

UNA JORNADA



FERROVIARIA

(RECUERDOS DE 38 AÑOS DE
VIDA CARRILANA)

POR

MARTINIANO O. POBLETE

TOMO I

SANTIAGO
IMPRESA Y ESTAMPERIA "CLARET"
Diez de Julio 1140
1930

UNA JORNADA

FERROVIARIA

1283

(RECUERDOS DE 38 AÑOS DE VIDA CARRILANA)

POR

MARTINIANO O. POBLETE

EX - INSPECTOR DE TRANSPORTES
Y EX-JEFE DE INSPECTORES DE LA DIRECCION GENERAL
(CONTROL DE ENTRADAS)

TOMO I

SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA Y ESTAMPERIA "CLARET"
Diez de Julio 1140

1930



AL LECTOR

Este no es un libro de estudio.

Es un arsenal de recuerdos, ordenado de la manera que a mí me ha parecido más conveniente para sacar de él el mayor provecho espiritual que sea posible, no tanto para mí mismo como para mis ex-compañeros que quedan en las trincheras soportando todas las inclemencias de las "estaciones"... del año, las vicisitudes del oficio, las veleidades de los hombres y los sustos de las reorganizaciones...

Combatiente como ellos, como los que dejo en la línea del fuego, durante la larga jornada de treinta y ocho años, con ellos compartí las emocionantes peripecias de esa vida accidentada cual ninguna, en la que el servidor ferroviario va sembrando el camino de su existencia con las hilachas de su ser, una a una arrancadas por la preocupación de la responsabilidad siempre pendiente, por la fuerza de las emociones frecuentemente renovadas, por la agitación de una actividad que no concluye si no con la muerte, o con la jubilación o el desahucio... que son también una muerte relativa para la generalidad de estos servidores.

En ninguna otra rama del servicio público se vive más aprisa que en el llamado "tráfico"—los académicos de la lengua dicen "tránsito"—porque en ninguna otra parte la atención es tan constante e intensa, tan pareja y por lo mismo desgastadora como esta que se dedica al transporte propiamente tal y sus derivados, y es porque la conciencia de la responsabilidad afecta a todos los actos relacionados con la movilización, significa una muy sólida amarra que obliga al jefe de

estación, al conductor, al inspector, al caminero, al maquinista, al telegrafista, al cambiador, al guarda cruzada, a todo el mundo en la línea a estar pendiente de esta cinta gráfica precedida de un tubo de vapor—que ahora empieza a ser reemplazado en parte por esa esencia invisible llamada electricidad—que en incesante ir y venir se mueve sin dificultad, gracias precisamente a la acción de estos componentes de carne y hueso de la vialidad sobre nervios de acero.

¡Cuántas vidas, cuántos intereses penden de la buena o mala voluntad, del celo o negligencia de los empleados del tráfico! Un descuido, una torpeza, una paralogización... y un mundo de torturas mentales, de angustias, de locas desesperaciones se apoderan del o los culpables de la catástrofe! Y el Inspector y el Jefe de Estación y el Conductor y el Caminero que tienen personal a sus órdenes, que actúan en este desfile incesante de la vida fugitiva en todas sus formas y realidades, no comen, no descansan, no duermen tranquilos, preocupados como en una pesadilla eterna de “la seguridad del tráfico”.

De ahí las afecciones al estómago, las perturbaciones cerebrales, la debilidad nerviosa, el rápido desgaste de los organismos vivientes vinculados a la marcha diaria del servicio de ferrocarriles de uno al otro extremo del país.

De esta agitada vida diaria, de esta intensa actividad mental y física han sido arrancadas las páginas que siguen y en las cuales procuraré evocar las incidencias más salientes, animadas del calor de vitalidad que en su oportunidad tuvieron, para recrear mi espíritu en ellas recordando las vicisitudes pasadas, las esperanzas realizadas, los temores desvanecidos, los justificados sobresaltos, toda esa tupida red de impresiones, pensamientos, aspiraciones y labores que constituyen ese lapso de 38 años en la Empresa.

Mis ex-compañeros, a quienes dedico este trabajo, verán en él el deseo no disimulado de hacerlo útil en lo posible como exponente de sus actividades, y por consiguiente, de lo importante del papel que de-

sempeñan, cada uno en su sitio, cual piezas de una monumental maquinaria, pero piezas inteligentes, discretas y abnegadas al servicio del progreso de la nación. Porque a la verdad, hasta hoy nadie, que yo sepa, se ha ocupado, con conocimiento experimental del campo de trabajo en que he actuado, en relatar siquiera en sus líneas generales la vida del carrilano, en especial la del antiguo carrilano, aquel que conoció el ferrocarril en pañales, con sólo bosquejos de itinerarios y de tarifas, sin horarios de trabajo, sin normas de labor, sin elementos de transportes, sin organizaciones gremiales y sin independencia política...

Y si bien algo se ha dicho ya en la prensa a este respecto, este algo no ha pasado de ser algunos artículos cortos que han alcanzado apenas a esbozar la vida de estos hombres doblados ya al peso de sus afanes y tal vez de sus decepciones. Nada sistemado, nada organizado a la manera de libro o de trabajo de vasto alcance se ha realizado sobre este particular.

Y al procurar reparar en parte esta larga y sentida omisión, hablando de la causa de estas decepciones y de estos afanes, van a salir a luz aquí algunas cosas ignoradas, algunas sorpresas para la generalidad de los carrilanos que no han pasado de ciertos grados y que por consecuencia, no han actuado entre las bambalinas de esa parte íntima y nebulosa designada con la usual expresión de "la superioridad". Y tal vez no sólo los inferiores tendrán ocasión de encontrar en estas líneas motivos para alegres comentarios, en unos casos, y tristes reflexiones en otros, pues, con la característica mía — y por primera vez uso en letras de molde el antipático y personal "yo", tan ajeno a mi viejo modo de ser, pero siendo estos "recuerdos" personalísimos del autor, este "yo" tendrá que andar precediéndolos como precede el cuerpo a su propia sombra — con la característica mía, decía, de decir las cosas con toda claridad y ruda franqueza, no pocos episodios jocosos y otros tantos condenables o sublevantes van a sobrecoger el espíritu de mis lectores que no sepan que tales ocurrencias pue-

den desarrollarse en las alturas de la jerarquía ferroviaria.

Y estas sencillas relaciones que para no pocos carrilanos van a sonar como sensacionales revelaciones, servirán de educadora enseñanza de esta “jornada”, que, por los altos y bajos, quebradas y vericuetos de que se compone, más parece montaña rusa que otra cosa. Para esto necesito no tomar en cuenta la pérdida de saludos, los ojos airados, los puños amenazadores, las frases despectivas o hirientes que tendrán que ser su corolario obligado de parte de aquellos que se crean dañados en sus intereses o en su aparente buen nombre por estas revelaciones.

Pero puedo declarar a este respecto que si “hablo claro”, es precisamente porque tengo las otras dos primeras partículas del conocido lema: “mirar alto y sentir hondo”, que es como expresar que lo dicho es sin intención de molestar a ningún derecho bien constituido, ningún interés legítimo, ninguna dignidad verdaderamente tal.

También, ¡es natural!, por tratarse de un ser pensante, algunas reflexiones habrán de aparecer incorporadas en el cuerpo de estas reminiscencias, como quiera que nada pasa por nuestra vista, por nuestros oídos, por nuestra mente, sin sugerir a nuestra alma la relación de causa a efecto, de principio a consecuencia, de cuanto a nuestros sentidos llega atado con el invisible hilillo del misterioso orden metafísico.

Así, pues, a lo largo de este desfile de hechos, vendrán las respectivas deducciones que la observación personal de tanto tiempo ha, como obligado sedimento, venido depositando en mi espíritu hasta formar convencimientos arraigados acerca del por qué de tantas anomalías, de tantas irregularidades, de tantos fenómenos a primera vista incomprensibles, en la marcha administrativa de esta empresa fiscal.

Algunos de estos fenómenos han quedado ya a la vista en el terremoto administrativo que significó la entrada a la Empresa del nuevo Director de 1927, señor Blanquier!...

Sé muy bien que más de uno de los lectores de este libro no llegará con agrado al resultado final de estas reflexiones, embutidos como se hallan, ¡aún!, en este siglo de la investigación, del estudio y del análisis científico, en rancios prejuicios que para satisfacción nuestra ya hicieron su época.

Espero que para el gran número de mis ex-compañeros—hoy disminuído en un tercio—que encontrarán en estos recuerdos pruebas inequívocas de que procuré servirlos a ellos sirviendo a la verdad y a la justicia, más de una vez con peligro de mi tranquilidad y de mi puesto; no han de ser estas líneas incitaciones interesadas en ningún sentido mezquino o que desdiga de los ideales que siempre tuve en mira al consagrar parte de mi tiempo a publicar a todos los vientos sus atendibles necesidades, sus aspiraciones justas, sus abnegaciones desconocidas y sus derechos muchas veces atropellados.

Desprendido hoy de la ligazón jerárquica que limita y comprime las iniciativas de bien general, y orientado el país franca y acertadamente hacia un porvenir lisonjero, me siento más tentado aún a dar “rienda suelta” a mis incorregibles inclinaciones de decir valientemente la verdad de lo que he visto, oído y palpado en el Ferrocarril, para que en lo que de mí depende, grandes y chicos, dirigentes y dirigidos, de los que vienen detrás de nosotros mis contemporáneos, se den cuenta de algo de lo que se impone hacer en la Empresa del Estado para mejorar sus servicios, aumentar sus entradas, prestigiar su personal y, como consecuencia final, hacer de ella un poderoso, un decisivo elemento de desarrollo de la vida moral y material del país.

Algo llevo ya dicho sobre la responsabilidad de mi firma, en la prensa, desde que me desligué, por bien ganada jubilación, sobre los distintos efectos y defectos del Ferrocarril y su administración, como así mismo sobre su hija predilecta la Caja de Retiros, cuya Dirección un tiempo trató malamente de reti-

rar... el dinero de los imponentes con fines muy poco laudables. ¡Otros tiempos y otros hombres!

Por lo que dejo expuesto comprenderán mis antiguos amigos del Ferrocarril que aún lejos de su lado, les dedico mis íntimos recuerdos de afecto, perseverando en mi irreductible afán de verlos cada día más considerados, más tranquilos en sus puestos, más unidos entre sí y más útiles a su Patria.

Si Dios me da salud, tiempo y recursos—¡no es nada lo que me falta!—puede ser que dedique algunas otras líneas a tratar este asunto del Ferrocarril bajo otro aspecto más serio y de mayor provecho general.

Y esto dicho, adelante, estimados amigos y ex-compañeros.

MI INGRESO EN LOS FERROCARRILES

Mis nuevas funciones.—Desde hacía algún tiempo era yo un modesto empleado de la Imprenta Nacional, establecimiento destinado a la impresión de las publicaciones del Estado: Diario Oficial, Memorias ministeriales y toda obra de carácter gubernativo, dirigido por el joven abogado don Alcibiades Roldán.

En la época a que se refieren estos apuntes, Octubre de 1887, el trabajo había disminuído considerablemente y mi presencia allí no parecía indispensable, por lo que pensé en ubicarme en otra parte en que tuviera expectativas de progresar, ya que en la Imprenta carecía de ellas o eran muy inciertas.

Me apersoné un día al señor Roldán y le expuse mis deseos, y después de estudiar entre ambos mi situación y los medios de salir de ella en buenas condiciones, optó, a indicación mía, por extenderme una carta de recomendación para los Ferrocarriles, en donde contaba él con un amigo de confianza: don Bruno Larraín Barra, Secretario de la Dirección General.

El 3 de Noviembre me presenté a este caballero que me acogió amablemente e impuesto de mi procedencia, abrió el sobrescrito que le alargué y leyó:

“Querido amigo:

Te recomiendo al portador de la presente, don Martiniano Poblete, muy buen empleado de esta Imprenta para que le proporcione ocupación en esa Secretaría o donde los servicios lo requieran.

A haber hecho este servicio a mi recomendado, no tendrías motivos sino para felicitarte, pues yo sólo me deshago de él por falta absoluta de trabajo en esta imprenta.

Tu afmo.

Alcibiades Roldán”.

Después de pensar un rato me dejó esperándolo mientras él se encaminaba a la Dirección de Explotación; luego que regresó me envió a dicha oficina.

Un caballero enjuto de carnes, de modales secos, de estilo breve, alto, delgado, que cojeaba de la pierna derecha, el Director de Explotación, don Benjamín Videla, me habló así:

—Ud. va a tener que estar de aspirante hasta que haya vacante, ¿qué le parece?

Poco tentadora me resultó la proposición, pues el plazo durante el cual debería yo estar sin sueldo no tenía límite conocido. Queriendo pues, aclarar este punto pregunté a mi vez:

—Y ¿cuánto tiempo durará esta situación?

—Hasta que Ud. aprenda el servicio poniéndose al corriente del movimiento, y haya vacante.

Resuelto a afrontar el porvenir como se presentara, fué poco lo que vacilé en contestar, y así dije:

—Acepto, señor.

Entonces don Benjamín tomó una hoja de papel y escribió:

“Don Amador:

Al joven Poblete, portador de ésta, de aspirante para colocarlo cuando haya vacante.

B. Videla”.

Me explicó que a don Amador Ramírez lo encontraría en la Bodega Receptora Sur, de la que era jefe, y me entendiera con él.

Leído el recado por el jefe de bodegas, me sometió a un ligero examen de redacción y de números y, satisfecho del resultado, me expuso:

—Al aspirante se le considera como empleado para los efectos de la exactitud en las horas de llegada y salida. Venga mañana mismo si le parece, y lo destinaré. La entrada es a las seis.

A la hora en que mi nuevo jefe llegó, el día siguiente, yo lo aguardaba listo para iniciarme en las nuevas tareas que se me señalaran.

Fuí destinado a la oficina de las bodegas, es decir a la oficina principal, en donde se llevaba el control de toda la carga llegada del sur y del norte y la fiscalización del cobro de sus fletes.

Debía pues estudiar la tarifa con su nomenclatura y precios y aprender la hora de llegada de los distintos trenes de carga.

Allí se atendía al público desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde en verano y de 7 a 5 en invierno, anotándole en los boletos, si el contenido había llegado, el número de la bodega en que se encontraba, el número de la guía y la fecha de su llegada; el bodegaje si lo tenía, que el destinatario debía pagar en la oficina recaudadora, — que estaba al lado — y la diferencia de flete si la había, antes de retirar la carga.

Si la carga no había llegado se dejaba constancia de ello al respaldo del boleto, sobre la firma del empleado que revisaba los libros en que se vaciaban las guías de los trenes llegados. Si este dato resultaba inexacto y por su causa el contenido del boleto incurría en bodegaje, el firmante de la anotación debía pagarlo.

Del mismo modo, si las especies consignadas en el recibo o boleto venían mal aforadas y el empleado no cobraba la diferencia a favor de la Empresa por no haber rectificado el flete o avaluado mal, esta diferencia se la cobraba a él la Contaduría que fiscalizaba a su vez estas operaciones por las guías y los boletos una vez llegados a su poder.

Cuando el error afectaba a alguna partida de carga suelta, el valor solía no ser de importancia, pero sí que lo era generalmente cuando el mal cobro tenía que ver con los carros completos, cuyos fletes eran de centenares de pesos.

Esto de “revisar” los boletos, como se decía entre los empleados por el acto de hacerse cargo de los recibos presentados por el público para anotarlos hasta dejarlos en punto de ser enterados en la oficina recaudadora los fletes correspondientes para el retiro de la carga, tenía pues sus bemoles.

La bodega receptora.—La bodega receptora sur que era un cuerpo de edificio rectangular de unos 20 metros de ancho por unos 150 de largo, extendido en la dirección de la calle Exposición y con salida a ésta, se hallaba dividida en cinco grandes secciones. En una de éstas, la N.º 2, se había practicado un recorte en su costado poniente, recorte cerrado con una reja de madera por uno de sus lados, con ventanillos para el servicio del público. En el extremo norte de este recorte estaba ubicada la oficina del jefe señor Ramírez; el resto lo ocupaba lo que llamaban “Oficina de la bodega receptora”, para atender a los destinatarios de carga.

Aquí se hallaban distribuidos en un largo mesón los libros que, cada uno con un extenso sector, se dividían las estaciones de Barón a Collipulli, extremo sur de la línea en explotación, para la revisión de los boletos de carga de que he hablado.

La carga procedente de las estaciones de Renca hasta Barón, por el norte, era recibida y entregada al público en otro cuerpo de edificio que paralelo al que dejo descrito, se encontraba ubicado en el costado poniente de la estación Central o de Alameda. El personal que atendía este servicio dependía también de don Amador Ramírez.

Además de los indicados había otro libro en que se entraban las guías de la carga “en transmisión”, esto es, del sur con destino a estaciones al norte de la de Alameda, y vice versa.

Este libro y el trabajo correspondiente al despacho de esta carga a su destino, corrían a cargo de un señor Severino Ramírez.

El personal de la oficina de la bodega receptora se componía de los siguientes empleados que recuerdo:

Don Amador Ramírez, que era el jefe; don Juan Francisco Morales, que era el segundo, y los siguientes:

Federico Díaz Pereira, Caupolicán Santa Cruz, Pedro Lasalle, Eduardo Forrastal, Roberto Cruzat, Filiespes Cueto, Clodomiro Lineros, Gregorio Méndez y Liberato Saavedra.

Los bodegueros Antonio Saavedra, Juan Enrique Carvallo, Ramón Paredes y otros dos, cuyos nombres se me escapan, tenían a su cargo cada una de las secciones numeradas del 1 al 5, y cada cual contaba con su ayudante.

Poco después que yo, llegaron allí a sentar plaza los siguientes jóvenes, más o menos de mi edad — yo actuaba en décimo octavo año — : Rafael del Campo, José Luis Garay, Carlos Donoso, Egidio Pacheco, Amador Abarca, Eliodoro Bravo, Zenón Torres, Luis Maira, Segundo Ramírez, y algunos otros con pretensiones de mayor hombría, como que uno que otro de ellos se preparaba a “peinar canas”; tengo presente a Máximo Aguirre, Abelardo de la Barra, Sebastián Guzmán y Clodomiro Inostroza. En total, con los servidores de patio, unos cuarenta empleados.

En las bodegas del norte figuraban entre el personal, como segundos de don Amador Ramírez, don Pantaleón Conejeros y don José Luis Díaz. Los demás, diez o doce nombres, han desaparecido de mi archivo mental.

En la oficina recaudadora dirigida por el caballero don Juan Bartholín, era éste secundado por Ricardo Gamboa, Emilio Herrera y Ventura Charlín.

Don Amador Ramírez.—Era don Amador Ramírez un hombre alto, delgado y seco de carnes, estilo Benjamín Videla, de rostro moreno pálido, un poco alargado, ojos chicos pero expresivos. Con los años su cara chupada por la pérdida de los molares había adquirido esa expresión de desgaste, de cansancio de los hombres que llegan al límite de una vida penosamente trabajada.

Su expresión habitual, sin embargo, denotaba al hombre sobrio, tranquilo, amable y severo a la vez; al hablar, la suavidad de su voz y de sus maneras modificaba favorablemente esa expresión de severidad con que uno se encontraba “de primera impresión” y que a muchos de sus subalternos los retraía de entenderse con él.

Esta suavidad se reflejaba en su carácter general y en su ausencia de violencias o asperezas en el trato, y sus amonestaciones, cuando creía necesario hacerlas, se reducían al empleo repetido de una su muletilla muy celebrada entre el cuerpo de empleados de “la estación”:

—¡Maravilla de empleado!

Cierta vez que encontró a uno de sus dependientes con cara de trasnochado y su trabajo distante de estar al día, exclamó en extraordinario arranque de indignación, mientras acomodaba la pierna sobre el bastón, mirando el libro:

—¡Esta si que es maravilla grande!

Pero los empleados acostumbrados a este trato suave y comedido, casi paternal, y respetando sus indiscutibles méritos tenían miedo a sus observaciones, no tanto por su manera de expresarlas cuanto por ser él quien las formulaba.

Sufría una dolencia a la pierna izquierda que se le hizo crónica y para aliviar la molestia que le causaba el permanecer de pie largo tiempo, la descansaba levantándola sobre la empuñadura de un bastón adecuado al oficio.

De los 60 años que representaba, no teniendo en realidad, talvez, más de 57, 10 los había servido en la Policía de Santiago y 27 en los ferrocarriles, subiendo paso a paso todos los escalones desde boletero hasta jefe de estación, y por último al cargo de confianza en que lo encontré; cargo en el cual prestaba a la superioridad el concurso de su experiencia, de su ponderada probidad y de su pericia que le era frecuentemente requerido.

Todo su tiempo y su inteligencia los tenía entregados al bien del Estado, por lo cual no tiene nada de exagerado el asegurar que se le tenía por un modelo de puntualidad y celo, así como también de caballerosidad y rectitud.

Estaba formado de la madera con que Portales reorganizó y construyó los servicios públicos, haciendo de ellos ejemplos de expedición, corrección y mo-

ralidad, que bastante enaltecieron el nombre de Chile fuera de sus fronteras.

Con esto queda dicho todo respecto a la calidad del funcionario cuyo retrato procuro esbozar.

Más adelante tendremos ocasión de conocerlo bajo otros aspectos no menos honrosos.

Entente cordiale.—Un poco corto de amistosas iniciativas, de carácter reservado y por tanto poco propicio para establecer relaciones con los nuevos compañeros, me costó algún trabajo mostrarme como no era, es decir, comunicativo, insinuante para atraerme algunas voluntades que me interiorizaran en la labor que debía efectuar y disponer de un amigo menos etiquetero y más de mis condiciones para intimar con él, que las esquivas personas que revoloteaban a mi rededor.

Dedicado al aprendizaje de mis funciones, a explorar mi nuevo campo de acción con sus personajes en juego, el modo de ser de éstos, sus puntos accesibles y sus características, me pasé un mes.

El último día que completaba este período me propuse tirarle la lengua a mi jefe para saber a qué atenerme en cuanto a esperanzas de sueldo, y al enfrentarme con él, a la entrada a la oficina, se detuvo, buscando colocación sobre el bastón a la pierna enferma, precisamente para anunciarme que ya ganaba \$ 20,00 al mes que terminaba y 41 a partir del día siguiente, 5 de Diciembre.

Con este motivo fuí trasladado a la bodega N.º 3, en que hacía de jefe don Juan Enrique Carvallo, de quien iba a ser ayudante con el título de ayudante 7.º de bodega.

Don Juan E. Carvallo.—Don Juan Enrique Carvallo tenía peculiaridades inconfundibles. Baja estatura, delgado, carácter vivo y nervioso y ojos ídem, separados por una nariz que, emergida de entre las cejas cristianamente, avanzaba inmodestamente y terminaba describiendo una antiestética curva en dirección a la boca que se ocultaba a la sombra de un bigote grueso y entre cano.

Cuando se detenía a conversar lo hacía de manera que sugería en el acto la idea de un gallito inglés, por lo arrestado, succionaba la nariz por un esfuerzo interior que agitaba las ventanillas, al propio tiempo que los labios reuniéndose a aquella proyectaban una mueca y un ruido muy bien calificado de sorbetón, y como era muy suya esta particularidad, cada vez que alguna persona traviesa quería hacer referencia a él, con sólo intentar el remedo de esta su característica, que se completaba empinándose sobre la punta de los pies, no había quien no se diera por entendido.

Había un jornalero de los que se ocupaban en la descarga de los carros, Federico González, individuo gracioso si los hay, con gracia natural que fluía de todo su modo de ser, que mantenía en frecuente hilaridad a sus compañeros con sus chascarros y sus ridículos ademanes. Apenas González abría la boca ya todos los que lo observábamos empezábamos a reir de buenas ganas, pues hacía sus payasadas de tal modo que el más serio tenía que soltar la carcajada. Y este hombre imitaba tan bien la costumbre de Carvallo, que cuando quería referir a los demás alguna noticia de don Juan Enrique, se detenía de repente, juntaba los dos pies, hacía el movimiento de empinarse sobre la punta de ellos y daba el sorbetón con tanta fuerza, que antes de perderse su eco, se sentía la explosión de hilaridad. Y para cada bodeguero o empleado superior tenía una manera parecida de referirse a él, caricaturándolo, y siempre con sencillez y naturalidad tales que ni los más afectados se molestaban por ello, pues era evidente la ausencia de mal espíritu con que lo hacía.

Pero de la bondadosa acogida de las gracias de González se exceptuaba don Juan Enrique, que no entendía de bromas ni de chirigotas. La ligera contracción de su labio inferior y una mirada de reojo indicaban sin lugar a dudas que la tormenta se hallaba próxima.

Este hombre, Federico González, juntamente con 35 más, encabezados por Calixto Medina, un antiguo

y excelente cabo de cuadrillas, eran los que descar-
gaban el equipo en las bodegas y patios bajo las ór-
denes de don Caupolicán Santa Cruz, encargado de
esta operación.

Me había llamado poderosamente la atención el
hecho de encontrar cerca de mí, en el personal carri-
lano, tres ejemplares de don Quijote en lo que éste
tenía de descarnado, de desarrollado hacia arriba,—
y también hacia abajo, refiriéndome a Santa Cruz,
pues éste poseía un par de piernas muy largas—y de
chupado de mejillas, si bien en Santa Cruz esta cir-
cunstancia se hallaba menos pronunciada que en don
Amador y don Benjamín.

Caupolicán Santa Cruz.—Santa Cruz llamaba especialmente
la atención de quien quiera que a él se acercara por sus
modos ceremoniosos, sus frases hechas, su lenguaje re-
buscado, su dicción correcta a fuerza de extremar la
pronunciación de las erres, las b y las eses; con lo que
conseguía dar, en vez de una nota de distinción que
era su fin, una nota ridícula que le enajenaba todas
las simpatías. Se hacía empalagoso.

Por tal causa se le atribuía una cantidad de actos
relacionados con sus compañeros en los cuales apare-
cía de relieve cierto mal espíritu constante que sus
compañeros no le perdonaban. Por esto lo aislaban, y
él se veía obligado a buscarlos para interrumpir de
vez en cuando la monotonía de una vida solitaria...
no ya “de dos en compañía”, como dijo el poeta, sino
de muchos en compañía.

La frecuencia con que se le veía acercarse al
jefe, darle largas conversaciones y a veces coinciden-
tes medidas en contra de algunos de los empleados,
de parte del superior, concluyeron por ganarle un ca-
lificativo que anda en boca de todos cada vez que se
ve a un compañero tratando de atraerse la confianza
de su jefe, con detrimento de la integridad moral de
sus camaradas; calificativo duro y despreciativo, que
cuando es merecidamente aplicado establece marcada
línea de separación entre el calificado y sus colegas
de trabajo.

Si bien conmigo observó una conducta que no desdecía de sus antecedentes, pues me di cuenta de que algo dijo en más de una ocasión en mi contra, con todo, como don Amador creería ver claro en mi conducta, nunca acogió chismes en mi perjuicio, lo que indujo a nuestro hombre a procurar una “entente cordiale” conmigo. Y esta interesada inclinación de éste me dió oportunidad de imponerme tanto de su carácter y condiciones funcionarias como de diversas incidencias de servicio que a poco andar debían serme provechosas, contribuyendo a amenizar mis tareas diarias.

Tenía Santa Cruz la manía de dar a entender que todo lo sabía, de mirar de alto abajo a los demás y de disponer siempre de lo mejor en todo orden de cosas, con ese afán que de puro inmoderado llegaba a serle difícil disimular, de sobreponerse a todos y en todo.

En épocas de verano solía llegar a caballo a la estación, desde el “fundillo”, como decía, queriendo engañar con el diminutivo que daba, idea de la modestia suya, no de las proporciones del predio. Y por supuesto, el animal que montaba, que lo tenía atado a uno de los eucaliptus del grupo que proyectaba su higienizadora sombra desde la orilla del canal, en el patio de la estación, frente al límite norte de las bodegas, era de lo mejor, tanto que por su celeridad él lo había bautizado con el nombre de El Rayo, que era el que le convenía.

—¿Quiére que alcancemos a conocerlo? Está ahí no más. De aquí se divisa,—me decía un día, restregándose las manos de la manera distinguida que sólo él acostumbraba.

Yo que lo había visto desde lejos llegando hecho una figura extraña, me interesé por complacerlo satisfaciendo a la vez mi curiosidad, y nos acercamos.

Me encontré con un animalejo medio desencuadernado, más bien chico, y somnoliento y a media ración de pienso a juzgar por las ondulaciones del cuero pegado al esqueleto. Lo observé por delante y

creí verle un ojo falsificado, y casi suelto una carcajada, la que quiso él contener explicándome:

—Donde va a creer Ud.: ese ojo se le saltó de puro gordo.

Ya no aguanté más y reventé en un explosión de risa largo rato contenida. Algo amoscado por mi buen humor, se acercó al animal, le apretó la cincha y dando una mirada a su reloj, exclamó:

—Caramba! Se nos pasaba la hora.

No había tal. Aun faltaban diez minutos para salir a almorzar, pero él deseaba terminar luego el jocoso párrafo y alejarse de mí.

Montó en el semi esqueleto y cogiendo las estriberas con los pies se puso en marcha; y en el momento de partir me dí cuenta en qué consistía lo extraño de la figura que representaba. Sobrábanle piernas al jinete cuanto le faltaba en alzada al caballo, por lo cual lo despedí diciéndole a modo de broma y reanudando la carcajada:

—¡Pero hombre, si su caballo tiene seis patas!

La primera escuela de telegrafía.—En uno de los primeros meses de 1889, siendo Director General don Hermógenes Pérez de Arce, dispuso éste la creación de una escuela de telegrafía destinada a suministrar personal a este ramo del servicio, en que empezaba a escasear y con el fin de ir preparando también reserva para reemplazar a los jefes de estación a medida que se fuera haciendo necesario.

Aprovechó para ello “la clase” de telegrafía existente, fundada el año 79 y en la cual se formaron los primeros telegrafistas que debían substituir a los que fueron a prestar sus servicios a la guerra.

Con este aliciente y el de la novedad del asunto, nos alistamos a inscribirnos como alumnos, de los conocidos, Rafael del Campo, Caupolicán Santa Cruz, Pedro Vidal y el autor de estas líneas. En todo seríamos unos 25 los que iniciamos las lecciones que nos hacía don Pedro Celestino Román, el primer profesor especial designado al efecto, una de las personas buenas que he conocido en el ferrocarril.

Un provisorio local de la calle Chacabuco nos sirvió por algún tiempo, mientras se desocupaba un edificio de dos pisos en la Alameda de las Delicias, casi frente a la calle de Molina, edificio que por su atrevimiento de progreso llamaba la atención desde lejos, destacándose, atalaya silencioso, sobre la monótona uniformidad de las construcciones de todo ese lado de la avenida. No había otra casa de altos en toda la cuadra, ni en las siguientes.

Allí quedó más tarde instalada la planta eléctrica, si así fuera posible, inmodestamente, llamarla, con sus baterías, sus líneas aéreas y sus aparatos Morse de transmisión y recepción.

Al finalizar el año, de los 25 estudiantes no quedábamos más de cinco o seis, los demás habían desertado.

Un examen teórico y práctico minucioso, tomado por el severo Inspector General de Telégrafos, señor Benjamín López Vega, y quedamos en aptitud de ser llamados a desempeñar cualquier cargo que tuviera que ver con nuestra doble condición de bodegueros y telegrafistas.

Durante este aprendizaje tuve ocasión de entrar en relaciones con algunos de mis condiscípulos, uno de los cuales, que es el que tengo más en la memoria por las bromas de que lo hacíamos objeto, un señor Rencoret, había sido aspirante a bodeguero y su actuación como tal en la estación de Linderos era lo que suscitaba nuestro regocijo.

Servía el cargo de jefe de esa estación don Nicanor Machado, quien dió orden a Rencoret, que reemplazaba al bodeguero, de hacer un despacho de animales mayores y señaló los carros que tenía disponibles en línea de corrales y que podía aprovechar con este objeto.

Quiso más tarde cerciorarse de si se había cumplido lo ordenado y no encontrando a mano al bodeguero para que le informara, se dirigió a ver los animales en alguno de los carros de reja indicados por él. No los encontró; tampoco en los corrales, lo que lo intranquilizó un poco por lo raro del caso.

Llamado Rencoret e interrogado sobre el particular, afirmó que estaban embarcados en uno de los carros señalados por el señor Machado y en punto de ser arrastrados por el primer tren; y al efecto invitó a su jefe a constatar el hecho.

Llegados allí, sacó la llave a la chapa de uno de los carros detenidos en la línea mencionada y, abierta la puerta, don Nicanor vió con estupefacción que los 18 animales habían sido encajados casi a la fuerza en un carro bodega americano herméticamente cerrado!

De tal suerte, que si permanecen allí unas cuantas horas más, habrían sido todos, en efecto, despachados...del mundo de los vivos, por falta de aire.

Para los ferroviarios del tráfico de hoy, es una novedad contarles que los carros "cubiertos" o cerrados se hallaban provistos de excelentes chapas de bronce que se cerraban automáticamente y se aseguraban con un sello metálico que llevaba estampado el nombre de la estación remitora—y que cubría la boca-llave impidiendo la introducción de toda llave extraña. Una verdadera garantía de seguridad, superior por cierto a los alambres y marchamos en uso a la fecha.

Revisando mis antigüedades he tropezado con la llave de bronce de que fuí dotado para el manejo de estas chapas.

Otro día hizo Rencoret otro despacho de caballos y mulares—esta vez en una reja!—e inscribió la siguiente constancia al pie de la guía:

"Nota: El macho negro no va por haberse negado a subir".

No son para referidos los sinsabores y malos ratos que esta nota le ocasionó entre esos basiliscos pre-dispuestos siempre a la explotación humorística de tales traspiés.

—¿Por qué no lo hizo subir con la policía?—le decía uno. O bien:

—Debías haberle escrito una carta rogatoria para conseguir por bien que subiera.

—¡Pero qué indisciplinado el bellaco: negarse ter-
camente a obedecer al jefe de la bodega!—exclamaba
indignado otro.

—Tendría alguna enemistad personal contigo y
por eso te faltaba al respeto,—le observaba el de más
allá.

Ensayo de telegrafía inalámbrica.—Fuera de los empleados
de “la estación” y de los telégrafos del Estado y Ame-
ricano,—este último fusionado más tarde con el Co-
mercial de fundación posterior—era muy difícil encon-
trar persona alguna que conociera el rítmico golpeteo
del manipulador, pues nadie se dedicaba a aprenderlo
por falta de incentivo tentador. Por lo cual la transmi-
sión telegráfica estaba reputada como un secreto cien-
tífico reservado, a muy pocos e inteligentes cultores.

Cierta vez me encontraba en una reunión de nu-
merosas personas de ambos sexos, y mientras otros
de los presentes charlaban, yo maquinalmente me
puse a golpetear de manera disimulada en una mesa,
formando palabras con el alfabeto Morse.

Con sorpresa noté que de un sitio que parecía co-
rresponder al otro extremo de la mesa se me contesta-
ba como es de uso reglamentario en la Empresa del
Estado:

—Comprendido y adelante.

—¿Quién me contesta?—pregunté.

—Yo.

—¿Quién es “yo”?

—Menos averigua Dios... y perdona.

La esquiva discreción de la respuesta que mi ejer-
citado sentido auditivo había percibido en todos sus
detalles, hasta en la tímidez temblorosa de los dedos
comunicantes, me hicieron fijarme en una niña de 16
para 18, morena mate, de ojos grandes, negros y sedo-
sas pestañas que hacía esfuerzos por disimular al-
go... al notar el vivo interés con que yo seguía el
desarrollo de las respuestas y buscaba su punto de
origen.

Dos o tres preguntas más y otras tantas respues-
tas me dieron la certeza de que mis sospechas estaban

bien fundadas. Y de ahí se inició un idilio a través de la onda sonora...

Esto no obstante, no faltará audaz que asegure que no fuí yo sino Marconi quien inventó la telegrafía inalámbrica...

Psicología del "Roto".—Desde mi puesto en la bodega N.º 3 me tocaba entenderme casi a diario con Santa Cruz para recibirle la carga que bajaba de los carros, y me fijaba con lástima en lo pesado de la tarea que realizaban los jornaleros bajando a hombro toda clase de bultos, algunos de bien apreciable peso; y sobre ese trabajo que en cierta época, la época de la cosecha, se recargaba mucho, tenían esos hombres que soportar el trato que Santa Cruz les daba, un poco áspero y de alto abajo.

Un buen día fuí notificado que debía reemplazar a Santa Cruz por no sé qué causa. En efecto, me ví en la necesidad de hacerme cargo de su servicio y de los 36 hombres que tenía para atenderlo. Y ejerciendo estas funciones principié a conocer la psicología del "roto chileno".

Empapado en la idea derivada de la impresión recibida del mal trato de mi antecesor para con los trabajadores, empecé a entenderme con ellos de manera más suave y benévola. Sin que esto quiera decir que incurriera en debilidades o tolerancias impropias, es lo cierto que luego noté alguna flojedad en ellos para cumplir mis órdenes; oía murmuraciones, sonrisitas maliciosas, algunas miradas de inteligencia que coincidían con disposiciones que no se cumplían, etc.

Yo estaba molesto con este estado de cosas que no se avenía con mi concepto de la disciplina y sin saber de modo cierto si lo que en ello había era el propósito de resistir el cumplimiento de mis órdenes o sólo un equívoco fácil de suceder con gente de esta laya.

En este estado de ánimo ocurrió un hecho que determinó en mí un súbito cambio de actitud.

Una tarde distribuía el equipo entre las distintas bodegas y patios para proceder a la descarga e ins-

truía a los cabezas de cuadrillas sobre lo que debían hacer, señalándole un carro a cada uno de éstos para que lo corrieran hasta la bodega indicada y lo abrieran mientras yo iba a la oficina a hacerme cargo de las guías respectivas.

A mí regreso encontré el equipo en el mismo sitio, y a mi pregunta sobre el por qué de no haberse cumplido lo ordenado, los jornaleros empezaron a moverse lentamente y como haciendo comentarios despectivos. Se repetían las sonrisitas medio burlescas, y uno de ellos, el mismo Federico González, el gracioso ya mencionado, que subía sobre el carro, cuya palanca le correspondía manejar, lanzó algo así como un sobrenombre que provocó la hilaridad de los demás, deteniéndolos en su acción de empujar el carro. En frente ya de este acto de manifiesta indisciplina, me dejé conducir por mi indignación y tomando una piedra de buen tamaño que encontré a mano, se la disparé sobre la cabeza con intención ostensible de derribarlo, al propio tiempo que los apostrofaba en forma enérgica. González hizo un quite tan a tiempo, que gracias a él se evitó por lo menos una grave contusión alrededor de la oreja izquierda.

En seguida llamé al cabo Calixto Medina y le ordené separara en el acto a otro de los hombres que habían proferido algunas groserías, suspendiera por quince días a González y aplicara otras medidas por este estilo.

Como González replicara en forma que pareció amenaza, le aumenté la suspensión a un mes, conminándolo con la separación en caso de reincidencia.

La escena cambió. La descarga se inició en la forma consultada y no hubo más conatos de rebelión, bien que más tarde llegaron a mis oídos los ecos de algunas amenazas de muerte. Varias veces me encontré en la calle más adelante, con los autores de las amenazas y no les conocí intenciones de realizarlas.

