Es una simple orden dirigida a su dueño don Vicente Izquierdo, que dice como sigue:

«Se ha comisionado a José Verdugo para la eleccion i corte de maderas adecuadas a la construccion de montajes de la artillería, i teniendo el Gobierno noticia de que las hai mui a propósito en la hacienda de Colina del dominio de Ud. me previene exija a Ud. a su nombre su beneplácito para que el encargado se introduzca a ella i estraiga la necesaria a aquel objeto; en la intelijencia que deben franquearse de donativo por la *exhaustez* del tesoro nacional que lo inhabilitará para comprarlas. Espera el señor director supremo haga a la patria este servicio distinguido, que se estimará siempre entre los mas recomendables.—Santiago, abril 2 de 1817.—*José Ignacio Zenteno.*»

* * *

Tal era el llano desenfado con que en aquellos buenos tiempos, la madera ajena pasaba a la barraca de la patria, sin mas trámite que el del hacha i sin mas

lei de espropiacion que el compas del fraile Beltran en la Maestranza, para convertir los nogales en cureñas, los algarrobos en armones, i los sauces de Castilla en pólvora de cañon i de fusil.

Presidia en Santiago todas estas milagrosas transformaciones el hombre estraño que acabamos de nombrar, i al cual los godos, por ojeriza i en razon de lo enjuto de sus carnes, consumidas por la fragua i el fuego de interno jenio, habian puesto el sobrenombre de *Puerta vieja*, cuyo apodo dió lugar a una anécdota santiaguina que, por la vecindad en que nos hallamos de la ciudad mas cuentista de Chile, desde las monjas a los clubs, vamos en seguida a narrar a todo el correr del tren i la leyenda.

«Puerta Vieja» i «Cachipuchi».

Tenia una mas que mediana tienda de vareo en la calle de Ahumada, cierto vecino de poco cuerpo i regordote, a quien por estas apariencias, llamaban vulgarmente *Cachipuchi*. I en la fisonomía como en el alma, en las mejillas de la cara como en los brios del espíritu, era este tal el reverso de aquel austero monje, Vulcano con capucha, como el fraile Schuwartz de Friburgo, de la éra de la revolucion.

Ocurriósele a *Cachipuchi*, allá por el año de 1817, cuando el teniente coronel Beltran transformaba la casa de ejercicios de la *Ollería* en un vasto arsenal i descuajaba murallas, rompía techos i tabiques, arrancaba puertas de sus quicios i ejecutaba todo jénero de mudanzas;

ocurriósele, decíamos, a *Cachipuchi* refaccionar su casa habitacion, que no estaba ya en consonancia ni con sus cachetes ni con su tienda.

Pero deseando hacer la nueva obra con santa economía, echóse como buen santiaguino, a buscar puertas i ventanas por donde las vendiesen con cuenta i regateo, que entónces no habia todavía ni avisos de imprenta ni talleres a vapor. Pero hizo con tan poca suerte esta diligencia *Cachipuchi*, que en ninguna vecindad halló lo que tanto habia menester en las entradas de rigoroso invierno.

Vínosele en mientes en esta afflictiva coyuntura a un travieso oficial del ejército de los Andes—tertulio habitual de la tienda de *Cachipuchi*—darle el consejo de que se aprovechara de las innovaciones que el fraile Beltran estaba ejecutando en la *Ollería*, i aun agregó que por sus ojos, habia visto apilada en los corredores del vasto claustro una verdadera montaña de *puertas viejas*.

—De suerte—dijo el ladino hijo del Plata al candoroso *Cachipuchi*—que en llegando Ud. a la Maestranza, no tiene mas que golpear i preguntar al fraile Beltran si tiene *puertas viejas*, para que se las venda con gran cuenta i tales cuales Ud. las necesita: baratas i de todas dimensiones.

Cuadró el aviso al mercader-arquitecto de la calle de Gaspar de Ahumada, i mas que de prisa, meneando sus menudas piernas con el apetito de la «baratura,» que es la salsa de todos los buenos negocios de Chile, llegó casi jadeando a la puerta del terco fraile-soldado, i con emocion golpeó el postigo.

Debemos advertir que Beltran, como la mayor parte de los jenios, tenia malísimo jenio, i que si aguantaba que le dijeran «fraile» i «renegado,» en diciéndole «puerta vieja» salia de sí i heria como el rayo.

—¿Quién es? gritó de dentro una voz ronca i pe-rentoria.

—Soy yo, señor—esclamó con ese eco dulzuroso i peculiar que se aprende tras los mostradores, el amable *Cachipuchi*,—que busco al señor comandante Beltran.

Abrió con ésto la puerta el jefe de la Maestranza, i entró en su desnudo aposento el comerciante santiaguino.

—¿Qué se os ofrecia? repúsole aquel secamente, con su rostro impasible como el bronce, i tenebroso como el ánima de una culebrina.

—Vengo a verle, señor—respondió sin abandonar su sonrisa de trastienda el infeliz *Cachipuchi*,—porque me han dicho que Ud. vende *puertas viejas*...

Decir estas palabras i aferrarlo el nervudo Beltran por el rollizo pescuezo, fué obra del tiempo que tarda la centella en brotar del yunque al golpe del martillo. En seguida óyese un grito seco i rápido de *¡cabo de guardia!* i, poco segundos despues, el ruido desapacible que produce el remache de la chaveta en los grillos de los condenados.

...El pobre *Cachipuchi* pasó aquella noche acostado con su par de barras por haber ido a preguntar por *puertas viejas* al irascible soldado que sus enemigos llamaban, habiéndolo él con gran disgusto evidenciado en diversos lances,—*Puerta Vieja*.

Mas fuese como fuese de *Cachipuchi* i *Puerta Vieja* es

lo cierto que los maderos de los algarrobos de Colina, transformados en cureñas por el jenio de Beltran i salvadas milagrosamente en Cancha Rayada por Blanco Encalada, hicieron la última salva de la victoria en Maipo.

Los períodos de sequía i los períodos de lluvia.

Seria este el oportuno momento de nuestro itinerario, al pasar por la «sedienta Colina,» en el cual deberíamos detenernos para discutir con el lector, jeneralmente hacendado o comerciante en «frutos del pais,» la gran cuestion de la humedad de nuestro suelo i de las lluvias i las *secas*, que tan profundamente perturban nuestra economía i preocupan al simple labriego, al estadista i al patriota. Pero, si bien podríamos entrar a fondo en esa cuestion para demostrar con la historia en la mano, que estos períodos de sequedad que tanto nos alarman, son un fenómeno antiguo, repetido muchas veces en cada siglo, preferimos reservar para otro jénero de publicacion los consoladores datos que de una época de 335 años hemos acopiado, desde 1541, en que Santiago fué fundado, que fué un diluvio, hasta 1875, que fué un páramo.—Bastará, por tanto, saber al lector que precisamente el año de 1777, llamado el «año de los tres siete» por nuestros mayores, i del cual el presente es cabalmente el *centenario*, fué de una espantosa sequedad en el pais.

El hecho tenido hasta aquí por fabuloso, de que en Renca no se pudo decir misa en cierto dia festivo por falta de agua para las vinajeras, es completamente cierto i está de sobra comprobado.—Ese dia fué el último

domingo del mes de mayo de 1782, i la constancia de haber así sucedido existe en una acta del cabildo del 4 de junio siguiente.

Los baños de Colina.

La estacion de Colina es el apeadero mas inmediato para dirijirse a los baños termales de su nombre, situados a su frente en la falda de la cordillera i al pié del alto cerro de Cocalan (900 metros). Divísase desde los carros tres pequeñas colinas a la banda de la cordillera, llamadas de Comaico, i su posicion marca la entrada del cajon de los baños llamados las *Aguas buenas* (*Les Eaux Bonnes* de los Pirineos), por su benéfica influencia en las enfermedades del bello sexo i en los reumatismos. Su calor latente es, sin embargo, mui inferior al del *pelambre* de Cauquenes, porque no sube de 32° (calor natural de Santiago en ciertos dias del estío), miéntras que el último alcanza a 47°.—Sus aguas son salinas como las de Cauquenes, i contienen 0.23 por ciento de cloruro de calcio i 0.13 de cloruro de sodium con algunos vestijios de iodo. La composicion de las aguas de Apoquindo es mas parecida a la de Cauquenes, i su temperatura es 9° inferior a la de Colina,—23°.

*
* * *

Son curiosas las ideas que la jeneralidad de los chilenos abraja todavía sobre el uso de las aguas termales. Tienen horror a las boticas i nunca beben el mas insignificante medicamento sin remilgos i sin consulta de médico. Pero van a los baños, estas admirables i a las

veces terribles droguerías que la naturaleza brinda a la humanidad caduca i aflijida, por paseo, por humorada, por jarana, i así beben a destajo el agua de cualquiera fuente, o se bañan, mas o ménos, en cualquiera temperatura.

De aquí el oríjen de muchas enfermedades femeninas i especialmente abortos prematuros causados por la escitacion de las aguas de Colina, que señaló el Dr. Miquel, el primero que, junto con Grajales, se ocupara de esta grave cuestion de la medicacion por los baños termales. En cuanto a la manera de obrar de aquellas, «es un hecho—decia aquel facultativo (1859)—bien apreciado que los baños de Colina no son aparentes sino parâ aquellas personas de un temperamento linfático i con poca enerjía vital, perjudicando jeneralmente a todos los de constitucion robusta, mui irritables i en los que el sistema sanguíneo está mui predominante; así, aunque suelen ser útiles para reanimar las partes paralizadas, es menester que estas personas sean de antemano preparadas, teniendo cuidado de poner agua fresca en una vejiga sobre la cabeza ínterin toman el baño, con especialidad en los que tengan predisposicion a la apoplejía i parálisis, los que nunca deberán emprender el viaje sin haber tomado de antemano el dictámen de un médico.

«En los *dolores reumáticos i gotosos crónicos*, para facilitar los movimientos de ciertas partes entorpecidas, en especial las articulaciones, i dar soltura i flexibilidad a los miembros anquilosados, las aguas de Colina son de notoria utilidad.

«Se usan interiormente con provecho para activar las

dijestiones de aquellos individuos de una constitucion débil o que han sufrido repetidos ataques de diarreas, como igualmente en aquellas personas sujetas a frecuentes acedías i dolores nerviosos de estómago, que suelen venir acompañados de vómitos i flatuosidades.

«En una ciudad como la de Santiago en que por tantas causas se padecen alteraciones en las funciones digestivas, quedando el organismo débil e impresionable, las aguas de que vamos hablando alcanzan ventajas tales que solo las personas que las usan en la convalecencia de una disentería, despues de ataques repetidos de cólicos espasmódicos o de vómitos pertinaces, pueden apreciar sus maravillosas virtudes.

«Es innegable que la accion de las aguas de Colina, ya por su temperatura o por sus principios componentes, obran sobre el todo de nuestra economía, irritando i de consiguiente activando casi todas las funciones, i es por eso que predisponiendo a las conjestiones sanguíneas, se miran como nocivas, i en realidad lo son, en todos aquellos casos en donde existe irritacion jeneral o local, i en las personas que padecen o se hallan predispuestas a las conjestiones del cerebro, órganos torácicos i abdominales, i es de la precitada propiedad que la medicina se sirve para producir una irritacion en el sistema uterino de aquellas jóvenes débiles que sufren infinitos síntomas por el desarreglo, deficiencia, etc. Por la misma propiedad que queda espresada, es que aquellos esposos de una débil organizacion suelen obtener la fecundidad, a la que se oponia un estado jeneral o local de deficiencia o languidez constitucional.»

Como se ve, las aguas de Grajales (que así se llama la fuente principal de Colina) tienen la propiedad de acrecentar como las de Spa, en Bélgica, la prodijiosa fecundidad de Santiago; pero ignoramos si en alguna de las rocas de sus quebradas existe la huella de la pisada de San Remacle—abogado de los vientres infecundos,—en la cual es preciso que la esposa estéril ponga su planta mientras apura el líquido chispeante, insípido champaña de aquellas fuentes milagrosas.

*
* * *

Los baños de Colina han sido usados i descubiertos con mucha posterioridad a los de Cauquenes, porque no los menciona siquiera el minucioso jesuita Rosales que escribió su historia en 1674, es decir, hace dos siglos; silencio tanto más digno de tomarse en cuenta, cuanto que el historiador jesuita señala los del *Principal*, hoy tan injustamente desdeñados por la moda, i los de Bucalemu, desaparecidos talvez en algun trastorno subsiguiente de la costa terráquea.

Las termas de Colina fueron muy fecundas en la época de la independencia, principalmente por los heridos de las balas de la guerra o de las flechas del amor, si bien el *pelambre* de Cauquenes era el favorito de los veteranos en uno i otro caso. El famoso jeneral Brayer, a quien Napoleon I legó en su testamento de Santa Elena una suma de cien mil francos, estaba en esas termas el día en que nuestra caballería, tristemente enredada por él en Cancha Rayada, arreó al *Burgos* a sable, lanza i lazo en las colinas de Maipo.

Pero Colina era mas propiamente en esas i mas recientes épocas un palenque de plácemes, una «cancha de remoliendas,» como seria mejor decir en el lenguaje de los lachos i de los perdona-vidas que la frecuentaban. Hace por ésto bulla todavía en el mundo de manton de la capital, una famosa cena de viérnes santo, en que unos mozos aturcidos por el vino i la depravacion de la orjía, parodiaron la crucifixion con un cerdo que para el caso habian condimentado. Añaden las jentes timoratas que todos aquellos infelices encontraron mui pronto desastroso fin.



Es de todas suertes un hecho averiguado, que las ideas hijiénicas i terapéuticas, es decir, curativas de las termas, comienzan apénas a abrirse paso en este pais tan ricamente dotado de ellas i tan indolente de suyo con los regalos profusos que le han hecho a porfía su cielo i su suelo. Los romanos reconocian en las termas una segunda vida, i Roma sola tuvo ochocientas casas de baño en tiempo de los Césares. Análogas ideas prevalecen en Europa desde los dias de Mme. Sevigné. Pero en Chile está por formarse la escuela de la curacion por las aguas, i por ésto, sin duda, hemos comenzado «a paso que dure,» por las *agüitas*...

Los brándis de Colina.

En los años de los pozuelos i de la confianza social, de los almofrejes de cuero i de las cazuelas en lebrillo, eran los baños de Colina i sus haciendas vecinas los

sitios favoritos de los paseos campestres i de las alegres danzas, de las visitas de las familias «con cama i petaca». Todo ésto lo ha desterrado hoi el brocado en que se sientan nuestras damas, i las alfombras de Bruselas en que lucen su menudo pié sus graciosas hijas. Solo en los libros de los viajeros encuéntrase ya memoria de esos días de cordialidad, i son dignas de leerse las alegres pájinas que un marino norte-americano, que pasó varias semanas en Colina en 1832, ha dejado sobre los pasatiempos del valle, su fácil sociabilidad i paz llana i tranquila. Sus héroes son dos grandes hacendados de Colina, que él llama *don Vicente* i *don Ambrosio*, i del último refiere anécdotas verdaderamente gráficas por su naturalidad. Entre otras, cita la de que, habiendo sido invitado a beber el último en casa del primero, levantó el vaso i pronunció el siguiente «brándis»:—*Pues, señoras, no tengo sed; tengo buen apetito, tengo buena salud, duermo bien, cómo bien, mi mujer no se queja. ¿para que tomarlo? No quiero tomarlo...* I volvió a dejar el vaso sobre la mesa sin probar su contenido, como aquel famoso correjidor de Rancagua que, habiendo recibido la visita del presidente Muñoz de Guzman en 1808, no se preocupó del vino de sus huéspedes, sino que satisfecho con el agua tan ponderada del Cachapoal, dirijió al supremo mandatario i a su corte el brándis siguiente, que ha conservado la tradicion del delicioso rio:

¡Súbditos de Rancagua!

Dejad el vino, i bebed agua

Aplicarse a la mamandurria...

I

Cosa la última que callamos, pero que a todos hubo de suceder forzosamente si bebieron del agua del Cacha-poal en la abundancia que la prescribía el homeopático correjidor que así les invitaba.

Las danzas de nuestras abuelas.