En lo sucesivo me manejé con los trabajadores en armonía con la actitud ya expuesta, pero alternando la energía con la bondad en tales condiciones que se echara de ver que los actos de benevolencia eran hi-

jos de la ecuanimidad del alma y no debilidad del carácter, y me fuí entendiendo con ellos hasta tal punto que me daban, cada vez que la ocasión se presentaba, las más elocuentes muestras de la estimación que por mí sentían.

En la Parada Militar.—Por ejemplo. En un 19 de Septiembre nos juntamos en el Parque Cousiño a presenciar la parada militar, varios carrilanos. Cuando salíamos a la calle de regreso, encontramos allí a ocho o diez descargadores que andaban de fiesta animada de una buena damajuana de chicha baya. Al verme, prorrumpieron en exclamaciones de júbilo, y uno de ellos mostrándome un gran vaso—potrillo—me invitó a celebrar el encuentro con un buen trago. Acepté; y nos servimos todos en grande algazara.

Luego seguimos calle abajo y en la esquina de La Unión nos detuvimos un instante para despedirnos con otro trago.

Mientras los alegres trabajadores se alejaban, uno de los nuestros, Ventura Charlin, se apoyó maquinalmente en un arbolillo de la misma esquina, en la que había un despacho, intertanto resolvíamos el camino que tomaríamos en dirección a nuestros domicilios. Bastó esto para que uno, que a juzgar por sus palabras y su enojo, parecía dueño del negocio, saliera de éste a insultarnos groseramente porque, decía, queríamos quebrarle la planta. Charlin, que no tenía sangre de pavo y disponía de pesadas manos y de un sólido bastón, se armó en batalla, y al punto salieron del chinchel, como disparados por un secreto mecanismo, no menos de una docena de rotos en ayuda del provocador.

Se armó el lío.

En un instante dado en que Ventura trató de defenderse con el madero, varias manos se lo pescaron y, tirando de uno y otro lado, se lo llevaban hacia el interior del local, en razón de fuerza mayor, cuando sus compañeros que nos habíamos ido alejando inadvertidamente de él, en los preliminares de la se-

paración, nos dimos cuenta del suceso y corrimos a defenderlo.

Llevábamos la peor parte en la refriega, tanto por el número como por la calidad en cuanto a potencia bélica, pues nosotros éramos todos unos muchachos, si bien algunos de bríos y buenos puños, incapaces de resistir largo tiempo un encuentro con tan crecido número de rotos hechos y derechos como era el que allí se iba reuniendo, que parecía brotaban de ese antro de bebedores.

La curiosidad de los que por los contornos transitaban en esos momentos, las exclamaciones de los que observaban el espectáculo y la polvareda levantada por los pies de los combatientes en constante agitación, recibiendo y acusando recibo de los atentos saludos que llovían por todas partes del cuerpo, especialmente boca, ojos y narices, llamaron la atención de los rotitos carrilanos que iban ya a media cuadra de distancia; y en cuanto comprendieron de qué se trataba, volaron en ayuda de “sus patroncitos” que en esos momentos se hallaban en amarillos apuros.

Con este inesperado refuerzo la suerte de la refriega cambió.

Llenos de ardoroso deseo de mostrar a sus patroncitos la capacidad de “sus armas” y del afecto que por ellos sentían, arremetieron con incontenible denuedo a los adversarios, notándose a poco más, entre éstos, los primeros síntomas de la desmoralización.

El campo de Agramante empezaba a reducirse por retiro de algunos de los contendientes por reconocida insuficiencia para resistir y por el peligro de la policía que a todo trote venía desde la Comisaría de Bascuñán, distante menos de dos cuerdas del “sitio del suceso”.

Apenas libre de la parte más ardua de la intervención que a mí me tocó, pude ver no sin complacencia la eficacia del concurso de esos carrilanos en lo que aún quedaba dirimiéndose.

En el centro de la boca-calles Unión y Camino de Cintura,—hoy Avenida Blanco Encalada—se hallaba un rotito de mediana estatura, delgado, huesudo,

ágil, vivo el ojo y rápido en la acción, cambiando mandobles con los que, uno tras otro, se le acercaban, en tal forma que en el mismo orden iban cayendo derribados, pues no le aguantaban más de uno de sus certeros y potentes bofetones.

Me dejó estupefacto, porque no lo creía capaz de semejante hazaña. Su físico no acusaba al boxeador. Era Federico González.

Llegada la policía, recogió a tres o cuatro de los pendencieros que le señalamos y concluyó la primera parte de este episodio dieciochero. Los jornaleros prosiguieron su camino.

Segunda parte del episodio.—Y digo la primera parte, porque hubo una segunda, como en seguida veremos.

Comentábamos las peripecias del peligroso lance en animada charla, camino de nuestras casas, por la calle de La Unión, ruta hacia la Alameda, divididos en dos grupos, y por no sé qué pregunta sin contestación, volvimos la vista en busca de Charlin que se había quedado atrás, cuando vemos sus pantalones a larga distancia, debatiéndose en un tumulto de hombres y polvo intenso,—la calle carecía de pavimento sólido—cosa que adivinamos más que percibimos, pues la semi obscuridad de la tarde no nos permitía ya distinguir más que la nota clara de esa prenda de nuestro amigo.

Estaba en boga usar el vestón de color obscuro y los pantalones claros, y los de mi referencia eran cuadriculados, blanco y negro, de modo que en la sombra el blanco se destacaba dominante e inconfundible.

Alguien gritó:

—Le están pegando a Charlin!

Volvimos en el acto, determinados por un movimiento tácito, en socorro del compañero en peligro. Sólo se exceptuó uno, José Vergara, que contestó a nuestra intención con un:

—Dejen que le peguen por lesa; para qué se queda atrás;—y, él, a su vez, hizo lo mismo.

En el momento de acercarnos a nuestro compañero, la situación de éste no podía ser más comprometida. Girando rápidamente su bastón en rededor de sí mismo, describía un círculo protector que ninguno de los rotos que lo agredían se atrevía a romper porque ¡pobre del que lo intentara! Este nuevo gladiador tenía hechuras que lo aproximaban al atleta y con un palo en sus vigorosas manos no resultaba broma el ponerse a su alcance. Pero esta situación no podía durar sino segundos, porque al fin y al cabo su resistencia tenía que agotarse, y era uno contra muchos.

En el instante de tomar nosotros contacto con él, el círculo se reducía ya lo suficiente para comprometer su inmunidad. Armados nosotros de bastones, empezamos a menudear su peso, en cuanto nos encontramos a tiro, sobre las cabezas de la turba que en actitud belicosa acechaba el momento de introducirse al centro del peligroso círculo. Luego también nos vimos envueltos en una nube de injurias, bofetones y piedras procedentes de los cuatro vientos que nos andaban trayendo sin sentar pie en el suelo.

Recuerdo aún con indignación que Vergara me vió caer a lo largo de la cuneta, a sus pies, y que el sombrero rodaba en torno de él, y apenas si se dignó inclinarse con toda calma a recoger este último.

Procedía como si se tratara no de un asalto a sus compañeros de excursión, sino de una pelea entre individuos para él desconocidos.

En esos momentos se sintieron voces alentadoras que se aproximaban rápidamente, diciendo:

—No hay que aflojar patroncitos!

Y Federico González a la cabeza de sus mocetones se introdujo como una tromba en el trenzado grupo, repartiendo mojicones a diestra y siniestra que era un gusto.

En un dos por tres se desgranó la mazorca, raleó la masa de pendencieros y curiosos, se despejó el horizonte y pudimos dedicarnos a examinar los estragos de la apretada contienda.

Chichones por aquí, roturas por allá, ojos en tinta, chocolate por doquier; tongos revolcados y transforma-

dos en acordeones unos y evaporados otros. Tal el resultado.

Federico González, pitador.—El día siguiente Federico González se presentó a su trabajo fresco como una lechuga, y en cuanto me vió en compañía de Vergara se me puso por delante y me interrogó socarronamente.

—¿Qué le parece, patrón, la fiesta de ayer? Pero qué bueno pal chope ese caballero alto, lampiño, con buen cuerpo pa difunto que andaba con ustedes!—y me guiñaba un ojo. ¡Si no erraba golpe el diablo! Valiente el futre. No le temblaba ná la pana a la vista de tanto roto enfurecido. ¡Qué le iba a temblar con ese medio cuerpecito, cuando andaba trayendo a los rotos por el suelo como si fuera malcorna de sapos!

—Y a tí no te pasó nada?—le pregunté, para que no siguiera pitándose a mi bravo compañero que ya se estaba achunchando.

—¿Qué quería que le pasara a un roto fino como yo?

—Y los otros no eran rotos finos?

—¡Qué iban a ser finos, patrón, si eran unos rotos ordinarios!

Y acordándose de repente:

—Y su sombrero, patrón?

—Se me perdió en la refriega, pues, hombre.

—Vaya, patrón...! Se liucurre que andando con un roto fino se le iba perder ninguna prenda a su mercé? Ni lo piense!

—Entonces lo encontraste?

—Que si lo encontré? Las cosas de su mercé! ¡Qué no sabía que la nobleza de Federico González cuidaba de su señoría? Mire patrón: apenas dejamos la humareda de pililos a punta de combo, alcancé a cachar un aijuna que se llevaba el sombrero de su mercé. Tuavía no estaba encima dél cuando le mando un quique a todo forro por una carretilla; se me arranca y se me mete por un rosario de cuartos de un conventillo y yo detrás, penadito con él. Al fin lo pesqué al saltar una cocina con ollas de comía: no fué

carbonáa la que le dí alorilla del fuego, y le quité el sombrero. Ahora después de almuerzo se lo traigo.

Así fué.

Efectos del nuevo trato que a este con los demás jornaleros les daba yo.

El roto chileno es así: por natural tendencia respetuoso, obediente, disciplinado; pero donde cree advertir algo parecido a debilidad, se va a las barbas y falta a todas las conveniencias y a todos los protocolos. No tiene que ver con monos. Pero cuando encuentra en el que lo manda condiciones de firmeza y buen trato y cierto interés por él, demostrado en actos de protección, de bondad indudable, sabe ser generoso también a su manera; y no teniendo otros medios de corresponder, se entrega él mismo a servir con celo y abnegación a su protector, sin escatimar sacrificios por duros o peligrosos que sean.

Con su igual esta generosidad se traduce en ofrecimiento de su bolsillo en copas, en alimento, en participación de su techo y hasta de su trabajo; su largueza hospitalaria es proverbial. Con su superior ofrenda su persona y su fidelidad, expresión máxima del renunciamiento de sí mismo en aras de la subordinación o de la gratitud. Y esta noble disposición de su espíritu lo induce a hacerse protector del superior de quien ha recibido beneficios.

“La actitud del roto ante un patrón que lo trata bien, que le prueba de mil modos que lo aprecia, es la del protector, la del defensor de su patrón en todas las ocasiones. El será siempre el primero que arrostre el peligro que lo amenace, el que marchará adelante: en los pasos desconocidos y en que se presuman peligros, esto es, adoptará más bien la actitud de don Quijote que la de Sancho”.

En el fondo de su propio ser lleva el instinto de su idealidad étnica, tan ponderada por Nicolás Palacios—de quien copio las palabras anteriores—que ha rastreado su principio arrancándolo del contacto guerrero e hidalgo de dos razas puras en su constitución física y moral: el godo y el araucano.

Y lo reproducido lo dice este autor en un estudio destinado a vindicar al roto de la difamatoria campaña de que ha sido objeto de los elementos oficiales y de algunos escritores chilenos que han creído verlo representado en Sancho, el escudero, si bien gracioso y parlanchín, también cobarde, mentiroso y falto de respeto con su superior, carácter completamente opuesto al del genuino roto del país; que es atento y respetuoso, no por servilismo, sino por espontáneo reconocimiento de su obligada subordinación social.

Su completa y rápida adaptación a la férrea disciplina militar patentiza la índole de su voluntario sometimiento. Es esta una de sus características más acentuadas y que más le honran. La guerra de la independencia y las campañas de 1838 y del 79 lo prueban demás.

Una prolongada observación del hijo del pueblo en los trabajadores de la vía y en los palanqueros de los trenes me ha permitido confirmar esta opinión del autor citado.

No tiene, pues, nada de particular la actitud de Federico González y de cada uno de los suyos en las incidencias callejeras referidas, pues es propio de la idiosincrasia del producto de aquellas dos razas militares e hidalgas, el sacar la cara, en caso de apuro, por “sus patroncitos”.

CARACTERES Y MODALIDADES

Eduardo Castaños.—Lo conocí como ayudante del bodeguero de la N.º 5. Parecía tener pocos años más que yo. Su estatura más que regular, delgado, flexible y de espíritu; carácter vivo y vehemente (que se veía y se sentía en su modo de discurrir, en el modo de exponer sus ideas, en sus gestos y acciones de lo más expresivo.

Cuando hablaba, que lo hacía generalmente con apasionamiento, lo hacía al mismo tiempo que con los labios, con los ojos y las manos, y pareciéndole poco todavía, empleando los términos más impresionantes.

A menudo enardecido con su propio relato prorrumplía en exclamaciones extraordinarias:

—Al juntarse los dos carros se dieron un terrible chocón! Pero qué terrible, por Diosito santo!

Si refería una incidencia de hecho entre dos hombres, la pelea tomaba caracteres trágicos, gracias al calor de sus expresiones:

—Los hombres se fueron el uno sobre el otro! Una cosa espantosa! y se chopearon a su gusto.

En amores era no poco afortunado debido a que reunía en sí condiciones de las que más se pagan las mujeres: vivacidad ardorosa de mirada, espontaneidad de afectos que lindaban fácilmente con la pasión; lenguaje insinuante y amable hasta la galantería; maneras nerviosas que, enderezadas al fin previsto, se tornaban acogedoras y sugerentes, con sugereencia aterciopelada y grata.

Y el picaronazo aprovechaba estas condiciones dándose sus tracas de Tenorio satisfecho!

Poco disfrutamos de su compañía entusiasta y romancesca porque pronto se fué al departamento de

la Vía en donde llegó a ser Contador-pagador de la 2.ª Zona.

En su puesto contagió al personal de la línea con su vehemencia, pues resultó ser el hombre más ansiosamente deseado por todos los servidores de ese sector.

Fué el hombre de confianza, primero de ese departamento y después del de Contabilidad, por cuyas manos pasó el maná mensual para el personal por muchos millones de pesos—cerca de un millón cada mes—sin que jamás se oyera decir lo más mínimo contra la corrección y delicadeza de su manejo.

¿Qué mejor recomendación de su actuación en la Empresa en cerca de cuarenta años de servicios?

Y ¡quién lo creyera!

Una vez jubilado, hemos vuelto a encontrarnos y a estrechar nuestras relaciones, antes personales, de solteros y ahora de familias, todos casados y con hijos grandes, haciéndonos visitas rotativas entre los cuatro viejos amigos y compañeros: del Campo, Maira, Castaños y yo.

Juntos periódicamente, unas veces en San Bernardo,—residencia de Rafael,—otras en Quilicura, residencia de Maira,—o en Santiago, en donde vivimos los otros dos, destejemos mano a mano la tupida tela filmada del pasado, juventud y noviciado ferroviario, comentando regocijadamente la mayor parte de las variadas incidencias de aquellos tiempos de simpática recordación.

Como los cuatro actuamos en el tráfico, han sido comunes para nosotros todas esas peripecias y perreías de tan accidentada vida.

Dos coincidencias más: los cuatro nos despedimos del servicio en el grado cuarto y casi en el mismo año, y los cuatro salimos inmunes de la batalla diaria con tantos enemigos encubiertos y ostensibles, como si dijéramos en batallas campales, a campo abierto y en traicioneras encrucijadas, pisando terreno minado y arrullados los oídos por la silbante música de los proyectiles.

¡Es felicidad!

Luchito Garay.—Luchito Garay, así cariñosamente llamado hasta grande, hasta viejo, más bien dicho, en fuerza de la costumbre, un muchachito de pocos hígados, corto en el hablar y en su intervención con los demás; pero caballero, cumplidor y serio en todo. Jefe hasta fines de 1926, por sus cabales, de una oficina recaudadora de entradas por la cual pasan cuantiosas cantidades. Su situación rentística y jerárquica, con todo, no guardaba relación con sus méritos y la sólida garantía que allí representaba para la Caja de la Empresa. Es que no hacía uso de empeños.

Jubiló con esa renta que no correspondía a su contracción, delicadeza y seriedad. Murió el 3 de Noviembre de 1929.

Zenón Torres.—Zenón Torres, un mocito moreno, de bigotito tímidamente desarrollado y ensortijado, de palabra fácil, animada y atractiva, que nos entretenía a menudo relatándonos episodios de un viaje a Europa, y que más tarde, alentador y ardoroso, nos estimuló a perseverar, “sin miedo ni favores” en la fundación, en que él tomó parte activa, de nuestra asociación.

Algo bohemio y amigo de aventuras, luego se amarró en vida común con otro novel carrilano, Maira, más alegre, más alborotador y humorista que él, que miraba la vida a través de un lente bañado en esencia de rosas y violetas; lente que dirigía ya a un lado, ya a otro, ora hacia arriba, ora hacia abajo, en persecución siempre de las flores de que esas esencias procedían para aspirar su fragancia en la propia mata. Pero más de una vez le ocurrió, mareado ya, más por su vivo anhelo que por la influencia de odorífera emanación, encontrarse de repente con una flor de cardo, deshojada y todo, en vez de la perseguida por su fantástica imaginación...

Inclinado de suyo Torres a esa vida de andanzas sin término, abandonó el ferrocarril, y tiempo andando lo encontré en Concepción una sola vez, para de ahí perderlo definitivamente de vista.

Luis Maira.—Luis Maira todo lo poetizaba o lo resolvía en una broma, de las que tenía un almacén bien surtido. Y tenía su qué en sostener indirectamente el monopolio de este alegre e inocente recurso de charla íntima.

Banqueteado con Torres un día en Quillota, por una institución de que también formara parte un consocio cuyos restos fueron allí a sepultar, llegado el momento de los chascarros, nuestro amigo, esperando, esperando su turno, que se alejaba, pues la mesa estaba muy poblada de comensales, con tan intensa expectación aguardaba la ocasión de dejarlos a todos con “el hocico abierto”—como por precipitación se le escapó en una ocasión decir, sin pizca, por supuesto, de mala intención—que, según su compañero que me lo contaba, Maira no atinaba con el punto de la cara por donde debía recibir sus bocados... Tenía la obsesión de los chistes, y aprovechaba cualquiera ocasión para decir: “esto me hace recordar...” y solía largarse por los cerros de Ubeda con alguna anécdota que por su gracia nos hacía perdonarle su incongruencia.

En la redacción de los Estatutos de la Protección Mutua discurríamos una noche acerca del subsidio que debía establecerse para la familia del socio fallecido y un tanto embargado el ánimo por los recuerdos de infortunios recientes, dijo uno:

—Opino que en casos de muerte, el auxilio debe ser lo más considerable posible.

—Y si el socio está sólo medio muerto?—saltó Maira.

Nuestros semblantes cambiaron de aspecto y los que disponían de buena dentadura la lucieron a porfía.

Cuando nos encontrábamos con Maira nuestro saludo consistía casi siempre en:

—Esto me hace recordar...

Gentil, manirroto y caballeroso, cualidades recibidas en herencia familiar, realzadas por un genio alegre y chispeante, se hacía estimar muy pronto por quienes lo trataban de cerca.

En su servicio no había nada que reprocharle, y jefe hubo que más de una vez lo señaló a sus compañeros como ejemplo digno de ser imitado.

Entregado de lleno y muy formalmente a funciones más delicadas, habremos de encontrarlo más adelante decepcionado y amargado por el conocido “achaque carrilano”, denominado “ingenieritis aguda”, que tantos estragos causó entre el personal próximo a ser considerado histórico.

Rafael del Campo.—Otro muchacho bueno como las tortillas de rescoldo y alegre de ordinario cual castañuelas en manos andaluzas, era Rafael del Campo, excelente amigo, mejor servidor del Estado, dicharachero y novedoso, volandero y sin miedo, aun en las calles más apartadas y oscuras de Santiago.

Pero una vez casado, me observaba Maira:

—Se ha fijado, compañero, que del Campo ahora no se atreve a aventurarse sólo por cualquier calle apenas se ha obscurecido y antes hacía alarde de recorrer el Camino de Cintura a media noche?

—¿Y a qué atribuye usted este cambio?

—A que ahora tiene quienes lo reclamen y antes no se debía a nadie.

Desde que se hizo cargo de funciones que le permitieron destacar su personalidad, sobresalió por su afabilidad, su incansable actividad funcional y, sobre todo, por la admirable memoria que le permitía, encargado del para nosotros importante “Libro de la Romana”, entrar en él el movimiento de trenes al mismo tiempo que informaba a los diversos empleados sobre los carros porque le preguntaban.

Sin levantar la cabeza del libro en que escribía “como un viento”, según la expresión de un comerciante, con letra clara y bien formada, contestaba a las diversas preguntas en forma segura y precisa; rara vez vacilaba.

—¿El carro 2,300? Salió de Pelequén anteayer, por tren 136, conductor Mengano, con maderas para don Federico Otárola. Estuvo detenido en Curicó por caldeo y siguió viaje ayer hasta Rosario, en donde fué

dejado otra vez por descotibadura de la carga ; pero llegó en la mañana de hoy por tren N.o 6, conductor Zutano. Dió tantos quintales de exceso.

—¿Y el carro 1,214?—le consultaba otro para “revisar” un boleto.

—¿Con animales para la feria?

—Exacto.

—Llegó anoche por tren N.o 8, conductor Tal. Viene de Chillán. Hay que cobrarle diferencia de flete.

El Libro de la Romana era el primero que registraba la llegada de los trenes de carga y en el mismo se dejaba constancia de la verificación del peso de los carros completos, operaciones ambas que efectuaba del Campo y de donde se nutría su archivo mental para informar a los demás compañeros, mientras mantenía el libro ocupado en vaciar las guías respectivas.

Tratar de comprobar esta información era inútil: cincuenta, cien veces se había visto que los datos proporcionados por este empleado eran infalibles.

Nunca se le vió de mal humor o dando contestaciones impropias. A la inversa, siempre sonriente y dispuesto al chiste y cantando como el pájaro en la rama ; se le conocían sus estrofas favoritas, que repetía con tanto gusto y naturalidad como si hubiera venido al mundo nada más que para eso: para cantar canciones y endechas a sus imaginarias amadas.

A menudo le encontrábamos tamborileando sobre libros y mesas y entonando la melodía, para nosotros tan conocida, con que acompañaba sus familiares estrofas:

El sol de primavera
Se humilla a tus pies,
Publica tu hermosura
Y tu divina tez.
Y ven! y ven! y ven!
Bellísima Inés,
Las horas a tu lado
No las siento correr.

Encanecido y afable, como toda la vida se preocupó del servicio a su cargo hasta los últimos días de su permanencia en la Empresa, 1926—después de recorrer paso a paso todos los peldaños de la escala jerárquica, distinguiéndose en todos, por su seriedad, contracción y competencia—como Visitador de la 2.ª Administración, encargado de la movilización en el ramal de Alameda a San Antonio.

Ahora descansa de su larga jornada sobre una merecida jubilación y cuenta los laureles cogidos en cerca de 40 años de labor intensa, honrada y eficiente.

Ramón Paredes.—Uno de los tipos más dignos de especial recordación estaba representado por “el pelado Paredes”.

La denominación de “el pelado”, le venía de la cabeza o más bien de la cabellera, que estaba reducida a su más mínima expresión, pues además de ser escasa de pelos, estaban éstos distribuidos sólo en la parte inferior de la periferia, hasta la nuca por detrás, y por los costados, de la cabeza hasta la vera irregular del “camino”, que partiendo de la frente, avanzaba brillante y sinuoso, hasta el límite del divorcio de las aguas. Se trataba de un camino ancho, escueto, ascendente, y por cierto, muy bruñido por el tráfico.

Era Ramón Paredes, jefe de la bodega N.º 4, un hombre de 25 para 30, carirredondo, colorado, gordito, de mediana estatura, tal vez un poco más bajo que alto, plácido de acción y de sonrisa, y de una buena voluntad insuperable para adherir sucesivamente a las más encontradas opiniones que sobre cualquier orden de cosas se tratara en su presencia. Su opinión concordaba admirablemente con la de la última persona que trataba con él.

De puro conocido entre sus compañeros, poco se preocupaban éstos de consultarlo en los asuntos que se ventilaban dentro del personal, pues contaban de antemano con su aprobación, confirmada luego con un manotón, un adjetivo de esos que se escriben entre

signos de admiración, u otra de las bromas que plácidamente acostumbraba.

Rara vez se le sacaba de sus tranquilas casillas, pero cuando salía, no salía: se desbordaba abundante e impetuoso, encendido hasta la coronilla, en un turbión de palabras gruesas y amenazas accionadas tan elocuentes, que daban ganas de arrancar en el acto de su presencia.

Uno de los rasgos más distintivos de su fisonomía moral se hallaba en su caligrafía. Estaba estimada única entre todos nosotros. Hacía una letra redonda, teñida, de contornos precisos y muy clara. En cada ocasión que necesitábamos de alguna presentación a la superioridad, el concurso del pelado se descontaba por lo seguro—solía oponer alguna pequeña resistencia, fundada en su “mucho quehacer”, pero luego se deshacía como azúcar—y por que sin él el documento carecería de uno de sus mayores méritos de introducción: la bonita letra.

Una letra bien hecha, pareja, artística, “litografiada”, como le quedaba al pelado cuando ponía en ello todo su talento caligráfico, atraía la vista y tentaba con su lectura.

Sólo que en ciertas letras mayúsculas y minúsculas, en fuerza de emplear en sus trazos toda su intención artística, les transmitía también su modo de ser personal, dúctil y acomodaticio.

Las a, las u, las e, las m, las n, las v, las hacía, mayúsculas o minúsculas, de la misma forma; se diferenciaban únicamente en el tamaño: chica la minúscula, más grande la mayúscula.

Este procedimiento le permitía también disimular sus dudas en las palabras que no sabía si escribirlas con mayúsculas o con minúsculas, y para salir del paso, las letras materia de sus dudas las escribía dándoles un tamaño intermedio entre una y otra, dejando a gusto del consumidor, digo del lector, tomar por mayúscula o minúscula cada una de estas letras según sus conocimientos de ortografía y las necesidades del escrito.

En lo único en que el pelado ponía toda su esporádica energía, todos los cabos sueltos de inflexibilidad que su plutocrática personalidad poseía, era en mantener inmutable como un dogma su adhesión al Gobierno. No al Gobierno de don Fulano o don Perengano; no a la personalidad o prestigio del régimen tal o cual, no: su adhesión era a la entidad Gobierno, a la primera autoridad, quienes quiera que lo computaran o representaran.

Su sumisión a esta entidad suprema no la comprendía de otra laya que completa e incondicional.

Cierto que este concepto de su papel de dependiente del Estado no obedecía casi tanto a la paternidad del raciocinio, cuanto al temor de caer en desgracia con los superiores.

Dados estos antecedentes, se encontrará muy natural que cada vez que don Benjamín Videla, Director de Explotación—caballero que de intendente de Ñuble fué cambiado a aquel puesto para liberalizar al personal—hacía circular listas de adhesiones a las candidaturas oficiales, Paredes fuera de los primeros en estampar su firma; la que cuidaba de hacer más clara y cuidadosamente artística que de costumbre, en estas oportunidades.

Al verificarse las inscripciones para las elecciones del año siguiente,—estábamos en 1890—“el conductor Ramírez”, muy conocido por su especialidad en esta clase de comisiones, se presentó a las bodegas con una declaración de adhesión al Gobierno para que fuera firmada por el personal.

Todos iban suscribiendo la declaración, uno por uno, unos con gusto, los más con resignación, ninguno con manifiesta contrariedad o resistencia.

Yo estaba en esos momentos en la bodega N.º 1, en compañía del bodeguero Antonio Saavedra, Paredes y otros que por el momento no tengo presente.

Todos firmaron sin pestañear ni darse cuenta de lo que firmaban: tal era el conocimiento anticipado y repetido de la periódica misión del “conductor Ramírez” en cada inscripción y en cada votación política del país.

Ver al conductor en vísperas de esas fechas recorriendo las oficinas y dependencias de la Empresa premunido de un rollo de papeles y que los empleados exclamaran: ya viene Ramírez a “buscar” adhesiones, todo era uno.

Y poco antes o poco después que éste se presentaba a preparar los caminos de la intervención o a suspender el aliento a los recalcitrantes, don Benjamín, armado de su bastón,—que lo mismo podía venirle este nombre que garrote,—madero en alto, con su habitual nerviosidad y belicoso lenguaje.

El último en colocar su firma, antes que yo, fué Paredes.

Novicio yo en estos intrínquilis, al tomar el papel en mis manos lo primero que hice fué darme cuenta del encabezamiento del documento, desusada intención que atrajo sobre mí la curiosidad de los demás y el sobresalto del pelado.

Desde que empecé a buscar la explicación de lo que iba a firmar, mi compañero calvo no cesó de mirarme con extrañeza, y al depositar yo el documento sobre la mesa, al mismo tiempo que dirigía la palabra al mensajero de don Benjamín:

—Yo no firmo eso,—el pelado no cupo en sí de asombro, que manifestó luego en airados ademanes y en seguida en exclamaciones de indignación; se tomaba la cabeza a dos manos y miraba alternativamente, con tamaños ojos al conductor, y a cada uno de los demás presentes, deteniéndolos singularmente en mí.

Los más prudentes me decían que preparara las maletas; los más impresionados, que don Benjamín me echaría a patadas.

Entretanto, Ramírez, cuyo semblante denotaba desagrado, levantando el índice derecho, formulaba la consabida amenaza:

—Le voy a dar cuenta a don Benjamín!

Dijo, requirió los papeles, miró de soslayo, fuése y nos quedamos esperando...

Nunca supe el por qué don Benjamín dejó impune esa inaudita rebelión política de uno de sus pichiruchis.

Andaba yo en la línea años hacía, cuando Paredes, cansado de sus tareas ordinarias, y de su inmovilidad jerárquica, optó por irse a Coquimbo, en donde, conductor ya de tren de pasajeros, ateniéndome a los informes recibidos, decidí ausentarse definitivamente de esta vida.

Era un buen muchacho.

Calixto Medina.—Al rememorar la historia de mis primeros pasos dentro de la Empresa, lo mismo que la de los distintos servidores del ferrocarril en Santiago y sus intermediaciones, desde veinte años antes que yo, no es posible prescindir de la leal, constante y socarrona figura del hombre que, sin disputa, más largamente sirviera a la Empresa: Calixto Medina.

Humilde, callado, respetuoso, honrado a carta cabal, perspicaz y malicioso, con malicia bonachona y sana; discreto en su rusticidad; leal, con lealtad conciente y sostenida en medio de su rudeza originaria, enamorado y gracioso entre los suyos; enérgico para hacerse respetar de sus subordinados, Calixto Medina constituyó el tipo acabado del roto chileno en su más fiel expresión, consagrado durante sesenta años, con alma y vida, a las tareas de "cabo de jornaleros" de la Estación Central de los Ferrocarriles del Estado de Chile.

Calixto lo llamaban cariñosamente los jefes y empleados, desde el Director General al último aspirante; on Cáli lo designaban los jornaleros que trabajaban a sus órdenes. Con sus conocimientos, con su idiosincrasia, con su modo de atender su papel en relación continuada con los de abajo y los de arriba, delineó y fijó para siempre, prácticamente, los contornos de lo que debe ser el tipo perfecto del cabo de trabajadores. Los jefes lo querían y distinguían, sus subordinados lo querían y respetaban.

El era siempre el primero en llegar a la faena diaria y era también el último en abandonarla.

En una época en que aún dominaba en el pueblo el pánico por esos monstruos que se movían solos, bramando, sin caballos ni bueyes, únicos elementos motri-

ces conocidos, monstruos que la generalizada opinión popular sostenía eran movidos mediante “pacto con el diablo”, nadie quería servir de jornalero, guarda o cambiador; en esa época, Calixto Medina con once hombres más, escogidos entre lo mejor del personal agrícola del fundo “El Peral”, de propiedad del Superintendente don José Miguel Ureta, fué traído “a la estación” y allí colocado como jornalero primero y como cabo o jefe, en seguida, de sus demás compañeros.

A poco de estar allí y ya conocida su valentía,—el solo hecho de estar ocupado en “los trenes”, es decir, en relación inmediata con los trenes, lo demostraba—y su buena voluntad para atender el servicio que se le encomendara, lo convirtieron luego en el más indispensable comodín. De todas partes solicitaban su concurso.

Don Tomás de la Barra, Jefe de Quilicura,—el segundo desde su fundación, pues el primer Jefe lo fué don Francisco Labra,—por ejemplo, lo solicitaba a menudo para reemplazar guardas o cambiadores de la estación a su cargo, que correspondía a la Superintendencia del Ferrocarril del Norte, esto es, de Santiago a Valparaíso, de la que era titular don Miguel Angel Prieto y Cruz.

De la Barra no encontraba quién “se atreviera” a aceptar esos empleos.

Jamás se ocupó de otra cosa que de cumplir sus deberes con asiduidad y celo ejemplares.

Herido en una ocasión, enfermo en otras, se hizo necesario que sus jefes lo obligaran a retirarse para que decidiera dedicarse a la atención de sí mismo.

Durante siete años que estuvo bajo mis órdenes en la descarga del equipo, tuve mil oportunidades de observarlo en todas sus fases y conservo de él anécdotas muy divertidas, de algunas de las cuales no está lejos que haga mención más adelante.

Podría, sin embargo, adelantar un par de ellas.

Un poco raro el apellido de uno de nuestros compañeros de trabajo, don Luis Maira, Calixto no lo entendió nunca: lo encontraba “muy rúo”. Y para

darse a entender lo designaba indistintamente: don Madras, don Maire, don Madera, don Neira, etc.

Le llamamos la atención sobre el verdadero apellido, para que lo pronunciara acertadamente, silabeándose para que él lo repitiera: Ma-i-ra.

Sonriéndose en un gesto de incredulidad, nos objetó:

—Hum! Ustedes le icen así porque son amigos dél.

Se le ocurría que era un apodo.

Instado por sus superiores a que descansara después de 60 años de labor, mientras se reunían los antecedentes necesarios para legalizar su jubilación, recién jubilado yo, lo invité a mi casa para departir con él larga y tranquilamente, pues deseaba refrescar mis recuerdos que no removía desde que en 1894 me alejé de las bodegas.

Haciendo honor a sus antecedentes, se me presentó el día y hora convenidos.

El mismo Calixto que había dejado de ver yo 18 años ha. Sólo unos pocos pelos, más blancos, otros pelos menos en las cejas, y los que le quedaban descoloridos ya por el injurioso paso de esos 18 años. En lo demás el mismo; exactamente el mismo.

Autorizado para encender un cigarrillo,—fumador incorregible—enhebramos una animada charla sobre reminiscencias históricas al rededor de nuestra actuación en las bodegas, tema que lo animó, recordándole pasajes de mi vida funcional que él comentaba con evidente agrado.

Para integrar el recuerdo de un párrafo vivido en ese ya esfumado ambiente, apelé a su memoria que difícilmente fallaba.

Una apuesta.—¿Recuerda usted, Calixto, cómo se llamaba aquel jornalero que hizo la apuesta con Rosendo Neira sobre cuál de los dos andaba mayor distancia con un trozo de espino cada uno al hombro?

—¿Diun carro que se descargaba en la bodega número uno y que rompieron el olfato?

—Exactamente, Calixto.

—Chancha Loca, pues patrón!

—Ese mismo, Calixto.

Contestación dada en el acto, sin la menor vacilación, como si tuviera la escena a la vista y el nombre en la punta de la lengua.

Descargábamos un carro en la bodega de don Antonio Saavedra y en él venían algunos trozos de espino, cortados al estilo de los que sirven en los puestos de carne para picar ésta a hacha; trozos gruesos y de unos cien centímetros de largo, que pesaban alrededor de 250 kilos cada uno.

En el instante en que uno de los trabajadores iba a recibir su trozo en el hombro para conducirlo al interior de la bodega, el otro de los descargadores reputados como de los más forzudos de la cuadrilla, avanzó de un salto a interponerse entre su rival y el trozo de madera para recibirlo él, diciendo:

—Vos no soy capaz pa tanto palo: es muy volumoso.

Este era el Chancha Loca, individuo chico, tosec, medio ñato, de carácter jovial, respetable como un tronco de roble centenario. Su sola presencia proclamaba su fijeza inalterable: inamovible como un antiguo juez. Subiendo la vista por sus medios brazos se llegaba a unos hombros que daban idea de levantar tanto como una grúa.

Picado el otro por el “palabrazo”, respondió enderezando el cuerpo en línea recta vertical sobre sus pies:

—Si tan seguro te hallay, apostemos cuál de los dos anda más trecho con él—señalando el trozo.

—Al tiro!—repuso con toda intención el desafiado.

El desafiador, Rosendo Neira, tenía a despecho de su aspecto de hombre más fino, bien hecho, aseado y buen talante, prestigio de valiente, sereno y resistente para los bultos.

Entre sus compañeros se dividían las opiniones cada vez que se establecía cotejo verbal entre él y Chancha Loca.

Viendo que esta vez se iba a dirimir la rivalidad de resistencia bruta de manera definitiva, los demás jornaleros se apercebieron con todo interés para el torneo, como asimismo los empleados que allí se habían reunido.

Elegidos dos trozos equivalentes en peso y volumen. y sorteados, tocóle a Chancha Loca iniciar la partida.

Colocado y asegurado el madero sobre el hombro derecho, en medio de la expectación general de los circunstantes, que siguieron tras él, el ñato se puso en marcha a paso lento pero regular en dirección al interior de la bodega, sin revelar mucho esfuerzo ni cansancio. Eso sí, los músculos de las piernas hinchábansele y engruesábansele las venas. Se conocía que gravitaba sobre ellos un peso superior al máximo de costumbre.

Traspuesta la puerta y pasada ya la corrida de pilares de la bodega, esto es, a 20 metros del punto de partida, Chancha Loca empezó a dar muestras de cansancio, acortando el paso y moviendo menos fácilmente las piernas. Sus partidarios lo animaban con la palabra y con el gesto.

—¡ Afírmese en los estribos, hermanito Juan de Dios!

—¡ No hay que entregar la jeta, compadre Chancha!

—Mecón que no te hablo más si perdís “la bola con aro”.

A pesar de todos estos estimulantes, unos cinco metros más allá de los pilares, cedió la primitiva firmeza de las piernas, cambió de posición la mano derecha que ayudaba a soportar el peso, osciló un segundo el madero en el fiel de carne y hueso y un ruido seco sobre el pavimento confirmaba que el pesado trozo había caído de su sitio hundiendo su punta anterior en el asfalto de la bodega.

Señalado el punto de comparación para el empeño siguiente, el interés de los circunstantes se acrecentó por conocer el desarrollo de este esfuerzo.

Vuelto Neira a la puerta del carro, recibió con algún mayor trabajo, debido a la mayor altura de su hombro, la voluminosa pieza de madera, y, asegurada su estabilidad sobre éste, emprendió la marcha por las huellas de su rival a paso calculado para una jornada de mayor aliento que la de su antecesor.