Los hacendados de Colina, estando al testimonio extranjero ya citado, tenían lindas hijas que bailaban con exquisita gracia el *cuándo*—danza majestuosa que desapareció de nuestros estrados cuando aparecieron en ellos las retozonas niñas que hoi comienzan a ser abuelas—i la ájil *perdiz*, el *aire* gentil i el travieso *negrito*, «bailes de chicoteo» precursores de la *resbalosa*, que murieron con nuestros abuelos.—El viajero ya citado i la *lady* inglesa María Graham nos han conservado la letra de aquellas danzas nacionales o nacionalizadas, cuyo andante o parte grave i acompasada en el *cuándo*, bailado con la solemnidad del *minué*, decía así:

«Anda, ingrata, que algun día
 Con las mudanzas del tiempo,
 Llorarás como yo lloro,
 Sentirás como yo siento.
 ¿Cuándo? cuándo?.....
 Cuándo, mi vida, cuándo?»

Al llegar a los dos últimos versos, las juveniles parejas echaban a los piés su apuesta pero finjida gravedad, i seguía un agradable retozo que participaba del *wals* alemán i del gaditano *zapateo*, haciéndose oír en ese in-

tervalo la siguiente maliciosa estrofa, nodriza de matrimonios:

«¿Cuándo será ese día
 ¡aquella feliz mañana
 Que nos lleven a los dos
 El chocolate a la cama?
 Cuándo? cuándo?
 Cuándo, mi vida, cuándo?»

*
 * *

La *perdiz* era una danza mucho mas animada, i se bailaba como el *cuándo*, por parejas.

El picaresco estribillo decia así:

«¡Ai! de la perdiz madre,
 Ai! de la perdiz!...
 Que se la lleva el gato,
 I el gato mis, mis...
 Ven acá, ven acá, mis, mis.»

O de esta otra manera:

«¡Ai! de la perdiz madre,
 Ai! de la perdiz!
 Que se la lleva el futre
 I el futre *vení*.
Vení para acá, *vení*.»

*
 * *

El *aire* era bailado *en el aire*, como la *perdiz*, i cada zapateo daba a luz una graciosa estrofa a ma-

nera de reto, i seguia el baile i el diálogo hasta el fin.

El galan rompía con la primera estrofa, que decia:

«Yo me enamoré del aire
I en el aire me quedé,
I como el amor es aire,
Del aire me enamoré.»

Dábanse vueltas i vueltas las parejas como en la zamacueca, i pasando de repente la jóven delante de su compañero, le decia en voz rápida i dulce, lenta o agraviada, segun su situacion:

«Tengo una escalerita
Hecha de flores
Para subir al cielo
De mis amores.»

I entónces seguia el delicioso remolino de vueltas i revueltas entonando las cantantes al son del arpa i la vihuela:

Airé, airé i airó,
¿Quién te quiere mas que yo?

*
* *

En el *negrito*, las parejas se salian del salon persiguiéndose recíprocamente como en la gallina ciega; las *lanchas*, que se bailaban por una sola pareja i fueron inventadas por el cadencioso movimiento de éstas, segun don Jorje Juan, en la época del bloqueo del Callao por el almirante Spilberg en 1615, sobrevivieron a la colonia, así como el solitario *malambo*, que parecia un

ataque de epilepsia, vino del Africa, donde los negros tienen un Dios de ese nombre.

Los antiguos en el campo i en la ciudad.

Tal era la vida del campo de nuestros mayores, que a fe la entendian mucho mejor que nosotros, así como ajustaban con mucha mas sagacidad sus hábitos a las estaciones en la hacienda i en la ciudad. Las familias santiaguinas regresaban a la capital precisamente en la época de frutas, de aguas, de verduras i de *siestas*, en que hoi la abandonamos, i salian de ella en la dura estacion en que nosotros nos quedamos para morirnos de pulmonías, pleuresías i catarros de todo jénero,—séquito obligado de la revuelta primavera.

Los patricios antiguos, jeneralmente grandes ganaderos (porque el trigo era plebeyo), dejaban la ciudad en el mes de setiembre, es decir, en la época de la trasquila i de los rodeos; permanecian tres o cuatro meses comiendo corderos gordos, que valian hasta un real, i regresaban invariablemente para Pascua, en cuya época Santiago se entregaba, a ejemplo de los españoles (pero teniendo la ventaja del oloroso estío a la del fríjido diciembre europeo), a la mas loca alegría.—Seguia la devota cuaresma, i para lograr del buen pescado, solian venir a la costa las familias acomodadas, regresando invariablemente en Semana Santa a cumplir con la iglesia.

Pero desde que Portales decretó que setiembre fuera el mes de las fiestas patrias, i desde que la moda puso

en boga a Peñaflor, los santiaguinos han hecho una verdadera trocatinta de las estaciones, en la que todas las ventajas reales han quedado de parte de los *antiguos*, contentándonos nosotros con las ficticias, es decir, con la nada, que es el vivir de los modernos.

La hacienda de Peldehue.

Al pié de la «quebrada de los baños» i en sus pertenencias, existe la famosa hacienda de trigos de Peldehue, propiedad de los progresistas recoletos domínicos de Santiago, que aquí, como en Apoquindo, se han arriado, a ejemplo de los romanos, a las saludables i productivas termas.

Peldehue quiere decir *barriales*, i de su fuerte greda salen las buenas sementeras, i de éstas los suntuosos templos que hoi terminan los ilustrados recoletos con el costo de medio millon de pesos, en Santiago.

La irrigacion de Colina.

La plaga secular del valle de Colina ha sido la *sequía*, como lo era de la otra mitad del valle del Mapocho, ántes de la apertura del canal de San Carlos.

El *canal del Cármen*, labrado recientemente, no alcanza a remediar sino en parte ese daño, porque, en realidad, ese canal es solo una prolongacion o sucursal del primero.

Los padres de Peldehue i un animoso hacendado que

posee las mejores tierras del valle, don Lisímaco Jara, se han puesto, en consecuencia, a la cabeza de una empresa que, si logra su objeto, solucionará, mucho mejor que las leyes sobre corta de bosques i sobre repartimiento de aguas, la gravísima cuestion de la irrigacion en el norte i en el centro de Chile.

Segun los planos de una represa, trabajados por el ingeniero don Teodoro Lowey, en un sitio de las cordilleras de la hacienda de Peldehue, señalado por su hábil administrador el padre alsaciano frai Márcos Stiehrs, el costo de la obra seria solo de 65,000 pesos, en la forma siguiente:

En un tranque.....	\$ 43,000
En un canal.....	» 800
En un desagüe	» 3,500
En obras extraordinarias.....	» 7,500
En arreglo del rio de Colina.	» 3,000
	<hr/>
Suma total.....	\$ 65,000

Ahora, con relacion a la cuestion de si cae o no en las cordilleras de Colina el agua suficiente para almacenarla, como lo hacian los moros en las Alpujarras i lo ejecutan hoy los ingleses en la India i los americanos del norte en California, el aluvion que puso en peligro la existencia misma de los baños i de sus moradores el 17 de abril último, da testimonio de que el agua puede sobrar ordinariamente ántes que hacer falta, en esta zona del pais.

Por lo demas, las tierras de Colina gozan de antiquísima reputacion por su escelencia para el trigo.—Un hacendado de Chacabuco sostenia que sus granos se volvian «todos harina flor,» sin una partícula de afrecho, i otro labrador del valle propio de Colina, añade que cuando Dios acabó de hacer el mundo para el hombre, agregó:—«Hagamos ahora a Colina para el trigo». —I así fué hecho!

No han sido por ésto ménos famosos sus corderos, criados en pastos salitrosos, al paso que de sus animales de cuerno afirma el viajero Smidtmeyer, que no los habia mas corpulentos en las pampas arjentinas, de donde venia (1820).

La velocidad de los trenes en Chile, en Europa i en Estados Unidos.

Desde la estacion de Colina, el ferrocarril se lanza como una flecha hácia Santiago, i este es el punto en que el tren espreso, cuando suele venir en retardo, desplega su mayor celeridad. Alcanza ésta, en casos mui extraordinarios, a un kilómetro por minuto, es decir, la rapidez reglamentaria de los espresos en Francia, que nosotros hemos rectificado muchas veces, reloj en la mano, entre Paris i Limoges, en el centro de Francia; entre Lyon i Marsella, en el sud; entre Estrasburgo i Paris, en la red del oriente; entre Burdeos i Tours, hácia el poniente.

Acostumbrábamos nosotros viajar con frecuencia, ha-ce de ésto veinte i dos años (1855), en uno de los cami-

nos de fierro que permite mayor celeridad a los trenes, porque es el mas ancho del mundo—el *Gran Oeste*, construido por Brunel,—i nunca poníamos mas de dos horas en recorrer las noventa millas que separan a Lóndres de Ciencester:—15 leguas por hora. Esta velocidad se ha aumentado apénas en cerca de un cuarto de siglo. Segun el *Chambers Journal* de agosto de 1876, un tren espreso, conducido por una máquina que pesaba $38 \frac{1}{2}$ toneladas, i que habia viajado durante veinte i seis años 660,695 millas, recorrió las 77 millas que separan a Lóndres de Swindon, en una hora i diez i seis minutos.



Se tiene, a este propósito, en Chile ideas tan exajeradas sobre la velocidad de los viajes por ferrocarril en Estados Unidos i en Europa, que conviene rectificarlas en obsequio de los descontentadizos i de los impacientes. Es verdad que todos los dias sale de Nueva York un *tren-relámpago* que va a Trenton, la capital del vecino Estado de Nueva Jersey, i que recorre 93 kilómetros, la distancia exacta de Valparaiso i Santiago a Llai-Llai, en el espacio de una hora; lo que es una marcha, mas que veloz, verdaderamente vertijinosa. Pero ese tren se compone solo de una locomotora i de un carro de despachos.

El famoso *tren-relámpago* de Nueva York a Chicago (1,600 kilómetros) emplea solo 26 horas, o sea una velocidad media de 1 kilómetro por hora, lo que es

tambien enorme; pero recuérdese que es tambien un tren de despacho, sin pasajeros.



En la memoria de todos está el viaje prodijioso que una compañía de cómicos i de *reporters* hizo, en enero de 1876, de Nueva York a San Francisco, en el corazon del invierno i en *tres dias*, a fin de cumplir aquellos un compromiso de presentarse en las tablas en la última ciudad. Pero el itinerario acostumbrado de ese ferrocarril—el mas largo del orbe—es el siguiente:

	Millas.	Horas.
De <i>Chicago</i> a <i>Omahá</i>	448—	20
De <i>Omahá</i> a <i>Salt Lake</i>	1,069—	50
De <i>Salt Lake</i> a <i>San Francisco</i> .	910—	50
	—————	—————
Total.....	2,427—	120

La distancia de un océano a otro en la mayor anchura de la América, entre Nueva York i San Francisco, es, en consecuencia, de siete dias, pues Chicago dista dos de aquella ciudad.

En Francia, como decíamos ántes, alcanza mayor velocidad el servicio extraordinario, i el *tren-poste* de la India, que lleva o trae la correspondencia de Calcuta, via Marsella i Paris, recorre los 856 kilómetros que separan esas dos ciudades, en 17 horas, pero incluyendo las detenciones que exige la comodidad de los viajeros.

Cuando la emperatriz Eujenia fué a inaugurar el ca-

nal del Istmo de Suez en agosto de 1869, recordamos que el tren que la conducia, recorrió los 453 kilómetros que dista Lyon de Paris, en el espacio prodijiosamente corto de 3 horas i media:—dos kilómetros por minuto.

A ese paso podria llegarse de Valparaiso a Talca en poco mas de tres horas; pero para eso se necesita ser *emperatriz*. Mucho mayor fué, sin embargo, la velocidad con que el conde de Palikao, comandante jeneral de Lyon, fué trasportado a medianoche en un carro de fuego atado a una locomotora furiosa, cuando la emperatriz-rejente lo nombró ministro de la guerra despues de Gravelotte, en setiembre de 1870. Ese era el camino que Mme. de Sevigné hacia con su preciosa hija durante todo un tranquilo mes, en el siglo XVII.

*
* * *

Pero ¿han alcanzado, por ventura, las locomotoras el máximum posible de su velocidad i de su poder casi inverosímil de traccion?

Tenemos a la vista una obra rara, impresa en Paris en 1831, en la cual su autor, el ingeniero Moreau, da cuenta de la inauguracion del primer ferrocarril construido en Inglaterra hacia pocos meses, entre Liverpool i Manchester; i la lectura en ese libro de lo que era juzgado entónces prodijios del jenio i la mecánica, asombra hoi por su relativa pequeñez.

Así, el peso máximum de los trenes variaba en los primeros años de tímidos ensayos, segun las estaciones, siendo el del verano de *sesenta i cuatro* toneladas (com-

prendidos la carga, el peso del convoi i los pasajeros), i en invierno de solo *cincuenta i cinco* toneladas.... I ésto para trenes que debian marchar con una velocidad media de *cinco millas por hora*. La carga reglamentaria de los trenes destinados a andar a razon de ocho millas por hora, descendian, todo comprendido, a 40 toneladas en verano i a solo 27 (el peso de un solo carro vacío hoi dia!) durante el invierno.

Verdad es tambien que la locomotora mas pesada i, al mismo tiempo, la mas poderosa que se presentó al primer concurso de ese jénero—celebrado en Manchester el 25 de abril de 1829,—la locomotora de Stephenson, llamada el *Cohete* (*The Rocket*), pesaba *cinco toneladas i un quintal*. Las otras, que fueron cuatro, llamadas la *Novedad*, la *Sin igual*, la *Cíclope* i la *Perseverancia*, pesaban de 2 toneladas 17 quintales la última, a 4 toneladas i 11 quintales la *Sin igual*.—Total del peso de cinco locomotoras primitivas: diez i siete toneladas i nueve quintales.—Ahora bien: cualquiera de las máquinas de gran poder de las líneas del ferrocarril del Norte—la *Lampa* o la *Colina*, por ejemplo—pesa, mas o ménos, el doble de aquellas cinco máquinas juntas, i tienen naturalmente diez i veinte veces mas poder de traccion que cada una de aquellas tomada aisladamente.

I ahora preguntamos: ¿no ha de venir un dia en que los hombres de otros siglos miren como simples juguetes los monstruos de fierro que hoi nos maravillan i nos deslumbran como la última espresion de la ciencia i del ingenio humano?

La rapidez del tren espreso de Santiago a Valparaiso

es suficiente, entre tanto, si bien podria ganarse una media hora suprimiendo inútiles detenciones. La de Llai-Llai solo es de veinte minutos. No olvide el viajero que, aun andando sin detenerse un segundo, i en la proporcion de la *grande vitesse* de los trenes franceses, que vuelan por las llanuras a razon de un kilómetro por minuto, se necesitarian tres horas i cuatro minutos justos para llegar desde el Baron a la alameda de Matucana.

El accidente del pajonal de Quilicura.

Fué tal vez un exceso de celeridad el que produjo el lamentable i verdaderamente estraño accidente ocurrido en esta parte de la línea el 14 de abril de 1875, i que vamos a referir con ciertos detalles que interesan a la explotacion técnica de nuestros ferrocarriles.

Marchaba el tren espreso de Valparaiso, que habia salido de esa ciudad para Santiago a las ocho de la mañana, entre Colina i Quilicura, i su maquinista, un esforzado ingles natural de Lóndres, llamado Carlos Crown, habia soltado todo el vapor, tal vez para compensar algun atraso en la marcha.

Habia recorrido el convoi con su acostumbrada fortuna, cinco de los diez kilómetros que separan la estacion de Colina de la de Quilicura, i llegaba al sitio en que se divisan unos angostos pajonales donde crece el *tome* i la *titora*, que por esa misma época del año, los campesinos se ocupan en cegar para sus ranchos. Precisamente llámase aquel lugar *los pajonales de Quilicura*.

Ocupaban el tren espreso varias personas distinguidas de la sociedad de la capital, i entre otros, el señor senador don Rafael Larrain, el prebendado don Francisco de Paula Taforó, el superior de la congregacion de los Sagrados Corazones i varios sacerdotes estranjeros. En el carro junto a la máquina iban, en el primer compartimento, dos jóvenes de Constitucion,—los señores Juan de la Cruz i Elías Arancibia; en el siguiente, el señor José Francisco Vergara, propietario de Viña del Mar, i su familia; el segundo redactor del *Independiente*, i diputado, don Máximo R. Lira, junto con un sacerdote irlandés; i en el tercero, el mencionado superior de los Sagrados Corazones i varios de sus compañeros relijiosos.