Sus admiradores cruzaron entre sí miradas de inteligencia de significado bien decidor.

En el mismo tiempo que su competidor, Neira recorrió ocho metros más que él, quedando aún con reservas de resistencia para un mayor recorrido.

Su triunfo fué muy celebrado.

Con esta prueba quedó consagrado campeón de los descargadores.

Me contó Calixto que después que nosotros—se refería a un grupo de inseparables, el triunvirato que formábamos Maira, del Campo y yo, y que en un plazo no superior a tres años, abandonamos las bodegas por “el tráfico”—nos alejamos de este servicio, don Horacio—don Horacio Oportot, Inspector de Transportes de la Sección de Santiago a Talca—lo encargó de la vigilancia del servicio interior de las bodegas, comisión que le originó muchos malos ratos debido a que los empleados nuevos que caían bajo su observación y que sin conocerlo, se creían deprimidos por esta intervención, lo trataron como un intruso. Tuvo que quejarse a sus superiores varias veces.

Esta medida inconveniente del Inspector estaba inspirada en dos buenos propósitos de este Jefe: aprovechar la proverbial honradez y activo celo de Medina en fiscalizar la entrega de carga al público en la bodega receptora, por un personal nuevo respecto de cuya moralidad tal vez tenía algunos reclamos o dudas.

Mas, nunca ha sido buena política controlar el servicio de funcionarios de cierta posición por subalternos o sujetos de inferior categoría; y especialmente en casos como éste en que el fiscalizador no pasaba de ser un jornalero—cabo analfabeto, y los otros empleados de responsabilidad.

Y cambié de tema.

La fe de Calixto.—¿También ha dejado usted de ir a misa, Calixto? Porque ahora el personal de la Empresa no practica nuestras antiguas costumbres. Hoy se tiene a menos cumplir con estos deberes religiosos, que usted sabe, en tiempo de don Amador Ramírez aun respetábamos.

—Se liucurre, patrón?

—Es que los descreídos de hoy de todo hacen mofa y hay tontos que lo son precisamente por hacerles caso a esos tontos.

—Es cierto que tratan de reirse diuno, pero más tonto, como ice usted, es el que no se ríe de sus tonteras. Yo airel paso por el medio dellos con mis chiquillos cuando voy pa misa; y que alguno me mire tan siquiera pa ofenderme sobre este temor a Dios que les hay enseñao a los míos! Pero si nosotros los pobres no tenemos otra fortuna que pasarles! Dios me libre, patrón, que mis mocosos salgan lairones, o deslenguaos; o flojos, o que les dé por los vicios! Los dos que tengo, casados tamién, son respetosos de toas estas práuticas. ¡No faltaría más!

Y así transcurrieron los minutos y las horas, sin sentirlos, removiendo con este viejo ejemplo de virtudes ya desaparecidas con la generación que las mantuvo, las cenizas de un pasado grato de recordar porque nos renueva las alegrías, las ilusiones, las quimeras, los afanes de la segunda época de nuestra accidentada existencia. Nos pone ante la pupila con sesenta años de ejercicio visual y ya saturada de visiones del presente, cuadros vivos y cálidos, animados e instructivos, en su evocación pretérita, de una mocedad sana, aspirante, movediza y comunicativa que parece infundir savia renovadora en nuestra descendente existencia.

Como que nos saturáramos otra vez al influjo del tibio ambiente en plena respuesta de evocación, del rosado optimismo de juventud que diera alma, esperan-

za y energías a aquella segunda década de nuestro tránsito por la tierra.

Calixto con sus ademanes moderados, con su innata modestia, entre una y otra chupada a su cigarrillo insinúa en su semblante, que no han conseguido marcar con su sello destructor sus 78 años, una sonrisa que es a la vez satisfacción suave y alegría plácida en presencia de la visión del pasado, para él con lejanías que lindan en la cuna misma del ferrocarril.

Y así me reproduce su pensar de ese instante contándome que a su ingreso en la Empresa sólo una línea había en toda “la estación” y ahora ¡cuántas! Por el costado oriente del bajo alero del antiguo edificio de la Contaduría, se prolongaba una línea hasta la Alameda y seguía por ésta hasta la altura de la Universidad del Estado, a la cual él llevaba, todos los años, en el aniversario de su fundación, un carro lleno de ramas y flores para su arreglo interior.

Los “carros urbanos” se servían de esta línea en toda su extensión, porque tenía el mismo ancho de la suya.

La estación se dividía en dos: la “Estación del Norte” a cargo del Jefe señor José Domingo Espinoza y la “Estación del Sur” que gobernaba don Jorge Gach.

Jefe de la “bodega sur” era don Luis del Peso, antecesor inmediato de don Amador Ramírez, y Jefe de la “bodega norte” don Bernardo Cádiz, nombres que me eran familiares porque los oía muy a menudo en los primeros años de mi actuación en las bodegas, y que Calixto repetía con verdadero cariño.

“El Ferrocarril del Sur” estaba representado por las instalaciones y material rodante en servicio desde Santiago a San Fernando, y el Ferrocarril del Norte” por la línea en explotación entre Santiago y Valparaíso.

Hacemos un paréntesis mientras nos sirven una taza de té, y de uno a otro sorbo, la mirada vuelta hacia el pasado que seguía desfilando ante nosotros, nuevas páginas en incesante mutación nos van seña-

lando fechas, trayendo incidencias, narrando sucesos...

Y esta entrevista tenía que ser así, evocadora y reflexiva, inquisidora como un examen de los hechosidos e instructiva al igual de una enseñanza para el futuro; tenía que ser así, ni más ni menos que si se tratara de un balance de entrega de una larga época de actividad, a la generación ferroviaria que nos sucede; balance no muy halagador, es verdad, porque acusa una notable merma del "capital de primer establecimiento" con que lo recibimos de la generación de que alcanzamos a formar parte, y que bien administrado y cuidado, rindió utilidades reales hasta 1894.

Es este un capital mixto, compuesto, por una parte, por el dinero efectivo y el representado por los bienes físicos de la Empresa, y por otro por los elementos morales e intelectuales aportados por su socio, el personal, para la explotación de la industria.

Esta segunda parte del capital y parte del primero, es la que hemos venido perdiendo por la introducción brusca en la Empresa el año 91 de elementos sociales de educación amoral, en su mayor parte, fenómeno cuya manifestación se venía haciendo sensible desde algunos años antes y que traía su origen de la obra de zapa que realizaba un profesorado teñido de ideas materialistas y antipatrióticas y que preconizaba la excelencia de la "moral independiente".

Moral independiente quiere decir, sin sujeción a la Iglesia, sin sujeción a ninguna autoridad, hija sólo del criterio de cada uno y regulada por la voluntad de cada "interesado".

No puede decirse que sea muy moral esta moral, pero al fin es la que gratuitamente el Estado ha estado proporcionando desde muchos años y desde algún tiempo obligatoriamente, por manera que no había más que someterse o quedar analfabeto.

Que si esta moral librada a la apreciación de cada cual es buena o mala, no hay más que asimilarla al resultado obtenido con la libre apreciación de la

Biblia, preconizada por los autores de la Reforma, Lutero y Calvino, para comprender el bien colectivo que esta fragmentación de doctrinas o doctrinas contradictorias que pueden llegar a lo infinitesimal, son capaces de hacer en las masas sociales.

Tan sólo en los Estados Unidos de Norte América, conocemos las siguientes sectas protestantes: Anglicanos, Puritanos, Metodistas, Lutheranos, Cristianos, Episcopalianos, Baptistas, Presbiterianos, Mormones, Congregacionistas, Cientistas, Cuáqueros, Pentecostales y, según Le Bon, incrédulo que considera a todas las religiones iguales, doscientas sectas más. Y en el mundo hay más de cuatrocientas.

Es claro que con la expansión numérica de las masas, la apreciación del texto bíblico habrá de seguir un proceso parecido, aunque más rápido en su divulgación, y día llegará en que la autoridad de los preceptos aparezca diluída en tantas interpretaciones cuantos sean los pobladores alfabetos del universo. Y con ello la verdad religiosa, que es una, habrá también desaparecido, juntamente con la autoridad.

Nula como es ya la autoridad moral del protestantismo en el universo frente al Catolicismo, no es muy halagador el porvenir que le espera para robustecer su autoridad moral esta inacabable multiplicidad de sectas, cada una con **su** verdad. Vaya uno a saber dónde está la verdad verdadera.

Pero me aparto de mi objeto.

Liquidación.—Dije que con Calixto hacíamos un balance o más bien una liquidación de situación de trabajo al cerrar nuestro período de actuación en esta empresa de cooperación y progreso nacional, para deslindar responsabilidades, señalando lo hecho por nosotros, es decir, por nuestra generación y lo por hacer o en ejecución por los continuadores de la obra.

Y Calixto, considerando esta liquidación como límite final a su misión, decidió ausentarse para siempre de la patria terrena que lo viera nacer, y un trastorno sanguíneo nervioso, conocido con el nombre de

parálisis, puso fin a sus días, según mis informes, el 2 de Noviembre del mismo año 1925.

Toda la capacidad física de una estructura sana y vigorosa, toda la parte útil de una mentalidad rudimentaria, pero de penetración intuitiva extraordinaria, en sesenta años de ininterrumpida labor, estuvieron consagrados al servicio del Estado.

En los años vividos no conozco otro caso de consagración más completa y leal al servicio de un patrón: y lo digo con intención de que sirva del mejor y más rendido homenaje de admiración a las virtudes del ciudadano y servidor de la nación, humilde, que Calixto como nadie encarnara en Chile.

Don Acario y la primera Asociación de Empleados.—Frente a las bodegas por la calla de Grajales tenía su negocio un don Santos que en los turbulentos tiempos de Santa María fué, más de una vez, improvisado municipal por el mismo procedimiento expedito y homogéneo con que el señor Alessandri fabricó sus Diputados y Senadores de 1924. A estos productos de la alquimia gubernativa los distinguían con el pintoresco calificativo de “fantoche”.

En el comedor de su casa nos servían once y con este pretexto nos juntábamos allí, los más de los días, unos cuantos empleados de nuestro servicio a charlar y sacarle pica al fantoche Santos, que luego se acostumbió a nuestro modo de ser y para no ser menos, nos dedicó a cada uno de nosotros un apodo aplicado según su leal saber y entender.

Así, a Maira lo llamó Aníbal Zañartu, aludiendo a su indiscreta altura y no justificada inclinación cervical; a mí, Ramón Valdés Calderón, en recuerdo de haber sido flagelado por este instrumento de la Dictadura por servir mi causa; a un moreno, Pedro Montt, y así a los demás.

En desquite, por no estimarlo suficientemente despectivo el mote de “fantoche”, se lo cambiamos por el de Acario Cotapos, que correspondía al parla-

mentario más divertido de las homogéneas mayorías de la época, y además, jefe de los garroteros oficiales.

Los vocativos volaban, se cruzaban, se atropellaban por sobre la mesa eslabonados con motivos arrancados a los antecedentes patronímicos de los apodos.

—Don Acario, usted no tiene en forma sus “documentos” para que pueda ejercer de fabricante de fantoches. Páselos primero por el registro del “Comendante de Pulicia”.

—No quiero exponerlo, don Ramón Valdés, a que usted me vuelva a extraer albóndigas de las bodegas con la mágica varilla de membrillo que usted acostumbra!

—Don Aníbal!

—Don Pedro!

Y entre sorbos de té—unas veces, de rica baya otras,—en esa fecha nadie se dedicaba a bautizar el jugo de la uva porque era éste tan abundante y por consiguiente tan barato que no resultaba negocio... y entre chirigotas, juegos de palabras y picardías picantes, saltó un chispazo de cooperación compañeril y la idea de la primera asociación surgió espontánea y tomó carta de ciudadanía entre nosotros.

Allí tuvo su cuna y su padrino en don Santos, y su bautisterio en la misma casa de éste. Las primeras asambleas de estudio se realizaron allí, bajo la égida bondadosamente acicateadora de nuestro hombre, antes de llegar hecha proyecto escrito a la casa-quinta de ese otro hombre de inagotable y simpático buen humor para incitarnos al logro de nuestros afanes: don Desiderio Gajardo.

REVOLUCION DEL 91

Preliminares.—Obra la Presidencia de don José Manuel Balmaceda de la intervención electoral del gobierno de Santa María, intervino él también para formar su Congreso, y se dedicó a intervenir nuevamente para la designación de su sucesor en el cargo, a la terminación de su período, lo que provocó movimientos de opinión contrarios y la abierta resistencia del Parlamento a tales pretensiones.

Esta franca actitud del Congreso que repercutió hondamente en todas las capas sociales, originando manifestaciones públicas de adhesión y malestar en el Ejército mismo, en su mayoría adicto a la tradición de invariable devoción a la autoridad gubernativa, indujo a ésta a hacer sentir el peso de su poder de represión y de previsión.

Pero las medidas de represión adoptadas por el Gobierno para limitar o evitar las manifestaciones contrarias a él; el cambio de unos jefes de Cuerpo y la separación de otros por clara desafección a los círculos imperantes y el criminal atentado a Isidro Ossa, hijo de uno de los más destacados opositores a esa política, excitaron mucho el ánimo público, de tal manera que ya nadie se hizo ilusiones respecto a una solución pacífica del conflicto entre los poderes Legislativo y Ejecutivo; menos aun después de las trascendentales declaraciones vertidas en los funerales de Ossa como una solemne y severa protesta de la sociedad entera contra los desmanes de las autoridades.

Declarada la dictadura con la resolución de Balmaceda de asumir "todo el ejercicio del poder público" desde el 1.º de Enero, y pronunciada abiertamente la Escuadra por el restablecimiento del imperio

de la Constitución, siete días después, ya no cupo duda de que el callejón en que ambas corrientes se habían metido no tenía más salida que la sangrienta de las armas.

Una vez en este plano resbaladizo, la Dictadura empezó a hacer uso de todos los medios de que disponía para defenderse y atemorizar a los contrarios, sirviéndose ante todo del espionaje, que se extendió como la galega hasta los últimos rincones de la sociedad y de todas las ramas de la administración general.

Cuando no eran personas extrañas o de la pesquisa policial los instrumentos elegidos para este fin, eran los mismos empleados los que acechaban a sus compañeros, o los hijos o hermanos y parientes los que delataban a los miembros de su familia por sus opiniones políticas. Situación que se prestaba para hacer caudal de resentimientos añejos y de ofensas por venir, como en todos los trastornos sociales.

Nadie estaba seguro de no aparecer en el momento menos pensado denunciado como opositor peligroso y expuesto a las vicisitudes inherentes.

Además, el hábito de la inquebrantable disciplina interna de los organismos administrativos existentes, exagerados en el ferrocarril hasta hacerla extensiva al orden ideológico, hacían considerar acto de insubordinación, ¡aun por los mismos servidores subalternos! cualquiera manifestación de independencia de criterio en asuntos políticos.

Opinar contra el Gobierno o resistirse a votar por un candidato del Ejecutivo equivalía a haber perdido la cordura.

Entre los que así discurrían se hallaba nuestro compañero Santa Cruz que estaba en su elemento denigrando a los dirigentes de la oposición y haciendo buena atmósfera a los figurones de los altos círculos imperantes.

Los que teníamos que temer por nuestras convicciones ya exteriorizadas, nos cuidábamos de comentar los sucesos del día en las inmediaciones de este após-

tol del absolutismo presidencial, pues ignorábamos hasta donde podía ser simplemente oficioso el interés de éste por conocer la corriente en que nos encontrábamos encauzados y hasta dónde llegaba nuestro apasionamiento en la dirección adoptada.

En cuanto a lo primero, esto es, a distinguir la corriente que cada uno seguía, no presentaba dificultad alguna: bastaba observar el desenfado de los unos y la temerosa prudencia de los demás en expresar opiniones para que el menos ducho en esta clase de observaciones dijera al punto: aquellos son dictatoriales y éstos opositores.

Para servir nuestras ideas de manera práctica, debíamos, pues, emplear toda clase de precauciones, porque ésto, descubierto por los superiores hubiera sido considerado un delito de lesa patria y las consecuencias no se habrían hecho esperar.

Se sabía que las prisiones seguían recibiendo reos políticos y que algunos de éstos conocían ya en sus carnes lo que la Patria exigía de ellos en esa hora de prueba.

Después del suplemento a “El Independiente”, diario que hizo honor a su nombre hasta que fué clausurado,—lanzado el 7 de Enero para anunciar el levantamiento de la Escuadra y que fué arrebatado clamorosamente por el público,—no se había publicado otro que “El Diario Oficial del verdadero Gobierno” de don Alvaro Lamas, entusiasta diputado revolucionario.

La clausura de la prensa grande hacía indispensable la aparición de un periódico de batalla que mantuviera vivo el entusiasmo de los partidarios de la revolución y les informara de las ocurrencias más importantes.

Repórter revolucionario.—Una noche de mediados de Enero uno de los directores de “El Independiente”, don Alfredo Vial Solar, me encontró en la Plaza de Armas y me preguntó si estaba dispuesto a servir la causa del Congreso.

—Ud. que ha sido colaborador de “El Independiente”, ¿querría cooperar a la publicación de un periódico que pienso fundar?

—Con mucho gusto.

—Como empleado de los ferrocarriles podría Ud. proporcionarnos datos interesantes acerca del movimiento de tropas en las diversas direcciones, aparte de todas las demás noticias que Ud. estime útiles para el diarito que se llamará “El Constitucional”.

—Perfectamente. Procuraré ayudar del mejor modo a la noble causa del país contra la tiranía.

—Le recomiendo, eso sí, suma precaución, pues Ud. sabe los peligros a que estamos expuestos en todo momento.

—No tenga Ud. cuidado.—respondí con la fácil confianza propia de ese período luminoso y alegre de la vida.

Convinimos en seguir encontrándonos diariamente para seguir nuestra correspondencia, y nos separamos.

El 16 de Enero el nuevo diario salía, no a luz, que es costumbre decir en circunstancias normales, sino de la máquina a la obscuridad de los bolsillos más hondos de los conjurados para circular con mil precauciones entre las personas de confianza, que resultaron tan numerosas como las arenas del mar, a juzgar por el interés con que, sedientos de noticias, lo exhibían y comentaban con inusitado entusiasmo en todas partes llegando así el nuevo periódico, en su febril y accidentada carrera hasta las provincias más apartadas de la capital.

Por esos días apareció “La Revolución”, periodiquito “sacado a lance” por los hermanos Galo y Alfredo Irarrázabal.

Estas novedades fueron causa de una extraordinaria actividad de la pesquisa policial para descubrir las minas que estaban distribuyendo tan ricos metales. Los agentes oficiales y oficiosos no descansaban un instante en su interesada búsqueda,

“El Constitucional” aparecía cada vez más valiente y osado, desafiando las iras de los cortesanos.

De sus informaciones formaban parte datos sobre movilización de tropas por los distintos trenes y órdenes de servicio militares y administrativas que alguna luz proyectaban sobre los planes de la Moneda.

Aprehensiones y tormentos.—El 4 de Febrero fuí reducido a prisión por denuncia de un pseudo revolucionario, amigo del Jefe de Pesquisas, y flagelado para que confesara el sitio donde me proveía de ese oro en láminas llamado “El Constitucional”.

Nueve días permanecí incomunicado, sin dormir muchas noches, porque a favor de las sombras “el jefe”, como designaban a Ramón Valdés Calderón, era cuando éste desplegaba sus detectivescas cualidades de aprehensor y verdugo, haciendo llegar hasta nuestras dismanteladas y misérrimas celdas—en el patio en que yo estaba había otros reos de los mismos **delitos**—los ayes e imprecaciones de las víctimas de la odiosa tiranía.

¡Cuántas veces no desperté sobresaltado, conciliado ya el sueño, por las enérgicas exclamaciones, por los duros apóstrofes y maldiciones con que en desesperada lucha las víctimas se rebelaban contra sus victimarios, prefiriendo caer extenuados y deshechos en varonil y desigual pelea, a seguir sufriendo mansamente el látigo de los esbirros!

Estas escenas nocturnas se desarrollaban más a menudo de lo que uno se lo imaginaba.

Allí fué horriblemente flagelado y golpeado el Diputado don Alvaro Lamas, cruelmente martirizado el Edecán del Congreso, señor José M. Barahona, y ordenada su aprehensión ante mí y azotado más tarde el Regente de “El Independiente”, don Enrique Medina, y tantos otros cuyos nombres han pasado a la historia de ese período de tristezas y vergüenzas.

Dos días me tuvieron flagelado, sin comer y sin agua, “porque no confesaba” dónde se publicaba el aborrecido órgano revolucionario, y amenazado de

muerte cada vez que se me sometía a inútiles interrogatorios.

Como no es mi intención hacer caudal de estos hechos, sólo agregaré a este respecto que la relación detallada de esta mi odisea revolucionaria fué vertida en varios números de “La Unión” de Valparaíso con el título de “La Prisión de un Repórter”, (recuerdos de la Dictadura), a mediados de Mayo de 1892.

Repentinamente.—Inopinadamente fuí puesto en libertad cuando ya, agotadas e infructuosas todas las gestiones para conseguirla, por parte de mi mamá, una vez que supo donde me encontraba, habíamos perdido toda esperanza de obtenerla.

La explicación de este fenómeno no tardó en llegar: el espionaje a que me ví sometido durante varios días me indicó, sin lugar a dudas, que se pretendía sorprenderme con las personas con las cuales estaba comprometido y a cuya compañía se creyó recurriría apenas me encontrara libre.

Una elemental precaución de mi parte y una ligera imprudencia de mi espía, bastaron para ponerme a cubierto de todo nuevo intento de llevarme a la sombra.

Repuesto ligeramente entre los míos, que no esperaban este suceso, de las emociones experimentadas, —e ignorando lo de la reserva mental de mi ex carcelero, que equivalía a creerse aún sin **ex**—lo primero que hice fué dirigirme a “la estación” a preguntar a mis jefes si había algún inconveniente para que reasumiera mi puesto.

Don José Anaclito Toro, Jefe de Estación titular e Inspector de Sección interino, me objetó que había una nota del Jefe de la Sección de Seguridad, anunciando haberseme aprehendido por escribir contra el Gobierno y repartir la hoja revolucionaria “El Constitucional”, lo que me impedía volver a mi puesto.

Le repliqué que el servicio de la Empresa era una cosa y otra muy distinta lo ocurrido fuera de sus oficinas, y como en contra de mi trabajo no existía

cargo alguno, no veía razón para que se me impidiera volver a mi empleo.

Insistió en su argumento y se mantuvo tercaamente en él, agregándome que la única manera de salvar la dificultad consistía en que le presentara un “certificado de la autoridad militar en que constara se me había castigado injustamente”.

Lo miré con lástima y me retiré.

En presencia de don Pablo Masenlli, Inspector de la 2.^a Sección en propiedad y por el momento Director de Explotación, al hacerle relación de lo hablado con Toro, empezó a hacerme reflexiones sobre mi participación en política, después de haber adoptado el argumento Toro como barrera infranqueable para la reasunción que consultaba.

Le contesté que ya estaba grandecito para recibir consejos que no conducían a nada en asuntos extraños a los ferrocarriles, y que si no quería que reasumiera me lo dijera francamente.

Me observó entonces que si no quería ser separado le presentara la renuncia de mi puesto, siéndole contestado que no existiendo en mi contra ningún cargo por mal servicio de mis funciones, lo que a él le constaba, y necesitando mi puesto, no tenía en qué fundar esa renuncia; que se ahorrara palabras y procediera, pues en tales condiciones prefería ser separado de los ferrocarriles.

Destitución.—Don Hermógenes Pérez de Arce, que nadaba entre aguas, me prometió arreglar mi situación; pero dos días después salió en tren especial a Talcahuano escapando de los compromisos y don Francisco Sayago, Director General interino, recibió y despachó la destitución que con gran apresuramiento le fué presentada por el Director de Explotación reemplazante.

Veinte años después le recordé la incidencia a don Francisco Sayago y me contestó en el acto,—tenía una memoria admirable:

—Si fué que el Secretario me sorprendió,

¡El Secretario lo sorprendió!

Despedido de mi empleo y fugitivo como anduve más tarde, exponiendo la vida y mi familia compuesta de hermano y mamá, abandonados, no eran muy alegres los días que yo pasaba.

Dos botones.—Para los que no saben lo que son revoluciones y cómo se aprovecha de ella la gente de baja estofa, la hez social, para satisfacer sus torpes instintos, voy a relatar brevemente una de las tantas incidencias ocurridas con las familias de los opositores y que conozco de cerca por haber ocurrido en la mía.

Inmediato a mi casa se hallaba instalado un agente de la Dictadura provisto de una tarjeta de Balmaçada, que equivalía a una credencial que lo acreditaba para obtener de las autoridades las facilidades que estimara necesarias al ejercicio de sus actividades. Y por supuesto sabía que el pájaro que tenía cerca de él se le había volado y que su familia se hallaba entregada a su propia suerte.

En estas condiciones aleccionó a un guardián, embriagado previamente, para que se presentara a tomar presa a mi madre en su misma casa, pretextando que tenía en ésta imprenta revolucionaria.

Mi madre que era de ánimo muy varonil no se amedrentó al ver al “paco” plantado en la puerta de calle con manifiesta intención de sacarla a viva fuerza; y rechazándolo de palabra y de acción se encontraba cuando al ruido de las voces alteradas, acudió mi hermano, muchacho de 16 años, que al ver lo apremiante de la situación corrió a mi dormitorio, se armó de un florete y con él en la mano y en ademán de cargar se encaró resueltamente con el desvergonzado representante de la autoridad y le previno:

—Tú que pones un pie dentro de la puerta y yo que te atravieso.

El agresor desenvainó su sable, persistiendo en agredir, y en el instante de levantarlo para descargarlo sobre su adversario, se encontró imposibilitado para hacerlo.

Dos caballeros que providencialmente se acercaban en esos instantes, impuestos del estado del servidor del orden y del abuso de autoridad que estaba cometiendo, se abalanzaron sobre él y le sujetaron el brazo en el segundo preciso en que iba a dejarlo caer, armado del sable, sobre el imberbe defensor de su madre.

Ellos mismos lo llevaron a la Comisaría y nunca se supo en casa quiénes fueron esos caballeros ni en qué terminó el denuncia a la Comisaría.

Lo que se supo fué la manera cómo este agente de Balmaceda correspondió a sus salvadores.

El día del saqueo y mientras yo andaba por “el Centro” conducido en andas por una poblada de amigos, muy “chatre” con mi esclavina roja al cuello, otra poblada, ésta de carácter más popular, se presentó al negocio de menestras y licores que en el departamento esquina que mi madre le daba en arriendo al agente en cuestión, éste mantenía. Estaba cerrado, por supuesto.

Su intención ruidosamente manifestada era linchar al dueño y saquear el negocio.

¿Habría para qué entretenerse en describir el pánico que tal noticia expresada a grandes gritos produjo en Reyes, apellido del agente, y su familia?

¡Contrastes del destino! Por la misma puerta interior que los comunicaba con mi casa y por la cual marido y mujer curados habían pasado más de una vez, soberbios y agresivos, a insultar gratuitamente a mi madre, por ser madre de un opositor y por el prurito de satisfacer a poco costo mezquindades propias de su extracción social, y aprovechando la inermidad y desolación de la víctima; pues por esa misma puerta, que en esta ocasión debe haber tomado para ellos las aplastantes proyecciones de horea caudina, tuvieron que pasar, humillados y anhelantes, a clamar salvación para sus vidas y la de su prole!

Mi madre, olvidando prontamente sus reiterados y lacerantes agravios los cubrió presurosa con el nim-

bo de sus dolores aun sangrantes, en condiciones que ellos no esperaban, seguramente.

Traspuestas las puertas de la calle, que cedieron a la irresistible presión, la multitud se abalanzó sobre las vidrieras y estanterías, destrozando cuanto no optaba por llevarse, en una algarabía espantosa de golpes, ruido de vidrios que volaban en fragmentos, de vociferaciones y crujidos de maderas impotentes para resistir la inesperada y turbulenta arremetida.

En esos precisos críticos instantes en que la turba obedecía a su ciego instinto de destrucción y muerte, mi madre hizo su aparición tras el mostrador, y alzando las manos ante ella y esforzando la voz en repetidos esfuerzos para hacerse oír y escapando milagrosamente el cuerpo a los golpes sueltos que en el espacio pululaban, logró ser atendida y respetada en sus afanosos requerimientos de sosiego y renunciamiento.

Sólo el prestigio de sus angustias y desfallecimientos de la víspera que todo el barrio conocía, tuvo la fuerza suficiente para desarmar la cólera y la avidez de la multitud.

Salvo algunas quebraciones y pérdidas de varios objetos, la existencia del negocio escapó casi íntegra.

Sobre todo la vida de Reyes y de los suyos, que los invasores pedían a gritos, escapó indemne.

Dos o tres meses más estuvieron allí creyéndose más seguros que en cualquiera otra parte, y como pretendieran un día, trasladarse sin cancelar ninguno de los meses de arriendo devengados, entonces yo se los impedí; y vino lo más sabroso.

Reyes se querelló ante el juzgado respectivo, servido por un vecino del barrio, don Juan Mateo Gatica y allí, con la desfachatez más grande declaró ante el juez, ante mí y ante los testigos de que me hice acompañar, que yo lo perseguía porque él había sido revolucionario y tenido imprenta propagandista de la revolución en su casa.

¡Miren que pieza!

Pero antes de esta incidencia divertida había ocurrido otra del mismo estilo.

Una Imprenta.—Un día se presentó este mismo Reyes acompañado de dos agentes de policía a allanar la casa en circunstancias que yo me hallaba guardado bajo sombra y se encontraron sólo con mi mamá.

Le manifestaron que iban por denuncios de que ella tenía imprenta revolucionaria en su casa.

—¿Es así?—interrogó uno de los agentes, esperando la confirmación o negación de la dueña de casa.

—Así es,—replicó ésta. Y los condujo hacia el interior, y desde cierta distancia los encaminó, diciéndoles:

—Sigán hasta aquella puerta, ahí está la imprenta.

Los pesquisas siguieron, y al abrir la puerta se encontraron con... el W. C.!

Optaron por echar a broma la jugarreta y la celebraron, retirándose sin más trámite.

Generosidad.—Fué en esas circunstancias cuando don Amador Ramírez, con una delicadeza y generosidad propias sólo de su estructura moral, empezó a hacer llegar a mi atribulado hogar, mes a mes, el óbolo de su solidaridad política.

Y yo que le había mandado decir a mi mamá desde mi celda, apenas pude burlar mi incomunicación, que no solicitara de don Amador ningún servicio, temeroso de que juzgara mal los pasos en que yo andaba!

Pero tal era la meticulosa precaución con que este hombre ayudaba en forma eficaz y riesgosa a la revolución, que nosotros ni lo sospechábamos!

En esos días estuvo el vapor "Maipo" en San Antonio a recibir a los opositores que desearan ir a servir a la revolución, en el que se embarcaron numerosos civiles,—entre los cuales no me fuí por falsa información recibida,—y casi toda la policía de la Co-

misaría de Bascuñán Guerrero con el Subcomisario a su cabeza.

A poco de perdida esta oportunidad, mi espía, abandonada ya la esperanza de obtener lo que perseguía, pretendió echarme el guante y tuve que empezar una era de aventuras y correrías para despistar y asilarme en sitios seguros, hasta donde podían serlo en tan peliaguda situación todos los escondrijos de que sucesivamente me serví, hasta el día del triunfo de la República.

También estuve a punto de perecer en la hecatombe de Lo Cañas, pues alcancé a estar comprometido con algunos amigos para dirigirnos juntos allí el 28 de Agosto, el mismo día del anuncio por la Escuadra del desembarco del Ejército Constitucional en Quinteros, desde el refugio de una casa alemana a la cual debía serme llevada la cabalgadura para el viaje; mas, por suerte, una requisición de caballos por orden militar en el fundo en que estaba convenido reunirnos, nos dejó a todos sin medios de locomoción y sin tiempo para reparar el inconveniente.

La reunión tenía por fin ayudar al Ejército de desembarco en su avance, dificultando la concentración de las tropas gobiernistas del sur en los alrededores de Valparaíso; y esto debería realizarse cortando los puentes Maipo y Paine o uno de éstos y el telégrafo.

El día siguiente llegó hasta mi asilo el relato de la horrenda carnicería.

Triunfo y saqueo.—Felizmente duró poco esta horrible pesadilla: en las primeras horas del 29 de Agosto llegó la compensación a tanto sufrir, si compensación admitiera la horripilante tragedia en que tanta juventud risueña esperanza de la sociedad, entregara la vida y el dolor de los suyos a modo de ofrenda propiciatoria por el bien de su Patria.

Después de la batalla de Concón, completamente favorable a la Oposición, no quedaba sino el último encuentro, que sería el decisivo: el combate de La

Placilla; y éste se resolvió de manera definitiva e inapelable por la causa del Congreso.

El árbol sagrado de la Constitución volvería pues a extender sus ramas protectoras sobre la sociedad chilena, restituída ya a sus antiguos honrosos quicios de la legalidad, del orden y, por consiguiente, de la paz de que tanto necesitaba.

Y ¡cosa curiosa !

Del mismo modo que me obstinaba en no abandonar mi prisión después de notificado que quedaba en libertad, por lo inusitado del caso y temiendo una celada, me negué también, en los primeros momentos a dejar mi escondite de una casa francesa, ante las alborozadas y violentas instancias de los míos el día ansiado de la liberación.

A la vista de las muchedumbres jubilosas vitoreando a la Revolución, me creía víctima de una ilusión y expuesto a caer en la trampa que el Gobierno proyectaba y que consistía precisamente en hacer circular por las calles, grandes grupos de individuos vivando a la Oposición, para hacer salir a los revolucionarios escondidos.

De ahí mi resistencia.

Pero las calles desbordaban de gente de tal manera y el delirio del entusiasmo era tan enorme que tuve que convencerme que ahí no cabía convencionalismo ni artificio.

Y salí.

Luego el torrente arrollador me arrastró literalmente en dirección al "centro" y me encontré con un espectáculo impresionante y nunca visto que ensombrecía el esplendor de la final victoria: el saqueo de los hogares de los partidarios del Dictador.

En todas las solapas o los sombreros o las corbatas o los brazos de ese hervidero humano veía el color rojo, distintivo de los revolucionarios, exhibiéndose a la libre expectación cual signo bendito de rendición y libertad.

Los tenderos hicieron su Agosto dejándose asaltar por los grupos de compradores de telas bermellón

o rosado subido—a falta de pan, buenas son tortas—o asaltándolos ellos a su vez en cuanto a los precios.

Cerrados precipitadamente todos los negocios, recuerdo que entre otros, la Casa Francesa se dejó un portillo por donde vendía a un peso la tirita de tela de cinco centímetros.

En las primeras horas de la mañana, no quedaba en todo el comercio ni un misérrimo centímetro de género de color rojo. Y casa de familia respetable hubo que ante el temor de ser tomada por dictatorial a causa de la ausencia de este adminículo diferencial, no titubeó en colocar a su frente, colgando de la puerta de calle, uno de los refajos rojos de las niñas!

Unos vecinos de mi barrio—en donde se conoció en todos sus pormenores mi odisea—que me divisaron en la Alameda, ipso facto me colgaron al cuello una esclavina de un sangriento rabioso, pues yo no llevaba ningún distintivo por este estilo y me levantaron en hombros, paseándome así, sin preocuparse de mis resistencias y protestas, por casi toda la ciudad.

Episodio inesperado.—Y aquí un inesperado y breve episodio.

En una de las calles centrales nos encontramos de manos a boca, súbitamente en medio de la multitud que llenaba arroyo y aceras, caminando en opuesta dirección, víctima y delator, es decir, yo y mi denunciante a la Dictadura. Deslizábase cauto, receloso por entre esa masa de manifestantes delirantes de triunfo y de odio a los mayores que acababan de caer bajo el peso de lo irremediable, y al levantar la vista y reconocirme, una oleada de pavor lo paralizó y un velo lívido cubrió su rostro: sintió su vida, su integridad física colgada de un grito, de un ademán mío ante esa enorme turba ansiosa de encontrar uno solo de los verdugos de la víspera para hacer en él un escarmiento ejemplar.

¡No estuviera yo un segundo en su situación!

La violenta sublevación de ira que sentí a la vista del causante de mis siete meses de penalidades de todo género, se tornó en indulgente gesto de protección en presencia de esa cara de angustia y de ese cuerpo todo doblado que se apegaba a la muralla para no caer deshecho por la impresión recibida.

He ahí el castigo de su mala acción.

¡Vivió lo menos veinte años en medio minuto!

El torrente me empujó en su ininterrumpido curso y el culpable pudo respirar a dos pulmones, fuera ya del instante macabro.

PINCELADAS FINALES

Desviación de responsabilidad.—No detallaré todo lo que en el día a que me refiero en el capítulo anterior presencié porque con ello sólo llenaría este libro, pero sí diré algo para concluir con los últimos vestigios de la mala ubicación de la responsabilidad de estos hechos que espíritus inconscientes o mal intencionados se empeñaron un tiempo en ubicar sobre sus adversarios.

Calmadas las exaltaciones del júbilo y del desquite que rebalsaba los pechos de los triunfadores callejeros, debido en gran parte a la llovizna que a media tarde se descolgó sobre la ciudad, y sosegado el alboroto de la vida familiar me encaminé a “la estación” a ver a mis antiguos compañeros, perdidos de vista desde el otro lado de los trascendentales acontecimientos que culminaron en el derrumbamiento de la administración Balmaceda.

Y cual no sería mi estupefacción al encontrar en mi camino, el primero de todos, a mi buen colega Santa Cruz, el más dictatorial de los carrilanos, con unas soberanas cintas rojas en un brazo y en el sombrero.

Es que el miedo es cosa viva.

Verme y acercárame rápidamente, frotándose las manos de la manera distinguida que sólo él sabía usar y dando muestras de gran alegría, fueron pensamiento y acción simultáneos, para insinuarse con esta ya antigua convicción:

—Tenía que suceder: en el Gobierno de Iquique estaban los más grandes hombres de Chile!

La mutación era doble: por dentro y por fuera.

Y el mismo fenómeno se operó en innumerables partidarios del sol que se apagaba.

Y no sólo esto: partidarios hubo que no tranquilos con haberse vuelto la chaqueta, se dedicaron a saquear a sus mismos correligionarios! En mi barrio conocía uno, empresario de carretones, que llenó su posada con muebles y otras especies de esta procedencia.

Los empleados de bodegas estábamos en relación con casi todos los dueños de vehículos que sacaban la carga de la estación y por ellos supimos que desde la batalla de Concón, la Intendencia los tuvo a todos o la mayor parte secuestrados con carretones y todo, pero alimentando su caballada e indemnizándoles en parte el lucro cesante, listos para lanzarlos sobre los hogares de los opositores ya señalados con una cruz negra en su parte exterior,—señales que borradas por las futuras víctimas, reaparecerían al día siguiente,—en cuanto se tuviera noticia de la aplastante victoria que ciegamente esperaban. Conviene completar el dato con este otro: en varias casas el populacho se encontró con los comedores preparados para la celebración de tan fausta nueva...

De esta manera se acostumbró a esta gente a saborear anticipadamente el succulento bocado, y una vez producida la debacle ¡es claro! no habían éstos de quedarse tragando saliva porque los ganadores no habían sido los azules sino los rojos.

Preparados los ánimos para apoderarse de lo ajeno ¿qué podía importarles a los vándalos que los derrotados no fueran aquellos sino éstos?

La posibilidad del cambio en la elección de las víctimas no entró en los cálculos de los instigadores de la codicia popular. Y “por donde pecas pagas!”.

Se ha dicho y repetido con majadera insistencia con la ostensible intención de agravar la responsabilidad de estos sucesos, que un grupo organizado apareció en escena dirigiendo, lista en mano, las turbas saqueadoras.

Lo que yo puedo decir a este respecto es que encontré a un empleado de los ferrocarriles premunido de una lista, guiando las masas hacia determinadas casas, pero por propia y espontánea iniciativa, derivada de la indignación que le causara precisamente el conocimiento de lo proyectado por la Dictadura contra las familias de los jefes de la Oposición.

No hubo en este caso sugerencias directivas, y creo que lo mismo sucedió en otros puntos de la ciudad.

No justifico tal conducta que no se aviene con la doctrina cristiana que es de perdón y caridad y no de venganza; sólo expongo lo que me consta para ayudar a esclarecer estos detalles.

Aquí sería el momento de repetir aquello de “no la hagas y no la temas”, pero lo que uno está acostumbrado a observar es que los hombres sin principios de honradez proceden ordinariamente como más conviene a sus intereses personales o de círculo, muy especialmente en política y cuando el procedimiento les dá mal resultado buscan luego a quién colgarle la responsabilidad.

Son incontables los individuos amorales que juegan a la política como al amor: sin pizca de seriedad, empleando en ambas actividades los medios más eficaces para llegar al final de sus propósitos sin importarles la licitud o ilicitud del fin perseguido. Si lo consiguen, se lamen los bigotes y celebran la “colegialada”, porque para ellos todo acto de informalidad o de chacota no pasa de ser una simple jugarreta, y así juegan con los destinos del país.

Pero si el método empleado se vuelve contra ellos mismos, que es el caso que contemplo, entonces se procura desviar las responsabilidades, repito, echándolas sobre aquellos que parecen más indicados por la dignidad y corrección de sus hechos para infamarlos con la calumnia.

Si hubiera sido la Dictadura la triunfante, el saqueo habría sido peor, seguramente, puesto que estaba organizado oficialmente y, una vez descubierto

su origen y medidos sus efectos no habría faltado un Cirineo sobre quien echar la cruz, mientras los verdaderos culpables y acaso usufructuarios del despojo se reirían de la jugada hecha a los enemigos del régimen definitivamente afianzado.

¿Y qué podían ya temer?

“El tiro por la culata”.—Mas, como les salió “el tiro por la culata”, buscaron los responsables de su nueva situación exactamente en aquellos que más hicieron por salvar siquiera en parte las consecuencias de su torpeza o de su mal espíritu.

Y ésto no cabe ya calificarlo de torpeza sino sencillamente de maldad e ingratitud, que es también otra maldad.

Me consta que numerosos de los opositores conocidos, es decir, conocidos por relaciones de familia, de empleos, o de negocios, defendieron a brazo partido vidas y efectos de las familias caídas con el régimen, exponiéndose ellos mismos a ser victimados por los castigadores de los sostenedores del orden de cosas derrumbado.

Que en cuanto al papel que hicieron los hombres de notoria actuación pública, congresistas, en este mismo sentido, es de sobra conocido, comenzando por la cabeza más visible de aquel sangriento choque: don Carlos Walker Martínez.

Ligar este nombre al de Balmaceda, escondido y vehementemente perseguido por el furor popular, es referir la más hermosa página de generosidad, de nobleza, de hidalguía escrita en el país por este ídolo del pueblo.

La historia se adelantó en esta ocasión a limpiar el campo de actividades de este hombre singular de todas las malezas y desperdicios que en él la maledicencia y el despecho acumularan, para exhibirlo tal cual fué durante toda su vida dedicada al bien general, valiente, honrado, varonil, recto, hidalgo y caritativo.

A raíz de su muerte decíamos que nos dejaba

“altos ejemplos de franqueza y lealtad, de abnegación y entereza, de resolución y tenacidad”.

El juicio de sus contemporáneos, confirmado a plena luz del estudio de su intensa labor política por el juicio de la posteridad, no hace ya otra cosa que agigantar la figura de este hombre de talla intelectual americana, destacándolo como el más brillante y valiente paladín de las libertades públicas de Chile.

¡Cuán bien merecida su estatua!

Omisión.—La democracia chilena no le ha rendido aún, en cuanto a tal, el homenaje que le debe por sus dilatados servicios, preparándole los caminos de la libertad, de la penetración, del progreso, y, por último, de su absoluto imperio en las conciencias ciudadanas.

El mismo partido que se titula demócrata no habría alcanzado el desarrollo que tiene a no haberlo precedido la tolerancia que a título de jirón de libertad el partido Conservador dirigido por Walker Martínez le arrancó al poder central en provecho de todos los hijos del pueblo.

En aquel tiempo integraba la médula de los gobernantes la creencia de que fuera de los partidos históricos que sólo podían vivir con su visto bueno, a ningún otro le era permitido pasar de la cuna al bautisterio. Y de los existentes, los unos, liberales y radicales, vivían pegados como lapa a la roca del presupuesto de la nación y los otros, los conservadores, perpetuamente proscritos y combatidos con toda la incontrarrestable influencia de los elementos oficiales, en todo momento y en todo terreno.

No se concebía en el ambiente absolutista de las alturas la erección de un nuevo organismo político que pudiera perturbar esa feliz distribución de las fuerzas vivas del país en fuerzas opresoras y fuerzas oprimidas. Menos aun que las energías indiferentes diseminadas quisieran organizarse para incrementar posiblemente las fuerzas oprimidas, porque esto echaría sobre la autoridad más alta la necesidad de impedir la restricción del radio de su predominio.

Ni aun el derecho de fiscalización que es el rol que corresponde a la minoría parlamentaria en el estudio de la marcha del Estado pasó nunca de ser una intrusión incompletamente tolerada por la omnipotencia Ejecutiva.

A fuerza de audacia, de talento, de perseverancia incansable y de amor patriótico logró el conservantismo infundir en los cerrados cerebros de los dirigentes la verdad elemental de que no sólo ellos tenían la facultad de interesarse por el país y de opinar sobre la mejor manera de gobernarlo y administrarlo honrada y progresistamente.

La mezquindad de esa política personalista, de odiosidades y exclusiones sistemáticas, tuvo su culminación en el período más crítico de la vida nacional, cuando todas las voluntades conscientes, todas las conciencias rectas y todas las inteligencias claras se confundían en la sola aspiración de ser útiles a la patria: en la guerra del Pacífico.

En ese período de ansiedades y zozobras en que un deber del más puro patriotismo imponía a todos los chilenos la obligación de posponer todo otro interés al interés supremo de la salvación de Chile; en esos momentos críticos en que se hacían pocos todos los brazos y todos los cerebros para atender a la defensa nacional, organizando, dirigiendo, cooperando a la labor general de militarización y aprovisionamiento; y sobre todo después de la primera etapa de la campaña en que desgraciadamente quedó de manifiesto la imprevisión y torpeza directiva del Gobierno, sólo los políticos como Pinto y Santa María, pudieron darse tiempo para preocuparse de excluir del Gobierno y de la dirección de la campaña a los hombres que llevaban en su alma la doctrina de los constituyentes del 33, a los triunfadores de la campaña del 38 al Perú.

¡Es que estos no eran chilenos: el chilenismo estaba totalmente condensado en los gobernantes y sus allegados!

Y nadie ha estudiado hasta hoy hasta dónde esta preocupación preferente de Pinto y Santa María, de eliminar a los adversarios de la dirección del país, influyó en los desaciertos cometidos, verbi gracia la casi entrega del Rimac con los Carabineros de Yungay, que tanta indignación levantara en el país entero, y la humillación de ser tantas veces juguete de un mandón como Daza, por el torpe y porfiado afán de atraerse su concurso a los erróneos planes del Gobierno!

Por suerte para el país, estos hombres aprovecharon los medios a su alcance—la prensa, los comicios, el parlamento, desde donde el pueblo reparó los desaciertos e indecisiones del Ejecutivo,—para influir en la dirección de las operaciones bélicas hasta llegar, contra las timideces de éste, hasta la capital misma del pueblo que urdiera nuestra ruina y que hoy vuelve felizmente a estrecharnos la diestra de hermano.

Obra de titanes fué pulir esos toscos y retrasados criterios hasta hacerlos consentir en que el pueblo tenía derecho a ejercer su soberanía eligiendo por sí mismo y en libre concurrencia a las urnas, con arreglo a la Constitución, a sus representantes al Congreso; y que hacía uso de una facultad que le era propia haciendo oír su voluntad en forma que se la tomara en cuenta en las determinaciones que decían relación con sus propios destinos; y esta obra de liberación y de educación cívica de gobernantes y gobernados fué una de las meritorias empresas realizadas por el leader del conservantismo chileno.

Pero noto que me voy apartando de mi objeto, cautivado por el interés del tema.

Vuelvo a mi puesto.—Nombrado don Leoncio Echeverría, delegado del nuevo gobierno para reorganizar el servicio de los ferrocarriles y don Juan Walker Martínez, Director de Explotación, me presenté al señor Pérez de Arce a pedirle me hiciera dar copia autorizada de mi separación de la Empresa, pues tenía palabreada mi colocación en la Biblioteca Nacional.

Oirme la petición y tomarme el Director de un brazo para conducirme a la Dirección de Explotación, diciéndome que no necesitaba ningún antecedente porque ya estaba repuesto en mi empleo, todo fué uno.

Don Juan Walker me repitió la contestación de Pérez de Arce, y como yo insistiese en mi petición, me hizo relatarle las incidencias de mi cancelación, haciendo en seguida llamar a don Pablo Masenlli, y ante éste y don Amador que también se presentó en ese momento, tuve que reeditar la exposición.

De trecho en trecho el señor Walker me interrumpía con observaciones como éstas, recalcando su sentido y mirando intencionalmente a Masenlli:

—¿Y Ud. no le hizo presente que esa no era causal para separarlo del servicio?

—Sí, señor.

—¿Y él qué le contestó?

—Que presentara mi renuncia, a lo que le repliqué que prefería me destituyera; y me destituyó.

Don Pablo Masenlli cambiaba de color cada quince segundos, tartamudeando explicaciones que nunca pudo completar.

Le había llegado!...

Como persistiera en llevarme la copia solicitada, el nuevo Director de Explotación ordenó me fuese dada; y al retirarme, salí seguido de don Pablo que muy amablemente trataba de convencerme de que lo mejor que podía hacer era volver a mi servicio.

Ante su tenaz insistencia hube de manifestarle que por una consideración de lealtad quería desligarme de la Empresa para hacer uso de esos antecedentes pedidos a fin de vindicarme.

Mi jefe no se dió por entendido y en su deseo de que reasumiera mi puesto hasta me ofreció una licencia de quince días para que atendiera a mis diligencias, atención a la cual hube de corresponder para no pecar ya por exceso de terquedad.

Y volví a mi puesto después de los quince días de asueto.

Conversando en esos días con don Alfredo Vial Solar, recientemente nombrado Intendente de O'Higgins, sobre este punto, me dijo:

—Masenlli se haya empeñado en establecer ante el Ministro de Industrias que él no ha intervenido en su puesto contra la Revolución, de modo que si Ud. publica esos antecedentes, el Gobierno lo exonerará del cargo.

Los publiqué en "La Epoca" con los comentarios respectivos.

Poco después don Pablo Masenlli abandonaba los ferrocarriles.

Los documentos.—He aquí la parte pertinente de los documentos aludidos completados con el decreto que ordenaba el pago de mis sueldos atrasados a partir de la fecha de mi aprehensión.

Con fecha 16 de Octubre aparece la siguiente providencia firmada ya por el nuevo Director General don Benjamín Vivanco:

"Dése por el Secretario las copias que se solicitan.

(Firmado) Vivanco".

Santiago, Febrero 12 de 1891.

N.º 39

"Señor Director:

La Sección General de Pesquisas de la Prefectura de Policías, con fecha 10 del actual, me comunica lo siguiente:

Desde el 5 del presente se encuentra preso Martignano Poblete, guarda 1.º de la bodega receptora de esta estación por repartir el diario satírico "El Constitucional" y ser autor de varios artículos publicados en "El Independiente" contra la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Lo que comunico a Ud. para los fines consiguientes.

Por el Inspector 2.ª Sección.

(Firmado) José A. Toro".

“N.º 858

Señor Director General:

En vista de lo expuesto en la nota precedente, por el Inspector de la 2.ª Sección, ruego a Ud. se sirva decretar la cancelación del contrato de don Martiniano Poblete, guarda 1.º de la bodega receptora de Santiago.

Santiago, Febrero 28 de 1891.

Por el Director de Explotación,

(Firmado) P. Masenlli”.

“Santiago, Marzo 2 de 1891.

Vistos estos antecedentes, Decreto:

N.º 214.

Cancélase el contrato de don Martiniano Poblete, guarda 1.º de la bodega receptora de Santiago.

Transcríbese a los Directores de Explotación y Contabilidad.

Por el Director General,

(Firmado) Francisco Sayago”.

Boletín de la Junta de Gobierno, año 1.º, N.º 68, 5 de Noviembre de 1891.

N.º 328. Vista la solicitud que precede e informe que se acompaña,

Se decreta:

Se autoriza a la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, para abonar a don Martiniano Poblete, guarda 1.º de la bodega receptora de Santiago, la suma de \$ 421.65, sueldos que se le adeudan desde el 5 de Febrero del presente año, fecha de su destitución, hasta el 15 de Septiembre último, fecha en que fué repuesto en su destino.

Tómese razón y comuníquese.

(Firmados) **Montt.**—Agustín Edwards”.

Proceso público.—Reanudado el funcionamiento del Congreso, una de sus primeras preocupaciones consistió en abrir un proceso público a la Administración Balmaceda para establecer las causas que obligaron al país a derribarla por la fuerza de las armas, a cuyo efecto la Cámara de Diputados designó de su seno una comisión que debía presentar ante el Senado la acusación respectiva. Esta comisión quedó constituida por los Diputados, señores Julio Zegers, Luis Barros Méndez y Beltrán Mathieu.

Ante ella fuí llamado a declarar, concurriendo a la casa del primero varias veces.

Según se me informó allí, la Comisión guardaba en su archivo el libro en que Valdés Calderón nos hizo firmar constancia a los reos políticos, de los azotes recibidos “de orden del Supremo Gobierno”.

Con fecha 26 de Septiembre de 1893 el Senado dió sentencia declarando que los acusados, ex Ministros del despacho, don Claudio Vicuña, don Ismael Pérez Montt, don José M. Valdés Carrera, don José Francisco Gana y don Guillermo Mackenna, eran culpables de los delitos de traición y violación de la Constitución, atropellamiento e inejecución de las leyes, malversación de fondos públicos y soborno.

Cooperando al proceso.—Aprovechando la oportunidad de que el Teniente Coronel don Roberto Souper estaba encargado por el Gobierno Constitucional de instruir sumario por los sucesos de Lo Cañas, me acerqué a él a exponerle que en los ferrocarriles había un ejemplar de los individuos que tomaron parte en los luctuosos sucesos indicados, que podía darle luz acerca de los dolorosos hechos allí consumados.

En efecto, por causas que no interesa conocer, Federico González había actuado en esa espeluznante tragedia en el carácter de asistente del Capitán X del Escuadrón Húsares de Colchagua.

De la detallada exposición de los hechos referidos por González que envié al Fiscal de mi alusión, voy a extractar dos que con mayor fuerza de penetración

se me incrustaron, por decirlo así en las celdillas del cerebro, manteniéndose ahí hasta hoy en esporádicas manifestaciones de renovación.

Reunidos apresuradamente en el bosque de Panul, cerca de una legua distante de las casas del fundo de don Carlos Walker Martínez, la casi totalidad de los jóvenes que allí habían concurrido, a la alarmante voz de ¡estamos descubiertos! se encontraron casi repentinamente rodeados de tropa de las tres armas que sobre ellos descargaban sus instrumentos de muerte.

Faltos de medios de defensa, salvo uno que otro que contaba con revólver, en breve tiempo fueron aniquilados. Toda resistencia formal era imposible.

Mientras por un lado del bosque se desarrollan escenas brutales de mutilación con ensañamiento y pillaje en los cadáveres, por otro aparece dispuesto a entregarse un joven bajo, gordito, de pera y bigote rubios, buena apariencia, que llama en el acto la atención del Comandante... quien le ordena a González le dispare. Este que no encontraba justo, dice, matarlo por puro gusto, le hizo fuego sin intención de dañarlo, por lo cual su jefe lo reprendió severamente. Acto seguido, otro soldado le disparó a boca de jarro, derribándolo herido en medio del pecho. El Comandante lo remató en seguida descargándole su revólver en la frente, y el Teniente... le puso un pie sobre el pecho y procedió a... convencerse de que estaba muerto. Para no ser menos, uno de los soldados le extrajo de un bolsillo del pantalón un grueso fajo de billetes.

¡Crueldades inútiles con un joven inerme y chileno como esos militares!

Fusilados fuera del bosque, sin proceso, sin interrogárseles siquiera, ocho de los jóvenes que habían alcanzado a entregarse, siete más fueron conducidos hacia las casas del fundo, en donde alineados de espalda a la muralla de la bodega, después de un rápido sumario militar fueron también ultimados a bala de rifle, juntamente con el Administrador del fundo,

señor Aránguiz, previamente torturado para hacerle confesar planes que ignoraba.

Pude contemplar apenado las huellas de las balas en la muralla, como así mismo las demás depredaciones cometidas en el fundo por las tropas victoriosas.

El Comandante había hecho que el administrador despostase algunas reses para la comida de la tropa. Las casas y la bodega fueron entregadas al saqueo, el incendio y el pillaje, sin que escaparan de la destrucción ni los aperos de labranza.

Del fundo se llevaron alrededor de 500 animales, vacunos y caballares.

El desparramo de efectos y carne en torno de las casas era grande.

En esas circunstancias se presentó en ese sitio una anciana acompañada de una niña de pocos años a rogarle al Comandante le permitiera recoger algunos trozos de carne. El jefe mencionado le observó:

—Hay dos clases de carne, vieja Tal por Cual: rosada y colorada; ¿de cuál quieres?

—De la que su señoría quiera darme, pues señor.

El mismo Comandante la condujo entonces ante los cadáveres de los recién fusilados, y le dijo:

—Toma toda la que quieras.

Ante ese cuadro de horror la pobre anciana se cubrió el rostro con ambas manos y se quedó largo tiempo como petrificada. La niñita lanzó un grito de espanto y se aferró a los vestidos de la anciana.

¡Hasta qué extremos llegan los odios entre hermanos: hasta la burla sangrienta de la ancianidad y de la miseria!

Fin de Federico González.—Llamado Federico González a ratificar ante el Fiscal militar su declaración, relacionada con los sucesos de Lo Cañas, quedó detenido por algún tiempo, y atribuyendo éste tal resultado a mi intervención, a su salida me declaró reo de muerte por segunda vez. Pero como aun no era llegada mi hora, a pesar de su sentencia he continuado en pie.

En cambio no pudo él eludir otra sentencia que sobre él mismo recayera sin haberlo siquiera soñado.

A breve distancia del día de aquella declaración se hallaba medio pique en compañía de algunos amigos en la calle Exposición y, a consecuencia de un altercado con uno de ellos, su contrincante desnudó una acerada hoja y se la hundió en el vientre sin darle tiempo ni para dar un grito. Cayó desplomado para no volver a levantarse más.

Y en un seco y mísero párrafo del parte diario de policía, quedó estampado, a modo de epitafio oficial del Estado, el final de una vida mitad regocijo, mitad airada querella, desarrollada bulliciosamente entre un numeroso núcleo de empleados a contrata y a jornal de las bodegas del ferrocarril.

LA PROTECCION MUTUA EN LOS FERROCARRILES

Los sueldos.—Por esos años, 1888 - 1889, empezaba a preocupar a los servidores del ferrocarril la exigüidad de sus sueldos por la depreciación de la moneda, que de 32 peniques en 1884, había caído a 26 y pico, o sea cerca de seis peniques en cuatro años, subiendo el precio de los artículos de consumo obligado en la proporción correspondiente. Se comentaba, se protestaba por los más impacientes, se tiraban líneas por los aficionados a dibujar en el aire, se proyectaban planes de trabajo y de propaganda en la línea para acordar con los colegas los medios más eficaces de conseguir del Gobierno se preocupara de los empleados que atendían el transporte en la empresa del mismo.

Todos se hallaban convencidos de que había necesidad de hacer algo en pro del mejoramiento de nuestra situación económica que no podía ser más mala.

Los sueldos estaban escalonados desde 41, de cinco en cinco pesos hacia arriba hasta 51; desde aquí pasaban a 66.66, para seguir con 91.66 y terminar con \$ 108.33, que era el sueldo máximo de los ayudantes de bodega; venían luego los jefes de bodega de 2.ª clase con \$ 200 y los de 1.a con \$ 233.33. Esta era la renta del señor Amador Ramírez.

El movimiento de avance del personal en su carrera era tan lento, que se consideraba un triunfo alcanzar el sueldo de \$ 91.66, ¡y caramba que mirába-

mos con la boca abierta, por ejemplo, a don Severino Ramírez cuando pasaba por delante de nosotros los pichiruchis, con sus 91 pesos! ¡Le había costado nueve años de trabajo llegar a él! ¡Para su edad—representaba pocos años—era ese un sueldazo!

Por mi parte, cada vez que Ramírez se ponía al alcance de mis visuales, no podía dejar de observarlo hasta que desaparecía entre otras personas o lo cubría la niebla de la distancia, pues quería penetrarlo para asimilarme si fuera posible algunas de sus características, para alcanzar alguna vez a los deseos 91!

Tal era lo que a nuestros ojos representaban en aquella época esos guarismos que hoy se estimarían insignificantes como remuneración de servicios públicos.

Y todos los sueldos del ferrocarril estaban en relación de modestia con los de toda la administración del país, lo que demuestra por una parte la meticulosidad con que habían sido acordados desde antiguo por gobiernos discretos y honorables, y el valor de la moneda, que no era por cierto el que tiene en estos desmedrados días.

Un Inspector Ambulante, como se les llamaba entonces, ganaba \$ 2,500 anuales, y un Inspector de Sección, hoy Jefe de la Sección Transportes de Zona, \$ 4,000. El Director General disfrutaba de sólo \$ 8,000.

Horas de trabajo.—Verdad que la extensión e intensidad del servicio andaban algo distante de lo que son hoy, lo que podría indicar que guardaban relación con la modestia de la retribución, pero no es menos cierto que la frugalidad de criterio que esas rentas manifiestan, se notaba en todo en aquellos buenos tiempos de parsimonia, de prudencia y de honradez acrisolada. El personal pecaba más bien de escaso que de suficiente, por lo cual las labores, en general, exigían dedicación y sacrificio.

En las bodegas, frecuentemente los trabajos se reanudaban después de comida hasta las 10 y 11 de la noche, y veces hubo que hasta las 2 de la mañana y eso teniendo presente que comenzaban a las seis de la mañana en verano y a las siete en invierno. ¡Se trabajaba!

Hoy es otra cosa. La tarea del servidor es aliviada, mucho más suave en todo sentido. Con sus excepciones, como en todo. Sin embargo, muchos se quejan.

Bueno.

Había descontento, cierta inquietud ambiente por la subida de precio de todas las cosas necesarias para la vida.

Todos estábamos convencidos, repito, de la necesidad de hacer algo por modificar este estado de cosas, pero nadie tomaba la iniciativa.

En esto aparecieron en “El Independiente”, algunos artículos destinados a dar a conocer el servicio que hacían los empleados de transportes, detallando todo lo que diera luz acerca de las horas de trabajo, de la responsabilidad, de la utilidad de este trabajo en bien del país y del desarrollo de sus industrias y comercio.

Eran pocos los que, sin ser periodistas profesionales, escribían en la prensa sobre asuntos generales, menos aún los que se ocupaban de los intereses de los carrilanos, de modo que estas publicaciones empezaron a llamar la atención de éstos, y como entre los raros ejemplares que cultivaban la pluma en “la estación”—para mucha gente todo lo relativo a los ferrocarriles quedaba bien expresado con decir solamente “la estación”—uno de ellos, Francisco Massardo, de la bodega remisora norte, solía hacerlo únicamente en “El Ferrocarril”, los que buscaban al autor de las aludidas publicaciones, volvieron los ojos hacia mí, y aunque las iniciales con que éstas aparecían suscritas, no tenían que ver conmigo, luego comenzaron a llegarme felicitaciones y aplausos como estímulo para que continuara en la obra emprendida.

En un artículo de esos decía a este respecto:

“En ciertas épocas ha sido tal el recargo de trabajo que para dar cima a las tareas del día, hanse visto obligados los empleados a convertir en días las noches, trabajando sin descanso hasta las 2 de la mañana”.

Don Ramiro Sánchez que desempeñaba la gerencia o algo por el estilo, de la empresa de “carros urbanos” a tracción de cuatro patas, tuvo que informar al Gobierno sobre varios puntos de ferrocarriles, y dando cuenta en uno de dichos artículos de un diálogo de este señor con el Inspector de Sección don Pablo Masenlli, exponíamos:

“—¿Cuántas horas trabajan en el día estos empleados?

—De seis a seis—respondió el Inspector.

—Pero tienen tiempo para hacer once, me parece.

—¡Oh, sí! Las traen en el estómago.

—¡Qué barbaridad! Ni los cocheros del ferrocarril urbano son tan esclavizados,—exclamó el señor Sánchez”.

He ahí una sorpresa que vale por una revelación; y hay que advertir que el señor Sánchez conoce las uvas de su majuelo, agregábamos nosotros, comentando esta información.

Esto pasaba a fines del año 90, en los meses en que el Congreso se disponía al estudio de los presupuestos para el año siguiente, estudios que fueron interrumpidos por las agitaciones precursoras de la dictadura que rompió la normalidad legal y social de la República, para derribar la cual me fué dado también contribuir con mi modesta cuota de sangre, de ayunos, de visicitudes de todo género al fondo social de resistencia que el país acumulaba para disputar a la tiranía durante ocho eternos meses los frutos de civilización y progreso alcanzados en 60 años de vida tranquila y ordenada, hasta el triunfo definitivo del Ejército Constitucional. (Las revueltas del 51 y 59, incidencias únicamente). A éste se le llamaba así

porque encarnaba la expresión de fuerza de que la Revolución hacía uso para restaurar el imperio de la Constitución y las leyes sojuzgadas por un hombre que atropellándolas de hecho al “asumir el ejercicio de todo el poder público”, atropellaba también al Congreso y erigía en signo de autoridad su voluntad y la fuerza armada de la nación.

Movimiento de aproximación.—Normalizada de nuevo la vida del país, se hizo sentir con mayor fuerza la necesidad de gestionar un mejoramiento de la situación económica del cuerpo de empleados, en razón de haberse abatido aún más el poder adquisitivo de la moneda nacional: el peso papel había descendido desde 26 peniques en 1888 a 15 peniques en 1893. Y lo que no habían obtenido todas las buenas intenciones largamente ejercitadas en este sentido, si bien en forma no muy decidida, lo consiguió el signo inquietante del cambio internacional en su último retroceso: producir un movimiento de aproximación entre los empleados de bodegas y estaciones de todo el ferrocarril para defenderse de la indigencia.

A principios del año la Dirección propuso al Consejo un proyecto de mejoramiento de las rentas del personal y aprobado por este cuerpo directivo, pasó al Ministerio en donde quedó durmiendo por varios meses.

Acordes las voluntades de los personales de bodegas de “la estación”, en orden a empujar el proyecto empacado, se intensificaron las publicaciones, quedó nombrada una comisión de empleados para gestionar el acuerdo y un buen día se leía en la prensa.

“Ayer se presentó ante S. E. el Presidente de la República una comisión compuesta de los señores: Zenón Torres, Martiniano O. Poblete, Marco A. Tapia, Eliodoro Bravo, Caupolicán Santa Cruz, Juan Francisco Morales, Jacinto Lobos, Juan Guillermo Gómez, José D. Vergara, Roberto Cruzat, Daniel T. Jijena y

Rafael del Campo, empleados de las distintas secciones de los Ferrocarriles del Estado, con el objeto de poner en sus manos la siguiente solicitud”.

Recibidos por S. E. don Jorge Montt con esa simpática llaneza que le era propia, nos dijo que por encontrarnos ya a mediados del año—estábamos en Junio—y hallarse los presupuestos aprobados y en plena inversión, obtuviéramos del Congreso la aprobación de un suplemento que sería solicitado por el Ministro y quedaría todo el asunto arreglado.

Así fué.

Con el interés que es de suponer nos entregamos a la tarea de poner de nuestro lado al Ministro del ramo, a los presidentes de las Cámaras y a los miembros más influyentes de los partidos políticos dentro del Congreso a fin de que se preocuparan de despachar pronto el suplemento que necesitábamos, una vez presentada la moción correspondiente.

El aumento.—Que hubo insistencia y majadería de nuestra parte en este sentido, lo manifiesta el hecho de que el suplemento que consultaba la suma de \$ 133.000 para el aumento solicitado, quedó despachado en pocos días.

Y para darle digno remate al triunfo obtenido, nos propusimos celebrarlo en forma inusitada y aprovechar la ocasión para completar la obra, echando las bases de una organización social que constituyera en lo sucesivo nuestra representación y fuera como la primera expresión de la solidaridad del personal hecha carne e intención.

Desde hacía más de un lustro, los hombres que colaboraban en las tareas diarias del Director General en los servicios de movilización férrea venían sintiendo algo así como una vaga necesidad de comunicarse más a menudo entre sí y no ya por medio de guías y epístolas u oficios informativos sobre despachos de carga, pasajeros y equipajes, asuntos ya fastidiosos de puro prosaicos y obligatoriamente repetidos, sino por

comunicaciones de otra índole, más personales, más humanas y sobre todo más fraternales. Documentos en que se hablara de intereses comunes, de mejoramiento familiar, de mayor consideración funcionaria; de cuanto constituye la preocupación del empleado en lo que mira a su interés individual, sumado al de la colectividad.

Ahora con motivo del aumento de sueldo solicitado, por primera vez el personal a contrata se ponía más en contacto, conversaba y estudiaba su situación y los medios de mejorarla.

En todas las mentes circulaba ya, pero sin tomar las líneas precisas y definitivas de la fórmula, el pensamiento de una institución que recogiera y condensara, que le diera forma y se propusiera realizarlas, esas vagas aspiraciones en que se traducía el malestar que empezaba a sentir ese enorme cuerpo de trabajadores del cerebro y del músculo compuesto de 8 mil empleados a contrata y a jornal.

La idea se hace carne.—De modo que al congregarse por sí mismo y por medio de sus representantes para celebrar el éxito de sus gestiones pro-aumento de sus emolumentos, la indicación para dar forma a la idea de la asociación, fué acogida con verdadero entusiasmo.

He aquí de cómo daba cuenta un diario de la reunión de mi referencia a que convocó la comisión que gestionó el aumento:

“A las dos de la tarde del día indicado se reunían no menos de cuarenta empleados al rededor de una bien servida mesa, bajo un emparrado profusamente adornado con banderas tricolores y arcos de flores.

Una vez reunidos la mayor parte de los invitados, uno de los comisionados, el señor Zenón Torres, usó de la palabra para explicar latamente el doble objeto de la reunión. La idea de acordar las bases de una sociedad de socorros mutuos de los empleados de los Ferrocarriles del Estado, fué unánimemente aceptada y aplaudida.

En seguida usaron de la palabra algunos de los concurrentes, entre ellos algunos representantes de diversas estaciones de la línea, para exponer lo que creían más conveniente al mejor éxito del proyecto propuesto.

Cambiadas algunas ideas y discutidas diversas indicaciones, tendientes a dar forma tangible a la idea expresada, procedieron a nombrar un directorio provisorio encargado de redactar un proyecto de estatutos. Recogida la votación, resultaron elegidos directores los señores: Ramón Galindo, Zenón Torres, Rafael del Campo, Eliodoro Bravo, Martiniano Poblete, Luis Maira, J. G. Gómez y David Guajardo.

En seguida usaron de la palabra, encareciendo la necesidad de llevar cuanto antes a feliz término la fundación de la sociedad, que tantos beneficios ha de reportar a los asociados, los señores Zenón Torres, Martiniano Poblete, David Guajardo, S. Muñoz, Luis Maira y Ramón Galindo, todos los cuales fueron entusiastamente aplaudidos”.

La semilla.—Ya estaba echada al surco la semilla que había de germinar, desarrollarse y fructificar en la primera asociación de empleados “ferroviarios”, como ahora se les denomina.

Como había verdadero interés por parte de los organizadores por llegar a conclusiones prácticas en esta dirección, luego se constituyó la comisión nombrada al efecto, designó presidente al autor de estas líneas y secretario a don Rafael del Campo, y se dedicó a trabajar empeñosamente en la redacción de los estatutos por que se había de regir la institución.

Sesionando dos veces por semana, con una asiduidad que aún recuerdo complacido, a fines de Diciembre los compañeros de toda la línea se hallaban en condiciones de opinar acerca del proyecto de estatutos, pues los habían leído detenidamente, con la curiosidad que es de suponer tratándose de un asunto que de modo tan inmediato les interesaba, y de una

verdadera novedad, pues en esos años las corporaciones de esta laya no pasaban de una media docena en el país.

Y esta era la primera organización seria que surgía dentro de los muros de esta Empresa.

Una vez distribuidos los Estatutos en toda la red, el directorio provisorio convocó a reunión general a todos los adherentes de Santiago y de la línea para dar cuenta de los trabajos realizados y discutir y aprobar el proyecto de estatutos que se iba a presentar y que aparecía suscrito por: Martiniano O. Poblete, presidente.—Ramón Galindo.—Eliodoro Bravo.—Severino Ramírez.—Zenón Torres.—Luis Maira.—David Guajardo.—Rafael del Campo, secretario.

Por las informaciones que llevo consignadas se habrá podido notar que en esos tiempos el personal, disgregado, fragmentado en multitud de unidades como se hallaba en toda la extensión de la espina dorsal del país, falto hasta ese entonces de organismos de propia creación que los vinculara entre sí, no se encontraba en condiciones de acudir a reuniones de esta naturaleza por falta de facilidades de todo orden; y por temor a la adversa apreciación de sus jefes.

Y aunque carecían, entre otras, de las facilidades oficiales de transportes con que han contado hasta hace poco los de hoy, a la junta general concurrió un número considerable de servidores del ramo de Santiago y de la línea.

Ella se efectuó en el salón de actos de San Vicente, solicitado para este fin, y los Padres tuvieron la gentileza de contribuir al mayor brillo y solemnidad de la inauguración de nuestra institución, con abundantes refrescos y el programa teatral que inserto enseguida como grato recuerdo del suceso.

Uno de los diarios de Santiago daba cuenta en los siguientes términos de la asamblea que se llevó a efecto el 7 de Enero de 1894:

Primera asamblea general.—“En un salón de los Talleres de San Vicente, inmediato a la Estación Central de los Ferrocarriles, se efectuó ayer la primera junta general a que habían sido oportunamente convocados los empleados de los Ferrocarriles del Estado por el directorio provisorio encargado de elaborar un proyecto de estatutos que rija los destinos de la “Sociedad Protección Mutua de los Empleados de los Ferrocarriles del Estado”, y de que ya tenían conocimiento nuestros lectores.

A las dos de la tarde, antes de abrirse la sesión, el salón de la reunión estaba completamente lleno de empleados de los diferentes departamentos y estaciones de los Ferrocarriles.

Abierta la sesión, que fué solemnizada brillantemente con la ejecución del programa que damos más abajo, el Presidente señor Martiniano Poblete, dió lectura a la Memoria de los trabajos efectuados por el Directorio, precediéndola de un discurso alusivo a las circunstancias.

En seguida usó de la palabra el señor Luis Maira para poner de relieve el alto alcance y significación del acto que tenía lugar en esos momentos y demostrar los incalculables beneficios que reportará a los asociados la nueva institución cuyos estatutos iban a discutir.

El señor Maira recibió nutridos aplausos a la conclusión de su discurso.

Puestos en discusión los estatutos que la comisión presentaba a la junta, fueron aprobados en todas sus partes después de un breve debate.

La banda de músicos formada por los niños de San Vicente, galantemente puesta a disposición del directorio de la Sociedad por los Hermanos directores del establecimiento, tocó enseguida el vals “Si me preguntas, yo digo”, con lo cual se terminó la primera parte del programa.

Poco después la junta procedió a nombrar el nuevo directorio, y del escrutinio resultaron elegidos

por mayoría de votos los señores Modesto Novajas, Ramón Galindo, Martiniano O. Poblete, Ismael Aguirre, Rafael del Campo, Nicolás Herrera, Samuel Núñez, Luis Maira, Manuel Valdivia, Miguel Gillén, Zenón Torres, Eliodoro Bravo, Severino Ramírez, David Guajardo y Federico Delgado.

En conformidad a los estatutos, el directorio a su vez eligió de entre sus miembros un presidente, un vice, dos secretarios y un tesorero, y fueron designados respectivamente para esos puestos, los señores Modesto Novajas, Ramón Galindo, Ismael Aguirre, Rafael del Campo y Nicolás Herrera.

Los nuevos directores pasaron a ocupar sus asientos al rededor de la mesa directiva y procedieron inmediatamente a abrir un registro para inscribir a los socios.

Por su parte, los Padres directores de los Talleres de San Vicente, contribuyeron en la noche a dar mayor realce a la instalación definitiva de la sociedad, ofreciendo a los miembros de ella y sus familias, una función recreativa, cuyo programa damos también al pie de estas líneas, desempeñado con toda maestría por jóvenes del mismo establecimiento.

En suma: la benéfica institución que con el nombre de "Sociedad Protección Mutua de Empleados de los Ferrocarriles del Estado", acaban de fundar los empleados en este título comprendidos, se ha iniciado de una manera digna de los propósitos que persigue y del alto rango que está llamada a ocupar entre las sociedades de su género en Chile.

El programa de la función que tuvo lugar en la noche fué el siguiente:

- 1.º—Canción Nacional. Canto por los alumnos.
- 2.º—Discurso por un alumno.
- 3.º—"El Descanso". Canto por los alumnos.
- 4.º—"El Avariento". Fragmento de Molière.
- 5.º—"Auras del Valle". Canto por los alumnos.
- 6.º—"Cecilia". Vals por la banda.

- 7.º— “Estudio en verano”. Poesía por un alumno.
8.º— “Los Marineritos”. Canto por los alumnos.
9.º— El pregonero. Canto cómico por D. H. Cañas.
10.º— Au bord du Morbihan. Marcha por la banda.

“El capítulo de la adopción”

(Comedia en un acto)

- 12.º— “Los dos amigos”. Paso doble por la banda.

La idea tanto tiempo acariciada por los soñadores de un futuro más humano y venturoso, habíase cristalizado en realidades de generoso compañerismo, muestra inequívoca del ejemplarizador espíritu que iba a dar vida y empuje al nuevo organismo social.

“Se había comprendido,—dice Monseñor Freppel, Obispo de Angers y uno de los más eminentes defensores de este género de instituciones— que para ser fuertes era preciso unirse y que en esta unión moral de servidores de un mismo orden, había una garantía y una protección para todos; vincit concordia fratrium.