Son interesantes estos detalles de la composicion de los viajeros del primer carro del tren, porque éste fué reducido completamente a escombros, i sin embargo, escaparon todos sus ocupantes con la vida, excepto uno de los hermanos Arancibia que falleció desgraciadamente a los dos o tres dias en la capital.

Hé aquí ahora cómo ocurrió el siniestro, hecho el relato por la pluma palpitante de uno de sus testigos mas notables, i que aquella misma noche contó las peripecias del dia con la injenuidad de un amigo, a los lectores de su diario. Nos es grato pedir este préstamo de viajero, en la última parte de la jornada, a un amigo i a un colega.



...«A las doce i cuarto de hoi pasaba el tren espreso de 8 A. M. por la estacion de Colina—dice el señor Li-

ra. Un poco mas hácia Santiago, i cuando ya habia recorrido la mitad mas o ménos de la distancia que separa a esa estacion de la de Quilicura, sentimos repentinamente un fuerte sacudimiento, en seguida un poderoso i estraño silbido de la máquina, i un segundo despues, un choque violento...

«Caer i levantarme fué, tambien para mí obra de un instante, porque, milagrosamente, no habia sufrido ni la mas leve contusion. Por de pronto nada ví; me sofocaba una espesa nube de polvo i de vapor. Cuando me levanté solo habia a mi derredor un monton de escombros. El wagon estaba allí hecho mil pedazos. Solo el techo que va independiente del cuerpo del carro, estaba íntegro a algunos pasos, cubriendo con uno de sus extremos los restos allí amontonados. Levanté esa punta tanto como me lo permitieron mis fuerzas; hablé a mis compañeros de viaje, los cuales me contestaron i ví que salian aunque con algun trabajo por un hueco que habia al otro lado.

«Poco a poco fueron agrupándose en torno de los escombros los pasajeros de los otros carros. Nadie creia que uno solo de nosotros hubiera escapado con vida. Afortunadamente no habia sido así.

«Los pasajeros que ocupaban los otros departamentos del carro, no libraron tan bien. En uno de ellos venian varios relijiosos de los Sagrados Corazones acompañando al padre superior jeneral. Este último tenia una mano en mal estado, i habia sin duda recibido un golpe mui recio, porque el menor movimiento le causaba fuertes dolores interiores. A la sombra de un es-

pino se le acomodó un lecho con los cojines de los carros i allí se le prestaron los escasos auxilios de que pudo disponerse en aquella árida soledad. Un hermano lego de la misma congregacion, ya de alguna edad, se hallaba cerca de su superior: tenia una mano bastante lastimada i estaba desmayado.

«Muchos otros pasajeros habia lijeramente heridos en la cara, en las manos i en las piernas. Para curarlos no se pudo disponer mas que de un poco de coñac que traian algunos i del agua nauseabunda de una vega. Media hora despues del accidente i cuando ya pudimos contarnos, comenzó a volver la calma a nuestros espíritus atribulados.

«Entónces se presentó a nuestros ojos un espectáculo horrible. La máquina, al volcarse, habia aplastado al fogonero partiéndole el cuerpo por mitad. Solo podia vérsese una mano i la cara. Un grueso chorro de agua caliente le bañaba la última, desfigurándosela de un modo atroz.

«El maquinista fué lanzado de la máquina por la fuerza del golpe como a diez metros. Se le encontró revolcándose en el barro de una zanja, debajo de las ruedas de un wagon. Al principio se creyó que estaba gravemente herido; pero despues se vió que solo tenia pequeñas contusiones i heridas insignificantes.

«El espectáculo que el convoi despedazado ofrecia, era imponente. La máquina se habia partido en dos pedazos. La máquina propiamente dicha se enterró a un lado del camino. El *tender* llegó mas léjos. Sobre el *tender* pasó el carro en que yo venia i el cual se hizo

pedazos. El carro siguiente alcanzó a treparse sobre el primero i quedó en una situacion casi perpendicular; detras de éste se hallaba el carro de equipajes, que sufrió mucho i cuya parte posterior se embutió en el primer departamento del carro siguiente.

«Un fotógrafo o pintor que venia en el tren, se ocupó durante largo rato, de tomar a lápiz una vista de aquel sitio de desolacion...»

Ese dibujo del arte, despues de esta descripcion natural i gráfica, era tal vez ocioso. Todas las ruinas se parecen, i en aquella lo que habia de interesante, era la extraordinaria manera como, en medio de un destrozo tan completo del material, i especialmente del primer carro, que quedó cabalgando en fragmentos sobre los fragmentos de la máquina, escaparon con vida i comparativamente ilesos los viajeros que lo ocupaban.—La señora Alvarez de Vergara, que iba, segun dijimos, en el compartimento del centro del carro, solo recibió un pequeño rasguño de alfiler en un brazo, i, sin embargo, el techo que la cubria, habia sido arrojado a algunos metros de distancia.

Fué tal vez la misma naturaleza del terreno blando i húmedo que dió lugar al accidente, la que evitó sus horrores, porque el tren se volcó como sobre una alfombra, i así se amortiguó la fuerza del choque. La máquina misma quedó enterrada en el lodo como una de nuestras antiguas carretas volcada en un pantano, i los que la vieron dos o tres dias despues, comparábanla a un horrible javalí que hoza con su trompa en el revuelto cieno.

La causa evidente del desastre habia sido la disposicion del terreno, la apertura instantánea de una seccion de rieles causada por la velocidad del tren, i la escondida podredumbre de uno o muchos durmientes. I de eso, de un madero atravesado en un charco, de una gota de agua pútrida o de una sorda i casi imperceptible carcoma anidada en una hendidura de ese madero, está pendiente, diez o doce veces por dia, la vida de centenares de nuestros semejantes! Grande, enorme es la responsabilidad de los hombres de ciencia o de simple labor a quienes está confiado este servicio. Pero la comparativa seguridad de la via, la tardanza con que sobrevienen este jénero de desastres, los injentes gastos que orijina su servicio, i su conservacion i la calidad de sus empleados ponen de manifiesto que la administracion está a la altura de la confianza inmensa que el público i la autoridad depositan en ella.

El maquinista Crown.

I a propósito de los empleados de la línea, hízose, con motivo del accidente de Quilicura, los mas vivos elogios del maquinista Crown, de su pericia, de su sangre fria, de su abnegacion, i la prensa llegó hasta pedir una recompensa especial para su mérito.... Ah! El destino lo recompensó de otra manera. A los pocos meses, el ingeniero Crown, lleno todavía de vida i de vigor, espiraba a consecuencia del golpe que recibiera en Quili-

cura...; Paz a los que mueren, aunque sean humildes en el puesto del deber!

*
* *

Fuera de estos casos verdaderamente inverosímiles, esta parte de la línea es, sin disputa, la mas segura de todo el trayecto desde Valparaiso, por cuanto el terreno es llano como la palma de las manos, i los rieles han sido tendidos en una línea de tal manera recta, que viajando de noche en la máquina, la via se divisa como una calle pública desde Batuco a Quilicura. Apénas, en efecto, se ha salido de una estacion, aparecen con perfecta claridad las luces de señales de la otra; de modo que el maquinista conoce su itinerario con completa claridad. Solo al llegar a Renca, los cerros de la Punta quiebran un tanto la visual, i despues del puente del Mapocho, se aumentan las curvas que alejan los rieles de su direccion natural, que es la de la espalda de la actual estacion, por el *camino de cintura*, recientemente abierto o diseñado. El camino de hierro de Valparaiso es el único del mundo que llega i sale de su cabeza de línea por su propia frente.

Maquinistas, fogoneros i palanqueros.

Crean los mas, al ver deslizarse por los rieles—rápidas como el viento, sólidas como el granito, terribles como el fuego—las locomotoras i sus trenes, que aquellas an-

dan como por sí solas, al impulso del vapor, cual si tuvieran «los caballos adentro,» según sostenía a pié juntillas un rancio español.

Pero cuán grande es el engaño de los que así piensan!

El maquinista, a semejanza de esos atrevidos *aman-sadores* de nuestras estancias, cabalga montado en el monstruo de fuego con la misma destreza i la misma enerjía i vijilancia que el mas consumado domador. No suelta un segundo, durante toda la carrera, su manubrio, que es la brida, i no aparta un instante los ojos de la senda que recorre, que es su vida.

El piloto del océano, aun en la mas procelosa mar i en la mas lóbrega noche, da el rumbo al timonel i descansa sobre la carta que marca su seguro itinerario; pero ese timonel de tierra, de brazos membrudos i de cara tiznada por el hollin, tostado por el aire, la lluvia i el fuego, que se llama *maquinista*, no descansa un solo minuto en su fatiga. Un falso cambio, un guijarro, un madero podrido, un riel desnivelado...i su vida i la de centenares de séres confiados a su guarda pueden tomar el camino de la eternidad.

El maquinista es un soldado. Su traje, sin ser reglamentario, es sobrio como el del hombre que no va a la parada sino a la guerra: un pantalon i chaqueta, o *cotona*, de mezclilla azul i una gorra de paño con vicera, hé ahí todo. Siempre está de pié. El maquinista no habla, no respira. Es todo brazos i es todo ojos. Yo he viajado por prueba con estos hombres de fierro, identificado con el metal de sus atavíos, i he admirado siempre su vijilan-

cia, su enerjía i su laconismo, este último de acero. Preséntanse escepciones, pero son raras. Son, por lo jeneral, hombres frios, tranquilos, contratados en Inglaterra i mas particularmente en Escocia, por períodos de tres, seis o nueve años, al fin de los cuales son ya chilenos. La mayor parte se casan en el pais.—El malogrado Carlos Crown, que conducia el tren cuando el desastre de Quilicura, era casado con una señora Guerra. Mr. W. Wilky—el decano de los maquinistas—ha tenido ya dos esposas chilenas, del apellido Pinto, naturales de Coltauco. ¿Cuánto tardará en venir la tercera? (1)

El maquinista don «Juan Chico».

En lo que se distinguen entre sí los maquinistas, es en lo *corredores*, como los capitanes de vapores en el Mississippi i en el Ohio. El mas corredor de la línea es don «Juan Chico,» que así llaman los carrilanos, por su estatura, al ingeniero Juan Ardissen, natural de Edimburgo, uno de los mejores i mas felices de la línea. Don *Juan Chico* no ha tenido sino un accidente *chico* al entrar en la estacion de Limache. Un guijarro colo-

(1) Esto se escribia en abril o mayo. En julio, el denodado Mr. Wilky tenia ya su tercera consorte i ésto aconteció en los dias en que un temporal deshecho desprendió un peñasco a la salida del túnel de Viña del Mar i dió motivo a Mr. Wilky para lucir su destreza i recibir, junto con los parabienes de los pasajeros, ciertas picarescas bromas por haber sacado rota del lance la trompa de la máquina.

cado en la juntura del cambio desrieló la máquina, pero Ardissen la sujetó como si hubiera sido un manso caballo de paso.

El maquinista Alejandro Mc. Pherson.

Otro de los veteranos de la línea es el maquinista escocés Alejandro Mc. Pherson, que lleva en su camisa roja, con el orgullo lejítimo de un viejo soldado, un buen reloj, testimonio de una hazaña profesional que pocos habrán contado.

Hallábase Mc. Pherson en su locomotora, a la cabeza de un tren de seiscientos pasajeros, en la estación de Granton (suburbio de Edimburgo), el 19 de setiembre de 1857, próximo a partir para Perth, cuando vió venir a la distancia de cinco millas i en línea recta, un tren que no era esperado.—Mc. Pherson hizo sombra a sus ojos con la palma de la mano, miró intensamente como el marino que en el mar acecha una vela, i, saltando de repente de su puesto, exclamó: — ¡*Es una máquina que viene sin gobierno!* I en seguida, dando el grito de: *Abajo todo el mundo!* desembarazó el tren hasta del último viajero. En ese instante mismo llegó la locomotora escapada i, como un monstruo furioso, se estrelló contra el tren, volcando algunos carros. Pero no se perdió una sola vida.

¿Qué pudo indicar a Mc. Pherson la sospecha, la creencia, la certidumbre de que aquella máquina que se divisaba solo como un punto negro en el horizonte,

habia sido abandonada en un momento de pavor, por sus conductores? Imposible es determinarlo. Pero preguntad a un vaquero por un animal de tal cuerpo, de tal color—*mocho, orejano, rabicano, rabon, colituerto*, o lo que se quiera,—i entre tres o cuatro mil de su especie, os lo señalará con el dedo. Preguntad a un bibliófilo por un pequeñísimo volúmen entre los cien mil de una biblioteca, e irá al estante, a la tabla, al sitio preciso a descolgarlo. Sarmiento cuenta que los *gauchos* conocen el color del pelode los caballos en las pampas de la Rioja, por las hebras invisibles que aquellos sudan cuando corren; i así distinguen si un caballo es overo cuando deja cerdas de dos colores, i si es tuerto, en que esta especie de animales tala el pasto solo del lado del ojo bueno...

De igual manera conocen los maquinistas los caballos de fuego que doman i conducen, i saben cuando vienen sin jinetes o cargados al freno: es ese el instinto de las profesiones.

Mc. Pherson conduce diariamente un tren de carga a Quillota: es un hombre de 50 años, de fisonomía enérgica i honrada, i el reloj de hora que usa, tiene en ingles esta inscripcion:—*Obsequio de los directores i administradores del ferrocarril de Edimburgo i Dundee a Alejandro Mc. Pherson, injeniero, a cuya prevision se debió que el accidente de Granton, ocurrido el 19 de setiembre de 1857, fuese, bajo la permision de Dios, libre de toda pérdida de vidas.*



Científicamente hablando, la locomotora es un libro

de mecánica cuyo índice, o mas bien, cuya carátula tiene el maquinista siempre delante de los ojos. Un reloj circular les indica la fuerza de expansion del vapor, que en el camino llano es ordinariamente de 120 libras, pero que en las gradientes fuertes, como en Llai-Llai, aumenta hasta 140.—Un tubo de vidrio muestra la altura del agua en el caldero; un tubo horizontal de cobre sirve para esparcir finísima arena en los rieles, cuando están resbaladizos por la humedad de la lluvia o el rocío, i una manezuela, para producir los agrios silbidos en la campana de bruñido bronce que corona como un penacho la locomotora, sirviendo tambien de señal para apretar o soltar las palancas, para espantar los animales de la via i para anunciar la aproximacion a los túneles: hé aquí lo esencial de la correccion i de la seguridad.

Todo ésto está a cargo i a la vez, bajo la responsabilidad del maquinista, jinete i a la vez palafrenero del indómito bruto en que cabalga; porque la locomotora ha de beber oportunamente en la travesía i ha de recibir su pienso de aceite en cuatro o seis de las jornadas, sin contar con que, en ocasiones, se taima como los potros resabiados.—¿Habeis notado en algunos paraderos que el maquinista abre las válvulas i envuelve la locomotora en una nube de caliente vapor? Es precisamente para hacerla caminar, como a los animales empacados, porque por la posicion en que han quedado las válvulas al parar el tren, no obedecen los pistones al impulso del vapor, hasta que éste, escapándose, ajusta otra vez aquellos a su verdadera posicion.

Los maquinistas ingleses, que tienen hoy el monopolio del servicio de los ferrocarriles, sin duda porque el gobierno mantiene una escuela de *Artes i oficios* para *chilenos*, suelen entregarse tambien a ciertas chanzas del oficio que no carecen de orijinalidad.

En una ocasion en que iba a conducir el tren un aprendiz chileno, le jabonaron los rieles en una estension de ocho o diez metros, i el pobre novicio no podia avanzar una pulgada su locomotora, en medio de los chistes de sus rivales, hasta que dió por perdida la paciencia i la partida.

Como es sabido de todos, el talon de Aquiles de las locomotoras i en jeneral de los carros de un ferrocarril son sus ruedas, cuya solidez jamas será suficientemente reforzada. Un solo fragmento roto, una trisadura en esos órganos vitales de la locomocion, pueden causar, como en el desastre de las Cucharas, una catástrofe terrible. El gran constructor de cañones Krup es el fabricante mas acreditado de ejes i de ruedas de acero para los ferrocarriles. En mayo de 1876 se quebró una de esas ruedas en el ferrocarril del norte en Inglaterra, i se averiguó que habia viajado 459,288 millas. En Inglaterra se lleva una estadística especial a cada locomotora, a cada carro, a cada rueda, a cada tuerca, i ese es el único modo de mantener el material en buen pié de seguridad. En Buenos Aires se lleva tambien la estadística de puntualidad en los trenes, publicándose mensualmente la nómina de los que llegan con exactitud i de los que caen en multa por atraso.

En cuanto a los *maquinistas* del ferrocarril de San-

tiago a Valparaiso, para decir nuestra última palabra sobre estos hombres, cuyas fibras están saturadas de metal, recorren en muchas ocasiones, cien leguas (368 kilómetros) en el viaje de ida i de vuelta por los dos espresos (el de la mañana que es el mismo que regresa a la tarde), i al cabo de un año han dado cuatro o cinco veces vuelta al eje del mundo, recorriendo en un solo espacio treinta i hasta cuarenta mil leguas! Curioso i característico contraste el de estos capataces de nuestro progreso, al de aquellos que iban, hace veinte años, i van todavía en ciertos lugares, cabizbajos i soñolientos, al pié de las carretas, i tardaban un mes en ir i volver de la «ciudad al puerto».

*
* *

El fogonero no es sino un aprendiz de maquinista, i le cabe mucho mas ruda si bien ménos responsable labor en cada viaje.—El estómago de una locomotora es como el de los buitres: no se sacia jamas. Cada dos o tres minutos, el fogonero, con una pala especial, angosta i larga como en forma de *poruña*, abre la portezuela circular del fogon i arroja ocho o diez paladas en su cavidad, envuelta permanentemente en llamas jermadoras del vapor.

El fogonero regula tambien el paso del agua que va en el estanque, a los calderos de la máquina, la provee oportunamente de aquel líquido, i en cada parada, da vuelta al derredor de la locomotora con una alcuza de aceite, empapando todos sus resortes: el fogonero es el

antiguo paje del viajero, que cuida de su cabalgadura i le acompaña solícito en las fatigas de la ruta.

En cuanto a los palanqueros, que forman la última categoría del ejército carrilano sobre las armas, es la *carne de cañon* (carne de locomotora) de los viajes modernos. Si esos hombres rudos se mantuvieran firmes en sus puestos junto al manubrio circular de los carros, irian mas o ménos salvos; pero en los momentos en que los trenes suben por la sola presion de la máquina, o descienden por su propio peso en la gradiente (en cuyos casos el maquinista cierra completamente el vapor), súbense aquellos, impulsados muchas veces por el vapor de los alambiques, i viajan de una estremidad a otra del tren, o pasan de un salto de un carro a otro, especialmente en los trenes de carga, i de allí las constantes pérdidas de vida que en su servicio se experimenta.

Los conductores.

Respecto de los conductores, que son los verdaderos comandantes de estas partidas volantes de viajeros, no hai otra cosa que decir de ellos sino que son antiguos i escelentes servidores, corteses, activos i, cuando se hace preciso, enérgicos hasta el heroismo. Todos o casi todos, son hijos de los rieles i contemporáneos de la primera locomotora, Serjio Vial, Juan Barba, Emilio Jofré, el laureado Arratia; viajan desde hace quince o veinte años, es decir, desde que caminó el primer tren de Valparaiso a Viña del Mar, o cruzó la primera máquina el Tabon, rumbo de Santiago. Por lo demas, conocidos i apreciados de

todo el mundo, como que todos, el opulento como el humilde, necesita de su oficiosidad, ellos, semejantes a los rios cuando van en crece, no parecen conocer a nadie sino cuando son llamados a la portezuela. Así cumplen su mision, i puede aplicarse a cada uno lo que el pintoresco payador chileno decia del rio turbio i desbordado:

«Un hombre grande
De manta cari
Todos preguntan por él,
El no pregunta por nadie».

Los pasajeros.

En cuanto a los fenómenos permanentes, económicos i peculiares del acarreo humano por los ferrocarriles, esto es, la regularidad de la corriente de pasajeros segun los dias de la semana, la preferencia de los carros i aun la de los asientos, las precauciones personales de los viajeros para evitar accidentes, las reglas de urbanidad recíproca que es costumbre guardar en este jénero promiscuo de viajes, los derechos i deberes de policía que incumben al conductor, cosas todas de sumo interes para el que viaja, están sujetas en Chile a la suprema lei que nos rije,—al capricho, a la buena o mala educacion, a la buena o mala voluntad de cada uno.

En otros paises, rijen leyes inexorables.

En los Estados Unidos, por ejemplo, las mujeres son preferidas a todo el mundo, i como las damas yan-

kees, aunque sean lindas como el sol i jóvenes como la primavera, siempre o casi siempre viajan solas, nadie tiene derecho de sentarse en aquellos carros republicanos, como los de nuestro ferrocarril del sur, sin que ántes estén cómodamente instaladas las señoras o simplemente «las mujeres». El que intentase lo contrario, sentiria inmediatamente el hielo de la boca de un revólver sobre sus sienes. En los Estados Unidos, que a nosotros nos parece el pais mas mal educado del mundo, hai crímenes por motivos de buena o mala educacion. En Inglaterra, por el mismo principio de respeto ciego a la mujer, nadie fuma en los carros; i en Francia corren en los espresos, carros-*fumoirs*, como en los Estados Unidos los hai para *restaurants* i otros usos consecuentes.... En ninguna estacion de Europa, aun en las mas insignificantes, faltan tampoco las comodidades para las incomodidades *corporis afflictivas* de la humana maquinaria. Por la misma razon no existen en Chile sino en la Alameda de Santiago, es decir, en el paseo de la elegancia i los primores.... «¡Cosas de Chile!»

Respecto de elejir este o aquel carro, mas cerca o mas léjos de la maquinaria, es cuestion simplemente de la visual o de los nervios del que se embarca. Segun los mas experimentados conductores ingleses, los tres carros primeros son los mejores i mas seguros, excepto por supuesto cuando el tren se cae en un rio u ocurre una colision de locomotoras....

Ahora, ¿ en cuál día de la semana viajan de preferencia los chilenos? A juzgar por las apariencias, nuestros católicos paisanos siguen una regla inversa a las de los herejes de Inglaterra: éstos santifican el domingo en su hogar i en su templo: los chilenos oyen misa a razón de cincuenta kilómetros por hora. Por regla jeneral, los europeos prefieren el sábado para sus escursiones, a fin de descansar el domingo.

Daremos punto a esta conversacion casera en los asientos de los carros, recordando un hecho curioso de locomocion. En el ferrocarril de Santiago a Valparaiso recorren la línea, de ida i vuelta, hasta veinte i dos trenes diarios, lo que parece enorme i equivale mas o ménos a ocho mil trenes por año. Ahora bien, el *Gran Oeste* de Inglaterra, que ya hemos citado, hizo correr en 1875 el número prodijioso de 255,986 trenes, de los cuales 138,646 llegaron con entera puntualidad, conforme al segundero de los relojes eléctricos que sirven en toda la línea, i 48,785 dentro de los cinco minutos que se conceden por misericordia, a la «exactitud inglesa».

El equipo.

Relativamente al material de nuestros ferrocarriles, para cuya designacion los hombres del arte han inventado, sin pedir permiso a los gramáticos, la palabra *equipo*, háse discutido mucho en los últimos tiempos sobre el grave punto de cuál sistema merecia entre nosotros la preferencia, con motivo de usar el ferrocarril del sur ma-

terial americano, i el de Valparaiso a Santiago equipo ingles. Animóse un tanto la polémica con el accidente de Quilicura que dejamos recordado, i despues de muchos informes, folletos i artículos de diarios, resultó, como sucede siempre en este jénero de cuestiones, en que la nacionalidad es parte, que los dos sistemas eran *mejores*.... Cada cual se quedó con su predileccion antigua.

I tal vez este repartimiento en el fallo i en la opinion del público, no carece de cierta equidad práctica, porque el equipo americano concebido para un pais democrático i llano, en que se viaja sin los dos mas grandes inconvenientes de las vias férreas—las gradientes i las ceremonias,—es mas adaptable a la explotacion de nuestras líneas meridionales; al paso que el sistema ingles, mas compacto, de carros mas cortos, de mas ceremoniosa i egoista organizacion doméstica, es preferible en una via llena de cuestas i de ingleses....

El sistema jiratorio inventado por los americanos para los ejes de los carros, parece, sin embargo, que ha solucionado una grave cuestion de seguridad i de rapidez, dando, si es posible decirlo así, coyuntura a los trenes. El sistema de los carros-*bogies*, cuyos ejes jiran sobre un piñon central, a derecha e izquierda, ofrecen sin duda mucho mayores ventajas, porque en materia de vehículos, los *ejes* son siempre el «eje de la dificultad,» exactamente como en la metalurjia «los *ejes* Paraf».

Precauciones i reformas.

Los trenes del ferrocarril de Valparaiso a Santiago no serán, sin embargo, jamas completos, especialmente los *espresos*, cargados de ordinario con preciosas vidas, si el conductor no es puesto en instantánea comunicacion con el maquinista, como en el ferrocarril del sur i en todos los trenes del mundo. ¿No hai algo de verdaderamente terrible, como audacia i como abandono, en esos convoyes sordo-mudos que en la oscuridad de la noche, recorren los rieles sin mas guía que la incierta luz de las lámparas que pasean inseguros guarda-vias?

Medite el ingeniero en jefe en ese inmenso obstáculo, i sálvelo.

En cuanto al servicio interno de los trenes, el viajero no tiene por qué murmurar, aunque es costumbre universal de los que viajan, murmurar de quien los conduce por paga. Esto es chileno hasta la médula de los huesos, i estamos admirados cómo el ilustre autor del *Diccionario de chilenismos* no lo puso en la portada de su famoso libro. Los conductores son atentos i enérgicos, como ya contamos; los maquinistas, experimentados, segun vimos; los asientos, cómodos, i hasta se tuvo el regalado capricho de traer carros-dormitorios i de pedir *dos pesos* por cada cama: error inconcebible en este pais de *guardieros*, en que nunca se ha pagado una trasnochada por mas de «un real i medio».

Solo en los vidrios, algunas veces rotos, otras agujereados por balas disparadas contra los trenes (i así es preciso contarlos para horror de nuestra barbarie, que nunca supimos adular), i ribeteados todos de insulsos letreros, es en lo que falta el aseo menudo de los cuidadores de los trenes i la discrecion de los caminantes.— Es aquel un verdadero abecedario de la necedad humana, que cree inmortalizarse con un garabato en un cristal. Suele álguien, sin embargo, acertar en la espresion de sus suspiros; i en la última Semana Santa, corria un carro en uno de cuyos vidrios se leia este amoroso letrero:—«*Jesus, te quiero, i por tí daría la vida*».—¿Qué *Jesus* era ese? El del cielo i la Semana Santa? O era el que, cual mas, cual ménos, llevan todos los mortales enclavado en la cruz de sus amores? El *te quiero* no parece, con todo, del Calvario....

Mucho mas injenuo i mejor amante i caballero fué aquel caminante del Perú, de quien cuenta un viajero, que dejara escrita en la pared de un templo del Sol en ruinas, entre Pisco e Ica, esta tierna leyenda de sus penas:—*Aquí suspiró un triste amante por la ingrata Panchita García!*



Otra reforma urgente es el cerramiento de la línea: otra la de sembrar de buen cereal las estaciones—poteros en el norte, cuevas de ratones en el sur: otra la de no economizar con avaricia los carros en dias de gala

o muchedumbre, porque, cuando el jefe del tráfico no trata a los pasajeros como a simples boletos, los trata como a sardinas: otra, por último, que no es solo de comodidad sino de higiene, acordarse que no toda la evaporacion de los séres de ámbos sexos se verifica por los poros, i que la *diabetes* es una enfermedad contemporánea en Chile con los trenes....

*
*
*

Otra innovacion, mas que de conveniencia, de moralidad, seria el apartamiento de sexos en los carros de tercera clase,—corrales de rodeo de mujiente ganado en primavera.... En Estados Unidos—el pais de la despreocupacion por escelencia—se reservan carros para las mujeres, de cualquier categoría, que viajan sin compañero, ¡jai! del intruso que penetre con desacato en el santuario. Cien revolvers harian inmediata justicia de su osadía, bajo el famoso árbol del juez Linch.

Pero entre nosotros—republicanos i demócratas por decreto—se empaqueta la sociabilidad viajera bajo mui diferentes principios. Quien paga cinco pesos es un semi-dios, es decir, un Lisperguer; quien paga la mitad es jente de *medio pelo*; quien paga un tercio es simplemente *roto*, es decir, rebaño. I aquí no estará de mas decir que ésto del *medio pelo* viene de ciertos sombreros de castor, de *pelo entero* i de *medio pelo*, que venian de Cádiz al Mapocho en los principios del siglo; i como los primeros valianos pesos mas (que es como veinte ahora), comprábanlos solo los Lisperguer. Los otros corres-

pondian a la tarifa mas humilde de los *siúticos*. I éstos, a su vez, proceden de *siu* (jilguero, en araucano) i *che* (jente), de lo que resulta *siuche*, i en seguida *siútico*, nombre de elegante pajarillo, convertido así en vistoso pajaraco.

En cuanto al *pije*, segun Máximo del Campo, viene simplemente del latin *piger*, que quiere decir ocioso, vagamundo, i de aquí el *pegro* italiano i la *pègre* francesa.

*
* *

Pero dejando a los *jilgueros*, a los *suches* i a los *siúticos* en su jaula, ¿no podria la administracion apartar especialmente en los trenes *mistos* de la noche (que ciertamente merecen ese nombre por la revoltura) a las pobres mujeres que viajan sin mas proteccion ni mas respeto que el de un pobre candil? Por algo se ha de comenzar, i ciertamente que hai urjencia de que se comience pronto.

I respecto de las señoras—delicadas muchas, enfermas otras, nerviosas todas,—¿no deberia construirse ya medianas salas de espera? Hoi estas salas son los carros mismos; de lo que resulta que, no habiendo sino una difícil vijilancia sobre los pasajeros, pierde el Estado gruesas sumas en trampas por boletos, trampas totales cuando los que viajan «de guerra» no los compran, o simplemente de astucia, yendo a una estacion lejana i tomando el pasaje para la mas cercana i mas barata. En Europa no se cobran los boletos sino a los que descenden en cada

estacion, i tienen forzosamente que pasar por un estrecho pasadizo, i así nadie engaña ni trampea su boleto. Pero como es costumbre decir que en Chile se ha de hacer todo al revés, han puesto en Valparaiso un inspector de los que entran i se van no se sabe dónde, i dejan la salida libre a todo el mundo. En los teatros dan siquiera contra seña.

En cuanto a la contabilidad de la administracion del ferrocarril del Norte, que no sabemos por qué usa i se llama a sí propia «empresa,» aseguran que no solo es irreprochable, sino un modelo. Su jefe, desde el primer día en que se abrió la oficina, hace veinte años, es el puntual i comedido caballero don Juan Fuentes.



Pero mal que mal, con desahogo o aprensados, con taciturnos o alegres compañeros, con jente honrada o con tramposos, embalsamados los pulmones con las flores de los jardines de Viña del Mar o de Quillota, o sofocados con el humo de pestífero tabaco—huésped casi siempre nauseabundo de los trenes, proscrito por ésto en todos los ferrocarriles del mundo que tienen sus *fumaderos* especiales—nos acercamos ya velozmente al término del viaje; i sin novedad mayor, escepto el susto de leer desastres ya pasados, hemos llegado al fin a Quilicura, la patria de las sandías como Colina lo fué de los *Ochocientos*.

QUILICURA.

Distancia de Valparaiso.....	174 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	10 >
Distancia de Colina.....	10 >

Tiempo desde Colina:

Tren ordinario.....	18 minutos.
Altura.....	1,504 piés.

Los jesuitas en Quilicura.

Quilicura (de *Cula*, tres, i *cura*, piedra:—*tres piedras*) fué el primer eslabon de chácaras de hortalizas estancias de vacas i haciendas de labranza con que los jesuitas rodearon la capital, como una cintura de oro, semejante a la cadena de aquel metal que, segun el vulgo, circulaba la plaza del Rei en los dias de sus fiestas, i siguiendo por la *Punta*, el *Noviciado* i *Pudahuel* hácia el poniente, la *Calera* i la *Compañía* al sur, el *Ñuñoa* i *Peñalolen* al oriente. *Quilicura* era la puerta del norte.