Hombres tan estrechamente unidos por vínculos profesionales, no pueden dejar de ser solidarios unos de otros, ya sea que se trate de defender sus intereses o bien su reputación”.

Su primera señal de vida, su primer vagido fué también su primera exposición práctica de la noble finalidad a que obedecía: el auxilio oportuno y útil a un miembro de la colectividad que caía víctima del celo en el desempeño de su deber.

Julio Mellado, retoño de un veterano de las líneas férreas que entregó su vida como entrega la suya el militar en campaña activa, peleando por el bien de su Patria, caía también, tronchada una pierna por el veleidoso monstruo de acero sujeto a su mandato, sirviendo con ejemplar actividad el transporte de los productos entre distintas regiones.

La vida del conductor de trenes es vida azarosa, de lucha ruda con los hombres y los obstáculos de la naturaleza, llena de peripecias, salpicada de incidencias desagradables y de peligro constante para su pobre humanidad. El buen conductor, de pasajeros o de carga, así como el jefe de estación, son la encarnación del sacrificio permanente al servicio nacional. Para ellos no hay señaladas horas de comida ni de descanso: comen cuando pueden y duermen cuando el servicio se los permite.

Hoy siquiera se les reconoce derecho a dedicarse a sí mismos durante ocho horas cada día. Antes no tenían tranquilidad mientras no llegara su tren a la estación de término o no pasara el último tren por su estación. Y no eran casos aislados los convoyes que alargaban sus viajes en razón del mucho servicio, de malos itinerarios, de falta de facilidades en el trayecto, del mal estado de las máquinas y hasta por los accidentes, hasta las 18 y 24 horas diarias!

¡Cuántos y cuántos accidentes desgraciados no tuvieron otro origen que el exceso de sueño de un telegrafista, el cansancio incontrarrestable de un jefe, el agotamiento físico de un conductor!

Prefacio rojo.—Sólo después de 60 años de repetidas y fatales experiencias se vino a consagrar en los reglamentos la inconveniencia de abusar de la resistencia física e intelectual de los obreros de la mente y del músculo en los transportes del Estado.

Mellado perdió su integridad corporal en desempeño de su misión civilizadora y con su sacrificio demostró la calidad de su dedicación al servicio del público y contribuyó a formar el convencimiento de lo difícil del papel deparado al conductor de trenes. Su trágico accidente escribió con tinta roja el prefacio de la obra de consuelo, de amor y de ternura evangélica que la institución venía a desarrollar en medio del gremio más desamparado del conglomerado oficial.

En el ferrocarril, al que se “fatalizaba” lo llevaban al hospital, seguía ganando su sueldo completo durante un mes, medio sueldo el mes siguiente y le conservaban el puesto cuatro meses más, y ¡se acabó!

Si moría en actos del servicio, su cadáver era conducido al cementerio con el concurso de una delegación de compañeros; y su familia percibía el sueldo de un año; si de muerte natural, caso en que no tenía derecho a nada, solía correrse una suscripción para ayudar a los deudos en los gastos más urgentes, y pare Ud. de contar. ¡Ah! olvidaba: despedían el espíritu del fallecido, al disparar su cadáver al suelo o colocarlo en el nicho por cinco años, en sendos discursos en que se recordaban sus méritos, se alababa su laboriosidad, se enaltecían sus virtudes privadas y se las recomendaba a la emulación de sus tiernos vástagos.

Desaparecido el sostén de la familia, muchas veces a causa del exceso de trabajo, de las penurias de la índole misma de éste, después de 10, 20 ó 30 años de labor, sin que lo exiguo de su salario le hubiera permitido el lujo de la más insignificante economía, la viuda, los hijos, la madre, quedaban entregados únicamente a la caridad del prójimo.

Ni la Empresa como patrón, ni el Estado como protector del servidor del país habían nunca determinado nada en favor de los que quedaban huérfanos de pan y de amor por la desaparición de aquél.

El aumento de personal, que era un problema resuelto de antemano en relación con los proyectos de construcción de nuevas líneas, y la experiencia diaria del abandono en que aquel se encontraba en punto a asistencia sanitaria, asistencia mortuoria y post-defunción en lo relativo a la familia; y aún para el empleado mismo como garantía de estabilidad y consideración administrativa, tenían ya trazado el programa de trabajo que la nueva asociación debía izar en lo más alto de sus aspiraciones para responder a las necesidades hasta entonces sentidas con ejemplar resignación y a cuya satisfacción debía su razón de ser.

Claro que en esta vasta empresa habría de encontrar numerosos y hasta difíciles tropiezos que le estorbarían su acción, como tiene que pasar con toda empresa nueva que se mueve a voluntad del hombre y contrariando, talvez, los intereses de otros hombres.

En este caso, aparte de que los mismos que se iban a beneficiar con la intervención de la nueva entidad social carecían de idea precisa acerca de sus relaciones y deberes con ella y del papel que a dicha entidad le estaba reservado en su acción externa, como representante de la colectividad, lo que obligaba a los delegados del directorio a una celosa campaña de propaganda, de explicaciones y de educación social a lo largo de las vías férreas; aparte de esto, que distraía gran parte de la atención del cuerpo directivo en menudencias, aun quedaba por considerar y resolver otro punto más serio: la prevención con que los jefes del ferrocarril recibieron la noticia de la fundación de la sociedad y el interés acucioso y desconfiado con que observaban los menores actos de ésta; prevención que se explicaba porque el número de empleados susceptible de afiliarse en el núcleo que llevaba por divisa el principio de la solidaridad como base de eficacia de su trabajo social, era considerable y según fuera el espíritu que guiara a los organizadores e inspiradores de la corporación, así habría de ser el sentido de la intervención de ésta en un servicio en que hasta ese entonces la disciplina era el primer factor de tranquilidad y de éxito administrativo. Y la disciplina era una de las más preciosas muestras que iban quedando del orden, de la autoridad, de la modestia e interés patriótico por servir bien, introducidas en la administración general del país por los sabios constructores del edificio gubernamental, que se llamaron Portales, Egaña, Tocornal, Rengifo.

Defendiendo la disciplina.—Los jefes tenían, pues, que defender la disciplina del peligro que ellos divisaban en la propaganda societaria. Temían las incursiones, den-

tro de sus límites jurisdiccionales, del entusiasmo juvenil desbordado con el nombre de propaganda pro-solidaridad.

Elementos poco discretos que creían obrar bien poniendo en guardia a los superiores contra los directores del movimiento, se encargaban de azuzar las suspicacias, previendo futuras dificultades en el hasta entonces llano camino del ejercicio de sus atribuciones por cada uno de los jefes de reparticiones.

Todo lo nuevo asusta a los timoratos, a los espíritus apocados.

Dos veces estuvo a punto de perecer por la miedosa dispersión de sus miembros, y dos veces fué levantada de nuevo por el esfuerzo perseverante, infatigable y resuelto de sus fundadores. El convencimiento de la nobleza de su obra daba bríos a su inquebrantable tenacidad.

Inducido por estas falsas sugerencias, el Director de Explotación, señor Florencio Valdés Lecaros, un poco menos reflexivo que los demás, avanzó el paso de ordenar al Comandante de la Policía de la Empresa que redujera a prisión a los miembros del directorio, que nos reuníamos en la oficina del señor Galindo, sucesor de don Amador Ramírez en la jefatura de la bodega, por creer que en esas reuniones podía tratarse de amagar la tranquilidad de la Administración; pero don Carlos Larraín, el Comandante en referencia, hechura y ejecutor solícito e incondicional de tal jefe, tuvo el buen tino de no exponerse a una provocación como esa, sin observar primero sobre qué se deliberaba en las sesiones. Y su larga observación lo convenció de que no había fundamento para alarmas ni, por consiguiente, para un atropello como el proyectado. Pero este resultado no bastó a desarmar la animosidad de las alturas y la espada de Damocles continuó suspendida sobre las cabezas dirigentes.

Uno de los efectos de esta animosidad fué la demora en obtener la personalidad jurídica que se gestionó incansablemente desde el primer tiempo de en-

carrilada la corporación, y sólo se consiguió por decreto de 20 de Mayo de 1897.

A pesar de todo, ya en marcha la nueva corporación, su presidente don Modesto Novajas, daba cuenta en junta general de socios del resultado del primer año de funcionamiento en su primera Memoria, la correspondiente al año 1894, y hacía presente que, iniciada con sólo 40 socios, contaba ya, al cerrar ese período, con 225 y con una entrada de \$ 2,892. 20.

El quid de la resistencia.—Había en los Estatutos una disposición relativa a los auxilios que la Sociedad dispensaría a cada uno de sus miembros, que en cierta parte decía:

“Si fuere separado del servicio de la Empresa, sin motivo justificado a juicio de la Sociedad, percibirá de ésta una pensión de 30 pesos mensuales durante el tiempo que el Directorio determine en vista de los antecedentes y circunstancias del socio cesante”.

“El Directorio hará cuanto le sea posible por obtener su rehabilitación y empleo en la Empresa”.

Esta disposición que tenía por objeto dejar establecido que la institución no ampararía a los socios que dieran motivos para ser cancelados, porque ello sería inmoral, sirvió, al revés, para que los jefes atribuyeran a la organización el propósito de reverter sus resoluciones que importasen el alejamiento de empleados de su dependencia. Ahí radicaba parte del fundamento de su resistencia.

Este ambiente de hostilidad en las esferas oficiales limitó las actividades del Directorio, compuesto de empleados subalternos en su totalidad y que por lo mismo tenían algo que temer, a lo más indispensable en sus relaciones con la administración del Ferrocarril; las aumentó, empero, en lo que miraba hacia los candidatos a socios y hacia los socios mismos, pues esta situación moral del núcleo directivo no podía pasar desapercibida para aquellos que buscaban en la aso-

ciación una garantía y se encontraban con una amenaza.

Los directores tuvieron que echarse encima durante largo tiempo las prevenciones de sus superiores jerárquicos y la ingrata tarea de ir disipando recelos, y buscándose cooperadores que les allanaran el camino por recorrer.

Esto equivalía a echarse a nadar contra la corriente.

Afortunadamente el grupo de servidores de los ferrocarriles y de sus compañeros sabía a qué atenerse a este respecto y no le arredraban las dificultades por salvar.

Tanto era así que ni entre ellos mismos se andaban con chicas tratándose de fijar normas de corrección y delicadeza.

A poco de iniciada la partida de este carro en que se habían embarcado las porfiadas esperanzas de tantos operarios mentales, empezó también la odiosa tarea de despejarle la vía de todos los tropiezos que le salieran al paso.

Vamos a citar un ejemplo de cómo se entendían estas cosas en el seno de la dirección social.

Uno de los artículos de los Estatutos establecía esta facultad:

“Cuando un socio se enferme después de 3 meses de inscripto su nombre en los registros de la sociedad habiendo pagado las cuotas correspondientes, la institución podrá concederle, siempre que el socio lo solicite, un peso diario como subsidio”.

Como se ve, era condición indispensable para gozar de esta prerrogativa, el haber pagado las cuotas correspondientes a los tres meses transcurridos después de la inscripción.

Lección necesaria.—Pues bien. Hallábase enfermo el Secretario de la Dirección de Explotación y el tesorero de la sociedad, que era su amigo, a petición del primero, seguramente, resolvió por sí y ante sí, entregarle de

una sola vez los 90 pesos de subsidios correspondientes a tres meses, sin haber aquél pagado cuota alguna. Estos trámites los llenó solamente en el momento de recibir el beneficio. Precisamente lo que el citado artículo quiso evitar.

En la primera sesión siguiente del cuerpo directivo, uno de sus miembros, empleado dependiente del tesorero, formuló enérgicas observaciones por esta incorrección, tanto más grave cuanto estaba destinada a sentar un precedente pernicioso para la marcha moral y económica de la corporación; y concluyó haciendo indicación para que el autor de la irregularidad reintegrara de su bolsillo, como sanción, la suma aludida. Y como esta indicación contó con el asentimiento unánime de los directores, no hubo más remedio que dar cumplimiento a lo acordado.

La lección fué dura, pero necesaria.

No hubo nadie más que se atreviera a imitar el mal ejemplo señalado; y estoy cierto que esta lección ha perdurado en la historia interna de la sociedad y es legítimo atribuirle alguna influencia en la invariable corrección de su tesorería, una de las características más encomiables de su vida.

Característica que llegó a su máximum durante la época en que fué manejada con la escrupulosidad y abnegación, características también en él, por don Pedro Vidal, que le dedicó todo su tiempo hasta—increíble, si no me constara—después de encontrarse prostrado y ya al borde de la tumba.

Conducta tan propia de quien fuera uno de los mejores servidores del ferrocarril!



BENEFICIOS DE LA ASOCIACION

Nuevas desgracias.—A mediados del año un nuevo desgraciado accidente, que esta vez costó la vida a un meritorio servidor de la Empresa, puso a prueba el interés de la Asociación por servir en la forma más satisfactoria posible a sus miembros.

El 30 de Junio de 1894 don Indalicio Pérez, primer telegrafista de San Fernando, rendía la vida en desempeño de su cargo, estrechado entre los topes de dos carros de carga en maniobras dentro de la misma estación.

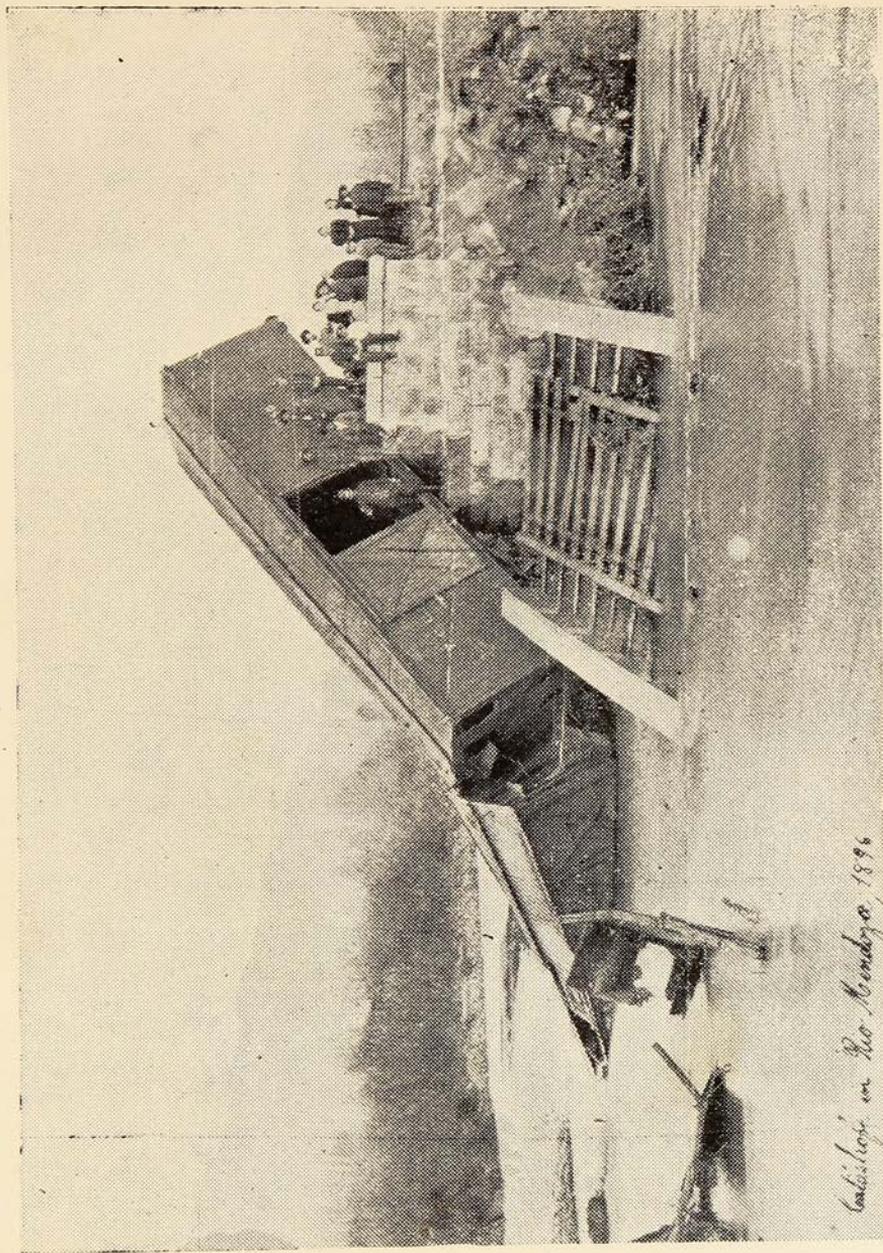
Este suceso fué especialmente lamentado porque la víctima reunía cualidades que lo hacían acreedor a justa estimación como empleado y como amante hijo de familia.

La Sociedad se hizo cargo del cadáver y corrió con todas las diligencias del caso hasta darle honrosa sepultación, después de hacer officiar una misa en el templo de San Agustín por el bien de su alma.

Cumplió, en seguida con lo ordenado en los estatutos respecto a la cuota mortuoria para la familia, pequeño alivio con que no hubiera contado a no existir esta Caja de protección ferroviaria.

Con igual celo y oportunidad continuó atendiendo a los asociados enfermos, inutilizados, separados del servicio y a sus familias a su fallecimiento.

Entre los casos de asistencia post vida dignos de mención figura el del maquinista don José Antonio



Catástrofe en Rio Mendoza, 1896

Catástrofe del puente Mendoza

Ahumada, que citaré brevemente por las circunstancias excepcionales de su muerte.

Un furioso temporal de viento y agua y descargas eléctricas se desencadenó en toda la región central del país en las primeras horas de la mañana del primero de Agosto de 1896, temporal que se prolongó por varios días y que destruyó la línea férrea en distintas partes. Entre los perjuicios más graves que ocasionó, se cuenta la destrucción del puente de fierro sobre el río Mendoza, entre las estaciones de Rengo y Rosario, artefacto que fué arrancado de su sitio por la riada en los momentos que pasaba por él el tren N.º 26, bajo las órdenes del conductor don Aurelio Fabres, y cuya máquina manejaba el maquinista don José A. Ahumada. El convoy fué arrastrado varias cuadras hacia el poniente desde el punto de su caída por la furiosa turbulencia de las aguas, encontrando allí la muerte el maquinista, el fogonero y uno de los palanqueros. Los demás escaparon providencialmente juntamente con el conductor, gracias a haber quedado la casita de éste sobre el estribo del puente, como se ve en el grabado.

Ahumada era uno de los mejores maquinistas y su fallecimiento, por lo trágico, conmovió hondamente a todo el personal.

La Sociedad recibió sus despojos en Santiago diez días después del accidente, pues permanecieron nueve días sepultados a larga distancia del sitio de la catástrofe, a pesar de la activa búsqueda de que se lo hizo objeto, entre los escombros del equipo destruido.

Había sido un excelente alumno de la Escuela de Artes y Oficios y un largo ejercicio en el manejo de las locomotoras de carga, practicando los conocimientos teóricos allí adquiridos, lo destacaron como un aventajado técnico en el ramo.

La Protección Mutua tributó a sus restos el homenaje debido a sus merecimientos y se preocupó de la suerte de los suyos dentro de sus posibilidades financieras.

Defensa accidentada.—Mejor que nada, empero, revela el espíritu que animaba al directorio de esta sociedad, en materia de protección, el caso que voy a citar más circunstanciadamente, por ser el primero de esta índole en que el Directorio arrojó todo: prejuicios circulantes, resistencias decididas, amenazas indirectas, la tranquilidad personal de sus directores y hasta la estabilidad en sus puestos, por defender a brazo partido a uno de los socios separados del ferrocarril.

Lo cito porque lo conozco de cerca en razón de haber actuado en él y porque tuvo peripecias dignas de recordación.

En virtud de las disposiciones del reglamento orgánico ya mencionado que facultaba al Directorio para acordar subsidios al que fuera separado injustamente de la Empresa, fué comisionado por la Sociedad para informar sobre este punto respecto al consocio don Abelardo Olgúin, mayordomo de patios de la estación de Talca, el Vice Presidente de la Institución, que lo era el autor de estas líneas.

Mi puesto en los trenes directos de carga de Valparaíso a Victoria facilitaba mi intervención en este negocio, pues podía a mi paso por aquella estación, documentarme, que dicen ahora, sobre la materia.

Un detenido examen del asunto, en el terreno mismo de los hechos, oyendo al inculpado y otros empleados que conocieron de cerca lo ocurrido o actuaron en aquellos, me formó el convencimiento de que en el castigo al solicitante se había cometido un lamentable error; y así lo expuse al Directorio, agregando que por tratarse de un error de fácil demostración, la institución no debía limitarse a subsidiar al consocio separado, sino que también debía gestionar su rehabilitación de manera decidida, para contribuir a evitar que estos errores se repitieran en lo futuro y en cumplimiento de la cláusula ya citada, de influir en la rehabilitación de los socios separados.

Coincidió la cuenta de este informe con la ausencia del Presidente en la sesión en que se ventiló este

negocio, por lo cual me correspondió presidir y ayudar a resolver este problema sobre la base del convencimiento manifestado.

El convencimiento del Cuerpo directivo se uniformó en el mismo sentido, pero algunos directores expusieron que si bien el informe estaba en lo cierto al concluir con la indicación formulada, no era menos real que el intento de colocarle cascabeles al gato podía resultar un paso contraproducente dada la distancia establecida por la jefatura del ferrocarril entre ella y la asociación; que esto podría determinar el primer acto de hostilidad pública de aquella para ésta, hostilidad que impediría la realización del fin perseguido y produciría, además, el desbande definitivo de los asociados tan trabajosamente mantenidos a la sombra de la bandera de bienestar social.

Como el caso contemplado lo encontraba yo tan claro y evidente, que se necesitaría mal espíritu de parte de los jefes del ferrocarril para no admitirlo a examen siquiera, propuse se me autorizara para gestionar ante la Dirección la rehabilitación de Olguín, autorización que me fué conferida inmediatamente por la unanimidad de los asistentes.

Es bueno advertir a este propósito que sólo mi gran amor por la justicia me inducía a dar este paso, pues bien sabía que yo era el menos indicado para ello, por ser empleado muy secundario en la Empresa del Estado y porque durante tres años había sostenido desde "La Unión" de Valparaíso, con el seudónimo de **Ex-Carrilano**, (1) una enérgica campaña de fiscalización, señalando como principal autor y responsable de las irregularidades y despilfarro de los fondos fiscales que revelaba, al señor Ramón García, ante quien debía presentarme a hacer la defensa de Olguín.

Me habían comunicado en distintas ocasiones los señores Benjamín Edwards, Wenceslao Vial Solar y

(1) El Director del diario recopiló en un folleto la primera parte de estos artículos y me obsequió la edición.

Alejandro Silva de la Fuente, gran accionista, director y redactor principal del diario, respectivamente, que el Director García se mostraba algo molesto con estas publicaciones. Claro que si había éste logrado husmear la paternidad de este trabajo, no habría de dejarme ni abrir la boca para exponerle mis pretensiones en este sentido de la comisión.

No obstante estos antecedentes, un buen día me presenté a la Dirección con la petición respectiva, ante la admiración del señor García, que no podía comprender que me atreviera a tanto. Llamó al Subsecretario don Carlos Navarrete y le ordenó:

—Entregue a Poblete el expediente de la separación de Abelardo Olguín.

Y volviéndose hacia mí, agregó:

—Si encuentra usted en esos antecedentes cuatro líneas en favor de su defendido, vuelva a verme; si no... no quiero verlo nuevamente a Ud.

Así, en lenguaje conminatorio y cortante.

Me enteré minuciosamente del sumario, leyéndolo dos veces, y comprobé que, en efecto, no existía en él documento alguno que atenuara siquiera la responsabilidad que se le atribuía en el accidente de trenes que ocasionó la pérdida de su empleo. Pero, del maremagnum de papeles, declaraciones, informes, comprobantes, etc., que constituían el proceso, logré extraer el quid del gran error cometido y, sólidamente armado de este argumento, me dirigí a casa del Director, que había abandonado ya su oficina, a continuar la defensa iniciada.

Bajo la tormenta.—Me recibió de manera abiertamente hostil; provisto de un bastón, se situó deliberadamente en el primer descanso de la escala—ocupaba un segundo piso—en actitud de impedirme el paso, y desde allí me saludó con estas preguntas, precursoras de borrasca:

—¿Leyó el proceso?

—Sí, señor.

—¿ Encontró en él alguna pieza en favor de Olguín?

—No, señor.

—Y entonces—subiendo repentinamente el tono—¿ cómo tiene audacia suficiente para presentarse a hacer la defensa de ese ex-empleado?

—Señor,—observéle respetuosa pero firmemente— si el cumplir una honrosa comisión de justicia y de lealtad es audacia, permítame que me llame audaz!

Esta salida que no esperaba de un subalterno, lo desconcertó un poco y se quedó pestañeando; rehecho, siguió discutiendo viva y agriamente sobre lo que él llamaba falta de respeto, el ir a reclamar de las medidas de los Jefes contra empleados que se conducían mal, perjudicando los intereses de la Empresa que les pagaba precisamente para que los cuidaran, y negándome que tuviera algo que decir para destruir la culpabilidad de Olguín en el accidente que motivara su cancelación.

Como insistiera indirecta y repetidamente en la distancia jerárquica que nos separaba, me ví obligado a objetarle:

—Permítame observarle, señor, que no es Fulano de Tal, el modesto empleado de trenes, el que habla con Ud. en este instante, sino el representante de una asociación de servidores de la Empresa que recurre a Ud. como el más alto funcionario de los ferrocarriles como si dijera en grado de apelación de sentencia de primera instancia viciada de error en sus fundamentos, error fácil de demostrar, según Ud. mismo podrá verlo si se digna oirme más serenamente.

Descendió entonces un tanto de las olímpicas alturas en donde se había ubicado y, dejándome avanzar hacia arriba, hasta cerca de su escritorio, me oyó, interrumpiéndome a cada momento para discutirme algunos de los puntos de la exposición que le iba haciendo, especialmente aquellos en que resumía parte de mi tesis empleando el término “injusticia”.

No podía convenir en que el resultado del error que trataba de patentizarle hubiera de caer inclui-

blemente dentro de ese vocablo que tan mal le sonaba. Y como allí habían concurrido la opinión del Inspector sumariante, la del Inspector de Sección y la del Director de Explotación, entendía que yo quería concluir por afirmar que hubo en este caso una confabulación de estos jefes para perder a Olguín; y de ahí que por instantes se sulfurara alzando la voz y la energía de los adjetivos que me disparaba. La calma de que trabajosa pero necesariamente tuve que revestirme para atraerlo hacia la benevolencia y la razón, consiguiendo suavizarlo unas cuantas veces, no impidió, sin embargo, que saliera la señora muy alarmada a pedirle se calmara, pues el estado de su salud—estaba enfermo de la vista—no le permitía alterarse sin grave daño de su restablecimiento, por lo cual le parecía más conveniente me citara para otro día que él estuviese mejor. Pero él en su acaloramiento no se preocupó de ello.

Después de discutir en esta forma algún tiempo, viva y hasta enojosamente por su parte, al fin me dejó concluir mi relación que terminé dejando sentado que habiéndose equivocado el sumariante, lo habían seguido en el mismo sentido los demás jefes, puesto que los fundamentos de su informe sirvieron a su vez de base al de estos últimos, sucesivamente.

Expuestas las razones legales, le expuse otras de índole humanitaria, y por último otras relativas a la manera como,—me constaba a mí,—desempeñaba ese hombre su ocupación, que le hicieron fuerza, visiblemente.

A mayor abundamiento figuraban en el proceso dos testimonios de los Jefes de Talca, bajo cuyas órdenes había servido Olguín, dos Jefes prestigiosos, los señores Manuel Carrasco y Wenceslao Sierra, que dejaban constancia de haber tenido en Olguín un funcionario laborioso, honorable y activo.

La razón hace fuerza.—Desde ese instante empezó a ceder, a ceder hasta llegar al reconocimiento implícito de que había en este asunto algo que hacer por Olguín.

Me emplazó para el día siguiente, en su oficina, y luego para otros días sucesivamente, hasta que llegó una tarde que lo encontré haciendo anotaciones con un lápiz de color, y al levantar la cabeza y reconocermé sintió una irrupción tal de irascibilidad que disparó el lápiz con toda fuerza sobre la mesa y encarándose resueltamente conmigo, cruzado de brazos, para indicar colérica resignación, me preguntó:

—¿Y qué es lo que quiere Ud. ahora?

Y al fijarse en la tranquilidad de mi aspecto, en la sonrisa que se dibujaba en mis labios y el recuerdo de una promesa por él formulada en la entrevista anterior, que le hice presente:

—Señor, tal vez sus muchas preocupaciones y trabajo lo han hecho olvidar que me prometió ir personalmente a hacerles presente al Director de Explotación y al Inspector de Sección, los nuevos antecedentes que obran en su poder y que aconsejan informar favorablemente la solicitud de rehabilitación de la Sociedad; y que si Ud. no lo hace así, seguramente esos jefes insistirán en su opinión ya manifestada, so pena de inconsecuencia; y entonces, con ese informe en su mano me va Ud. a decir que ya no es posible hacer nada más.

Ante esta actitud y esta respuesta que cohonestaban la impresión de majadería que lo sacó de sus casillas, el hombre cambió completamente y sonriéndose ya bondadosamente se puso en pie, y repuso:

—Tiene Ud. razón; y voy en el acto a ver a Florencio y a Oportot.

Así fué.

Más tarde supe por don Rafael Masenlli, Secretario de don Florencio Valdés, que había estado allí el Director General y obtenido del de Explotación que informara bien la solicitud; estuvo en seguida con el jefe de la 2.ª Sección señor Horacio Oportot, y arribaron al mismo acuerdo como término de una larga y accidentada conferencia.

Ocurría esto en Junio de 1899.

A causa de la caída del puente sobre el río Lon-tué que paralizó el servicio de trenes, el de mi cargo se hallaba detenido en Curicó y yo en comisión en el sitio de la catástrofe.

Allí llegó don Ramón García a imponerse del estado de los trabajos de rehabilitación del tráfico y allí lo sorprendí con mi visita para que informara sobre la situación de mi solicitud.

Me acogió muy afable y espontáneo.

—Supe, señor, que el Director de Explotación le prometió informar bien...

—Así fué; pero desgraciadamente, faltando a lo convenido, ha informado decididamente mal.

—¿Sí?...

Sí. Y agrega que si la Dirección General, a pesar de todo, cree conveniente rehabilitar a Olguín, él no lo admitirá en su departamento. En esta situación, no se me ocurre, francamente, qué más puedo hacer yo.

—El Jefe más alto de los ferrocarriles tiene muchos medios de salir del paso.

—Cierto; pero yo no quiero nada que se parezca a desautorizar a los jefes superiores.

—La obligación de ser justo prima, señor, sobre toda otra consideración; y aquí hay una injusticia evidente, clara como la luz meridiana, reconocida por Ud., que clama reparación.

Don Ramón metió los dedos de la mano derecha en uno de los bolsillos, con aire meditabundo, extrajo un cigarrillo, lo encendió, y mientras el humillo de la primera succión recién salido de su boca a columpiarse en el estrecho espacio del departamento del coche en que se hallaba, se extendía ante él, pensaba... Luego, como para ganar tiempo, mirándome de frente con el ojo izquierdo a medio abrir:

—No se me ocurre. Prefiero que Ud. mismo me indique la manera de salir del paso.

—No estoy autorizado para ello por el interesado, pero no dudo que en presencia de la dificultad que ha

surgido, encuentre razonable el temperamento que me voy a permitir proponerle a Ud., señor.

Y es que deje sin efecto el decreto de separación y acepte en el mismo decreto la renuncia de Olguín. Así quedará tiempo para que don Florencio se enfríe...

—Y Olguín espere la oportunidad...

—Exacto, señor.

Dió una nueva chupada al cigarro, se frotó las manos, manifestando así que al fin encontraba como pasar el Rubicón al servicio de una buena obra, y exclamó, animándose:

—Muy bien! Le prometo que en llegando a Santiago es esto lo primero que voy a hacer.

Y tal vez recordando que "La Unión" de Valparaíso publicó la solicitud largamente fundada de la Sociedad, agregando comentarios respectó a la injusticia cometida con Olguín, me previno sonriendo:

—Eso sí, le advierto que yo no quiero que esta medida vaya a servir para comentarios en la prensa.

—Se lo prometo a nombre del interesado, señor.

Y ocupado durante muchos días en mis quehaceres del oficio, me limité a participar al consocio señor Abelardo Olguín el resultado de mi entrevista con el Director y pedirle la renuncia acordada, cuyo borrador le remití. No volví a detener mi pensamiento en este negocio tan luego.

Entre tanto recibí la siguiente comunicación del consocio en cuestión:

"En mi poder su estimada del 4 del presente en la que me anuncia el feliz resultado que coronó sus inmensos esfuerzos para conseguir en buena lid lo que, según mi conciencia, jamás se me debió quitar. A Ud., pues, le debo el gran mérito de esta jornada y gana con ello en mi concepto y llena mi corazón de gratitud.

He demorado en contestar esta carta porque he pasado enfermo, y sólo ayer principié a sentirme mejor.

Hoy dirijo al Director de los FF. CC. del Estado la comunicación que me incluye, servicio que me viene a probar que Ud. no se olvida del amigo y continúa aprovechando todas las oportunidades que se le presentan, que comprometen más mi gratitud.

Respecto a la autorización que me pide para asegurarle a don Ramón García no se publicará nada de lo que Ud. trató con él respecto a mí, puede contar con amplios poderes”.

En las astas del toro.—Una vez “correlativo” otra vez el servicio—como dijo un huasito al ver después de un accidente en circulación nuevamente los trenes,—tuve que presentarme por asuntos del mismo al Director de Explotación, y no fué chica mi estupefacción en presencia del recibimiento que me hizo.

Temblándole la barba bajo el dominio de una nerviosidad extraordinaria y agitando las manos en alto en continente de buscar expresión a sus atropelladas ideas, me apostrofaba de manera dura, enérgica; calificábame de mal empleado, que no servía para los trenes, sino para dar quehacer a mis superiores.

Sin comprender la causa de tan intempestivo recibimiento, apenas atinaba yo a excusarme y rebatirle recordándole que no habían quejas contra mi actuación. Pero él continuaba impertérrito en el precipitado desahogo de su vesícula biliar, sin querer oír ni atender a ninguna razón.

Si no hubiera entrado en ese preciso momento el Jefe de la Vía, don Eduardo Vigneaux, que me conocía y que intervino en la incidencia viéndome en situación apurada, tal vez ésta habría concluido mal para mí.

Aprovechando, pues, la autorizada ayuda y sin esperar tratar el asunto que allí me llevara, en la primera ocasión propicia me escabullí. Aun no acertaba con la razón de tal inusitada conducta.

Alcanzó sí, a prevenirme que no seguiría yo en los trenes directos en que andaba de conductor en propiedad, pero aun sin nombramiento.

Apenas repuesto del sorpresivo ataque, me enca-
miné a la Dirección General, y allí me explicaron es-
ta sorpresa con esta otra sorpresa:

Triunfa la justicia.—

N.º 2233.

Santiago, Septiembre 7 de 1899.

El señor Director General, con fecha 4 de Julio
ppdo. decretó lo que sigue:

“Vistos estos antecedentes,

Decreto:

N.º 1287.—1.º—Déjase sin efecto el decreto de es-
ta Dirección N.º 1780 fecha 30 de Septiembre del año
ppdo. en la parte en que se cancela el contrato a don
Abelardo Olguín, Mayordomo de patios de la esta-
ción de Talca; y

2.º—Acéptase la renuncia que hace el expresado
señor Olguín, del indicado puesto.

Anótese, y transcribábase a los Directores de De-
partamento”.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento y
demás fines.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—José I. León.

Esta era la causa de la desbordada irritación del
Director de Explotación. El Director General había
prescindido de su informe para hacer justicia al se-
ñor Abelardo Olguín, separado de su puesto sin causa
suficiente.

¡Y lo qué son las cosas!

Don Florencio no se quedó en sólo las amenazas:
le buscó cinco pies al gato hasta encontrar la manera
de perjudicarme en toda forma, alcanzando a tener-
me con un pie en la calle. Y fué don Ramón García
quien se interpuso, parando los golpes destinados a
eliminarme.

Testigo él de que yo me había concretado a cum-
plir con lo que yo estimaba un deber, no encontró

quizá razonable lo que me pasaba y metió mano en ello, afirmando mi situación.

Sin su participación resuelta en mi ayuda, seguramente yo hubiera perdido todo mi tiempo servido en la Empresa.

Don Florencio disponía de su tenacidad como de la más eficaz de sus armas.

Mas, la Sociedad dejaba fundado a firme el principio de que no intervenía inútilmente en favor de sus protegidos, que era lo que importaba.

Quedaba sentado inamoviblemente el proceso honoroso de que el primer paso en este sentido por la colectividad carrilana organizada, había dado el fruto apetecido. Este triunfo le abría de par en par las puertas para sus representaciones futuras. El empleado subalterno empezaba a ser tomado en cuenta por la superioridad de los ferrocarriles.

Prosigue su bienhechora acción.—Continuó pues la asociación su apostolado de protección y amparo, entendido de la manera que se ve, sobre sus asociados, lo que trajo por consecuencia el incremento de éstos y de los fondos sociales, que más tarde se invirtieron en mayor escala en beneficio de los socios necesitados, mediante reformas de los Estatutos que autorizaron mayor liberalidad en este orden de cosas.

Este desarrollo de su acción dió lugar también a la creación de delegaciones en los puntos más importantes de la línea para atender de modo más inmediato a los socios y a los aspirantes a socios. Una de ellas, la de Concepción, servida con inteligencia y celo por el señor Juan Francisco Donoso, Secretario de la Inspección de Transportes de allí, contribuyó poderosamente a prestigiar y robustecer la actuación de la Sociedad, ganándole nuevos adherentes, regularizando la atención social y el cobro de las cuotas en la Sección, y sugiriendo interesantes reformas, incorporadas más tarde en los reglamentos.

Después de don Modesto Novajas se sucedieron en la presidencia, en el orden que indico, los señores

Ismael Aguirre, Manuel Villalón, Martiniano O. Po-blete, Pedro Vidal, José I. Tobar, Miguel Solar, Luis Araos Díaz, Carlos Marchant, Rafael Lagos, Guillermo Hainsohn y Armando Garfias, Presidente en ejercicio, todos los cuales han dejado en la historia de la institución huellas conocidas de sus iniciativas y amor a los principios en que la obra de todos y para todos ha informado sus actos. Bajo su dirección la colectividad social fué marcando los jalones de su progreso en reformas legales y aumento de beneficios encaminados a asegurar la efectividad de la protección dispensada a sus consocios.

En uno de esos períodos, el de la presidencia del señor Tobar, la institución adquirió un bien raíz consistente en una casa habitación destinada a dotarla de local para sus reuniones de Directorio y generales. A su inauguración concurrieron altos jefes de la Empresa y parlamentarios.

Fué una fiesta por todos aspectos digna de la celebración que la motivaba.

Contaba a la fecha con 600 socios y un capital de \$ 51,000.