Consistia este predio en una estension de tierras de pan llevar en «forma trapecia,» dice su mensura del pasado siglo. Llamábase *San Pablo*, i es hoi propiedad del respetable vecino de Santiago don José María Bascuñan, privado de la luz del cielo, pero no del afecto, esta luz del alma. (1)

Pero el oríjen i la estension de la verdadera hacienda de Quilicura es mui diferente.

(1) Escritas estas líneas hace seis meses, el buen caballero i amigo a quien fueron consagradas, ha fallecido en setiembre último.

Como cuando llegó al Mapocho Pedro de Valdivia con su cansada caravana de guerreros, por diciembre de 1540, el cruel Vitacura habia hecho abrir la acequia del Salto, degollando, al decir de los cronistas, cinco mil infelices yanaconas porque no cumplieron su tarea el dia señalado, eran ya por esa época las comarcas de Quilicura i Huechuraba, que aquella acequia fertilizaba, lo mejor parado del valle del Mapocho para la labranza. En consecuencia, se radicaron allí los mas favorecidos capitanes del conquistador: Alonso de Monroy, su teniente jeneral; Pedro de Miranda, su alférez real; el alguacil mayor Juan Gomez de Almagro; el de los «Catorce de la fama,» el bravo Juan Godines, vencedor de Lautaro, i otros de alta nombradía i valimiento. La estancia, o mas bien, la chacara del último, yacia a la derecha del camino de hierro que parte en dos la de los jesuitas. Deslindaban con ésta los terrenos del último conquistador, por un potrero que en un cróquis antiguo que obra en poder de don Javier Luis de Zañartu, tiene este poco respetuoso letrero:—«*Engorda de los padres*».

La estancia feudal de Quilicura.

Medio siglo mas tarde, cuando vino a Chile don Francisco Rodrigo del Manzano i Ovalle, descendiente de Men Gonzalez de Zanabria i de Scipion el Africano, i padre del historiador, adquirió una porcion de las valiosas tierras de Quilicura, que se perpetuó en su familia durante doscientos i cincuenta años. Fué allí, sin duda, donde el buen jesuita su hijo, se ocupaba en reco-

jer el sabroso maná salado de los llanos de Lampa, aliño ordinario de las mesas i del paladar, porque él mismo cuenta que, en sus festines, los primeros castellanos no servian sal en sus saleros sino oro en polvo, por ostentar su abundancia.

A principios del siglo pasado, era dueño de aquella heredad don Jacinto de Ovalle, biznieto de don Francisco i nieto probablemente del valiente Tomas de Ovalle, hermano menor del historiador que llevó la vanguardia en la Albarrada (1630), i murió despues con muerte de héroe entre las lanzas.—José Tomas llamábase tambien el último dueño de Quilicura, que falleció en 1830, siendo presidente de Chile.

Sostuvo este don Jacinto un ruidoso pleito de deslindes por unas tierras llamadas de *Pichi-Maipo* en Quilicura, con el jeneral don Manuel de Romo, tercer abuelo de aquel honrado coronel de la *Patria nueva* que mandaba a su escuadron de Quilicura «alinearse como hileras de cebollas,»—don José de Romo. Los Romos, de nobilísimo linaje, parientes inmediatos del conde de la Conquista, cayeron en pobreza, i hoi pueblan casi esclusivamente el pequeño lugarejo de Quilicura en la estremidad occidental de sus cerros, con 128 moradores. Los Romos desde que fueron pobres, quedaron *romos*. En Chile solo los ricos i los *gatos* son romanos....



El primer Romo que vino a Chile ántes de Quilicura

i del colejo de Romo, fué el jeneral don Juan Romo, quien acompañó de España al presidente Marin de Poveda en 1690. Debía ser natural de Granada, como el último.

Cuando fueron espulsados los jesuitas, era dueño de la estancia de Quilicura un hijo o nieto de don Jacinto, llamado don Gabriel de Ovalle, i éste hizo postura por la chacara de San Pablo i la compró en 6,000 pesos. Había sido tasada en 4,300 pesos, a razon de 35 pesos cuadra. Cuando en 1839 fué partida en cinco porciones para adjudicarlas a los herederos del último poseedor de ese apellido—el presidente don José Tomas de Ovalle, fallecido hacia diez años,—el ingeniero don Juan de la Cruz Sotomayor tasó la cuadra en cerca del cuatro tantos: 120 pesos.—En 1854, una de sus hijuelas de 400 cuadras fué vendida por don Ramon Tagle, que la habia rematado, a don Estanislao Valdivieso por la suma de 48,000 pesos. Hoi vale el doble.



Era en las casas de *San Pablo* de los antiguos jesuitas, donde el ministro Portales solía pasar en el solaz de la amistad, los días de descanso con su amigo i jefe ostensible del gobierno, del cual el último era presidente i aquel dictador. Por ésto, haciendo mofa de su poder, decia de ellos el cáustico Mora en una célebre cancion política:

«El uno tiene unas vacas....
 El otro un **grandísimo** sandial....
 El uno se llama Diego
 I el otro José Tomas.»

Lo que, por lo ménos, quiere decir que por aquellos tiempos, los presidentes sembraban sandías i vivian honradamente de sus jugos, miéntras que la moda de los últimos fué el sabor del *cuarto* de la renta, que ha sido la rebanada sin pepa del blando melon del Erario.

Los sandiales de Quilicura.

Las tierras de Quilicura i, en jeneral, las del valle de Colina no son en realidad mejores que las de otras comarcas, como Peñaflores i Aculeo, por ejemplo, para producir la jugosa pulpa de la sandía i del melon; pero, por una combinacion de la atmósfera i del *humus* vegetal, son tierras *tempraneras*, i de aquí su favor para la fruta apetecida del pueblo, que paga con ostenta sus primeras rebanadas. Son tierras lijeras, arenosas i *calientes*, que apresuran la madurez del bulbo i hacen que en la primera semana de enero, éntre en triunfo por el puente de cal i canto, la primera *carretada* a los tendales. Esas carretadas suelen valer hasta doscientos pesos. Las últimas no valen el equivalente en centavos, i por ésto no es raro ver desde el tren, en los últimos dias de marzo, regalarse a las vacas en los sandiales a sus anchas: la fruta no paga entónces su flete.

Ademas, por esos dias comienza a correr el mas terri-

ble adversario de la sandía en el mercado,—«la chicha nueva». Triste gradacion! En enero i febrero la sandía, en marzo i abril la chicha nueva, i por mayo ya han hecho su cosecha de puñaladas i de cadáveres los hospitales i los cementerios. I esto dura ya tres siglos!—«De la chicha baya al *ballo*,» esa es la divisa.

*
* *

El cultivo de la sandía i del melon es sumamente delicado i se hace por familias de *medieros*, en las cuales esa ocupacion i su negocio es una especie de tradicion doméstica de abuelos a nietos. Su acertado logro tiene que luchar primero con la atmósfera, porque es siembra de invierno, i en seguida con el exceso o la carestía de agua; las heladas *tullen* los sandiales, los riegos copiosos hácenlos *irse en vicios*, la sequedad los *aquintrala*. Es preciso pulverizar la tierra i plantar los surcos en la direccion del sol; despues hácese indispensable conocer por el ojo i por el *papirote*, el grado de madurez para no malograr un dia.

Los hacendados facilitan al *mediero* el terreno i los bueyes, i aquellos ponen su prolijo trabajo i el de sus hijos. Se ha visto en ciertos años que por este sistema se ha sacado hasta dos mil pesos de una cuadra de sandial. Lo ordinario es obtener quinientos, o sea 30 carretadas de 359 bulbos cada una, que se venden desde 5 a 30 centavos pieza. En los libros de la Inspeccion de policia se registraron en 1876 no ménos de ochenta i nueve permisos para puestos de sandías; pero sus sucursales son mucho mas numerosas que las de los bancos modernos. Podria

afirmarse sin la menor exajeracion, que diariamente se consumen en la capital de Chile, desde el 8 de enero al 30 de marzo, no ménos de veinticinco mil sandías, lo que hace dos millones de bulbos en la temporada.

Hemos visto los libros de un rico hacendado en el último verano, i de un potrero de 45 cuadras aparecen estraidas en un intervalo menor de tiempo, 958 carretadas, cuyo valor, puesto semanalmente en el banco por un vendedor comun de la hacienda i del *mediero*, rindió 11,064 pesos. Hubo semana en que la venta subió, hácia el 31 de enero, a 2,720 pesos; de suerte que la utilidad líquida del propietario por el arriendo de la tierra, su agua i sus bueyes, alcanzó en seis meses (de agosto a febrero) a 5,532 pesos por un potrero de 45 cuadras. El resto del provecho correspondia a los *medieros*. Del total comun se sacó tambien el importe de los fletes, que fué de 4,250 pesos, a razon de 3 pesos por carretada, i otros gastos de comision i corretaje. Producto neto de 45 cuadras en seis meses: 15,314 pesos, mas de 300 pesos por cuadra. I este año ha sido de crisis en los estómagos i de *quintral* (1) en los sandiales.

Sin embargo, en la proporcion que hemos dicho, los santiaguinos no rajan ménos de doscientos mil pesos en sandías, o sea 2,500 pesos diarios.—Despues viene el millon de pesos de la chicha baya.... Entre tanto, en escuelas se gasta en el departamento de Santiago el décimo de lo que se consume en los sandiales.

(1) La palabra propia araucana es *quintal*, sustancia medicina mui usada por los indios para los dolores de garganta.

Los melones de Chile i los de España.

El melon es una fruta mucho mas noble, i la exportan jeneralmente a Valparaiso (i de ahí para toda la costa), arrendando carros descubiertos que importan 210 pesos de flete: para la exportacion se planta una semilla especial que tiene una corteza verde-oscura resistente al aire. Para la sandía, la semilla mas usada es la de Lima, de pepa ojival i larga: las pepas *panchas*, las *mujas*, las *huacas*, van desapareciendo como los «apostadores a las pepas,»—entretenimiento del ocio i la barbarie que concluia muchas veces en los puestos, por la riña con el propio puñal de las pruebas.

La semilla mas usada hoi dia por los chacareros de Colina i Quilicura es la llamada *huaca*, que da una fruta larga, dulce i carnosa. Pero las sandías de Aculeo son con mucho las mas hermosas a la vista por su tamaño verdaderamente colosal i su deliciosa carnadura. En cuanto al melon, no se busca el tamaño sino el sabor, para lo cual se escoje con cuidado la semilla. Los *Saldañas* de Huechuraba tienen fama de ser los mejores meloneros de Santiago, como las *Antoninas* son las que sostienen en mas alta reputacion el alfajor.

Referia a sus incrédulos amigos el lamentado i honorable orador i viajero don Manuel Antonio Tocornal, que él habia visto, por sus ojos, en Valencia de España, dos melones que formaban la carga de un borrico, cual allá se usan. Pero los que ésto no creian, habrian sentido mayor asombro al saber que en Villanueva de la Serena, la ciudad natal de Pedro de Valdivia, las sandías i

Los melones se compran solo por libras i por *arrobas* (sic) en la romana... Como un argumento *ad hoc* en estas supuestas ponderaciones, se anunció hace poco, que en Goya, pueblo del Uruguay, se habia producido un melon que pesaba 37 libras i 7 onzas, i ahora se afirma por la prensa de la Serena de Chile, émula en ésto de la de Estremadura, que en el fundo de don Ciriaco Osorio se ha recojido un melon que pesa cerca de tres libras mas que el melon uruguayo (40 libras i 2 onzas). I ésto que los sandiales del norte agonizan de sed.

*
* *

No alcanza, sin embargo, ni con mucho, esta medida a la del famoso melon del valle de Ica, que, segun Garcilaso, pesó *cuatro arrobas i tres libras*, con certificacion jurada de escribano. Verdad es tambien que aquel injenuo historiador habla de un rábano monstruo del valle de Cuzapa de cuyas ramas vió atados un caballero hijodalgo cinco caballos, lo cual, aunque escandalice al anticuario Aneglis, que comenta el hecho, no nos parece nada de estupendo, sobre todo si los caballos eran mansos o se parecian a las cinco caperuzas del sastre de Sancho Panza.

*
* *

Eran antiguamente la sandía i el melon fruta regalada de las mesas aristócratas. Pero desde que los vapores pusieron los trópicos en las puertas de calles de nuestras ciudades, como si fuesen simples argueneros, las

piñas, los plátanos i, en especial, las chirimoyas las han desterrado a las recámaras. ¿Seria por ésto que aquel buen capitan Harris, ministro de S. M. B. en Chile en 1855 (como hoi lo es en Holanda), viendo descargar a su puerta una carretada de sandías escojidas que le mandaba un jeneroso hacendado, cojió una sola i diciendo a gritos a los carreteros:—*Disentery! Disentery!* los hizo tomar el portante con su carga?

*
* * *

La sandía es tal vez saludable para el trabajador chileno cuando la toma en sazon i a horas convenientes; pero a destajo, como la usan todos, puebla los ranchos de lepidias i los hospitales de disenterías, conforme al vaticinio del embajador británico. La chicha hace mal al alma i a los sentidos; pero el cuerpo del *roto* no la teme, i por ésto cuando Grajales visitaba su sala del hospital, iba preguntan dolo que cada uno sentia, i a cada cual le recetaba «chicha»... Grajales fué el primer introductor de este principio de la homeopatía práctica—*similibus similibus curantur*.

Se sabe tambien de un papa—Pablo II—que falleció de una indijestion de melones *cantalupos*, que así se llaman por el nombre de una quinta de ese nombre (*Cantalupo*) que los pontífices tenian en las vecindades de Roma.

El pais por escelencia del *cantaloup*, tan conocido de los gastrónomos por su forma redonda i sus rebanadas rugosas i profundamente pronunciadas, es hoi dia Paris,

donde se le come en todas estaciones, pagándose desde dos o tres francos en la abundancia, hasta veinte o cuarenta en el invierno. Al sibarita Luis XV le gustaban en cuaresma, i de aquí es que hoy les crien en grandes cantidades en conservatorios. Todos los años se reúne en Ivry, aldea inmediata a Paris, un *Jurado de meloneros*, que adjudica el premio al que mejores muestras haya presentado en el mercado o en la vidriera del famoso Chevet, el proveedor de estómagos rejios del *Palais Royal*.

*
* *

El abate Molina, que amó a su tierra natal con el entusiasmo que sus compatriotas le han pagado dignamente con el bronce—*Alavate Molina!* (1)—se inclina a creer que la sandía, aunque oriñinaria de Jamaica, tenía entre los indíjenas una pariente cercana en un bulbo de la familia de las *angurrias*, que los chilenos llamaban *gucuña*, i no era mayor que un membrillo.

No parecía, empero, el buen abate mui apasionado de esa fruta, que es en Chile la cuarta Parca de la fábula; al paso que desde mui léjos, trasciende en sus escritos su afición a una clase de melones que ya no se oye nombrar,—a «los moscateles» i especialmente a los «escritos;» familia de melones esta última mucho mas numero-

(1) Inscricion que por muchos años estuvo esculpida en el pedestal de la estatua de Molina, en esta ciudad de intolerantes e intolerables hablistas. El escultor quiso poner *Al abate Molina*.

sa que lo que se cree, i que lleva visos de no acabarse en Chile miéntras haya tinta, plumas i Universidad,—maquinaria inagotable para fabricar textos. Nadie negará, al ménos, que los textos aprobados por la Universidad se van haciendo tan numerosos como los melones....

Los caballos de los Echevers.

No abandonaremos el suelo feraz de Quilicura sin hablar de otra de sus particularidades,—sus caballos corredores puestos en tanta boga, hace medio siglo, por los señores Echevers, los dueños i apostadores del caballo *Cola* i de la yegua *Cerveza*. De Quilicura nos parece provenia tambien el caballo negro-retinto que el *fraile Venegas* vendió en mil pesos al ingles don Juan Begg, en 1826, i el tordillo-negro que el jeneral Freire envió de regalo a Jorje IV.—Los mejores corredores de la cancha de las *lomas*, situada al poniente de Santiago, i a la cual concurrían el Presidente de la República i la poblacion entera de la capital, segun el mayor Sutcliffe, eran de la afamada cria de los Echevers.