Pero no es oro todo lo que reluce en este cuadro de emulaciones pro bienestar de los demás, pues hay en él sombras de egoísmo y mal espíritu que si bien algún daño han hecho a la colectividad, han servido también para realzar el animado espectáculo que dan muchos hombres dedicados con desinterés ejemplar, a aliviar la miseria y dolor ajenos.

Disipada la primera ráfaga de entusiasmo novedoso y de generosas espontaneidades, la indolencia, que es uno de los rasgos del egoísmo, invadió como un manto de plomo el cuerpo social, deteniendo por el peso de su propia inercia toda iniciativa de bien colectivo.

Muchas de las reformas del reglamento orgánico encaminadas por supuesto al mayor provecho de los asociados costaron extraordinarios esfuerzos a los directorios y otras han quedado sin aprobar, única y exclusivamente por falta de interés de parte de los

que iban a ser los beneficiados, en concurrir; y esto no por resistencia a lo proyectado, sino sencillamente por dejación! Esta virtud negativa que es la peor enemiga de todas las asociaciones de la índole de la nuestra.

Entregada por Donoso la Delegación, la falta de actividad de su sucesor, dió lugar a repetidas quejas de sus miembros en la 3.^a Zona de tal manera que hasta un distinguido periodista se hizo eco de ellas y abrió campaña pro liquidación de la Sociedad.

En una serie de artículos en que le rebatía, decía:

“Cuando se trata de realizar entre servidores de un mismo ramo, por medio de la asociación, el ideal de bastarse a sí mismo en la satisfacción de las necesidades más importantes y frecuentes de la vida,—cesación de trabajo, enfermedad, invalidez, sepultación—surgen al punto los nobles entusiasmos, las útiles iniciativas, la emulación estimulante y propulsora. Todos los candidatos a socios se desviven por servir a la institución en germen: la incubación al calor de la idea y de la palabra hablada.

“Pero una vez que el incipiente organismo empieza a exigir contribución de sangre, alma y músculo, es decir, cuando la obra haciéndose carne, presenta la parte práctica de la contribución, entonces el organismo empieza también a dividirse en dos partes perfectamente deslindadas: el Directorio, constituido por lo regular por los más laboriosos y perseverantes, quienes llevan sobre sí por tácito acuerdo todo el trabajo y la responsabilidad, y los que se dedican a la no difícil tarea de exigir el cumplimiento de los reglamentos cada vez que necesitan del socorro social.

“Y aunque parecería equitativo que como flaca compensación a tanta diferencia de aporte social los recurrentes fueran benévolos y deferentes para los que llevan la carga, no hay tal: tienen derecho para exigir que se les atienda, a veces sin llenar siquiera las formalidades legales—¿para qué?—tienen derecho, y es suficiente. Para ellos, para los solicitantes, el

camino debe estar fácil y expedito cuando reclaman algo: sólo sus intereses, sólo sus necesidades han sido contempladas en los generosos Estatutos.

“Esto pasa en todas las sociedades, llámense de socorro o protección mutua: es la idiosincrasia de las colectividades mutuales.

“Y si la dificultad se presenta en dos o tres casos después de muchos años de existir la corporación, como ocurre a la Sociedad Protección de Ferrocarriles que motiva este artículo, esto no es inconveniente para que los quejosos en vez de emplear los medios propios y directos de corregir lo malo, pues son elementos constitutivos de la soberanía social, recurran a medios indirectos y extraños, cuales las columnas de la prensa. En vez de allegar a la obra común concurso de provecho general, provocando esclarecimiento purificador o acusando franca y abiertamente a los malos servidores ante la Administración Central, procedimiento justo y honrado, se dedican a desnudar a la corporación del prestigio trabajosamente ganado en largos años de ímprobos y amargos afanes y de bienhechora acción social”.

Mas, esta virtud negativa de la “dejación”, suele andar fraternizando con la otra destructiva de la “mala intención”, y entonces entre las dos, atajando la una y destruyendo la otra, completan la obra de retroceso.

Para facilitar el cobro oportuno de las cuotas en la línea, obtuve de la Dirección General en 1908 ordenara a los pagadores de Zona recaudaran estas entradas en sus respectivas jurisdicciones.

La recolección que yo hice durante varios años en la línea fué reemplazada por este sistema hasta hace unos doce años en que el doctor Araos, activo y emprendedor presidente, consiguió a instancias de numerosos socios, que las cuotas fueran descontadas a los asociados por planillas de pago, llegando así al desideratum en la puntualidad de la recaudación y economía del pago de comisiones.

Pero aquí se introduce la maldad a echar pelos en lo limpio.

Dice el Presidente en la Memoria de 1918:

“Me refiero a la verdadera campaña que hizo el Directorio, a petición de innumerables socios, para obtener de la Superioridad de la Empresa el descuento por planillas; después de librar una verdadera batalla para conseguir esto, que fué agradecido por la gran masa de socios, ya que son múltiples los beneficios que esto trae a la Sociedad y a sus miembros, como ser el evitar que los socios se atrasen en el pago de sus cuotas, el hacer con la prontitud debida el balance, y el ahorrar más de tres mil pesos al año a la Sociedad, en comisiones; después de conseguir todo esto, un número reducido de socios reclamó de la Dirección General de este beneficio, alegando como razón de que aquello era ilegal, que era negociar con los intereses particulares de los socios y que la sociedad era una nueva Reinike. Lo que tanto costó obtener, fué echado por tierra en breves horas”.

Como consecuencia, pasaron a mejor vida los proyectos de escuela nocturna y biblioteca local y a domicilio.

Y el Presidente al dar cuenta de estos hechos “que deprimen a la Sociedad, perturban su marcha, anulan su labor y hacen que la Institución lejos de prosperar, retroceda”, lo hace para deslindar responsabilidades.

Ingratitud e injusticia.—Pero es bueno advertir que no es de extrañar que esto ocurra toda vez que el Directorio que se supone tiene conciencia de su labor a realizar, y por ende que esta labor que no es sólo administrativa sino también educacional, no se cuida de llenar su misión como le corresponde.

El cuerpo dirigente está obligado a predicar con el ejemplo.

En el año 1898 ocurrió un suceso lamentable no contemplado en los Estatutos: un socio se hacía reo del doble delito de asesinato y suicidio.

En esta dificultad, no queriendo el Directorio negar auxilio para la sepultación del cadáver del delincuente, ni tampoco aparecer protegiendo el delito, optó por desconocer a la sucesión derecho a los funerales por parte de la Asociación y concederle por gracia una suma alzada con ese fin.

Para dar cuenta a la Asamblea General de la determinación tomada, el Presidente consultó el punto jurídico del asunto y más tarde, bajo la amenaza de los deudos del extinto de recurrir a la justicia, hubo de procurar sacar un bien mayor del peligro anunciado, y se dirigió al Círculo de la Prensa, de que era Presidente don Augusto Orrego Luco, para obtener que esta prestigiosa institución en su carácter de tal, se hiciera cargo de la defensa ante los Tribunales, de la Sociedad nuestra.

Su Secretario, el abogado don Manuel Barros Barros prohió la insinuación y mientras llegaba el momento de la presentación en forma, la Protección Mutua solicitó de él le indicara un par de abogados del Círculo para someterle el conocimiento del caso a fin de ganar tiempo.

El señor Barros señaló a los abogados señores Roberto Peragallo y José Manuel Araneda como los más adecuados por la circunstancia de trabajar asociados y con el compromiso escriturado de no defender ninguno de ellos, juicios que hubieren merecido opinión desfavorable del otro; y por ser ambos miembros distinguidos del foro.

Estudiado el punto, ambos se encontraron acordes en estimar correcto el procedimiento del Directorio, y agregaron que si el Círculo no acogiera la presentación, ellos se ofrecían para hacer gratuitamente la defensa judicial de la Corporación. Y se pusieron incondicionalmente a las órdenes de ella, prestándole reiterados servicios, entre éstos un informe jurídico que sirvió al Directorio para justificar su proceder ante la junta general inmediata. La asamblea por unanimidad acordó discernirles el título de Socios Honorarios en agradecimiento por la desinteresada y

útil cooperación aportada a la buena marcha de la sociedad. Y con la solemnidad requerida se les hizo entrega de los diplomas que los acreditaba en tal calidad.

Por suerte la amenaza de llevar a los estrados judiciales la actuación de la Protección Mutua de los ferroviarios no pasó de amenaza. Pero quedó vigente el eficaz concurso de los abogados mencionados, cuya posterior actividad en la vida general de la nación ha justificado sobradamente la recomendación del Secretario del Círculo de la Prensa de entonces.

El señor Araneda, dedicado a sus intereses agrícolas murió en Colchagua dejando fama de ser el primer abogado de la región.

El señor Peragallo, publicista, orador parlamentario de fuste, jurisconsulto, profesor de filosofía del Derecho en la Universidad Católica, de Derecho Procesal en la del Estado y Ministro de Corte a la fecha, la más pintada de las asociaciones se enorgullecería de contarle como miembro suyo y como su consultor jurídico.

La Protección Mutua cometió primero el imperdonable olvido de no participarles sus Memorias anuales, de no invitarlos a la inauguración de su local propio, y concluyó por borrarlos de las páginas de sus documentos internos en que figuraron varios años con su título de **Socios Honorarios**.

Mal ejemplo de los dirigentes a sus dirigidos de cómo se debe practicar la gratitud y la justicia. Pernicioso ejemplo de educación social.

No responsabilizo por ello a los últimos Directorios, sino que señalo el hecho como obra de la entidad social, para establecer que este olvido injustificado neutraliza la gravedad del cargo de mal espíritu con que, con razón, se queja el Presidente señor Araos, en la parte anteriormente copiada, respecto a la acción perturbadora ejercida por algunos de sus miembros.

Hay que predicar con el ejemplo, repito.

El señor Peragallo no solicitó el cargo, ni la actitud de la Sociedad le ha restado un ápice de su legítimo prestigio; la Sociedad en cambio, ha dado ocasión a que se la acuse de poco recta y poco leal, como lo comprueban los renglones precedentes, y esto no sienta bien en una agrupación numerosa de servidores públicos, constituida precisamente para velar porque en ellos tengan aplicación estricta la Ley y la Justicia.

Resumen de labor social.—Es motivo de justificado orgullo para esta expresión de compañerismo condensada en el nombre de Protección Mutua de Ferrocarriles, el saber que la extensión y eficacia de su obra dispensada durante los 36 años que lleva de existencia, se halla representada por la no despreciable suma de medio millón de pesos, gastada en pensiones vitalicias, en operaciones quirúrgicas, subsidios por enfermedad y cesantía, funerales y cuotas mortuorias a las familias.

Y en este justificado orgullo entra por mucho el haber sido ella la iniciadora de la obra de Previsión Social, actividad a la cual tanto interés le ha dedicado más tarde la Empresa misma y el Gobierno, hasta el punto de que éste ha instituido un Ministerio con su nombre.

Ella es también y con merecido título, la sociedad madre de todas las asociaciones posteriormente organizadas dentro del personal y que no han hecho otra cosa que reducirle influencia a su personalidad con perjuicio del personal mismo.

Muy otra sería su acción si, en vez de debilitar el personal dividiéndolo en tantas colectividades como ahora existen, la hubiera éste robustecido plegándose íntegro bajo su generoso programa de sociabilización y engrandecimiento mutual.

LOS TRENES RAPIDOS DE CARGA

Servicio seccional.—Antes de 1888 la movilización de la carga se efectuaba por secciones de línea según la distribución establecida en el Reglamento General complementario de la ley orgánica de 1884. Esta distribución estaba consultada así:

De Valparaíso a Santiago, exclusive;

De Santiago a Curicó;

De Curicó a Chillán; y

De Chillán a Talcahuano.

Por decreto supremo de Febrero de 1888 fué modificada en esta forma:

De Valparaíso hasta la ribera norte del Mapocho;

De Santiago a Talca;

De Talca exclusive a Collipulli.

Las cabeceras de las secciones se hallaban en Barón, Santiago y Concepción, respectivamente.

Inaugurado en 1890 el puente sobre el Malleco, soberbia construcción que hace honor al país, al gobierno que la acometió y a la firma que la llevó a cabo, el campo de acción del ferrocarril se extendió hasta la capital del departamento de Mariluán, Victoria, pueblo fundado en 1882 y parte integrante de la provincia de Malleco.

La carga que recogían los trenes seccionales con destino a las secciones siguientes, la entregaban en la estación terminal de su sección; de aquí otro tren de la otra sección la iba repartiendo en las distintas estaciones a que iba destinada, hasta llegar también a la estación terminal de su sección; la que sobraba dirigida a las estaciones de la sección que seguía era,

a su vez, embarcada en los trenes correspondientes a este último sector, para ser entregada en sus puntos de término.

Así, la sobornalería que el tren recogía desde Barón a Renca, para ser distribuida entre las estaciones de Santiago y Talca, la depositaba en Alameda, o sea la Estación Central; de aquí la tomaba el tren de la Segunda Sección y la iba repartiendo en el trayecto indicado, al propio tiempo que se hacía cargo de la despachada con destino a las estaciones de Maule al sur, carga que entregaba en Talca; en esta última la cargaba el tren de la 3.ª Sección que la repartiría desde Maule a Talcahuano. La dirigida a estaciones de Laja al sur, el tren la dejaba en San Rosendo para que fuera conducida por otros trenes que partían de San Rosendo o de Talcahuano.

Como siempre los recursos del ferrocarril andaban a medias con la necesidad, pues las utilidades que durante algunos años reportara, no eran aprovechadas en mejorar y aumentar su material a la medida de lo que a su desenvolvimiento conviniera, ya que, dependiente directamente del Gobierno, éste disponía de las entradas excedentes, la movilización andaba atrasada con relación al volumen de la producción del campo, y poco menos respecto a la de las fábricas y movimiento del comercio, que aún siendo reducida exigía-le mayor actividad.

Detenciones de carga.—Por esta causa las mercancías en tránsito, que año a año aumentaban progresivamente a la par del movimiento general, experimentaban permanencias comprometidas en las estaciones de término de cada sección o de arranque de ramales, irrogando perjuicios de consideración a remitentes y consignatarios. Y este perjuicio no quedaba circunscripto a la pérdida de tiempo: en él entraba el valor de la estropeadura de las especies por repetición de las operaciones de carga y descarga en los trasbordos. Los bultos obligados a más de una jornada quedaban sujetos a mermas en relación con el número de trasbor-

dos, mermas que representaban para el comerciante o agricultor un capítulo de pérdida nada despreciable.

La carga así detenida por semanas y quincenas de días, a veces por meses completos, golpeada y reducida calidad y peso, motivaba quejas que por su número y no interrumpida repetición tomaba ya sitio preferente entre las preocupaciones de los directores de esta industria dinámica fiscal.

Creación de los rápidos de carga.—El Director de Explotación don Ramón García quiso aprovechar insinuaciones que recibiera sobre el particular de don Eduardo Arenas, estudioso funcionario, y se dispuso a remediar la deficiencia apuntada con la organización de un servicio nuevo de trenes de carga que llamó “rápidos”, porque llevarían la carga interseccional desde el punto de su despacho hasta el de su destino sin trasbordos, es decir, suprimiendo las soluciones de continuidad establecida en los finales de sección. Llevarían, pues, la carga desde la estación de Puerto hasta la estación de Victoria, haciendo el viaje de día en cuatro jornadas, con el siguiente desarrollo:

De Valparaíso a Santiago; de Santiago a Talca; de Talca a Concepción y de ésta a Victoria.

Por vía de tanteo se organizaron cuatro convoyes con una dotación de doce bodegas de dieciséis toneladas cada una, tipo americano, construcción de madera, incluso las vigas laterales básicas de la superestructura. Este equipo andaría provisto de freno automático a ejemplo de los trenes de pasajeros.

La noticia de la creación de estos trenes despertó gran interés en el personal y el público porque ponía de viva actualidad la solución de varios pequeños problemas de orden interno de la Empresa y de expectativa pública.

¿Era posible que un mismo personal mantuviera una carrera regular de nueve días a lo largo de la zona central trabajando como tenía que hacerlo según los itinerarios preparados, trece, catorce y más horas diarias?

Supuesta la respuesta afirmativa ¿suprimía totalmente esta nueva fórmula los graves inconvenientes de los trasbordos: retrasos, mermas, estropeadura, cambios, robos de la carga?

¿Se costearía por sí mismo este nuevo servicio?

El ensayo práctico daría la respuesta a estos interrogantes.

Y para que ella fuese satisfactoria, la superioridad tomó todas las medidas al alcance de su previsión para que el ensayo no tuviera tropiezos.

Desde luego comentaban los allegados a las alturas que la Dirección se proponía seleccionar el personal de conductores y ayudantes que correrían estos trenes; éstos últimos serían convoyados por las mejores máquinas seccionales y las máquinas gobernadas por los más expertos maquinistas. Los nuevos trenes serían equiparados a los trenes de pasajeros tanto en lo relativo a la renta de sus personales cuanto a la preferencia de la línea en todo su recorrido. Harían carrera de pasajeros, y de ahí su título: “rápidos de carga”.

Se chupan los bigotes.—Circuladas primero confidencialmente y más tarde libremente estas noticias de estación en estación, el interés se acrecentó en el personal y no pocos empleados se saboreaban pensando en la delicia de viajar en el “tren rápido” aunque fuese de ayudante, al través de casi todo el país, con buen sueldo y viáticos a mes corrido.

Este interés se tradujo en afluencia de empeños para conseguir figurar entre los felices mortales que iban “a correr los primeros rápidos”.

En Octubre fueron llamados a la Dirección de Explotación los siguientes empleados para notificarlos que se harían cargo de estos trenes en el carácter de conductores:

Eduardo Arenas, Ramón Gajardo, Gumaro Espinoza y Guillermo Hathaway.

A mí me tocó irme con el segundo, con el título de Ayudante.

El personal secundario se componía de diez individuos que harían oficio de palanqueros y jornaleros para la carga y descarga de la mercadería.

Si bien me alegré de mi designación para salir del alero santiaguino “a correr tierras” que era en mí una antigua aspiración, no dejó de causarme una lacerante congoja la idea de la separación de mis compañeros de labor a los cuales me hallaba tan vinculado por seis años de contacto inmediato y fraternal. Nos habíamos unido tanto con las cadenas de peripecias y vicisitudes comunes del diario trabajo que nos completábamos mutuamente. Por donde resulta fácil de explicarse que la impresión de mi alejamiento no fuera penosa únicamente para mí. Mis amigos y compañeros no perdonaron ocasión, desde el día que se confirmó mi cambio de servicio, de manifestarme sus sentimientos de cariño y sus votos de felicidad en la vida accidentada y nómada en que iba a entrar.

Emociones de despedida.—Y un buen día me encontré con que una comisión de empleados de las bodegas me conducía bondadosamente a uno de los comedores del Hotel Melossi y allí, entre el movimiento de “herramientas”—que diría el más famoso de nuestros ex-Presidentes—y escanciamiento de múltiples copas, se abrieron los cofres del amor compañeril y los afectos guardados llenaron el ambiente y los corazones palpitaron al alegre rumor de las intimidades renovadas y de las dichas deseadas, como si se tratara de un desposorio con la esquivia Fortuna.

Allí estaban todos mis queridos compañeros con sus recuerdos, con sus picantes comentarios, con sus humorísticas indirectas, con todo su archivo, abierto de par en par, de bromas, de picardías, de frases jugosas e intencionadas.

Fué esa una despedida que perduró en mi memoria porque me reveló que aquí dejaba amigos, verdaderos amigos.

En la noche de mi partida a Valparaíso en el nocturno que entonces existía, a hacerme cargo de mi nue-

vo empleo, mis compañeros del Campo, Maira y Guzmán fueron al tren a despedirme a nombre de todos los demás, y a Maira, naturalmente, esto lo “hizo recordar”... nuestros días idos, y se emocionó. No hubo chascarros.

En Valparaíso recibimos las últimas instrucciones del Inspector de Sección, don Florencio Valdés Lecaros, quien nos reunió en su oficina con este fin, nos hicimos cargo del material del aseo, de señalización, de seguridad y de accidentes y empezamos a organizar el flamante convoy expedicionario para la jornada, histórica en los anales del servicio de carga.

De las doce bodegas que componían nuestro convoy, una estaba habilitada para habitación del personal, dividida en dos secciones por un pasillo central: una con dos catres y escritorio para el conductor y su ayudante, y la otra determinada a modo de compartimento de buque con dos series de camarotes, una sobre otra, empotrados en la pared, destinados a los diez palanqueros. En un costado del departamento una gran caja para guardar los útiles y en el único rincón disponible, un casuchín que servía de caparazón al complemento indispensable de toda habitación: el W. C.

Allí nos trasladamos en las proximidades del día de partida a ordenar lo necesario, mientras llegábamos a la capital para hacer llenar nuestro dormitorio con las prendas de más necesario uso diario: cama, lavatorio, ropa, etc.

El equipo del tren fué remolcado a la bodega del Puerto, local ad hoc para recibir del público la mercadería que estos trenes iban a conducir, y allí cargamos la poca reunida para el primer viaje.

Debido a que la tarifa especial que se señaló a las expediciones por estos trenes recargaba considerablemente la tarifa en práctica, el comercio se abstuvo de ocupar este servicio, salvo a grandes distancias donde la ventaja del viaje directo resultaba evidente y la calidad de las especies resistía el fuerte gravamen.

La partida.—El Viernes 24 de Noviembre partimos del Barón, a las 7 de la mañana para arribar a Santiago a las 2.40; continuamos el viaje el día siguiente a las 4.30 de la mañana para interrumpirlo en Talca, a donde llegamos a las 2.30. Pernoctamos allí Sábado y Domingo y el Lunes reanudamos la carrera, saliendo a las 5.10 para presentarnos en Concepción a las 6 de la tarde.

Entregada y recibida la carga en estas bodegas y en Talcahuano, emprendimos de nuevo el viaje a las 9.40 del día Martes, y a las 5.30 nos presentamos en la estación remate de esta jornada: Victoria.

Tal el itinerario llamado “de subida” hasta la capital; “de bajada” hasta Concepción y, otra vez “de subida” desde ésta en dirección a la frontera.

Todos los horarios de la época dividían los viajes de ida y regreso con estos términos consagrados: “subida”... “bajada”... atendiendo a la posición topográfica del camino con relación al mar.

El movimiento de traslado de carga estuvo reducido a una insignificancia, que si hubiera de perdurar, no justificaría el esfuerzo gastado en la implantación de este servicio.

En Alameda entregamos los pocos bultos que debían ser desparramados en el ramal a Melipilla; en Pelequén los mandados a las estaciones comprendidas entre ésta y Peumo; en San Fernando las destinadas a seguir, escalonándose hasta Palmilla, que era la más distante.

Talca aspiraba únicamente a constituirse en punto de arranque de los ramales a Constitución y San Clemente; Parral se hallaba en el mismo caso respecto al de Cauquenes, con la diferencia que su esperanza se fundaba en la certeza de la parte ya construída hasta Quella. Sólo en Mayo de 1895 quedó entregado al tráfico todo el ramal hasta Cauquenes.

En el viaje de Concepción a Victoria trasbordamos en Santa Fe la mercadería dirigida a Los Angeles, y en Coihue la que debía enviarse al brazo que se desprendía de Renaico y se internaba entre la línea cen-

tral y la cordillera de Nahuelbuta para finiquitar en Traiguén.

A Mulchén y Nacimiento no había comunicación férrea.

A pura pérdida.—Durante un tiempo largo estos trenes viajaron a pura pérdida porque, ya lo tengo insinuado, lo exorbitante de la tarifa asignada a las expediciones por estos trenes indujo al comercio y la industria a llevarse la mano al bolsillo en ademán defensivo, negando así a los “rápidos” una fuente de entradas suficientes a costearse sus gastos, viéndose de esta manera compelidos a proveer a su mantenimiento por medio de un **úkase**, emanado de la superintendencia que obligaba al público a hacer todos sus despachos interseccionales por estos trenes.

Como este constante déficit que los cuatro convoyes introducían en las finanzas de la Empresa había ya trascendido al público y provocado esclarecimientos en el Gobierno y en el Congreso, la Cámara de Diputados designó una comisión de su seno para que investigara las irregularidades denunciadas.

En las publicaciones de “La Unión” de Valparaíso en que se comentaba este capítulo de pérdidas se hacía el siguiente cálculo aproximado de los diecinueve meses de servicio que tenían a su haber los trenes aludidos:

“En este lapso, los cuatro trenes han hecho 64 viajes redondos y gastado, a razón de \$ 900 por viaje \$ 57,600 cada uno; los cuatro \$ 230,400.

Han dado en fletes, a \$ 300 por viaje cada uno,
los cuatro \$ 76,800

Dejando una “utilidad” de \$ 153,600

“Sin contar el desgaste consiguiente a 64 viajes sufrido por el equipo y la vía; los gastos del personal de empleados ocupados especialmente en recibir y entregar carga a estos trenes; los \$ 17,000 invertidos en la construcción de la bodega del Puerto; las pér-

didadas causadas por los siniestros experimentados por estos trenes, etc., etc.”.

Interpelado el Ministro del ramo, para contestar pidió a la Dirección de los ferrocarriles los datos del caso, y éstos le fueron remitidos en tal forma coordinados que dejaron en el ánimo del Secretario de S. E. la impresión de que los tales trenes lejos de causar pérdidas producían ganancias enormes, como que en sólo la primera Sección daban una entrada de más de cien mil pesos!

¿Qué había pasado?

Sencillamente que la Dirección pidió a las Inspecciones le mandaran un estado de los sobornales y carros completos movilizados por los trenes rápidos, con expresión de sus fletes, y como éstos estaban siendo ocupados en vista de la casi inutilidad de su servicio propio, cada Inspección anotó también los fletes de la carga ordinaria, sin cuidarse de llegar a acuerdo con las secciones de término de esta carga para no incluirla dos veces; y como este acuerdo faltó, los fletes fueron incorporados por las estaciones remitora y receptora, figurando así este servicio con entradas de tarifa corriente y todavía, dobles, las que le fueron imputadas íntegras al servicio especial de los rápidos.

No había habido ocasión de aplicar la tarifa especial a ningún carro completo porque nadie quiso acogerse a ella; tampoco los carros con carga ordinaria hacían todo su recorrido en estos trenes.

De manera que cuando el Ministro explicó el resultado del servicio impugnado, no fué chica la sorpresa del diputado interpelante, ni menor la de los empleados que sabían como se sostenía.

Así y todo, se abrió camino el propósito de la Comisión Parlamentaria encargada de estudiar este logogrifo administrativo.

Ante esta resolución legislativa el Director de Explotación empezó a idear la manera de hacer producir más a los trenes directos, tratando de reparar

siquiera en parte las considerables pérdidas que estos trenes dejaban a la Empresa.

A este efecto se substituyó la tarifa especial del tren directo por otra en que los fletes de trenes ordinarios aparecían recargados en un 20% y un 10%, según que la carga viajara hacia el sur o hacia el norte.

Esta tarifa empezó a regir el primero de Julio de 1895.

Medida precipitada.—La precipitación con que se implantó esta medida destinada a paliar responsabilidades a la vista, no dió tiempo a tomar en cuenta la disposición reglamentaria que ordenaba dar conocimiento al público con seis meses de anticipación de toda modificación que se introdujera en las tarifas de transportes.

Para movilizar toda esta carga en transmisión, que era mucha, se echó a correr otros cuantos rápidos al mando de otros tantos conductores antiguos, pero este arbitrio resultó ineficaz porque la capacidad de arrastre de los ocho trenes no bastó a despejar las estaciones de la carga correspondiente.

La primera consecuencia fué la pérdida permanente del itinerario de estos trenes en todas las secciones

La segunda, de cargo exclusivo a la tranquilidad, —ya alterada con el recargo de trabajo en la línea— del personal de estos trenes que no tuvo ya un momento de descanso.

En Santiago tenía que trabajar hasta la 1 y 2 de la mañana en la entrega y recepción de la mercadería y luego salir en viaje al sur a las 4 y media y al norte a las 7.

La llegada del sur a Santiago que estaba señalada a las 15, se efectuaba tres, cuatro y más horas después, y todavía la operación de entregar la carga alargaba el tiempo de labor en tres y cuatro horas.

Por esta causa todos los viajes de regreso a Santiago comía en casa a las 10, 11 o 12 de la noche, y a pesar de todo lo hacía con gusto, porque eran los momentos en que sosegadamente podía departir con

los míos, especialmente mi querida madre que nunca se cansó de estas largas esperas, que en ella eran de sobresaltos y a las veces de angustias, cuando la demora se alargaba más de lo ordinario.

No era cosa del otro mundo oír decir de hombres que salían de sus casas buenos y sanos y regresaban, víctimas de su propia ocupación, hechos una masa informe ensacada! Había casos recientes.

Había oído tantas veces mi mamá estas relaciones del servicio de cada empleado y de los peligros y realidades que los cercan, que ya se las sabía de memoria.

Y monologaba de esta manera:

—El ayudante es el encargado de la vigilancia inmediata del personal subalterno, y para que su vigilancia sea eficaz necesita ir sobre los carros o subir sobre su cubierta a menudo, y en este punto los reglamentos y el interés de los conductores no hacen diferencia de tiempo, de temperatura, de topografía del camino... Cuesta arriba o cuesta abajo, lloviendo o nevando, a todo sol o resistiendo impávido el embate del huracán del norte; rebanado de frío hasta la espina dorsal o transpirando a mares; resbalando sobre el techo jabonado por la escarcha matinal o aferrado a la palanca en las violentas curvas... el ayudante no hace viaje cómodo.

La mamá seguía discurrendo por su cuenta.

Por la fuerza del eslabonamiento de circunstancias y aunque una no quiera, tiene que ir a parar al peligro que se asoma, sino por un lado, por otro... porque los peligros son muchos.

¿Acaso no ha contado mi propio hijo lo del "loro" incendiado sobre el mismo tren por las chispas de la máquina que lo convoyaba?

Escena macabra.—Ya me imagino la escena macabra: El "loro" de guardia en el primer carro delantero, de espaldas a la locomotora que lo iba inundando de chispas a causa de la mala calidad del carbón, listo a transmitir al maquinista las señales de sus jefes. De

pronto nota un calor extraordinario que se hace vivísimo a pesar del viento neutralizante, y unas como lenguas largas y rojas, ondulantes y agresivas que lo envuelven, lo acometen y le queman el rostro... Saltos, manotones desesperados, gritos de auxilio que el maquinista no oye con el ruido de la ferretería en movimiento y la propia tensión de sus nervios vueltos hacia el camino a recorrer; que el fogonero no percibe traspalando combustible del ténder al fogón que lo solicita con sus fauces igneas que se abren y se cierran alternativamente; hasta que por último, desesperado, loco, convertido en pira ardiente, en torbellino de llamas, se arroja frenético de dolor y desesperación a la vera de la línea...

—¿Ruido en la cerradura? Debe ser él... ¿Qué más también? Son las once cincuenta... Son sus pasos...

—Ah! Eres tú. Por supuesto, sin comer, como todos los viajes. Aquí está la comidita lista. ¿Llegaste bueno? Aburrido, cansado...? Mil preguntas mientras se acercan los cuerpos para el saludo efusivo de madre e hijo que se encuentran después de ocho días de ausencia.

—¿No sabes?—interrumpe de pronto. En este momento me repetía la dolorosa historia del "loro incendiado". ¡Pobre palanquero! Tus largas ausencias me hacen pensar en estas cosas tristes. Ya me parece que algo te pasa... Tú estás tan expuesto y aun más que cualquiera de los otros... En fin... Dios velará por ti... Sólo en El pongo toda mi esperanza.

Y se enhebra una larga y animada conversación sobre temas caseros y novedades públicas de la capital, por una parte y por otra, relación del viaje con sus incidencias más interesantes. Y transcurren las horas sin saber cómo.

De nuevo listo.—Despertado por mi mamá, a las seis estoy desayunado para acudir a la bodega remisora norte a recibir la carga para la primera zona.

Recibidos los sobornales, a las 7 se pone en marcha el tren para recibir carga por última vez en Yungay, con destino a Barón y Puerto. Desde ahí el servicio se simplifica, pues se va entregando únicamente y por lo mismo los ayudantes nos vamos por el expreso desde Tilttil, en donde le damos la pasada, para adelantar trabajo en Valparaíso, haciéndonos cargo de la mercadería de Barón que debemos llevar el día siguiente al sur.

A la llegada del N.º 72 a esta última, entregamos la carga en la bodega receptora para seguir más tarde a repetir esta operación en la bodega de El Puerto, mientras el conductor pasa a dar cuenta del viaje, recibir órdenes, retirar los viáticos de todo el personal, etc.

En la bodega terminal esta labor es doble, porque se entrega y se recibe, empleándose en ello hasta las nueve, las diez y a veces hasta las doce de la noche.

¡Choque!—En uno de esos viajes que hacía en el expreso N.º 4, me tocó encontrarme en un grave accidente.

Cruzaba este tren con el N.º 27 de carga en Montenegro, que, por supuesto, tenía que estar listo allí, pero a poco de haber silbado la máquina en el disco de llegada a la estación, sentí una sorpresiva aplicación del freno, que instantáneamente me hizo asegurarme en mi asiento, y aun no terminaban los tirantes de fierro de accionar sobre las zapatas, cuando experimento un violento sacudón que saca a varios pasajeros de sus asientos.

—¡Choque!, exclamo instintivamente. El convoy se hallaba detenido y en su interior se producía el pánico entre los viajeros, y los gritos y desmayos se sucedían “in crescendo”, retorciendo los nervios de los más tranquilos.

De dos saltos estuve fuera del coche y dándome cuenta en el acto del suceso, corrí hacia la parte delantera del convoy a ver lo que pasaba.

Los pasajeros se bajaban en tumulto, algunos se tiraban por los ventanillos para escapar más presto del peligro que creían aun les amenazaba. La máquina con su cara destruída, se hallaba al parecer embutida en la de carga y resollaba a grandes resoplidos como indignada de verse en esa situación. Al acercarme a ella llegan a mis oídos por sobre el desconcierto de gritos y voces de mando, imprecaciones y lamentos, unos ¡ayes! tan doloridos y angustiosos que me obligan a mirar hacia el carro equipaje de donde partían.

¡Increíble! Presionado este carro en el instante del choque entre la locomotora y los coches posteriores, no resistió; cedieron las vigas del piso tronchándose hacia abajo y el techo hacia arriba y se formó un acordeón que tomó en el centro de sus fuelles al conductor del coche salón, un señor Meneses que allí iba. Perdido su cuerpo en un montón de astillas y cargado, de llapa, por una caja de hierro, sólo se le veía la cabeza y también asaeteada por una cantidad de astillas.

Su horrible martirio que fué de horas debe haberlo sentido de siglos, pues pedía a gritos que lo mataran.

Hubo otros heridos y contusos entre pasajeros y empleados, pero de menor importancia.

Se comentaba que un pasajero del Pullman que ocupaba un asiento giratorio en un extremo del coche, con el golpe voló con asiento y todo al extremo opuesto y allí, al notar el pánico general, empezó a palpase el cuerpo en busca de alguna herida o contusión mortal!...

Pagando el noviciado.—Esto de andar fuera de tren, adelantándose para recibir la carga en algunas estaciones de movimiento, presentaba inconvenientes y con mayor razón en los primeros tiempos cuando andaba uno tanteando el terreno y como fiándose en la buena voluntad de los demás. No siempre tropezaba con buenos compañeros que se hicieran cargo de nuestra situación de novicios y nos allanaran las dificultades.

Por lo contrario, solían divertirse con nuestras situaciones embarazosas.

Así me sucedió en uno de los primeros viajes que hice de Concepción a Talcahuano a entregar mi carga. El carro que la conducía fué agregado a un tren que salía de aquella alrededor de las nueve de la noche y yo me situé en el carro casita del conductor que era como toda casita antigua, un bodega cualquiera dividido en dos departamentos con un ancho vestíbulo al medio.

Hasta unos dos kilómetros fuera de la estación de Concepción me hicieron compañía ayudante y conductor y luego se introdujeron cada uno en su departamento y apretaron sus puertas, circunstancia que no dejó de llamarme la atención, pero a la cual no dí mayor importancia.

Me encontré, pues, solo y malamente alumbrado por una lamparita a parafina de no muy encomiables efectos.

De repente observo que una especie de humo denso y rumoroso invade el recinto en que me hallo y que unas como agujas me acribillan la cara y las manos, atacándome sin piedad hasta hacerme perder mi ordinaria impassibilidad.

Primero con las manos y poco a poco con la cabeza y el libro de recibos, y por último con todo el cuerpo me encontré en un momento dado en activa lucha con los miles de zancudos que furiosamente me acometían haciendo vibrar sus trompetillas de combate. Esta lucha duró buen rato.

Cansado, extenuado, sudoroso por la agitación de la larga defensa, a duras penas llegué al término de la zona de medanales que se interponía entre Concepción y Talcahuano, en donde ya pude reparar mis fuerzas agotadas, sentándome a descansar en el cajón de los útiles del carro, evacuado ya el pasillo por esos pequeños grandes vándalos aéreos. Si la travesía de ese paso demora cinco minutos más, otro hubiera sido el resultado de la pelea entre este gigante y esa multitud de pigmeos del espacio.

Es más que seguro que, entre tanto, conductor y ayudante deben haber gozado sintiéndome en los amarillos apuros que debían denotar mis agitados movimientos. Pero esta misma suposición indica el grado de solidaridad existente entre los servidores nortinos y sureños. Estos sabían cuán peligroso era ese trayecto y sin embargo nada hicieron por prevenirme de él, tal vez con el propósito de que pagara bien mi noviciado.

Dunas.—Estos medanales a pocos metros de la costa, rodeados de montículos de arenas movibles, costaban bastante dinero a la Empresa. Crecían y decrecían a merced del rigor de los inviernos que por esa latitud pecan más bien de cargosos que de discretos, y sus aguas cenagosas amenazaban la estabilidad de la vía, y por otra parte la arena y sílice voladas por los vientos, recios en esos parajes, cambiaban de sitio los montículos impidiendo la circulación de los trenes. Había cuadrillas permanentes de jornaleros despejando el camino de fierro entre Concepción y Talcahuano.

Con una ligereza extraordinaria las arenas conducidas por los vientos de la costa invadían constantemente los sitios despejados detrás de las cuadrillas en tal condición que cuando éstas llegaban al extremo de Talcahuano ya la línea estaba cubierta de arena por el otro extremo.

A principios del siglo en curso el Gobierno ensayó por mano de don Federico Albert, gran botánico contratado para el caso, la plantación de pinos marítimos y eucaliptos entre la vía y el mar, ensayo que casi fracasó definitivamente por la fuerza de los ventarrones que volteaban los arbolitos o los arrancaban de cuajo.

Tal desaliento produjo el primer fracaso, que se acometió la formidable tarea de sacar la arena en un febril acarreo de meses, extrayendo hasta sesenta carretadas diarias; y con estupor se veía al día siguiente que las cavernas practicadas habían sido llenadas por torbellinos de arena conducidas hasta allí por los

terribles vientos del N.O. desde las playas de San Vicente.

Replantados una y otra vez lograron, por fin, afirmarse, arraigar y desarrollarse hasta constituir un enorme bosque, hoy barrera infranqueable contra el avance de las dunas que por esta causa han quedado detenidas y la vía ferroviaria protegida contra su acción perturbadora y onerosa.

Sosegadas las arenas y desecados los pantanos, en esos parajes se ha levantado una población denominada El Arenal, punto de tránsito de los bañistas que van a San Vicente y nombre que corresponde a la estación que dió vida a aquella.