*
* *
*

Es grande error el de los hípicos modernos el suponer que las carreras *a la chilena* eran solo de unos cuantos centenares de metros i a todo el arranque de los caballos. El jesuita Olivares midió palmo a palmo la cancha de carreras de Tucapel, que tenia mas de una legua, i el mismo dice «que el espacio de la corrida es mui vario, de pocas o de muchas cuadras, i aun

de leguas que a veces llegan a *tres*» (*Historia*, páj. 77). Por lo demas, los jesuitas, que entendian de todo hasta de *carreras*, alaban con entusiasmo los caballos chilenos.—«Son admirables en la celeridad de la carrera—dice Olivares—como en el aguante del trabajo, en el brio de acometer los riesgos, en el garbo del movimiento, en la prontitud de cojer i deponer el coraje, en la docilidad de la obediencia i en la hermosura de la forma.»

«I sucedió—dice el padre Rosales en su *Historia* inédita, ponderando todavía la escelencia de los caballos chilenos—un caso digno de memoria, i fué que estando los caballos en la playa, un caballo overo, de linda traza i de mexores obras, viendo que su amo se iba en el vajel, dando muchos relinchos i corcobos, se arrojó al mar en su seguimiento, i fué nadando en prueba de su fidelidad i amor a su dueño, hasta que rendido se ahogó.» (1)

Chileno era tambien, hijo de crusa de andaluz i de yegua criolla de los potreros de Santiago, aquel famoso bridon que Francisco de Villagra montaba en Andalican i del cual cantó Ercilla:

«Estaba en un caballo *derivado*
De la española raza

(1) Sucedió este hecho cuando el capitan don Pedro de Avendaño desamparó a Cañete i se embarcó en Lebu a fines del siglo XVI, abandonando trescientos caballos en la playa. (*Rosales*, lib. IV, cap. II).

Ancho de cuadra, espeso, bien trabado,
 Castaño de color, presto, animoso,
 Veloz en la carrera i alentado,
 De grande esfuerzo i de ímpetu furioso,
I la furia sujeta i correjida
Por un débil bocado i blanda brida.

(*Araucana*, parte I, canto VI.)

¿I no es esa todavía la fiel i admirable pintura del caballo chileno pura sangre?

* * *

El caballo criollo, desdeñado hoi en gran manera por la moda, tiende a desaparecer rápidamente como tipo, i seria obra de patriotismo rehabilitarlo, conservándolo en toda su pureza.

No pondremos fin a este breve capítulo hípico sin hacer mencion de un curioso disparate que corre en un libro publicado recientemente en Lóndres (1875) con el título de *Far off*, i destinado «a la enseñanza de la juventud».

Segun ese feliz autor, la campiña de Santiago está de tal modo poblada de caballos salvajes, que para tener uno o cien, solo se necesita salir con un lazo i traerlos a las caballerizas como propios:—*Any one who wants a horse may catch one.* (*Far off*, páj. 389).

El Pan de Azúcar.

Continuando ahora nuestra ruta, interceptada un momento por las vegas de Quilicura i sus sandiales, he-

mos pasado ya frente al famoso *Pan de Azúcar*, cuyo nombre conservan escrituras del siglo XVI, i que fué famoso en todos los siglos por los salteos que se perpetraban a sus faldas, cubiertas de densos montes de espiño i algarrobo. Recuérdanse todavía las hazañas del famoso *gallo blanco* que allí desplumó muchas aves.

El canal del Cármen.

Al pié del Pan de Azúcar pasa el canal que se llamó de *los Solares*, abierto en 1835-36,—faena que dió muchas patentes a los salteadores del «monte de Colina». Un poco mas arriba se divisa el tajo del canal del *Cármen*, labrado en los últimos diez años. Inició esta obra el último propietario de Batuco don José Santos Cifuentes, por acciones entre los interesados, i se comenzó los trabajos en 1867. Hasta la punta de Pan de Azúcar, la obra tuvo de costo 280,000 pesos, fuera del agua que se compró al canal de Maipo a razon de 5,000 pesos regador. De suerte que esa medida de agua vale en San Ignacio i en *Colina Alta*, o Arcaya, de 8 a 9,000 pesos. En *Colina Baja* i en Batuco vale 10,000 pesos, es decir que el agua en esos fundos es plata líquida.

El canal del *Cármen* se divide en dos ramales en la punta de Pan de Azúcar, en la direccion que acabamos de señalar, i es una de las obras mejores de su especie. Tiene desde la boca del canal de San Cárlos hasta ese punto, catorce o quince kilómetros de trayecto, medidos a ojo, por el San Cristóbal, los cerros del Salto, el Guanaco i San Ignacio.



Esta última propiedad llamábase ántes *Huechuraba*; pero su dueño a mediados del siglo pasado, el acaudalado caballero don Juan Antonio de Araos, natural de Oñate, al regalar a los jesuitas la Casa de ejercicios de la *Ollería*, que edificó a su costa, le puso el nombre del santo su paisano i su pariente, fundador de aquella órden.

Los cerros de doña Agueda.

Parte en seguida el tren las dos puntillas de los cerros que se llaman hoi de la *Punta*, i que fueron en el siglo XVII uno de los bienes patrimoniales de los famosos Lisperguer. Llamábanse entónces (1600) «los cerros de doña Agueda,» por doña Agueda Flores, la rica heredera de la cacica de Talagante doña Elvira, i esposa del primer Lisperguer. La estancia propia de éstos en los llanos de Lampa, es la que se llamó desde mediados del siglo pasado, «Lo Campino,» por el tesorero real de este apellido, constructor a contrata (siendo tesorero) de los tajamares que se llevó el rio en la avenida grande de 1783. Otorgó la merced de esas tierras, que tenían 14 cuadras de cabezada por la orilla setentrional de los cerros, el gobernador Sotomayor a don Pedro Lisperguer en 1583; i en el centro de ese valioso fundo, arriado al cerro, se formó en 1828 una curiosa laguna de 50 cuadras, por los desagües de un molino del Mapocho (el que es hoi de los señores Velasco i que era a la sazón

de Serrano, en el callejon de las Hornillas) i a causa del declive natural del suelo. Hoi esa laguna ha desaparecido. El fundo suburbano de los Lisperguer es actualmente, por una curiosa contingencia, del mismo propietario que posee su estancia de la mar:—don José Francisco Vergara.

*
* *

Las viñas que crecen a la falda de los cerrillos, pertenecieron al famoso abogado i edil de la colonia Ruiz de Beresedo, de cuya circunstancia resultó que toda esa porcion de Quilicura se llamara hasta hace poco, «Lo Ruiz,» como en la otra estremidad de los cerrillos estaba «la viña de Lo Boza,» por el nombre de un rico canario de ese nombre que daba en dote a cada una de sus hijas «una vendimia».—Lo Ruiz debió llamarse, sin embargo, como el monte Sinaí, la chacara de los *Diez testamentos*, porque la viuda de Ruiz de Beresedo, doña Bernarda de Aldunate, que falleció en 1787, la legó por nueve últimas voluntades i un codicilo, a otros tantos herederos, hasta que concluyó por dejársela a sí misma, es decir, a su ánima, a cuenta de misas.

*
* *

En cuanto a la *Punta*, cuyo nombre está marcado por un saliente espolon de los cerros hácia el noroeste, fué rematado a las temporalidades de los jesuitas por don Lorenzo Gutierrez de Mier, por la misma suma que el conde de la Conquista compró la Compañía: 90,000 i pico de pesos. Ambos fundaron mayorazgo, i ésto i las

misas, era todo el sistema hereditario de nuestros mayores.

El Salto de Araya.

Volteando la espalda por el rumbo opuesto hácia el oriente, divisa el viajero la deliciosa ensenada del Salto, en cuyo asiento, si Pedro de Valdivia hubiese obedecido a su primer impulso, habria sido fundada Santiago.

Llamóse largo tiempo aquel pintoresco sitio i su comarca, el *Salto de Araya*, por haber sido su primer dueño cristiano Rodrigo de Araya, primer alcalde i primer molinero de Santiago. Su sangriento constructor i delegado del Inca, el pretor peruano Vitacura, dejó su nombre a la márjen opuesta del Mapocho en las vertientes que todavía se llaman *aguas de Vitacura*.

Segun Carvalho, se cultivó allí en los primeros años de la conquista la caña de azúcar i posteriormente el árbol del cacao, por el dean de la Catedral de Santiago Teran i Rios. Pero la mejor, mas fiel i amena descripcion de aquel lugar de recreo, que fué el embeleso de nuestras madres, debíase, hace mas de dos siglos, a un jesuita que vivia en sus vecindades i las recordaba con amor en lejana tierra.—«La que esta ciudad tiene—escribia el padre Ovalle en Roma, hablando del agua de Santiago a su norte, llamada de Conchalí—es tambien mui alabada. Cae ésta en un vallecito que llaman el *Salto*, por el que da el rio Mapocho para caer en él. Viene corriendo este rio por tierra llana hasta cierto término, de donde, dividiéndose, o por mejor decir, di-

vidiéndole, por ser obra esta de la industria humana, i corriendo el mayor brazo por su madre, se aparta un brazo para regar este valle.»

Dejándose en seguida el buen padre arrebatado por la amenidad i dulzura del paisaje, pinta el del Salto con una minuciosidad que nosotros no podríamos imitar, i que, sin embargo, retrata todavía fielmente sus bellezas naturales.

«Se precipita este rio—dice el historiador, hablando de la mitad al ménos del caudal del Mapocho—con un gran fracaso i ruido, haciendo admirables i vistósísimas diferencias por los encuentros de las peñas i angosturas que en la bajada se atraviesan, hasta que, llegando a lo profundo del valle, se reparte por sus venas i acequias a fertilizarle, el cual no es ingrato a este beneficio ni se contenta con el retorno que da a los que lo cultivan, de copiosísimas cosechas i jenerosos i regalados vinos, i de la mas sabrosa i bien madura fruta que se da en todo aquel distrito, sino que, por pagar dos veces, apresura el tiempo sazonzando sus frutos un mes ántes que los campos vecinos: es cosa notable que con estar este valle solo media legua de Santiago, suele haber ya en él las brevas maduras cuando en la ciudad ni en toda la vecindad, aun no pintan, i así por ésto, como por los grandes entretenimientos que hai en estas vegas, de caza de perdices por las lomas, i de patos i otros pájaros de agua que se crían i matan en sus lagunas i estanques, es éste uno de los mayores recreos de aquel pais».

San Martín en el Salto.

Tal era el *Salto de Araya* hasta hace apenas veinte años. Pero hoi ¿qué queda de sus primores?—Su lago háse secado, sus perdices han huido, sus mustias higueras encorvan la cabeza, no ya al peso de la sazónada fruta sobre el alegre canasto de fiambres i la zamacueca, sino al rigor de los siglos que agobian su ramaje; i de todas aquellas ruinas de este paraíso en miniatura, mantiénese solo en pié la pirámide de piedra (visible en la cima de la colina al ojo desnudo desde el tren) que el entusiasta O'Brien erigió al jenio protector de estos lugares, don Manuel Salas, i la humilde cabaña que guarda la silla de vaqueta en que San Martín estuvo sentado el domingo 12 de abril de 1818, consumando en silencio un acto magnánimo de su grande alma calumniada. Allí, acompañado de su fiel ayudante ya nombrado, leyó atentamente la correspondencia que el último había quitado a Osorio hacia ocho días en el campo de batalla de Maipo, i en seguida la redujo a un puñado de cenizas.

San Martín era un soldado, pero también era un filósofo. Manuel Rodríguez, que solo era un patriota, había sorprendido en la víspera de Maipo la carta de un mayorazgo de Chile, en que decía al vencedor de Cancha Rayada, que le enviaba un caballo herrado con herraduras de plata para que hiciera su entrada triunfal en Santiago. Cuando el comandante de los *húsares de la muerte* leyó aquella carta, la mordió de rabia i di-

jo al capitán Serrano, natural de Concepción:—*Vaya Ud. en el acto i fusile ese godol!* Serrano no lo ejecutó, e hizo muy bien, porque, diez años más tarde, ese personaje era un alto magistrado de la *república* de Chile. San Martín conocía mucho más a fondo que Manuel Rodríguez la duplicidad profunda de los *notables* de Santiago en materia de política, i por esto quemó sus revelaciones, que era como quemar su alma.—La semilla ha quedado intacta, sin embargo, como la de la sandía i los melones...

El jeneral O'Brien en «la Salta.»

Fué don Juan O'Brien un soldado irlandés, de jeneroso corazón, el primero que enseñó a los chilenos a dar a la gratitud la forma de la gloria, i a las glorias las formas invisibles de la inmortalidad, erijiendo la estatua del jeneral Freire, otro soldado jeneroso i sublime en las batallas.

Bajo el impulso de sus ideas caballerescas, O'Brien, que amaba con pasión las tres cosas más bellas i arrebatadoras de la creación — la gloria, la naturaleza i la mujer,—había solicitado de otra grande alma en 1817, inmediatamente después de la batalla de Chacabuco, la cesión de un cortijo en la falda de una úspera colina i no lejos del lugar en que el agua del Mapocho da su famoso salto a la llanura. Otorgóle aquel obsequio durante los días de su vida, don Manuel Salas, i O'Brien edificó allí, en la forma de un espacioso camarote de bu-

que, la rústica vivienda que acabamos de recordar, en la que tenia su lecho de campaña, un armario para botellas i para libros, i al centro una pequeña mesa destinada a frugales i alegres banquetes. Sobre su única i angosta puerta el entusiasta soldado habia hecho pintar esta leyenda:

«O'Brien's Castle
i que viva Chile!»

I en una plancha de mármol se leia todavía esta inscripcion, que acusa la ruda ortografía del capitan irlandes i su singular falta de memoria para las fechas:

«SAN MARTIN'S CHAIR» (1)

«En este mismo lugar S. Martin quemaba toda la correspondencia que ha tenido Jenl. Osorio con los de Santiago, i tomada despues de la batalla de maipo—1812.»

O'Brien habia confundido en la última fecha la del mes (12 de abril) con la del año.

Lo dicho en cuanto a la gloria i a la naturaleza.

Respecto del amor i la mujer, O'Brien, bellissimo hombre, que partió con Viel i O'Carrol, todos soldados de caballería, los mas dulces privilejios de los salones, habia matizado una gruta natural de rosas i enredaderas, i sobre una tabla dejó escrita esta leyenda, que se conserva aun intacta, i dice así:

(1) La silla de San Martin.

«LOS DOS AMANTES.»

«Or the true lover's hut and love amongst the roses» (1).

*
* *

En nuestra temprana juventud solíamos acompañar al viejo celta en sus matinales escursiones a *la Salta*— como él decia en su peculiar idioma,— i despues de reposarnos en su gruta, dábamos la vuelta ascendiendo la colina para pasar al pié del monumento i torcer a la ciudad por *Lo Recabarren*, *la Contadora* i los Tajamares. La pirámide de granito tiene cuatro o cinco metros de elevacion, i en el costado que mira a Santiago, se lee esta inscripcion, único testimonio de admiracion pública consagrado a la memoria de un grande hombre, ántes que se esculpiese su retrato en una pirámide análoga en la alameda de Santiago:

A LA MEMORIA DE UN EMINENTE PATRIOTA LITERATO DON
MANUEL SALAS.

Era siempre la misma gratitud i la misma ortografía céltica del soldado, que fué— como dijimos cuando bosquejamos su vida (1862)— «un soldado, i nada mas».

Pobre i querido viejo O'Brien! Tenia en su alma erijido un altar a todo lo que es grande en la vida, altar rudo como los que los hombres primitivos de su raza erijan a sus dioses, pero que él conservó puro e intacto hasta su postrer aliento. Muriendo solitario i olvidado

(1) La cabaña de los verdaderos amantes i el amor entre las rosas.

en un hotel de Lisboa, ató su anillo de soldado, que conservamos con cariñoso respeto, a una tarjeta, i en ella escribió su última inscripción al jóven amigo de su propia raza, que habia sido su compañero en las charlas de la gloria i en sus primeras consagraciones por la roca i por el bronce....