De la misma estación arranca el ramal a El Portón, puerta de entrada y salida del comercio de embarque entre la ciudad pencona y el puerto de Talcahuano. A darle existencia propia han contribuido los dos pueblos inmediatos con su movimiento diario, pues éste ha disminuido en ambos, especialmente en Talcahuano, en una proporción alarmante.

Antes que El Arenal fué fundada la estación de Los Perales, a seis kilómetros de Concepción, para facilitar el crecimiento de esta última que tendía a dilatarse en dirección al puerto; mas, en contacto con una población poco densa, constituída por casas quintas y pobrerío, sin comercio ni industrias, ha llevado existencia precaria, hasta ahora mismo.

Conocimiento instructivo.—Esta copia sucesiva e inevitable de viajes por meses y años, que nos hacía intervenir en la vida funcional del personal de la línea, me permitió trabar conocimiento con mucha gente que tomaba parte en el servicio en múltiples actividades: jefes de estación, ayudantes de id, telegrafistas, bodegueros, de carga y equipajes, camineros, ingenieros, jefes de maestranza, guarda equipajes, mayordomos de patios y de faenas, etc., etc.

Descontados los servidores de oficina de los asientos de Secciones, con los cuales tenía poco que ver, a no ser con los de las Inspecciones de transportes, re-

sultaba crecido el número de personas con las cuales inicié relaciones de simple compañerismo o de amistad.

Este conocimiento y relaciones me fueron de mucha utilidad instructiva y amenizante en esa carrera tan llena de zozobras y de contrariedades. Me sirvieron para posesionarme de la naturaleza del trabajo de cada uno, de la utilidad de su cooperación, de su carácter, de su manera de comprender su papel dentro de la Empresa; en fin, tanto para ilustrarme acerca de los caracteres individuales y colectivos del personal, como de su preparación y rendimiento de trabajo en bien de su patrono y del público.

Me sirvieron asimismo, para darme cuenta de los efectos y defectos de la línea, de las instalaciones, del equipo, de los puentes, de los edificios, de las estaciones, de todos los elementos de trabajo, estáticos y móviles que constituyen el capital de la Empresa y sus medios de acción.

Por la fuerza natural de las cosas este conocimiento hubo de hacerse extensivo a los diversos pueblos que la línea cruzaba o que a favor de ella se han ido formando a sus costados en los dos mil seiscientos kilómetros que con sus ramales enlaza desde Valparaíso a Puerto Montt, que es la parte por mí conocida.

Porque, en otra parte, ya lo he dicho: a las tres maneras de nacer que, según Vicuña Mackenna han tenido las ciudades de Chile: de la boca de una mina, en torno de una posada del camino o en los contornos de un claustro, debemos agregar dos más: al pie de un fuerte y a las orillas de la línea férrea del ferrocarril.

Del chorizo que podría citar y que conozco de cerca, me limitaré a las poblaciones más a la mano, entre las cuales, de las engendradas por el fuerte o el fortín, mencionaré a Nacimiento, Mulchén, Collipulli, Lautaro, Pillanlelbún, etc.; y entre las que deben su vida exclusivamente a la actividad ferroviaria, a **El Arenal**, **Renaico**, **Pailahueque**, **Púa**, **Perquenco**, **Cajón**,

etc.; para no mencionar sino las más desarrolladas y con miras de no quedarse en sólo buenas intenciones.

Desde Temuco al sur, casi todas las estaciones de ferrocarril, principiando por Padre Las Casas, han sido la semilla de los núcleos de poblaciones que hoy vemos desparramadas hasta Puerto Montt.

Toda esta vasta región debe lo que es al ferrocarril, que en lo relativo a Valdivia y sus alrededores, centro de vivo movimiento industrial, vino a ser un poderoso agente de progreso por la colonia alemana, que desde su instalación allí en la mitad del siglo pasado, ha transformado sus selvas en campos de cultivo, en fábricas, en comercio, en múltiples industrias que ahora tientan la curiosidad de los habitantes del norte del país y hasta la de los turistas extranjeros que, especialmente de la República Argentina y Norte América, nos visitan en gran número todos los años.

La industria siderúrgica que hoy entra a actuar decididamente en Valdivia, aporta al progreso de la región su inmensa actividad derivada de la naturaleza de su giro y de su capital de 60 millones de pesos.

LA VIDA EN LA LINEA

La misma película.—Para darse cuenta del atractivo que para mí tenía la vida del tráfico, más aun, la especie de fascinación que sobre mí, como sobre los demás ejercía, es necesario compenetrarse de lo que era esa vida que en las bodegas llevábamos: sedentaria, casi igual todos los días todas las semanas, los meses y los años.

Fiscalizar el aforo de la carga, descargar los carros y entregar la carga a los bodegueros; recibir los sobornales a la mano de los conductores y ayudantes de los trenes y entregarla otra vez a los bodegueros.

Llegar a una misma hora cada día, salir a almorzar en el momento señalado de antemano, regresar como de costumbre para retirarse a su casa en conformidad al reglamento a comer y descansar, para repetir el programa el siguiente y todos los demás días.

De vez en cuando, en algunas ocasiones, más a menudo en tiempo de cosechas, hacíamos la digestión de la comida en las bodegas reanudando nuestro trabajo, según ya lo tengo expresado; novedades de importancia no se producían sino muy a las perdidas, y fuera de las ya conocidas por su repetición anual de ¡qué calor! ¡Si este verano es el más fuerte que he conocido! O: ¡qué frío tan horroroso! ¡Hacía muchos años que no se sentía uno parecido! ¡Y qué llover tanto! Fuera de estas extrañas ocurrencias de orden **metereológico no conocíamos otras dignas de extraordinarias y justificadas exclamaciones de asombro**, que las del orden administrativo interno originadas por

cambios, castigos, promociones de empleados que daban lugar al clásico corre, ve y dile, que animaban el eotarro burocrático.

La prensa misma no chispeaba más que en épocas electorales o en los grandes debates doctrinarios del Congreso, que tenían lugar cada vez que la necesidad de crear empleos, o mejorar la renta de los existentes o apretar las flojas filas del liberalismo, aconsejaba tremolar el agresivo trapo de ataques a la conciencia religiosa. Era el apretador automático.

Ese soporífero amodorramiento colonial había de cancelar luego los días del más circulante de los diarios de la época, "El Ferrocarril", por negarse a oír y atender la voz del progreso periodístico que hablaría en "El Diario Ilustrado" y "El Mercurio".

De la línea sí que venían novedades para todos los gustos y para todas las sensibilidades; podría agregar aún, para todos los estudiosos de la vida real con aplicaciones a la sociología, a la economía política, a la estadística trágica, a la administración, a la filosofía y hasta al simple humorismo.

Todo eso que es fácil experimentar en el terreno y considerar en los hechos mismos, reclamaba y estimulaba la curiosidad de los que nos encontrábamos en tierra firme y sin más horizontes que las imaginadas lejanías, para nosotros con prestigios de leyendas, representadas por los nombres de las estaciones que cuotidianamente leíamos en las guías de carga, en las reclamaciones epistolares de los jefes que nos enviaban su bultería.

Incertidumbre rodante.—Desde que se puso en marcha en Barón el convoy que me traía como segundo jefe, comprendí que mi suerte se hallaba librada a los azares de la incertidumbre rodante.

Cierto que la carrera del empleado de trenes era más corta que la del empleado que permanecía en bodegas u oficinas, pues desde luego un aprendizaje rápido de mis nuevas funciones y un acertado desempeño del cargo, podía llevarme sin tropiezos hasta

la jefatura del tren, a la categoría de conductor, es decir, a la delineación de la personalidad propia de jefe de servicio con su correspondiente ascendiente moral y pecuniario inherente; pero en cambio la peregrinación de largos años por sobre los rieles equivalía a correr durante el mismo tiempo los riesgos del militar en campaña permanente: la exposición del número uno.

Con la desventaja de que al militar le recompensan el peligro con mayor atención oficial, aumento de emolumentos y de años de servicios y el peligro no lo amaga hasta el momento mismo de la batalla, que al fin y al cabo ocupa sólo una pequeña parte del tiempo de la campaña, al paso que en esta otra peregrinación el peligro o sea la batalla es continua, normal y permanente, y por consiguiente normal y permanente el riesgo de perder la vida en forma trágica. Y sin compensaciones de ninguna laya, pues a los jefes de aquellos años no se les ocurrió nunca que no era lo mismo prestar servicios en la tranquilidad y seguridad de cuatro paredes estáticas que en la constante movilidad de un carro sujeto a la variable contingencia del olvido de un maquinista, de la paralogización de un cambiador, del descuido de un telegrafista, de tantos posibles errores que intervienen en la movilización. Mejor diré que no se les ocurrió nunca hacer oficialmente esta distinción en medidas que significaran alguna ventaja de otro orden para el empleado más sacrificado. Los atajaba el miedo al mayor gasto. Amén de las dificultades muchas veces insubsanables para desayunar, almorzar y comer regularmente; en la línea el estómago va detrás de las conveniencias del servicio; en ocasiones, más repetidas de lo que pudiera creerse, desaparece totalmente.

En el primer tiempo de lanzados en aquella carrera interrumpida sólo por horas, de mil kilómetros a través de los principales pueblos del territorio, únicamente en la época de la inutilidad comercial de estos trenes pudimos disfrutar de la comodidad de comer y dormir a horas adecuadas. Desde que cambió

su directiva, más claro, desde que el número de cuatro trenes fué aumentado a ocho para responder al nuevo criterio de arrastrar toda la carga en transmisión, cambió también la suerte de los estómagos de los personales de éstos. Ya no los nutriamos en las horas en que acostumbraban tocar sus llamadas, ni en la comodidad de un asiento de hotel, sino cuando y como podíamos, generalmente a deshoras y al lance y con mucha frecuencia a ninguna hora del día.

El recargo de trabajo que se nos vino encima no dejaba tiempo para nada, y la preocupación de la llegada a la última estación a hora aproximada—ya que no era posible pensar en hora de itinerario—para no aparecer rehacios y aprovechar la luz meridiana en lo posible para las operaciones de carga y descarga, dieron al traste con la regularidad de la alimentación.

De allí reporté una enfermedad al estómago que me duró cuatro años y que afortunadamente fué la última, pues afecciones a la cara había padecido varias como consecuencia obligada de las repetidas mutaciones de clima.

Herencia de prejuicios.—De constitución débil en razón de un exceso de cuidado del cuerpo, herencia recibida de los prejuicios de la generación anterior, cualquier descuido que me pusiera en contacto directo con los elementos de la naturaleza me causaba trastornos en la salud. Era el resultado de esa tendencia del cariño a afeminar al niño a fuerza de abrigos y precauciones en vez de fortificarlo con el tónico del aire fresco y puro, del agua refrigerante y saludable y del ejercicio que vigoriza y desarrolla las aptitudes físicas.

Es posible que más adelante trate más especialmente este tema estrechamente relacionado con el conocido aforismo de “no hay mal que por bien no venga”, cuya verdad esencial se comprueba por mí y ante mí una vez más.

Cierto que el diario vivir sobre las ruedas de un convoy de carga, con carrera de trece, quince y más

horas, sin contar el tiempo de entrega de lo que conduce, sometido por completo a las sensaciones variadas y sucesivas de panoramas cambiantes, y a las agitaciones y zozobras de los peligros inherentes y contrariedades propias de la misión, se borraban en parte con cierto reposo—más frecuente en el tiempo de paseo de estos trenes—alegre e ilustrativo de que disponíamos en los pueblos cabeceras de secciones.

Por ejemplo. Después de comida solía salir solo o en compañía de mi conductor a darme un rato de solaz, un día en la plaza principal de Talca, otro en la de Concepción; más al norte en la de Valparaíso; siguiendo al sur recorría las calles de Victoria, divirtiéndome en la caza de luciérnagas o me perdía los días Domingos en las viejas selvas araucanas, olfateando recuerdos de la vida primitiva de nuestros valientes y aguerridos antepasados y contemplando atónito las maravillas de la naturaleza, mostradas allá en toda su prepotente fuerza y desarrollo.

Cosas divertidas.—Cuando menos lo pensaba se presentaban ante mi vista cosas divertidas, que bastarían ellas solas, para ocupar muchos días a varios linotipistas.

Descansaba una noche en la hermosa plaza de Talca, complaciendo el oído con una pieza de música que preludiaba una banda militar. Muchos paseantes circulaban alrededor del límite externo del cuadrado que constituía los jardines y otros reposaban charlando en los escaños de que éstos estaban rodeados.

Frente a mí se detuvo de improviso un señor alto, delgado, bien vestido, que tendiendo los brazos como para estrechar levemente a una compañera, empezó a deslizarse gentilmente sobre las baldosas, describiendo sus piernas los giros suaves y lánguidos de un vals arrastrado, de moda en la época.

Hoy que tanto se ha extendido esta filarmónica costumbre, nada tendría de particular, pero en aquel entonces de tan recatados usos sociales aquello resultaba poco menos que un escándalo, por lo cual aproveché el paso oportuno de un conocido para interrogarlo al respecto.

—¿No lo conoce Ud.?—me respondió.

Y sin darme tiempo para que le agregara nada, continuó:

—Es don Fulano de Tal, miembro de una familia muy conocida en la sociedad, y muy conocido él también por sus rarezas y excentricidades.

Y se sentó a mi lado, en el escaño, a referirme algunas anécdotas, de las que conocía una biblioteca no escrita aún.

De entre ellas repito estas dos:

Comiendo en familia—tenía varios hermanos—se le ocurrió preguntar hasta qué altura saltaban las pulgas, en lo que se echaba de ver que no mantenía relaciones con la curiosidad de los entomólogos, que aseguran que las pulgas saltan doscientas veces su tamaño.

—Hasta un metro más o menos,—le contestaron.

—¡Ah!—repuso con aire de satisfacción; y no volvió a tocar el asunto.

Pero al día siguiente, como hasta muy tarde no diera señales de vida, uno de sus hermanos un tanto alarmado y en vista de lo infructuoso de sus golpes en la puerta del dormitorio, empujó con fuerza, ayudado por otro de sus hermanos y un cuadro singular se presentó a su vista.

El excéntrico joven se hallaba tendido en el suelo cuan largo era, al parecer sin conocimiento, y una hamaca se balanceaba a dos metros de altura sobre su cuerpo.

¿Qué significaba esto?

Que había decidido sacarle el cuerpo a las pulgas mientras dormía, y como éstas saltaban no más que un metro, discurrió que colgándose a dos metros no había cuidado de que lo molestaran; y sobre dormido dió un medio vuelco y fué a parar con su cuerpo en tierra, quedando en la condición que lo encontramos.

Esta narración “me hizo recordar”... que yo había conocido a este personaje. He aquí en qué circunstancias.

Recién llegado de Santiago en mi tren, me encontraba en la oficina del Jefe de Estación, que lo era

don Pedro Vidal, haciendo la relación de mi viaje, mientras don Pedro atendía a dos caballeros que con él hablaban.

Varios mirotones dí en esa dirección buscando explicación a cierto ruido especial y no encontrándola, suspendí mi trabajo para observar más especialmente el motivo de mi preocupación. En ese instante los caballeros se despidieron y el ruido seguía al parecer con ellos arrastrando tras sí mi atención, sorprendido de que el verdadero desconcierto de sonidos metálicos que oía tuviera que hacer con ellos y no pudiera explicármelo.

Don Pedro que me aguaitaba disimuladamente con un ojo, al ver mi estupefacción no se contuvo y soltó una desconcertante carcajada que me intrigó más aún:

—¿Que no conoce a don...?

—No, don Pedro.

—Ese que pasó por su lado con sombrero de ala ancha, plana, es él. Aquí lo conoce todo el mundo. El ruido que Ud. notaba procedía de una colección de cascabeles que lleva colgados en torno de sí mismo del borde inferior de su vestón. Otras veces los lleva en la orilla del ala del sombrero.

La cosa no podía ser más original, pues todavía no llegaba la costumbre de celebrar fiestas primaverales con sus pierrots y colombinas.

Película del tráfico.—A la inversa de la película de tierra firme, esta del tráfico es de lo más variada y multiforme. En ella se suceden en la más abigarrada discordancia de tonos, de caracteres y aún de naturaleza, los hechos más raros; unos propios del género de actividad en que actúo y otros extraños a este género de actividad, pero de contemplación inherente a esta movilidad de todos los instantes.

Sin querer me tocaba imponerme o encontrarme presente en hechos que tenían por teatro sitios de posición geográfica distinta; los mismos episodios de la vida rodante que llevaba tenían que sentirse influenciados por este dinamismo perpetuo, pues a cada mo-

mento el escenario cambiaba de decoración, de perspectiva y de posición.

Entre los episodios del género desagradable, propios de la vida de tren que me fué dado experimentar, tengo que incluir forzosamente los que se desarrollaban en las horas de comida.

Comer tranquilamente y seguramente en un tren de carga en marcha,—no siempre se podía aprovechar la detención en las estaciones para esta operación—era todo un problema.

Si ello era posible, esperaba las repechadas en desniveles de líneas, aunque se atrasara el almuerzo, para dedicarme a satisfacer el estómago. En esta parte la marcha era más pareja y por la circunstancia de ir el equipo tirado, el inconveniente de los sacudones más remoto.

En línea más o menos plana y en un tren con sólo algunos carros provistos de aire, como el directo, si el maquinista no es suave en usar este medio de seguridad, es andar bailando o a estrellones dentro de la casita.

Como la acción de este freno es simultánea e instantánea en la parte de equipo que lo lleva, la parte posterior que carece de él se va de golpe sobre aquella en cada aplicación, sacando de su sitio cuanto va dentro o sobre los carros cada vez que falta el aviso previo a los palanqueros para que apreten los carros últimos. Y si a esta condición ineludible en la marcha de un convoy así organizado, se une el detalle de un maquinista olvidadizo o torpe que acciona el aire sin haber cerrado previamente la llave del vapor, el contra golpe del tirón concluye por no dejar títere con cabeza.

Episodios.—Una señora sentada en una silla, en el vestíbulo de una casita provisional en un caso de éstos, se fué de espaldas y los vestidos y enaguas le cubrieron la cabeza no permitiéndole fácilmente ponerse de pie. Cuando logró tomar esta posición y arreglarse los ves-

tidos, la notamos con los ojos bajos y roja como una amapola.

El tren de carga tiene sus inconvenientes para viajar en él...

Pero con práctica y precauciones y todo, nos hacía de tarde en tarde a nosotros, los empleados, unas jugadas bastante pesadas.

Rodaba el equipo un día de tantos, amistosamente convidado por la locomotora en marcha pareja, sin sacudones, tirones ni encontrones; momento esperado pacientemente para practicar la perpetua costumbre de la renovación de fuerzas, esta vez más impacientemente aguardado, porque el reloj denunciaba haber pasado con exceso la hora correspondiente. Señalaba las dos y media.

Sentados a la mesa con mi ayudante, el uno frente al otro, uno en cada extremo, el servicio listo, en punto de distribuir la cazuela, que esperábamos, coloca el "cuque" la fuente sobre la mesa y voy a proceder a servir yo mismo a mi compañero, cuando una recogida imprevista de los enganches barre con todos los efectos que se hallan en la mesa, en dirección hacia mi ayudante, sobre quien caen platos, botellas, alcuza, cubierto y cazuela; después de tambalearse logra afirmarse el ayudante merced al golpe de repulsión que imprime a los mismos enganches el tirón del vapor por causa de no haber el maquinista procedido con orden en el manejo del vapor y del aire; y entonces los efectos aludidos que no alcanzaron a salir de la mesa volvieron violentamente atrás, cayendo esta vez sobre mi ya golpeada humanidad en forma de platos quebrados, de rocío de caldo, de aceite, vinagre, vino y tutti cuanti.

Sosegado el carro, disipada la densa polvareda que nos envolvía, y en posición vertical, y vis a vis ya conductor y ayudante; chorreadas de arriba abajo las ropas, desencuadrados los cuerpos, y sin serenarse aún nuestros espíritus, al mirarnos mutuamente jefe y subalterno y contemplar la situación del "cuque", una simultánea risotada dió fe de lo cómico del

imprevisto percance y sus consecuencias. Este último, no el percance, sino el “cuque”, yacía doblado de cuatro dobleces, encajado en el cajón de los útiles y sólo con los pies asomados fuera de él.

Nuestro estado era peor que el de don Lucas Gómez, con la leva rota por detrás, como consecuencia de la pelea con el gringo y que lo hizo exclamar:

—¡Miren cómo me ha dejado!

¿Razón del percance?

El maquinista al llegar a un cruce a nivel vió de improviso animales atravesando la línea y procedió precipitadamente a detener el tren, aplicando el freno antes de cerrar el vapor.

¡Y nos dejó sin almorzar!

Percances por este estilo tengo una serie en mi aporreada biografía, y ocurridos no ya solamente en la incierta vida de la plena vía sino también en la relativa tranquilidad de las estaciones de tránsito y de término.

Y digo relativa tranquilidad, porque para los servidores del tráfico no hay tranquilidad ni seguridad absoluta para comer, ni siquiera para dormir, que es lo menos que se puede pedir.

Ya que se trabaja tanto y tan intensamente con el cuerpo y con la imaginación, que es una sección del alma, o más propiamente, con el alma toda, pues emplea todas sus secciones de imaginación, memoria, inteligencia y voluntad, debería este servidor contar, si no por justicia, por el propio interés del mejor servicio de la Empresa, con un tiempo de reposo y seguridad absolutos, periódicamente, para reponer sus energías, rehacer su espíritu estropeado por tantas y tan encontradas preocupaciones y fulminantes impresiones.

Sólo bastantes años más tarde habrán de ver y gozar otros carrilanos, que no los de nuestra generación, reconocido y practicado este legítimo derecho en las disposiciones superiores de la Administración.

Si es necesario, más adelante, expondremos los torpes sacudones y choques con que nos obsequiaban

mayordomos y jefes nocturnos de estaciones en la armadura y desarmadura del tren en las estaciones de alojamiento.

Morfeo en Talca.—Por el momento digamos no más de qué calidad era la tranquilidad de que disfrutábamos para dormir en la línea pintando lo mejor posible una noche en Talca.

Ciudad mediterránea y hundida en una fuerte depresión geológica, es extremosa en sus altas y bajas temperaturas. Baste decir a este propósito que había empleados de trenes que en el verano preferían dormir sobre el techo de sus carros por ser dentro de éstos insoportable el calor; y que en invierno me dió una vez un calambre de puro frío al levantarme a las tres y media de la madrugada, para comprender la breva de pernoctar en ese pueblo en esas estaciones del año.

Bueno.

Como en política, en la línea lo anormal es lo normal; y por lo tanto, la preocupación del peligro es constante, y si bien no siempre se sabe de donde hay que esperarlo, se sabe sí que el peligro existe, porque de cualquier parte o de donde menos se piensa ha de surgir.

Y aquí va a quedar corroborado.

Mi casita, una vez desorganizado el convoy, acostumbraban dejarla en la línea inmediata al galpón de los andenes por el lado oriente, ya de noche.

Mi oído habituado a las señales de ordenanza, especialmente las de peligro, por un ejercicio de muchos años y fiel al servicio de mi voluntad que se desvivía por servir a su vez al patrón, y por cuidar además de mi existencia, en un sueño de media noche me sobresaltó recogiendo en su registro los dos consabidos pitazos, repetidos con alarmante rapidez, con que los maquinistas piden a los palanqueros apretar palancas urgentemente.

A medio despertar aún, ya el entendimiento se dió a cavilar sobre el por qué de estas señales, formu-

lándose preguntas para deducir lo que necesitaba. ¿Qué tren será? ¿Cuál será la razón del apuro? ¿Qué personal vendrá en él? ¿Qué peligro habrá para mí?

Las respuestas no se hicieron esperar, emergiendo al instante del escondite de la memoria.

Se trataba de un tren de carga nocturno que en otras ocasiones había llegado a Talca en los mismos apuros, debido a venir en línea de bajada y que, ya fuera por descuido del maquinista o del personal, no se daban cuenta de lo inconveniente de la carrera sino a la llegada a Talca.

Según fuese el personal que venía sería también la prontitud en apretar frenos y como derivación la certeza del peligro.

Porque en esto pasaba igual cosa que con el público destinatario de carga en Valparaíso.

A la llegada del tren directo a aquel puerto, ya estaban reunidos esperándolo los dueños de la carga de preferencia: fruta, aves y huevos. Estas últimas se entregaban contadas o pesadas, según su especie, apenas descargadas.

Mas, antes de entrar el equipo a la plataforma de la bodega, ya se había entablado este breve diálogo entre comerciantes y bodegueros:

—¿Qué conductor viene?

—Fulano de Tal.

—¡Ah!... Entonces no peso los huevos ni cuento las aves.

Según fuera el nombre del jefe del tren había o no dudas respecto a la integridad de la carga que esperaban.

Será esta una nota desagradable para el personal inculpable de estas dudas, que era el mayor número, pero no tengo yo la culpa; y resuelto a decir la verdad de lo que me consta, la largo tal como la constaté.

En lo del peligro para la estación de Talca, el nombre del conductor no representaba seguridad absoluta, pero influía en sus probabilidades.

En lo que a mí se refería, el peligro radicaba en la serenidad del cambiador de entrada, pues como el tren cargado tenía destinado el desvío que pasaba por mi lado, una perturbación cualquiera de aquel humilde servidor bastaría para que el tren que llegaba a velocidad acometedora entrara equivocadamente por mi misma línea, chocara con mi casita y...

Existía además, el precedente de un error de esta laya con este mismo tren; eso sí, no con mi casita.

¿Habría tranquilidad para dormir?

Diferencias en todo.—Hoy en Valparaíso, mañana en Santiago, el día siguiente en Talca y poco después en Concepción; en una parte lloviendo, en otra con tiempo hermoso, a lo largo del valle central iba experimentando todas las gradaciones de la temperatura, todos los contrastes del tiempo y de las costumbres sociales exhibidas en el personal de la región y de los habitantes de los pueblos que iba pasando.

Aún no olvido dos sorpresas cogidas a poco de llegar a la tierra de O'Higgins y de Aldea.

Una de ellas se refiere a la sumisión mansa y absoluta del hijo del pueblo, de tal manera que uno creía encontrarse con una condición muy próxima al siervo de otras edades.

El instinto de la subordinación social que se manifiesta en el roto de más al norte en su tan conocido tratamiento de: "¡Patrón! ¡Patroncito!", en el de Chillán y sus contornos se traducía — hoy, debido al más frecuente roce con el trabajador del norte, facilitado por el ferrocarril, ya no responde de esta manera — en el humilde:

—¿Mande? ¿Amito?

La primera palabra indica que está listo a obedecer, que no hay más que mandar; la segunda la emplea en la equivalencia de: "¿Qué quiere, señor?" Manifestando desde luego gran respeto y sometimiento a la voluntad del que lo habla.

La insinuación de las maneras que indefectiblemente acompaña al lenguaje y el tono, tono suave, lo

impresionan a uno favorablemente acerca de la docilidad bien intencionada de estos hombres. No había más que someterlos a prueba y se les veía salir airoso de ella. Sus rasgos salientes: la obediencia y el respeto.

El conductor y yo comíamos en el tren y la comidita nos la preparaba un "cuque" ducho en el manejo de la olla y del asador. Nuestros asados eran a lo cuyano, al palo.

En uno de los primeros viajes en que esto hacíamos, mandé a nuestro hombre a la ciudad acompañado de un "¿amito?", con un peso cincuenta centavos, a proveerse de carne para dos días, y no fué poco mi estupor cuando lo ví llegar con medio cordero al hombro.

Como este hombre tenía carácter liviano, alegre y entrador, supuse que se trataba de un abuso a manera de engaño o cosa por este jaez y estuve a punto de irritarme con él, cuando el "¿amito?", que bonachonamente me observaba en silencio, creyó conveniente intervenir para aclararme la figura.

Me tranquilicé. Había mucha naturalidad y sencillez en la explicación de éste para no comprender que en el fenómeno contemplado — fenómeno en Santiago o Valparaíso, pero no en la patria de la clásica feria, famosa por su universalidad y baratura — no había otra cosa que un violento contraste de precios con las tarifas del norte.

A tres pesos el cordero, valor corriente en esa plaza, naturalmente a mitad de esa cantidad correspondía la mitad de un cordero. ¡Cosa más natural!

Y aunque la frecuencia con que me mezclaba en esto de precios de mercado debía tenerme familiarizado con el valor de los distintos artículos de diario consumo de mi casa, no obstante, cada día encontraba nuevos motivos de sorpresa en esta materia, acostumbrado a los valores que no podía perder de vista, del centro del país.

En lo que llamaban "la frontera" la parte de territorio que se extiende desde el río Laja al sur, la bara-

tura de ciertos productos era para tentar al más indiferente.

El fuego de la cocina lo alimentábamos a carbón vegetal y el saco de este artículo lo pagábamos a veinte y a quince centavos.

Verdad que la madera de pellín, ulmo, laurel, coihue, olivillo y otras que carbonizan en esas latitudes, son algo inferiores al litre y al talhuén, para no citar más, de la región central, pero así y todo, la diferencia de precio compensaba sobradamente la diferencia de calidad.

Claro que más resaltante aparece la diferencia en la calidad de las maderas, tomando como término de comparación el quillay y el espino, de bastante uso en los pueblos centrales, pero no es menos cierto que la compensación se nivela confrontando el valor monetario y la bondad intrínseca del laurel y del olivillo, podemos decir, y el eucalipto y el álamo, de tan vasto consumo entre el pobrericó del norte.

¿Y qué decir del valor de las aves, los huevos, la leche, los quesos, la mantequilla, los piñones, y tantos otros productos naturales o cultivados, propios de esa porción del país que en su parte austral recién entraba en contacto con el riel civilizador?

Tentaciones.—Por supuesto que me sentía tentado, y la tentación no la resistía—a proveer mi casa de todas estas cosas de consumo obligado unas, sólo conveniente otras, a precios que juzgados en la capital, la ganga aparecía indiscutible.

Los huevos a \$ 0.20 la docena; las gallinas a cuarenta y sesenta centavos, las más bonitas; lo rogaban a uno porque comprara el saco de piñones de cien kilos a un peso cincuenta el saco.

Tenía autorización escrita de mis superiores de la Primera Zona para traer del sur, libre de flete, hasta veinte rodelas mensuales de leña para el consumo de mi casa que contenían un mil de astillas de la mejor leña, a dos pesos cincuenta el mil. En la capital se ha-

brian podido vender como pan caliente, a cincuenta pesos el mil.

La primera partida la traje de Quilquileo, cuando el "tren rápido" llegaba todavía hasta Victoria. A medida que el riel avanzaba en persecución de la parte austral, mis compras iban cambiando de sitio, de modo que la última fué efectuada en la estación de La Paz, cuando los brazos de acero se alargaron hasta Valdivia.

El año de mi primer arribo a Valdivia — 1907 — tuve muchas cosas nuevas que insertar en mi Memorándum de viajero oficial.

Desde luego, la sensación de destierro y abandono en que me encontré de pronto por lo que se refería al pueblo.

Es cierto que de nada tenía que admirarme después de lo que había visto y me había ocurrido en Victoria, verbigracia, el hecho de que las carretas se quedaran pegadas en plena calle pública, teniendo sus conductores, en la imposibilidad de extraerlas, que desuncir sus bueyes y esperar que el barro se secara para volver por ellas!

Calcúlese cuanto debían esperar para volver a contar con ese medio de transporte, sabiéndose que por esos andurriales regía el proverbio austral que señalaba a la estación de las lluvias trece meses en el año!

Las aceras estaban indicadas por unos tablones sueltos, sin observar línea ni continuidad, sobre el ulpo en unas partes blando, en otras más espeso, de esa masa arcillosa que haciendo ondulaciones y precipicios, se extendía amenazadora de un lado al otro de las desiguales hileras de edificios que delineaban las calles.

Pegado en el barro.—Una de esas calles de Victoria atravesábamos, invitados a comer en casa de un amigo, mi conductor y yo, una tarde a la hora en que se ponía el sol, en esos momentos en que cuesta determinar si es aún de día o si ya hemos entrado en el imperio de la noche.

De pronto el conductor que iba al medio, calzado de unas respetables “botas de agua”, resbala y va a parar al medio del espeso engrudo.

Eran tales y tan rabiosos los esfuerzos que hacía para zafarse de su gelatinoso cepo, que no atinábamos a ayudarle a salir del pantano por reirnos, de una manera que en mí llegaba a ser irrespetuosa, de su cómica situación; y cuando, tomado ya de las manos por nosotros, vimos la inutilidad de nuestros intentos, nos asaltó de nuevo, más violento e incontenible, un ataque de risa, que no hacía otra cosa en el “pegado”, que excitar en alto grado su nerviosidad, de suyo quisquillosa y sobre sí. Nos apretábamos el estómago.

Lo menos estuvimos allí forcejeando por arrebatárle la presa al fango, unos tres cuartos de hora, tanteando variados procedimientos, siempre inútiles, hasta que llegaron unos vecinos que nos ayudaron en la extraordinaria empresa. Llegamos hasta pensar en dejar allí las botas, bien así como los campesinos se veían obligados a dejar invernando sus carretas.

¡Qué cambio!—Pero así y todo, al ver ese inmenso barrizal de Valdivia, que, lonja irregular de engrudo de veinte cuadras, se interponía entre la estación y el centro, por la “calle” Picarte, el desánimo y la tristeza se apoderaron de mí.

Ir aquí caigo, allá levanto, por esos médanos que imitaban el oleaje del mar, según se le veía a uno subir y bajar hasta perderse media canilla en el barro, y esto por espacio de cuarenta, sesenta minutos, sin un punto de respiro, sin un apoyo, ni una tregua en el impertérrito caer de la lluvia, ¡vamos! esto era superior al ánimo más audaz.

Con todo, un viaje que llegué a la tentadora ciudad en un día espléndido, sin una nube, que me hizo olvidar, o más bien dicho no recordar — que no es lo mismo — la peculiaridad climatológica de la región, me lancé a la ciudad por satisfacer mi muy legítima curiosidad de conocerla; y tan engañado iba por el aspecto del día, que me atreví como cosa muy puesta en

razón, a gozarme por allá en mis adentros a las personas que, muy de impermeables o paraguas—éstos poco numerosos—transitaban al alcance de mis visuales.

—Bueno que son enfermos, me decía. ¡Creerán que van a llover estrellas!

Quince minutos antes de pisar “tierra firme”, o sea adoquinado de madera en los umbrales del “centro”, se encapotó el cielo y cayó una manga que me dejó hecho una diuca recién escapada del baño.

No hay para qué decir que yo andaba con ropa de tela delgada y sombrero de paja.

La teutónica ciudad se vengaba de mi ofensiva inexperiencia.

¡Quién había de pensar lo que este pueblo iba a ser en veinte años más!

Ahora está todo eso transformado de tal manera, que no tiene Valdivia nada que envidiar a ninguno de los pueblos más adelantados.

Desde que se llega al pórtico de la ciudad, la estación, uno se da cuenta del enorme progreso experimentado.

Cierto que tratándose de inversiones fiscales, y sobre todo azuzadas por el interés particular de las familias del personal que allí viven, no cuesta creer en esfuerzos desarrollados para mejorar en todo sentido el recinto de la estación, pero quiero decir que la impresión que se recibe es agradable, porque sugiere la idea de adelanto y preocupación de belleza y comodidad desde que se llega a la perla austral.

Traspuestos los umbrales del pórtico, ya el viajero extraña lo que dejó de ver cuatro lustros atrás, pues el desmedrado y triste caserío emergiendo difícilmente del temible pantano, se halla hoy convertido en una riente y moderna ciudadela, separada de todo el frente de la estación por una espaciosa y bien pavimentada avenida, que recibe y da movimiento a una larga fila de autos, coches de trompa y autobuses en carrera constante hasta el Centro de la ciudad, o sea, la Plaza de Armas.

Esta avenida empalma tres cuadras más allá con la que, gelatinoso y terrible barrizal desde el principio al fin, veinte años atrás, se nos presenta ahora con todo el tentador aspecto de avenida señorial, de veinte cuadras de sólida pavimentación de adoquín sobre concreto, con jardinillos al centro que le dividen el tráfico en ida y regreso, engalanada por lado y lado de arquitectura moderna, estilo característico de la región, con anchas y cómodas aceras de baldosas en toda su extensión.



OBSERVACIONES PRACTICAS

A pesar de todo...—Pero todo lo anterior, ameno e instructivo como era, no lograba anular por completo en mi memoria las peripecias del día y de los días anteriores.

Esa vida de movilidad continua, cuando no del tren, del personal, en que la tensión de nervios es tan constante como la de espíritu, por las responsabilidades anejas al cargo con el tren en marcha y con el tren detenido en las estaciones, responsabilidad no siempre bien nítidamente individualizada para no temer el cargar con pecados ajenos; que hacen la vida de los trenes, especialmente la de los de carga, la más accidentada y atrevida, literalmente hablando.

Al peligro de choques, de alcance de trenes, de caídas de puentes, de pérdida de carga, se agrega el roce constante con tantos caracteres, con tantos criterios y maneras, desde los más parecidos entre sí hasta los más opuestos, manifestados a cada momento y en distintas situaciones y oportunidades, inherentes siempre al desempeño de nuestro empleo, que consiste en recibir, transportar y entregar la mercadería en conformidad a la norma de viaje que señala al tren hora de llegada y de salida de cada estación.

En el directo, es verdad, estas responsabilidades y peligros eran menores que en los ordinarios de carga, por la ventaja del freno automático que hacía más segura su marcha, y debía evitar, una vez fraccionado en la línea, el choque de sus partes entre sí, accidentes que en las partes de fuertes gradientes y curvas se repetían más de lo tolerable.

Y digo que “debía evitar” y no que “evitaba”, porque el uso del freno de aire, no lo tenía todo el convoy sino la mitad, y así no se aprovechaba totalmente su ventaja.

Y voy a explicar en unas cuantas líneas esta ventaja antes de seguir más adelante, para conocimiento de aquellos que no han tenido trato con estos valiosos elementos de gobierno y seguridad, fabricados por la Casa Westinghouse, tipo adaptado en Chile.

Freno automático.—Daré una ligera idea de él.

Cada carro lleva adherido al centro del piso, por su parte externa, es decir, por debajo, un cilindro metálico que se completa con un apéndice llamado “cilindro de acción”, de cuyo cilindro principal parte un cañón en dirección a cada extremo del carro; entre carro y carro, esta cañería es unida por mangueras de goma y acoplamiento hasta llegar al depósito de la locomotora o depósito principal del tren, que almacena el aire necesario por medio de la bomba de compresión, accionada por el mismo vapor de la máquina.

Conectados de este modo todos los carros, se halla el convoy en aptitud de ser manejado automáticamente por el maquinista que tiene ante sí la llave o manija que controla la circulación del aire desde el depósito principal al de los carros.

Cuando el maquinista aplica el freno, o sea que hace girar la manija a la derecha, interrumpe la circulación del aire, y el aire de la cañería se escapa a la atmósfera; a causa de este escape se cierra herméticamente la llave que comunica la cañería con los cilindros o depósitos de los carros y el aire pasa entonces inmediatamente al cilindro de acción, que pone en contacto las zapatas sobre las ruedas de cada carro, con una presión de dieciséis toneladas inglesas, prácticamente diecisiete toneladas métricas, impidiéndoles absolutamente rodar. Para aflojar los frenos mueve la manija hacia la izquierda, lo que reanuda la comunicación de la cañería con el depósito principal, restableciéndose la presión del aire en la cañería general.