*
*
*

El Salto era, ántes del ferrocarril, el paseo obligado de todos los extranjeros que visitaban a Santiago, como despues del ferrocarril lo son los baños de Cauquenes. María Graham compara su cascada a la célebre de Tivoli, cerca de Roma, i sus vaporosas espumas le hicieron recordar, a la vez, a Vitacura i a Ossian, cuando visitó esos románticos parajes el 29 de agosto de 1822.

En esa escursion, cuenta la viajera inglesa, que hizo sus *onces* en la chácara del jeneral don Francisco de la Lastra, i agrega que comió a su mesa un esquisito pan, comparable al de Sicilia, i bebió un vino tinto igual al de Tenerife. Mrs. Graham llama a su honorable huésped *don Henriquez de la Lastra*.

Escusado es agregar que la romántica lady llama al Salto *la Salta*. El español del bravo O'Brien habia hecho escuela.

La quebrada del obispo.

Volviendo ahora a la prosa de la vida, que es el charqui i las capellanías, estos dos tributos que simbolizaron la vida i la inmortalidad durante la colonia, agregaremos que, como predio rústico, las chácaras del

Salto i Conchalí, que formaban en el siglo XVII una sola heredad, pertenecieron a los Chacon, antecesores directos de los Encaladas i del ilustre jeneral Blanco. A mediados del siglo pasado, pasó aquel a manos del fiscal don José Perfecto Salas, i por su muerte se dividió el fundo en dos porciones, correspondiendo el *Salto* al benemérito chileno don Manuel Salas, i *Conchalí* a su hermano mayor don Pedro José. Don Manuel, por disposicion de su hermano, a quien sobrevivió, vinculó la última hacienda el 4 de noviembre de 1834, por el valor de su tasacion, que fué de 54,552 pesos, cuantiosa capellanía que hoi disfruta su simpático nieto i futuro canónigo de nuestra catedral don Francisco de Paula Salas.

Muéstrase todavía en el Salto la *Quebrada del obispo*, cuyo nombre diéronle cuando el bravo prelado de Santiago, frai Juan Perez de Espinosa, se retiró a esa soledad, escomulgando a la Audiencia i poniendo la ciudad en entredicho hasta que los oidores vinieron a su encuentro i tiraron humildemente, para amansarle, la brida de su mula chúcara. Entendemos que la «Quebrada de la ermita» es la misma que se llamó antiguamente la *del obispo*.

*
* *

Cambiando ahora por completo la perspectiva i el horizonte, de la *cordillera real* a la *cordillera de la costa*, las dos grandes murallas del valle central de Chile que aquí precisamente comienzan (en Chacabuco), para ter-

minar en Angol, colúmbrase en la depresion de la última montaña un tenue sendero en forma de espiral. Esa es la antigua i famosa cuesta de Prado (de *Praw*, dice el ingles Vancouver), que era una de las maravillas, junto con su jemela la de Zapata, del atrevido camino carretero de Valparaiso que labró en la última década del pasado siglo, el presidente O'Higgins.

I ya que hemos mencionado esos dos agrestes pasos, que hacian para el viajero de la comarca de Santiago, una pequeña Suiza en los buenos tiempos de los birlochos i de las *calchonas*, vamos a contar aquí al moderno viajero, a qué cosa debieron su nombre esas cuestras hermanas.

Las cuestras de Prado i de Zapata.

Vivian entre sus montañas de espinos i de algarrobos, como mansos patriarcas, dos estancieros chilenos que se llamaban don Pedro de Prado i don Antonio de Zapata, ocupando con sus tierras, a principios del pasado siglo, la mitad de las que hoy forman los departamentos de Melipilla i Casablanca por su derecera oriental. Ambos eran hidalgos, maestros de campo del cabildo de Santiago, amigos i vecinos, visitándose cada dos o tres años de una estancia a otra estancia, con toda la familia cuando hacian viaje en carreta, con todos los perros cuando la excursion era a caballo.

Don Pedro de Prado iba de Lo de Prado a Lo de Zapata, i vice-versa, por primavera en tiempo de rodeos. I cuando el primero hacia viaje al Puerto para vender su charqui, alojábase en la casa de Zapata, como el de Zapata bajaba su almofrej en el corredor del vecino del

oriente en sus visitas tardías a la capital. Dos tercios de las amistades de Chile ántes de los ferrocarriles, eran amistades de alojamiento. El tren hace solo camaradas, i por ésto los amigos van quedando solo al principio i al fin de las epístolas...

Nada parecia turbar aquella grata quietud, cuando un dia ocurriósele en mala hora al de Prado, allá por el año de 1703, comprar la hacienda intermedia de Curacaví. Fué ésto como haber llevado al tranquilo valle la manzana de los dioses.

En el acto, en efecto, desde que no habia una frontera neutral, estancia de por medio, pelearon los dos compadres, que este es achaque de los campos de Chile, como los ratones i el polvillo. La hacienda de Curacaví habia pertenecido, por compra a los priores (que no a los enfermos), del hospital de San Juan de Dios hasta el terremoto de 1647, en que, quedando yerma i arruinada, compróla el 3 de agosto de 1647, un Pablo García de la Viña por la suma de 6250 pesos.

El hacendado la Viña habia sido el tercero en discordia de los dos vecinos, i por ésto i por la buena cuenta de sus recíprocas vacas en los récíprocos rodeos, mas que por afectos del alma, habian vivido en paz los dos feudatarios que vivian al pié de los cerros de Prado i de Zapata.

Pero desde que quedó firmada la escritura de la compra de *Curucubi* (que así escribían este nombre los antiguos), desaparecido el tercero, quedó sola la discordia. Tenia ésto lugar en el mes de octubre (mes de rodeos) de 1703.

Pasaron los años, sin embargo, i a los once de su enemistad, los dos estancieros acordaron una permuta, de Lo de Zapata por Curacaví, ante el correjidor del valle, en el mes de junio de 1714.

Mas el remedio resultó peor que la enfermedad, porque de la reconciliacion, los dos amigos pasaron a los pleitos judiciales sobre la ejecucion de la permuta la cual hasta ahora ignoramos si fué llevada a cabo.

Lo que es el lector-viajero, ya sabe que los nombres de esas cuevas debiéronse a esa permuta i a sus litigantes.

Los ratones de campo.

Durante todo su trayecto hasta los «cerros de doña Agueda,» habrá venido notando el caminante, si es de índole curiosa i asomadiza, que una infinidad de animalitos pacen al sol o se esconden con rápida carrera en sus cuevas al sentir el paso del tren. Son estos los ratones llamados de campo, especie de conejos de que los indígenas hacian sabrosas cazuelas, o los comian asados recorridos en un palito como hoi lo hacemos con los jilgueros o los zorzales. Dan testimonio de ésto antiguos historiadores, que los declaran de sabor exquisito; pero si ellos no lo hubieran dejado asentado en sus libroles, los chinos que hoi nos visitan, depondrian de mil amores en su honor i gloria, porque los persiguen con incansable apetito. Entre un azafate de huevos chimbos i una empanada de ratones de campo, no vacileis, lector bucólico, si ha de ser forzoso que convideis a vuestra mesa a un hijo del Celeste Imperio.



Pero ha de tenerse entendido que ésto que decimos del raton de campo de orejas paradas i piel café i larga, no reza ni con el azulejo *raton casero* ni con el asqueroso *pericote*.

Trajo estos animales a Chile, segun el historiador Rosales, el primer buque que visitó nuestras costas despues del descubrimiento del Estrecho de Magallanes (1524), el cual pertenecia a la famosa expedicion que armó en Cádiz el obispo de Placencia, i estuvo de paso en Arauco i en Valparaiso ántes del descubrimiento de Almagro i de Valdivia. I cundió con tan espantosa profusion en el pais i especialmente en Santiago la cria de aquellos vichos, que los habitantes de esta ciudad i de su campiña hicieron rogativas públicas al cielo en el verano de 1631, para su esterminio o disminucion.—«En este dia—dice testualmente una acta inédita i curiosa de la sesion del cabildo del 1.º de enero de aquel año—se acordó se pregone que todos los vecinos i moradores de esta ciudad i *las mujeres* acudan a la procesion que se hace el domingo que viene en la tarde *para pedir a Dios el remedio del daño que hacen los ratones*, i que se pida limosna para la cera.»

Las trampas de ratones de la línea.

Pareceria hoi ciertamente cosa de brujería i de locura el que saliesen por esas calles i esos campos algunos cucuruchos con sus alcancias de laton pidiendo limos-

na para los ratones; pero no lo sería ciertamente el que algun caritativo ingeniero u escritor la solicitara para los infelices caminantes que la administracion del ferrocarril caza i maltrata peor que a ratones.

Cierto es que la última suele empuñar a los pasajeros que pagan su boleto, como a carneros de lana, especialmente los domingos (que estos son dias de tranquilidad); pero últimamente, por economía, han dado los ingenieros de la línea en cerrar las cabeceras de las estaciones con profundas zanjas de cal i piedra, verdaderas sepulturas de los infelices que en la oscuridad de la noche o de la chicha, marchan por sus rieles.

En seis meses i en una sola de estas zanjas (la del poniente de la estacion de Viña del Mar), han caido i maltratádose (algunos gravemente) no ménos de once caminantes; por manera que cuando cada estacion posea sus dos trampas, a la entrada i a la salida, en lugar de una sencilla reja a cargo del cambiador, tendremos cien o doscientos mancos mas en cada año que añadir a los mancos i estropeados de esta buena tierra de ratones, en que nadie chilla por golpes ni por muertes, si bien sueltan el verraco por la menor cuestion de cuartos i salarios.

La sogá de la calle de Ahumada.

I a este propósito, permítasenos ántes de llegar a la capital i sus barreras, una anecdota del presente siglo, tan verídica como la de que la calle de Ahumada llamóse así porque vivieron en una de sus esquinas (hoi de Matte) el jeneral don Valeriano de Ahumada (1647) i

su hijo don Gaspar de Ahumada (1698), ámbos jenerales i ámbos correjidores de Santiago, que por ésto mismo se llamaban «jenerales».

Pues, señor, para saber i contar, aconteció que allá por el año de 1830, cuando ya los capitulados de Ayacucho comenzaban a asomar otra vez la cara por las calles de nuestras ciudades, i era ministro universal de Chile «el *godo* Meneses,» i eran senadores i próceres otros godos de la carda, dos lejítimos godos, naturales de Vizcaya, traviesos i un si es no es malignos, resolvieron poner al tanto el aguante de los santiaguinos en lo que fuera someterse a la coyunda ajena. I como uno i otro tuvieran sus tiendas de trapos, frente la una a la otra en la calle de los dos Ahumadas, tendieron una mañana un cordel de una acera a otra, a la altura del pecho de un hombre para observar lo que hacian los paseantes, i tras de sus mostradores pusiéronse mui formales al acecho.

Pasaron en primera línea los domésticos que iban de madrugada con sus canastos al mercado, i se agacharon. Pasaron en seguida las grandes damas con sus chinos a la misa i sus mantos i peinetas de una vara, i se agacharon. Pasaron los grandes señores con sus capas a sus menesteres matinales, los jueces, los abogados, los capitalistas, i todos se agacharon.... I así los dos pérfidos vizcaínos tuvieron la soga hasta las oraciones; i así, sin decir una sola palabra de protesta, pasaron agachados por debajo de la soga, sin ocurrírseles siquiera la idea de una protesta, todos los hijos de Santiago.

I de esa propia suerte hemos de seguir cayendo los chilenos en las trampas de las estaciones i pasando agachados por debajo de la sogá de los vizcaínos miéntras que Dios o el diablo no la corten.

*
* #

I para concluir el cuento, i ya que vamos pasando por esta tierra de chácaras i de maizales, otórguenos permiso el condescendiente viajero para contarle todavía un último cuento, que no es cuento, sino caso, porque lo refiere como histórico, uno de nuestros mas graves historiadores. I es como sigue:

«El choclo del gobernador».

Para saber i contar i contar para saber, dice el jesuita Diego de Rosales en su *Historia* todavía inédita, que en una de las campearadas que hizo en la tierra de Arauco el bravo gobernador Alonso de Rivera, su contemporáneo, allá por el año de 1606, metióse a un lozano maizal que habian abandonado los indios, i cojió un choclo que al parecer estaba maduro; mas al apartar sus hojas con cuidado, encontraron los cortesanos que no se hallaba suficientemente blando para los dientes ya mellados del viejo captor de Amiens. Mas como éste era ladino, ocultó el choclo bajo su capa i siguió el camino.

Al poco andar tropezaron los castellanos con otro maizal desamparado: entróse Rivera en él; finjió que cojia otra macolla, i llamando a los de su comitiva, díjoles que habia encontrado aquel choclo i que estaba mas maduro que el anterior. Así lo hallaron en el acto todos los cortesanos, i siguieron el camino.

A pocas cuadras presentóse al gobernador otra chacara de los indíjenas, desierta por sus dueños: metióse en ella i, dando voces, finjió que al fin habia encontrado un choclo madurito, cual lo deseaba su boca i su estómago para dar gracias a Dios.

Corrieron en tropel los cortesanos; mostróles Rivera el choclo verde del primer maizal, i era de ver cómo encomiaban todos a porfia la madurez del mazo, el uno sus granos de oro, el otro su blancura, cuál el grueso i parejura de la coronta, i cuál algun raro grano de color oscuro que lucia en las blancas hileras como el lunar menudo pegado a la juntura de los labios de una hermosa.—Rióse el gobernador, que era hombre de mundo, guardó su choclo i, cuando volvió a Santiago, por humorada contó el lance; «i desde entónces quedó—dice Rosales—como refran i como castigo de los adulones el *choclo del gobernador*».

No sabemos si a los presidentes modernos de esta tierra de choclos les gustan éstos todavía, como al gobernador Alonso de Rivera; pero si sirvieran a su mesa humitas, pastel de maiz o siquiera humilde chuchoca, ¿cuántos serian los que ponderarian los méritos del maizal de S. E.?

Pero, entre tanto, entre consejos i anécdotas, hemos ya rebanado los llanos de Lampa i los cerros de doña Agueda de Flores, i estamos a las puertas o en la zanja de la estacion de

RENCA.

Distancia de Valparaiso.....	178 kilómetros.
Distancia de Santiago.....	6 »
Distancia de Quilicura.....	4 »

Tiempo que se emplea desde Quilicura:

Tren ordinario.....	7 minutos.
Altura.....	1,665 piés.

El pago de Renca.

El pago de Renca fué para los santiaguinos mediterráneos de los siglos de la colonia, lo que Viña del Mar, Quintero i San Antonio son hoy para sus andariegos i nerviosos hijos:—su solaz veraniego. Aquellos polvorosos callejones era lo mas léjos adonde podia llegarse; aquellas acequias de agua del canal de la Punta—mandado abrir desde el Mapocho por el provincial-historiador Diego de Rosales en 1666—eran los baños mas frescos i saludables que ofrecian las comarcas; aquellos deliciosos *frutillares* en que se recojia el fruto a «cuatro manos» en el enramado surco; aquellos viajes en pandillas, cada jinete ceñido por el brazo de la beldad que soportaba en sus ancas el potro braceador i, sobre todo, la *challa* famosa de sus acequias en los dias de carnaval i rienda suelta, hacian los encantos de sus moradores.

A los principios del presente siglo, hallábase todavía Renca en su apojeio como lugar de paseo, i en un papel manuscrito i jocoso de la época (1804) leemos un tratado burlesco entre la capital i aquel lugarejo, que pone de manifiesto el modo cómo una i otra vivian.

Algunos de los artículos de la sátira decían como sigue:—«Art. I. Habrá paz perpetua entre ámbas naciones por todo este año hasta las carnestolendas del año venidero de 1805.—Art. II. Se obligan los santiaguinos a contribuir con todos sus trapos viejos para hacer espantajos para las cementeras del imperio renquino...—Art. IV. Todas las sandillas i melones que no se pudiesen vender en Santiago cada dia, podrán salir cada noche en carreta con luces encendidas...—Art. VI. Podrán los renquinos enviar sus aguateros con azadon a las ancas del caballo i robarse el agua del rio Mapocho a su satisfaccion, etc. etc.»



Bien se conocia en esa charla que nos acercábamos ya a la ciudad en que las conversaciones son bandos i las novedades se parecen todas en su abultamiento progresivo al cañon de don Basilio.—Como una curiosidad del poder del chisme en la capital, corre el siguiente, que copiamos de Carvallo, ocurrido en Renca hace ya mas de siglo i medio:—«En estas melancólicas circunstancias—refiere aquel historiador casi contemporáneo—se levantó una *voz vaga* en aquella ciudad (Santiago) el 7 de octubre de 1723, i *en pocos momentos se difundió por toda ella*, que en los pagos de la Punta i Renca estaba acampado un *cuerpo considerable de insurjentes* con designio de saquearla.

«Hubo en ella la mas horrible confusion. Ni los eclesiásticos se eximieron de tomar las armas; i se pusieron

salvaguardias en los monasterios de relijiosas para que no las incomodasen. Se envió una partida de jente armada de los vecinos i mercaderes a reconocer los contornos, i todo era turbacion. Este sonado campamento de los yanaconas tuvo su orijen en la casualidad de haberse incendiado una choza en el arrabal de la Cañadilla, i como se sabia que estaban comprendidos en la conjuracion de los indios independientes todos los de aquel pais, fué bastante para causar este confuso movimiento de la plebe que trascendió a la parte que no debia ser vulgo.»

Pero en materia de noticias i de chismes, ¿ha dejado Santiago de ser vulgo, como lo fué en 1723?

Todo, empero, i aun la burla ha desaparecido hoi dia de Renca,—especie de ciudad de Troya de polvorosos callejones que los santiaguinos no visitan ni conocen. Lo único que queda de ella, es su fresca i sabrosa frutilla blanca i rosada, especie de sandía en miniatura, precursora de la sandía verdadera en los paladares de sus ribeños del Mapocho, que han dado pruebas de saber cansarse de todo, ménos de comer frutilla i de comer sandía... La frutilla chilena, es decir, la frutilla de Renca o fresa chilena (*fragaria chilensis*), fué llevada a Europa por un viajero que debió simpatizar con su sabor i con su nombre, porque se llamaba *Frezier*. Cultivóla en el jardin de plantas de Paris el famoso bota-

nista Jussieux, su director, i de allí se ha propagado en toda Europa.

Actualmente Renca se ha fraccionado en diversos grupos de poblacion, como el *Resbalon* (499 habitantes), el *Perejil* i Renca propiamente dicho, que cuenta con 250 pobladores.



La aldea propiamente llamada Renca, cuyo significado viene tal vez de *Ren* (frente de alguna cosa) i *co* (agua), por su posicion respecto del Mapocho, que en ese rumbo es mas una zanja que un rio; o de *Rencay* (calcañar o tobillo), porque así pasarian el rio los indios, se agrupó al derredor de la iglesia parroquial, cuya jurisdiccion, segun vimos, se estendia en el siglo XVII hasta Limache i Concon. Por este motivo, trajeron a Renca el Santo Cristo de Limache i le edificaron una capilla que se vino al suelo (arquitectura del Mapocho) a los pocos meses de consagrada, el 25 de mayo de 1751. Reedificado el templo, se quemó en 1792 (otros dicen en 1799), junto con el leño milagroso, cuyo último fué reedificado al propio tiempo que la iglesia que todavía existe, i en la cual, segun tradicion de sus sedientos hijos, se ha dejado de decir misa en algunos años porque el Mapocho no traia agua ni para las vinajeras....

Tuvo ésto positivamente lugar el primer domingo de mayo del año de seca de 1782, precursor del año de la *avenida grande* (1783).



Renca es la portada umbría de Santiago, de la que solo dista 6 kilómetros (8 minutos).

El puente del Mapocho.

Corta el tren en seguida algunos frescos potreros de alfalfa, sacude con su impulso las ramas de algunas sombrías alamedas i atraviesa como un relámpago el angosto puente en forma de caldero del Mapocho—sepultura de conductores i de palanqueros, porque sus estrechas paredes revientan a todo el que saca su cuerpo de los carros,— i que fué echado sobre un rio que era ayer enjuto camino vecinal.

El San Cristóbal i el Cerro Blanco.

Desde que se deja la estacion de Renca, se tiene constantemente a la vista el San Cristóbal, nombre que los españoles daban invariablemente a los cerros de alta talla vecinos de las ciudades, como en Lima i Badajoz. San Cristóbal es el Hércules de la leyenda cristiana.

Al pié de aquel espolon de cordillera que aprieta uno de los flancos de Santiago, divisase el blando Cerro Blanco, que ha servido para edificarlo, i cuyas canteras se divisan como profundas grietas en el flanco del montículo. Con la piedra calcárea de esas canteras fueron edificados principalmente la Catedral i Santo Domingo.

Al pié occidental del Cerro Blanco, está situado el

cementerio de Santiago, i es de esperarse que cuando los muertos necesiten mas espacio, no se compre otro potrero, sino que el montículo mismo sea el magnífico i vistoso mausoleo de Santiago. Así tendremos tambien mas cerca del cielo a los que amamos....

El Mapocho.

No han faltado poetas modernos que canten al Mapocho, como no han faltado al Manzanares, que ostenta siquiera en sus bateas algunos centenares de zagalas en forma de rudas lavanderas. Pero los antiguos se permitian ciertas chanzas con aquel en represalia de las continuas mojadas i sustos que daba a la ciudad. Perez García lo llama *camaleon* por los diversos colores que tomaba su agua ántes que se vaciase en su lecho el turbio Maipo; i el padre Ovalle, siempre injenuo, dice que va jugando a escondidas con la ciudad «porque se mete debajo de la tierra» i va a salir muchas leguas mas abajo con crecido i cristalino raudal. Por manera que el viajero pasa siempre sobre el rio, aunque el rio traiga escondidas sus aguas como la gordura de ciertos chanchos, flacos como perros, que compró un capitán inglés i al cual el ladino vendedor persuadió que tenian «la gordura adentro».—Segun Pissis, el Mapocho corre 11 mil miriámetros desde el portezuelo de los Neveros, en el corazon de los Andes, hasta sus juntas con el Maipo, en Naltahua. Su desnivel medio es de 1 en 167. Segun el humorístico Perez Rosales, el Mapocho, en consorcio con el Maipo, tienen un treinta i cinco por ciento de

tierra suspendida en sus corrientes, lo que, a ser exacto, los haría a uno i tro mas bien dos tapias líquidas que dos rios.



Sobre los tejados de una casa pintada de azul que se divisa a la izquierda del tren, álzanse las chimeneas de unos cuantos hornos de fuego que son hoi los únicos faros de Santiago.

Todos los ojos están fijos en esos resplandores azulados que alumbran para los unos la esperanza, para los otros las fábulas de la fortuna, para todos la inquieta ambicion del venidero.

Nosotros solíamos visitar esa morada cuando era, hace dos años, oscura residencia de un noble i valeroso amigo que ocupaba sus ocios en una deliciosa cria de canarios.—Los canarios han volado a las esferas i les han reemplazado los cóndores.... Esto es todo; pero en jaula de colihue, en jaula de oro, el hombre será siempre el mismo sér indefinible que definió Platon—«un pájaro sin plumas,» o como seria mejor, «desplumado».

La alameda de Matucana i las Higueras de Zapata.

Describiendo dos o tres curvas hácia el sudeste para ganar la ciudad por su costado poniente, el convoi continúa deslizándose por entre terrenos abiertos, agrios i pedregosos, caja antigua del Mapocho, desprovista de jugos vegetales, pero en cuyos mejores panizos a la lengua de las acequias, vejetan todavía achacosas i olvidadas algunas de las antiguas *higueras de Zapata*, ex-

rivales de las ex-higueras del Salto, i penetra en la alameda de Matucana, límite de Santiago por el occidente i uno de sus suburbios mas importantes.

En cuanto a las *Higueras de Zapata*, que serán en años venideros tan célebres como la calle de Quinca-poix en Paris, en los de Law, no hemos tenido la fortuna de trazar su orijen con la debida certidumbre. Acaso fué heredad de don Diego Zapata, honrado vecino de Santiago, cuya viuda, doña Eusebia Donoso, vivia todavía en 1822, habiendo recibido en sus faldas la cosecha de ochenta otoños; acaso era el simple apeadero que, un siglo atras (1710), habia dispuesto allí el altivo señor de la cuesta de ese nombre don Antonio de Zapata, cuyas cuitas i pendencias poco há hemos contado. De todas suertes, su nombre quedará consagrado por el oro, de cuyo precioso metal se cuenta hoi dia la misma vieja historia del canto del cisne i de la «flor de la higuera»....

La Estacion.

El tren ha pasado silbando sobre la antigua carretera de Valparaiso, convertida hoi en calle (la de San Pablo), i por las cabeceras norte i poniente del camino de Cintura, que aquí es solo una serie de potreros; i dejando a su derecha el edificio suntuoso de la Esposicion de 1875, abandonado como una tumba en este barrio el mas solitario i el mas aislado de la capital, penetra bajo la bóveda prestada de la Estacion del ferrocarril del sur al traves de una reja que, por su pésimo gusto, parece la portada de un cementerio de aldea.



En la estacion de Santiago.

Adios!

I ahora que habeis llegado a puerto de salvacion i al hogar de los cariños, descended tranquilo, ¡oh viajero! tomad precavido un coche de la posta (15 cts.); penetrad risueño en las calles de la gran metrópoli, i ántes de arrojar al fondo de vuestro saco de viaje este libro, vuestro humilde compañero del valle i la montaña, oid su último adios i su último consejo, que es el siguiente:

Si al llegar a la puerta de vuestro hogar del alma, o al hotel, que es solo el hogar de los cuerpos pasa (que ha de pasar forzosamente) por la acera *un santiaguino*, saludadle con cortesía i con afecto, pero con cautela.

Mas, si vuestro primer encuentro fuese, por ventura vuestra, *una santiaguina*, dobladle hasta el suelo la rodilla i besad la huella de sus aéreos piés, porque estad seguro que habreis visto pasar al emisario de los mejores ángeles que formó el Señor.....

FIN.

FE DE ERRATAS.

El lector mirará con induljencia algunas pequeñas faltas i errores insignificantes en la tipografía i correccion de este libro, atendiendo a que ha sido impreso léjos de la inspeccion del autor i con la contingencia de pruebas que viajan diariamente por el correo.

LOS EDITORES.

INDICE.

La Cruz. 5

Pocochay, 6.—El peñon del diablo, 7.

La Calera. 8

El valle de Purutun, 10.—San Nicolas de Purutun, 11.—El Melon, 12.—El Artificio, 14.—El último de los Lisperguer en San Nicolas de Purutun, 20.—Un pacto con el diablo, 21.—Pachacamac, 23.—El canal de Waddington i la provision de agua de Valparaiso, 24.—El rio Aconcagua, 28.—Las hijuelas de Torrejon, 29.—El Romeral, 33.—Ocoa i los jesuitas, 34.—El palmar de Ocoa, 37.—La Ocoa moderna, 38.—La Campana, 44.—Darwin en la Campana (el hombre i el mono), 44.—El Aconcagua, 46.

Ocoa. 47

Una madre romana, 47.—El primer piano i la ballica, 49.—Los queltehues i el padre Ovalle, 51.—Los altos de Catemu, 52.—La hacienda de Catemu, 53.—Los burros de Chile en Chile, 56.—El valle de Llai-Llai, 63.

Estacion de Llai-Llai. 65

La hacienda de Ucuquer, 67.—El pueblo de Llai-Llai, 71.—Los vendedores del tren, 72.—El restaurant, 74.—La mitad del camino, 75.—El almuerzo de las locomotoras i lo que cuesta, 76.—El ejército carrilano (personal de la línea), 77.—El túnel del Centenario i los araucanos, 80.—Ramon Eusebio Sepúlveda, 83.—Los grandes túneles del globo, 83.—El túnel de los Loros, 86.—El viaducto de los Maquis, 88.—Un beso de maqui en el socavon de los Maquis, 90.—Amores en el viaducto de los Maquis, 92.—Historia natural del túnel de los Loros, 94.—Historia del loro de Llai-Llai,

96.—El loro de Viña del Mar, 100.—La tentativa para precipitar el tren de pasajeros del viaducto de los Maquis, 102.—«Tren a retaguardia!» 103.—Las areniscas rojas i los conglomerados, 104.—Tabon i el San Gotardo, 109.—El estado mayor de Mr. Meiggs, 109.—El cuartel jeneral, 110.—Las faenas, 110.—Mercedes Guerra, Luis Varas i el «minero pobre,» 113.—El dia de la inauguracion solemne, 115.—Costo definitivo de la via, 116.—Rentas i gastos, 117.—Ideas dominantes sobre los ferrocarriles en Estados Unidos (1877), 120.—Ideas dominantes en Chile sobre ferrocarriles (debates en el Senado, 1847), 121.—Las ideas dominantes sobre ferrocarriles en Inglaterra (1827), 126.—Ideas dominantes en Chile (1877), 128.—El telégrafo, 133.—La estancia de cabras de Tabon, 133.—«Doña Lora,» 134.—La cuesta de Tabon, 135.—El itinerario de la infancia, 136.—Los «placeros» de Tabon, 142.—Una anecdota de Portales, 143.—Don Santiago Inghram en Tabon, 145.—La fábrica de pailas de Tabon, 146.—Los tachos de Honorato, 147.—Ño Menarquez, 148.—La cumbre, 151.—El milagro de Tabon, 153.—Exelsior! Exelsior! Exelsior! 154.

Montenegro.

159

«La estacion de los quesos de cabra,» 159.—La estancia, 160.—Rutal, 161.—Rungue, 161.—La mina maldita, 163.—El puente de la lata, 165.—El carrilano, 166.—La estadística de la muerte, 169.—Las colisiones en Estados Unidos, 173.—Las huelgas colosales, 174.—San Ramon, 175.—De noche, 177.—Una hacienda que se regala, 179.—La Dormida, 179.—Accidentes de 1874, 179.

Tiltil.

181

La aldea, 181.—Manuel Rodriguez! 184.—La pirámide espiatoria. 189.—La inauguracion (mayo 26 de 1863), 189.—El festin, 192.—El almirante Pinzon en Tiltil i la *Covadonga* en el Papudo, 194.

Polpaico.

196

Batuco.

201

Chacabuco! 203.—Una escaramuza carrilana con los «hablistas,» 206.—El templo de Pachacamac, 211.—La estancia, 212.—La escala rentística de las estaciones de la línea, 215.—El maná de los

llanos de Lampa, 217.—El pueblo indijena de Lampa, 219.—Los antiguos indios del valle central, 222.—La estancia de Lampa, 225.

Colina.

226

«Los Ochocientos,» 226.—Don Diego Larrain, 227.—La alameda de los Pintos, 229.—El espino i el álamo, el eucaliptus i la piedra azul, 232.—«Puerta Vieja» i «Cachipuchi,» 235.—Los períodos de sequía i los períodos de lluvia, 238.—Los baños de Colina, 239.—Los brindis de Colina, 242.—Las danzas de nuestras abuelas, 245.—Los antiguos en el campo i en la ciudad, 248.—La hacienda de Peldehue, 249.—La irrigacion de Colina, 249.—La velocidad de los trenes en Chile, en Europa i en Estados Unidos, 251.—El accidente del pajonal de Quilicura, 256.—El maquinista Crown, 261.—Maquinistas, fogoneros i palanqueros, 262.—El maquinista don «Juan Chico,» 264.—El maquinista Alejandro Mc. Pherson, 265.—Los conductores, 270.—Los pasajeros, 271.—El equipo, 273.—Precauciones i reformas, 275.

Quilicura.

280

Los jesuitas en Quilicura, 280.—La estancia feudal de Quilicura, 281.—Los sandiales de Quilicura, 284.—Los melones de Chile i los de España, 287.—Los caballos de los Echevers, 291.—El Pan de Azúcar, 293.—El canal del Cármen, 294.—Los cerros de doña Agueda, 295.—El Salto de Ayala, 297.—San Martín en el Salto, 299.—El general O'Brien en «la Salta,» 300.—La quebrada del obispo, 303.—Las cuestras de Prado i de Zapata, 305.—Los ratones de campo, 307.—Las trampas de ratones de la línea, 308.—La sogá de la calle de Ahumada, 309.—«El choclo del gobernador,» 311.

Renca.

313

El pago de Renca, 313.—El puente del Mapocho, 317.—El San Cristóbal i el Cerro Blanca, 317.—El Mapocho, 318.—La alameda de Matucana i las Higueras de Zapata, 319.—La Estacion, 320.—Adios! 321.