En cada carro de conductor u oficina de éste en los trenes de pasajeros, existe una llave para el manejo del freno neumático en casos de emergencia. Abierta esta llave, se descarga de aire la cañería general del tren, apretándose los frenos. Esta llave es muy útil.

En Europa hay en uso cuatro tipos de frenos: mecánico o de tornillo, que se usó en la Primera Zona, en Chile, en el equipo inglés; eléctrico y de aire comprimido sobre las ruedas y sobre los rieles. ,

El Westinghouse que usamos nosotros es sólo sobre las ruedas.

Para que estos aparatos funcionen satisfactoriamente, es preciso que estén perfectamente aceitados y limpios.

Un tren manejado de esta manera está mucho, muchísimo menos expuesto a accidentes que otro manejado por el sistema de palancas o sea manejado a mano.

Recién traídos los primeros carros de carga provistos de depósitos de aire comprimido, allá por 1884, se armó por vía de ensayo y para que los maquinistas chilenos aprendiesen a manejarlos, un tren de catorce carros de éstos; y se vió que corriendo a una velocidad de tren expreso, 60 kilómetros por hora, aplicándole el freno automático se detenía en un trayecto de cincuenta metros.

Continuó corriendo entre Santiago y Talca.

Accidentes evitados.—En viaje al sur, pudo el maquinista notar una madrugada, a la luz de su foco delantero, que la puerta de la estación de Linderos estaba cerrada; acto continuo aplicó el aire a su tren y lo detuvo como a diez metros de la puerta.

Si en vez de la puerta hubiera faltado una barra a la línea, o un piño de animales ocupara la vía, o un tren viniera en sentido contrario, o algo capaz de producir un accidente, el tren automático lo hubiera evitado como evitó la ruptura de la puerta; no así un tren manejado a mano que no puede parar, en el mejor de

los casos, antes de una cuadra y con mayor razón si corre en línea descendente.

En uno de mis viajes del sur, me dió la pasada el Jefe de Angostura y avanzaba ya el convoy a unos cuarenta kilómetros en vista de la señal, por frente a las oficinas, cuando un tren auxiliador que allí trabajaba hacia el extremo norte de éstas, en el desvío inmediato, sin fijarse en que el tren en tránsito no se detenía, atraviesa por delante su poderosa grúa con un carro colgado.

Ver la maniobra mi maquinista, pedir los frenos de mano y aplicar el automático, todo fué instantáneo.

Como el personal venía atento por ser esa parte de bajada y estación, y el freno Westinghouse andaba como un reloj en la fracción que lo tenía, la máquina se detuvo a sólo tres metros del estorbo, librándose así de destrucción ésta y el carro pescante y los trabajadores que allí operaban.

Accidentes de esta naturaleza y atropellos de personas fueron numerosos los que pude anotar a los haberes de previsión del tren a mi cargo.

Intercalada la disgresión, continuó las consideraciones en que me encontraba empeñado.

Continúo el tema.—Este roce constante, como decía, con los demás empleados del tráfico, se traduce en incidencias que por su número a través del tiempo llegan a hacerse infinitas.

Todo buen conductor de tren de carga lleva medidas entre ceja y ceja estas preocupaciones preferentes con arreglo a las cuales resuelve, ipso facto, todos los pequeños problemas que la jornada de cada día le va presentando.

La buena organización de su tren, el llevar completo y a mano su plan de señales, verificar a tiempo su marcha y cruzamiento, que el personal vaya donde debe; la entrega y recepción de su carga durante todo el viaje hasta su arribo a la estación final, son motivos de su atención activa y permanente.

Una vez en marcha su convoy, lo que quiere decir que las dos primeras preocupaciones, esto es, la organización y el plan de señales, han quedado satisfechas, su atención que pierde en extensión, se contrae con mayor fuerza sobre las siguientes: la seguridad y oportunidad en la marcha y cruzamientos de su tren, en que influye decisivamente la intervención del personal y la entrega y recepción correctas de la carga.

Incidencias.—Y hé aquí las mil incidencias.

Que el bodeguero está entregando carga al público o avaluando expediciones con preferencia al recibimiento de sus bultos al tren? El conductor reclama por el atraso.

Que el tren ha sido recibido por una línea que no le corresponde, porque, se dice, la suya se halla ocupada con carros dificultando sus movimientos para dejar y tomar equipo? Protestas del conductor.

Que el Jefe se encuentra ausente de su oficina, ya sea fuera del recinto de la estación o dentro de ésta dirigiendo remolques, observando los cambios, vigilando el carguío o descarga del equipo, con desatención momentánea del tren en tránsito? El Conductor formula quejas.

Que el telegrafista no pregunta a tiempo por los otros trenes inmediatos, o no pide la línea o no anuncia cuando debe hacerlo el tren que se halla listo a partir? El conductor amenaza con dar cuenta a la superioridad.

Que el tren ha dejado la carga en sitio inapropiado o no ha sido cortado antes de la pasada de un tren de pasajeros para facilitar el tránsito de los pasajeros que necesitan atravesar las vías, o retrocedió o avanzó hasta cubrir los cambios sin autorización? El Jefe llama a cuentas al Conductor.

Que el Conductor se negó a levantar una carga o exigió le dieran la línea sin estar listo o su ayudante se negó a firmar "conforme" por la carga ya recibida? El Jefe interpela al Conductor.

Que el Conductor autorizó, ordenó o toleró una “cortada volante”, poniendo en peligro la seguridad del equipo en maniobras? El Jefe da cuenta al Inspector de Transportes por telégrafo.

Y estas incidencias se repiten por mil causas, veinte, treinta, cincuenta veces en el curso del día.

Cuando estas incidencias se desarrollan entre empleados que tienen un concepto más o menos claro de sus deberes y voluntad suficiente para no alargar los enojosos diálogos, las dificultades se subsanan buena mente en la generalidad de los casos, dejando, eso sí, a la larga en los dialogantes un perceptible desgaste de los nervios, del cerebro, del estómago, o una sensible alteración hepática que a la postre enervan o neurastenizan, si me es permitido el neologismo, al funcionario, ya viejo y gastado.

Pero, Dios nos libre de que estos diálogos de inculpaciones mutuas tengan lugar entre jefes o bodegueros y conductores faltos de serenidad y de conciencia de sus funciones como servidores de la Empresa, porque entonces las incidencias suelen tomar caracteres agudos, originando pérdida de tiempo, quebranto de la disciplina y resquemores que no se olvidan en el curso de toda una existencia.

Resquemores e impaciencias.—No es rara excepción el caso del empleado que interrogado sobre el particular me contestó tranquilamente:

—¿A Fulano?... A ese no lo saludo desde que yo era conductor del tren N.º ... y él, Jefe de hace 15 años.

Llegué atrasado a su estación y procurando ganar tiempo para recuperar mi horario y enrabiado por las dificultades que encontraba en el camino. Le pedí la línea, calculando estar listo en el momento preciso; quiso obligarme a tomar unos carros que debió llevar el tren anterior; no los tomé, porque no podía hacerlo; perdí tiempo por esta causa y nos trenzamos en una discusión que me sacó pica y lo traté duro. Di cuenta

y lo amonestaron. Desde entonces nos miramos y no nos tragamos.

El Conductor del expreso, indignado una ocasión porque lo detuvieron en Polonia, agarró con su personal al Jefe de Estación y se lo llevó hasta San Fernando, sin esperar que contestasen el llamado para anunciar su tren.

La estación quedó abandonada.

Gracias a que era un servidor bien reputado, no recibió el castigo que merecía por tan inexcusable y gravísimo atropello.

Pero al fin, impaciencias explicables.

Es la obsesión dominante, avasalladora, incontenible que se apodera del Conductor y le enturbia la vista y le perturba el cerebro; la obsesión del "cumplimiento del horario". Aquí reside toda la personalidad del conductor, porque es también todo su amor propio.

Señalarle su tren a un conductor con el mote de "el tren carreta", es inferirle una ofensa, porque la toma en el sentido de que anda siempre atrasado.

El buen criterio del Jefe.—Los jefes de servicio que conocen estas peculiaridades, que se han posesionado de su significado como estímulo de actividad en la línea, saben suavizar sus severidades al juzgar estas incidencias casi continuas, porque ellas manifiestan interés por parte de los servidores del tráfico en cumplir bien, y son inevitables por la naturaleza misma de este servicio.

La intervención del Jefe de Transportes en estos casos debe hacerse sentir enderezada únicamente a limar estas asperezas y mantener la disciplina, instruyendo al personal de manera discreta y clara. En los casos aislados en que se compruebe mal espíritu y daño al regimen de subordinación o a los intereses de la Empresa, hacer pesar su acción hasta en forma ejemplarizadora si fuese necesario. Pero nunca desalentar al buen servidor que sólo por un exceso de celo sus-

cita estas controversias al rededor del desempeño de su cargo.

Conductores de “trenes carretas”.—Los conductores que por mal concepto de sus deberes o por falta de carácter o de interés por “hacer su horario”, se someten a todas las exigencias de los jefes de estación o no atribuyen importancia a la necesidad de maniobrar rápidamente, tanto en los sobornales como en los carros completos en las estaciones, o no se preocupan de pedir en el instante necesario la línea o hacer anunciar su tren; los conductores que no vigilan que su personal se halle bien distribuido en el cumplimiento de las diversas atenciones que le corresponde o que la locomotora cambie de línea para ir a “hacer agua” sin pérdida de momento; los conductores, en fin, que en lo que mira a esta divisa del “cumplimiento del horario” no ajustan a ella su actividad y su previsión durante el viaje, serán dignos conductores del “tren carreta”.

Y de este tipo los hay, desgraciadamente.

Y que no sólo pierden su tiempo por las causas señaladas, sino que, además lo pierden por su decidida y cultivada inclinación a la comadrería.

Por echar sus sabrosos párrafos — en la línea no falta, a la inversa, sobra con quién—sobre cualquier tema, no averigua a tiempo por el tren de superior categoría que lo ha de pasar o por el cruzamiento en la estación siguiente o subsiguiente para ordenar su trabajo, y le resulta que por dos o tres minutos no debidamente aprovechados, pierde un cruzamiento o pierde una pasada antes de la estación reglamentaria, que le irroga un atraso de quince minutos o media hora, según sea la distancia de las estaciones entre sí, que ya no hay manera de recuperar.

Suele ser de hasta cincuenta minutos, y no son difíciles de producirse casos de hora y media. Antes, con las distancias más largas entre estaciones, esto último se repetía mucho.

El convoy así postergado, continúa siéndolo hasta la estación en que debe esperar el siguiente día, a la cual arriba con varias horas de retardo.

Un itinerario preparado por manos inexpertas, conduce también a los mismos malos resultados descritos.

Y cuando el itinerario malo no es el de un tren, sino de una Zona, son todos los trenes afectados los que andan dados al diablo.

Calcúlese el resultado financiero que se desprende para la Empresa de un tal estado de cosas, sabiéndose que en ésta, en la Empresa, la escasez de su equipo ha sido la eterna explicación de su insuficiencia para responder a las necesidades de la producción territorial.

Caso concreto.—Si un tren del norte tiene calculado su arribo a Talca, digamos a las quince, y lo hace a las dieciocho, veamos algunos de los perjuicios que se siguen de este atraso de tres horas.

Para mejor comprensión de lo que viene, es bueno advertir que la generalidad de los trenes de carros completos y sobornales tienen su salida de Alameda, escalonada desde las primeras horas de la mañana y en el mismo orden su llegada a Talca o ramales del camino o vice-versa, con el fin de que aprovechen las horas del día en su servicio en las estaciones del recorrido y en las terminales. En estas últimas hay que desarmar los trenes, poner en descargue los carros completos, en bodega los sobornales para ser vaciados y agregar los en tránsito, al primer tren que le corresponda arrastrarlos.

Aparte de que el tren que pierde su horario, desde que se sale de él empieza a perturbar la labor de las oficinas — al telégrafo le duplica el trabajo — y la labor de los demás trenes y de los camineros y remolques en la línea, especialmente la de las bodegas, en la estación final de la zona origina las siguientes dificultades:

Interrumpe la armadura o desarmadura de otros trenes a su hora. retrasa la salida del equipo en tránsito que viaja en el mismo tren y el que estaba destinado a Talca — estación de término, para continuar concretando el caso — ya no puede ser descargado por haber cesado este servicio, hasta el día siguiente, permaneciendo así cargado toda la noche.

En cambio, llegado el tren a su hora, a las quince, este equipo habría quedado descargado a las 18 o 19 y a las 20, 21 o 22 salido nuevamente destinado. En las primeras horas hábiles de la mañana se encontraría listo para ser ocupado otra vez por las distintas estaciones que lo tenían solicitado.

Como ha quedado cargado en Talca, ha permanecido inmovilizado desde las diecinueve hasta las seis del nuevo día, hora en que en verano se reinicia la descarga, esto es, catorce horas seguidas.

Multiplíquese ahora esta cifra de carros y tiempo inmovilizados por el número de trenes en que esto ocurra en las estaciones terminales de Santiago, Concepción, San Rosendo, Temuco, Valdivia y quién sabe si también Barón, a pesar de su nuevo servicio; el resultado multiplíquese otra vez por el número de días en que se repiten estos atrasos y al total de horas perdidas, aplíqueseles el flete mínimo que pudieron rendir, y se verá la enormidad que representa pérdida en dinero para la Empresa.

Y como esto es sólo una parte de lo que se pierde, pues hay que sumar lo que se paga en jornales de la vía por el tiempo de suspensión de trabajos en espera del tren por pasar; en combustible por prolongación de la espera de las remolcadoras con sus fuegos encendidos, y por mayor consumo de carbón en la misma locomotora del tren atrasado, el total acusa una pérdida que necesariamente tiene que repercutir en los presupuestos de la Empresa.

Este punto no puede, pues, ser mirado por sobre el hombro por los encargados de este servicio, y tanto es así que todos los inspectores de transportes, especialmente los que han actuado años en la escala je-

rárquica de este ramo en el tráfico, procuran por todos los medios imaginables impedir el atraso de los trenes. Ellos se dan cuenta cabal por la ilustración adquirida por los ojos, de los múltiples daños que la desordenada marcha de los trenes de carga impone al servicio general, y sobre todo a la Caja de la Empresa.

Excepcionalmente no más es aceptable la movilización de trenes de carga especiales o sin horario, y sólo para servicios también especiales.

El tren automático que corrió un tiempo largo, a partir de 1884, sin itinerario, estaba destinado a completarse en dos o tres estaciones con carga de carros completos y no sobornales ni de servicio general; y no obstante la enorme diferencia de ocupación de la vía en aquellos años y la actividad y vigilancia extraordinarias de su conductor, el señor Ramón Gajardo, este mismo se convenció de la necesidad de sujetar su tren a horario y empezó a regular sus viajes de esta manera.

Tecnicismo estrafalario.—Viajaba en el tren nocturno al sur un ex-Administrador — uno de los escasos del año 14, — que prescindiendo de su título universitario se entregó con alma y vida a estudiar el servicio con intención de asimilarse conocimientos prácticos, y que lo consiguió en gran parte, — en compañía de varios funcionarios del ramo, y uno de éstos — uno de los que creían que diploma en mano todo era llegar, soplar y hacer limetas — manifestó su resolución — hacía de Jefe de Transportes, — para facilitar el servicio de carga, de disponer que todos los trenes de carga de su sector, marcharan como especiales.

Una pitancera carcajada del ex-Administrador se le atravesó al finalizar su frase anunciadora. Y una vez que éste pudo hablar, le dijo:

—No diga tal absurdo delante de los empleados antiguos, porque se lo gozarán en sus barbas.

En efecto, todo tren atrasado es considerado como especial en su movilización, de modo que la pretensión del técnico en referencia consistía en acumular en to-

da la zona todas las dificultades y mayor gasto que ocasiona un tren fuera de horario, haciéndolas extensivas a todos los trenes de carga!

¡Valiente tecnicismo!

¡Y no se lo gozaron!--Pero admirémonos más.

En el Congreso de Ferrocarriles celebrado en Santiago en 1921, fué propuesta esta misma idea y tratada con toda seriedad, sin que ningún empleado antiguo se gozara al autor de tan peregrina idea como se lo merecía.

SUSTOS Y RESPONSABILIDADES

El primer susto.—Para demostrar que no es infundado o dicho a humo de paja lo aseverado por mí acerca de las preocupaciones y responsabilidades que gravitan sobre el corazón y el alma del empleado del tráfico mientras anda en servicio activo, ni más ni menos que una espada de Damocles que a cierta altura sobre la cabeza, pendiente de un pelo, amenazase partirle el cráneo; voy a relatar algunos de los muchos hechos que me ocurrieron en mi carrera de Judío Errante moderno, y que denotan la diversidad de estas responsabilidades y cómo es que la vida de nuestros semejantes depende de que nosotros los servidores de transporte queramos o no desviarles la espada que, en un instante dado, ha de precipitarse desde lo alto sobre ellos.

Principiaré por mencionar el primer gran susto de que fuí víctima, siendo ayudante de tren de carga directo.

Reemplazaba por primera vez a mi conductor y me tocaba, por lo tanto, asumir las funciones de jefe del tren, momento tan ardientemente deseado por todo aspirante a serlo desde la plaza de ayudante. Momento anhelosamente esperado y a la vez supersticiosamente temido.

Es la portada de un prometedor sendero que luego se pierde en las brumas de lo incógnito para reaparecer positivamente bifurcado en dos brazos, en cuyos extremos aparecen: en uno, el éxito cautivador en

su rosada y sonriente luminosidad; en el otro, las sombrías amarguras del desaliento, de la tristura, del fracaso.

Había hecho todo el viaje de ida a Victoria y de regreso hasta Talca sin la menor novedad.

Sólo después de esta última me sobrevino el percance que sigue:

Salía de Talca a las cuatro y media de la madrugada con los doce carros de la carrera y agregados diez de carbón de piedra para la Empresa, de ocho toneladas cada uno.

El personal de palanqueros bien distribuido; sólo que el último, el “bandera”, al cual le correspondía atender los carros traseros, hube de ordenarle se echara a la cama por haberse enfermado.

Por esta emergencia tenía yo que atender los cargos de conductor y ayudante y en lo posible las obligaciones del “bandera”.

El maquinista, conocido por el apodo de “El Constitucional”, no muy discreto para correr, me inducía a ser más precavido que en los viajes anteriores.

Corriendo ya a velocidad normal por las ondulaciones de Talca a San Rafael, al trasmontar una eminencia del terreno, noté que la casita no avanzaba con la presteza que debía dado el descenso de esa parte y, observando hacia adelante, cuidadosamente en medio de la obscuridad, pude percatarme de que la cresta de chispas de la máquina y los resoplidos de ésta se iban alejando sensiblemente.

¡Se cortó el tren!—¡El tren se había cortado!

Dejé que la fracción siguiera avanzando lentamente, giré la parte superior de la linterna “ojo de buey”, de mano, que usaba, fijándola en rojo y la asomé fuera del carro haciéndoles señales al maquinista y personal de palanqueros.

Minutos más y la cresta de chispas y los resoplidos se perdían en el horizonte. Nadie se daba cuenta de la cortada.

Detenida la casita y carros acoplados en el fondo de la ondulación que cruzábamos, me alejé en dirección al norte a proteger mi fracción a distancia conveniente.

La fracción delantera no echó de menos la parte cortada hasta llegar a San Rafael, y de allí regresó a buscarla con carrera que no tenía nada de discreta en tal emergencia.

Al divisarla a larga distancia corrí a su encuentro para detenerla a prudente lejanía y tratando de señalar con rojo, pues para alumbrarme el camino había vuelto la luz blanca a su sitio; pero, sea que en esos apuros la linterna se trancara o que mi nerviosidad—extraña en mí, que he sido calificado de no tener nervios—se resolviera en torpeza, el hecho es que por más que afanosamente trabajé por colocar la linterna en rojo, no me resultó nunca; y el convoy delantero pasó ante mí retrocediendo a velocidad verdaderamente brutal, propia para levantar dentro de mí todos los fantasmas precursores del más formidable desastre.

En mi imaginación ya afiebrada alcancé a ver en horrible sucesión: el equipo destruido, el palanquero enfermo, muerto en su lecho, la vía interrumpida y algunos de los otros palanqueros heridos o agonizantes; y en seguida, yo sumariado y por último separado de mi puesto. La carrera terminada.

El positivo fracaso emergiendo amenazador.

Haciendo de tripas corazón.—Sobreponiéndome a mi trágica visión interna y comprendiendo que no había tiempo que perder, agarré piedras y las disparé indignadamente a la máquina que en esos momentos pasaba frente a mí, para llamar la atención del maquinista que en las postreras sombras del amanecer no me habría de ver.

Por suerte, éste cerró la llave del vapor y la parte posterior de su fracción, que por venir retrocediendo venía a ser la anterior, mermada un poco la carrera, fué a chocar con la detenida, sino con la violencia

que yo temí, con la suficiente para quebrar seis carros de los ingleses y hacer saltar al suelo la mitad del carbón que conducían.

¡Alivio al fin!

Me desquité con el maquinista que había prescindido de todas las preocupaciones reglamentarias y de las que el simple buen sentido aconsejaba en tales circunstancias. ¿Y qué más?

El equipo más malo lo dejé en Camarico, estación de aguada, y el resto en Curicó, a donde llegué ya de día. Los seis carros, unos más y otros menos gravemente, pero todos con sus pedestales en estado peligroso para seguir viaje, y que a duras penas alcanzaron a dichas estaciones, no me dieron ya más que hacer.

Las sombras del silencio envolvieron este percance en el más impenetrable enigma.

Al borde de la catástrofe.—La repetición de tantos y tantos accidentes como en la línea suceden y de los cuales alguna lección se desprende, lecciones recibidas en cabeza ajena y en la propia, me construyeron el convencimiento de que no era difícil anteponerse a los acontecimientos y suprimir anticipadamente numerosos hechos de esta naturaleza. La práctica me comprobó la verdad de este concepto.

Como consecuencia, llegué en mi propósito de ahorrarle pérdidas en dinero y material a los Ferrocarriles y de vidas al público, a hacerme casi maniático en cuanto a mi sistema de precauciones.

Y puedo ahora darme la satisfacción de decir por primera vez en publicaciones, que son muchas las ocasiones en que la Empresa, sin interiorizarse en ello, reportó de esta especie de manía, ingentes economías en dolores de Caja y físicos de sus clientes y servidores, como en los casos que a modo de muestra refiero en seguida.

Cuesta del Tabón.—La famosa cuesta del Tabón en el sector de Santiago a Valparaíso, ha sido, sigue siendo y

será, desde que se inició su explotación hasta que desaparezca como ruta de transporte, una perpetua sangría para el Estado, un dolor de cabeza permanente para los instrumentos de carne de su explotación y una corazonada escalofriante para estos mismos instrumentos que actúan activamente en la línea, ya sea como conductores, palanqueros, maquinistas, fogoneeros, inspectores, camineros, etc., con la existencia pendiente de un pelo.

Esa cuesta se ha tragado muchas vidas, mucho material rodante y originado dramas y tragedias espeluznantes. Su conservación misma es una sanguijuela insaciable.

He contado en público que una vez me tocó ser testigo de haberse cargado al freno el expreso en que viajaban el Jefe de la Primera Zona y el Director de Tracción y Maestranza, y que cuando el maquinista consiguió dominar—una gran suerte—su máquina desbocada, ambos jefes se abalanzaron sobre él a interrogarlo sobre la causa del peligro corrido y ninguno de los dos pudo producir palabra alguna.

Ahí se verificó inamoviblemente la verdad de que “el silencio es más elocuente que las palabras”.

La impresión de pavor y de responsabilidad moral en presencia del espantoso pánico experimentado por los pasajeros, les privó momentáneamente de esta preciosa facultad.

Con motivo del fallecimiento de un gringo muy chileno, acaecido en Septiembre de 1928, como que en sus setenta años de residencia en Chile, se asimiló muchas peculiaridades nuestras, Mr. Wharton Peer Jones, un diario recordó un hecho que en su tiempo mereció muchos elogiosos comentarios.

Gringo oportuno.—Helo aquí en breve compendio:

“Mr. Peer Jones tenía además otro título especial para la simpatía y el cariño de todos los chilenos: hace ya muchos años, cuando el Ferrocarril de Santiago a Valparaíso se movía por el vapor, un tren se preci-

pitó de bajada en la cuesta del Tabón. En medio del pánico que produjo el correr vertiginoso y desordenado de los coches que amenazaban con despeñarse en el abismo, sólo un pasajero conservó su sangre fría y pensó en la salvación del peligro, mientras los demás se entregaban a las más desesperadas manifestaciones del miedo: fué Mr. Peer Jones, que logró apretar los frenos de todos los carros, uno por uno, deteniendo la marcha del convoy y evitando la catástrofe inminente”.

En las grandes ocasiones solía lucir este gringo, con merecida satisfacción, una valiosa medalla que esta valerosa acción le valiera.

La explicación.—El atrevido desnivel de cuatrocientos diecinueve metros que la vía tiene desde Llay-Llay a La Cumbre, que representa una pendiente superior a dos por ciento, exagerada en una vía de simple adherencia, explica la repetición de los accidentes y cuasi accidentes en ese trozo de línea, hasta el punto de haber forzado a la Administración a construir un desvío salvavidas entre La Cumbre y Llay-Llay: Las Chilcas.

Bastan unas señales de inteligencia con el silbato de la máquina en apuros, para que Las Chilcas abra su áspero y serpenteado desvío y amanse al convoy loco dirigiéndolo falda arriba del cerro. Antídoto no siempre absoluto, porque casos han sucedido de trenes que han llegado al más alto extremo y chocado todavía violentamente en el cerro, destruyéndose y matando.

El tren 72.—El tren N.º 72 debía dar la pasada al tren expreso que salía de Santiago a las 8 de la mañana, en Montenegro, y no partir de ésta hasta que el expreso hubiera pasado Las Chilcas, paradero ubicado exactamente en la mitad del trayecto Montenegro-Llay-Llay.

Cada vez que me tocaba encontrarme en esta situación, me dedicaba en Montenegro, mientras me alcanzaba el expreso, a revisar y probar el freno de ai-

re de mi tren con la más acuciosa minuciosidad, porque en él tenía puestos mis cinco sentidos. En lo humano, no cabía mayor seguridad.

Y jamás partía de la estación en el momento en que el Jefe me despachaba: demoraba siempre tres minutos más, *mínimum*, para darle mayor distancia al expreso que iba adelante.

Esta medida de previsión hacía sonreír al Jefe de Estación, que en ese entonces lo era don Eduardo Wièch y reír francamente al maquinista S. L., que en el día del suceso manejaba la locomotora de mi tren.

Este maquinista llegó a hacerse famoso en la Primera Sección por su temeridad para convoyar trenes.

A pesar de mis prevenciones su imprudencia no amainaba y me contestaba siempre:

—¡Se le ocurre que vamos a alcanzar al expreso que va corriendo setenta u ochenta kilómetros y que ya nos lleva más de quince kilómetros de distancia!

Ese hombre me hacía extremar las precauciones en todo sentido; una de las cuales consistía en colocar los palanqueros vueltos, alternados, unos hacia adelante y otros hacia atrás, para que fueran pendientes de mis señales; y la otra en usar unas quilas largas para izar las banderas, para que fueran vistas desde largas distancias por si el maquinista negaba que le habían sido aplicadas. En el camino no faltaría quien las viese.

No se me olvida.

El Jefe me despacha.—Don Eduardo salió de su oficina con mi Diario de Viaje en la mano, firmado, a decirme:

—Váyase, Conductor. El expreso pasó Las Chilcas.

—Ya me voy, don Eduardo; y seguía examinando el tren.

Dos minutos después:

—¿Por qué no se va, Conductor? Hace rato que el N.º 2 pasó por Las Chilcas.

—Un momentito, Jefe.

A la tercera exigencia, llegué a la oficina a pedirle rectificara en el Diario la hora de salida y dí la partida al maquinista.

Habían trascurridos cuatro minutos más desde la pasada del expreso por Las Chilcas, cuando dí la partida al tren N.º 72 de mi cargo.

Desde que el tren empezó a descender, empezó también a payasear el maquinista, abandonando el equipo a su propia inercia y haciendo señales de apretar para que los palanqueros lo detuvieran, sin hacer él uso de su freno sino cuando el tren tomaba mucha carrera. Asomado hacia fuera de su caseta, lo veía yo reirse de mis agitadas señales de prevención.

Relajado el interés del personal en vista de que iba siendo víctima del humorismo del maquinista, en una nueva manifestación de abandono por éste y de su respectivo llamado por el silbato, no atendido ya ipso facto, el convoy tomó una velocidad extraordinaria; y el maquinista creyendo aún poder gobernarlo con su manivela, no pidió oportunamente el desvío a su pasada por Las Chilcas.

Cruzamos, pues, las oficinas de este paradero, “como una tortolita”, expresión usual entre los empleados del ramo para indicar que parece que el tren llevara sus alas plegadas a la manera de esas aves, y concentradas todas sus energías en el impulso recibido.

Vaciado el depósito de la locomotora por las repetidas e inoportunas aplicaciones de aire, cuando el maquinista quiso usar de toda la automática energía de su freno, en vista de la gravedad del peligro provocado, el freno no obedeció. Le faltó volumen de aire comprimido.

Dispuestos a morir.—Apretada mi casita con toda la presión que la situación reclamaba, subí al carro delantero cuyo manejo me reservaba para casos de emergencia e hice igual cosa; y apenas pude darme cuenta de que los palanqueros cumplían su deber y abrazarme a la palanca para no salir disparado, pues la ca-

rrera era ya tal y tan violentos los barquinazos en los recodos y puntillas de cerro, que no pensamos ya más que en Dios y morir. La muerte nos acechaba en el camino o en la estación de Llay-Llay, que sabíamos nos recibía en la misma vía del expreso, en la cual y con el cual habríamos de hacer un charquicán espantoso.

Con esa carrera desenfrenada, en cualquier curva que una de las pestañas de las ruedas trasmontara la cabeza del riel, ya tenía el tren causal para tumbarse todo entero en fragoroso derrumbamiento despeñadero abajo. No había escapatoria.

Y conjurados de todos lados los peligros contra nuestro atormentado espíritu, como si todavía fuése poco siniestra la perspectiva en acecho, la fuerza del viento que a modo de ciclón la carrera desataba, arrancaba cual hojas de papel las planchas de zinc que cubrían el techo de los carros, y las lanzaba con trayectoria de relámpagos, pero relámpagos consistentes y filudos, sobre nuestras indefensas cabezas.

Cruzado el túnel de Los Loros del mismo modo que los anteriores, como una ilusión y entrado ya el convoy en la curva última que precede a la recta que prologa la entrada a Llay-Llay, la presión de los frenos de mano actuando sobre las ruedas de la mitad del equipo y el impulso invertido de la locomotora, lo que quiere decir que trabajaba hacia atrás; y que, por último, ya generado aire suficiente por la bomba de la máquina para accionar el freno automático, pudo éste funcionar, el resultado fué que la máquina del convoy arañando, mejor diré, patinando, patinando, llegó casi a besar el último coche del expreso, del cual sólo en ese instante descendían los primeros pasajeros.

Este último detalle es elocuente: indica que los dos trenes hicieron su entrada a la estación casi al mismo tiempo. Y da también idea de la velocidad adquirida por el tren loco soltado cuesta abajo.

¿Qué hubiera pasado al no observarse la precaución de los cuatro minutos en la partida de Montenegro?

Sólo Dios lo sabe.

Nada digamos de la excitada expectación con que viajeros y público, enterados de la locura del tren lo vieron hacer allí su entrada.

Se comprende.

Por suerte para mi responsabilidad, en la Palomera — construcción en alto, sita en el centro de las líneas y destinada al servicio telegráfico — se encontraba, presenciando la entrada del tren directo N.º 72, un Inspector de Maestranza, competente y serio, Mr. Sinclair, quien acudió solícito a mi requerimiento, apenas detenido el convoy, — en medio de la multitud de gente que se hacía cruces, cómo era que no se había producido el catastrófico choque dada la furiosa velocidad con que vieron a este tren descolgarse desde el túnel, y las desesperadas pitadas de alarma que el maquinista daba — y revisados los frenos y el estado térmico de las zapatas del equipo automático, me declaró con esa honradez y expedición inglesa y la concisión y claridad que él acostumbraba:

—Culpa del maquinista.

¡Claro! Si el freno de aire funcionaba como un reloj y las zapatas no estaban caldeadas, quería decir que el convoy no se había cargado por defecto del freno o a pesar del freno — en este último caso las zapatas se habrían recalentado — sino por culpa del que manejaba el freno.

Epílogo trágico.—Pero si este suceso no se resolvió en una gran desgracia para la Empresa y el sentimiento público, y una enorme responsabilidad para el maquinista, esta gran desgracia vino como torpe epílogo de él, en otras circunstancias, siendo el maquinista el mismo y otras las víctimas.

Advertido por mí el Jefe de la Primera Sección, en nota fundada, del grave peligro que la actuación

de este conductor de máquinas entrañaba en la vía, pidió al Jefe de Maestranza lo eliminara de este servicio en bien de la seguridad del tráfico. Pero como este caballero sufría de neurastenia aguda y una de sus manifestaciones consistía en desatender toda petición o disposición de orden y seguridad relacionada con la Maestranza, no sólo no aceptó este temperamento, sino que mandó a este maquinista a correr el expreso números 1 y 2. ¡Lo premiaba!

La consecuencia no se hizo esperar mucho.

Una terrible colisión del tren N.º 2 con un tren de carga, con muertos y heridos e incendio de uno de los coches, en Polpaico, demostró que con estas cosas no se puede jugar, ni hacer obra de capricho o de favoritismo.

La culpabilidad exclusiva de este hombre en el hecho no admitía discusión; pero su padrino no titubeó en recurrir a la más grosera injusticia para atenuar su delito y paliar su propia responsabilidad, procurando “echar el muerto” al Jefe de la Estación nombrada, un buen servidor de los Ferrocarriles, el señor Mondaca.

Como su audaz insistencia—en los Ferrocarriles se ha cortado siempre el hilo por lo más delgado—llevaba trazas de conseguir tergiversar la verdad de lo sucedido para servir su inicuo fin, hubo de recurrir a la prensa, y en “La Unión” de Valparaíso, apareció una exposición descarnada del acontecimiento, ilustrada con un gráfico, que resultaba concluyente.

Nunca supo el favorecido quién fué el que salió en su defensa, salvándolo con sólo restablecer la verdad de los hechos. La pertinacia del jefe amparador no terminó empero aquí.—Reduciendo ahora sus pretensiones a salvar a su protegido, lo hizo pasar por un verdadero calvario médico experimental, declarándolo ¡enfermo de la vista!

Menos mal que lo hiciera sin daño de nadie.

Deducciones salvadoras.—El otro caso que voy a describir me ocurrió en viaje a la capital, con tren directo N.º 71, en Junio de 1902.

De codos en el balcón de mi casita, venía desde Llay-Llay, estación ubicada en el centro del gran valle de la hacienda de Ucúquer, contemplando placenteramente la belleza de ese panorama que ante mi vista se extendía al lado opuesto del cordón de cerros que por mi izquierda constituía un macizo y gigantesco muro irregular, con entrantes y salientes que el convoy debía seguir paso a paso; panorama espléndido, porque la extensa planicie del valle dividida en cuadros sembrados, cercados de plantaciones con verdes de diversos y a la vez contrastantes tonos, pareja en su nivel y con sus divisiones desiguales y acaso antojadizas, mirados desde la altura en que yo observaba, se me antojaba un gran mapa geográfico dibujado a colores sobre el suelo.

La vegetación, exuberante de fuerza y color, arrancados a la tierra, que en esa parte es de generosa composición fertilizante, mostraba ahora, además, una lozanía y limpidez gratas a la vista, debido al vitalizante e higiénico riego vertical, propinado por una extraordinaria lluvia que duraba ya varios días y noches seguidas.

El convoy compuesto de doce carros grandes y convoyado a dos máquinas, avanzaba a marcha regular cuesta arriba, respirando con dificultad de asmático, entrando y saliendo por todos los vericuetos a que los caprichos de la naturaleza ha obligado a la vía, rindiéndole homenaje de sumisión; la lluvia copiosa y pertinaz, cubría con una cortina de denso vaho la lejanía, rezagados ya los túneles de “El Centinela”, “Los Loros” y “Los Maquis”, precedido éste por el viaducto de su mismo nombre, de 164 metros de largo y 37 de alto, transformado hoy en sólido terraplén; la vista, perdida la contemplación del bello mapa en el punto en que el valle se extingue, ahogado en la estrecha garganta en que el precipicio verticaliza la ame-

naza a los atrevidos que lo culminan, se hundía en un dejo de melancolía y desconsuelo, en ese denso vaho, sin percibir nada más que todo aquello que atrás iba dejando. Y por sobre una de las puntillas de cerro que el tren acababa de trasponer, noté que ese vaho se densificaba más y más, y tomaba proporciones de nube emergida, al parecer, del contacto del muro con el riel. Y no encontrándole explicación fácil al fenómeno, que en otra ocasión bien pudo pasar desapercibido, me interesé por investigarlo, principiando por atribuirlo a hilacha encendida de las que los maquinistas o fogoneros suelen arrojar sobre el costado de la vía.

Mandé a interrogar entonces al maquinista remolcador que a la retaguardia empujaba el equipo, quien me contestó negativamente; repetida la pregunta al maquinista delantero del tren, aseguró, en respuesta, que él no había botado “huaipe” encendido.

Este resultado me alarmó ya más decididamente.

Bien que por la densidad y proporciones de la nube más parecía polvareda que humareda, no me atrevía a admitir de lleno la primera hipótesis, porque ella entrañaba para mí una grave dificultad, y me había acogido a la segunda por aquella tendencia natural a lo más sencillo y que compromete menos. De aquí la pregunta a los maquinistas.

Pero la categórica contestación de éstos, me hizo volver a la primera hipótesis con todas sus desconcertantes y casi seguras consecuencias.

Y me largué por el plano inclinado de las deducciones, desentrañadas las unas de las otras, hasta llegar al grave peligro en que la última terminaba.

Si lo que veía era polvareda, en una superficie remojada de varios días, significaba remoción repentina y violenta del terreno, producida a mis espaldas, pues nada parecido a ésto había yo divisado a mi paso por allí; y, si esta era la explicación del fenómeno, quería decir sencillamente que un desmoronamiento de cerro, acechante como un salteador de caminos a la vuelta de la puntilla de Los Loros, amenazaba la se-

guridad del tren N.º 6 de pasajeros que, detenido en Las Chilcas, esperaba cruzar con el mío para descolgarse cerro abajo como esos trenes saben hacerlo.

El conflicto.—Aquí el conflicto: Si el peligro fuéase cierto, es decir, que un derrumbamiento de cerro se hubiera producido, mi deber quedaba instantáneamente señalado: detener el tren N.º 6 y avisar al Jefe de Las Chilcas y al Jefe de Sección, por telégrafo, el peligro. El accidente quedaba evitado.

Pero yo no tenía por el momento medios de comprobación, sino vagos y teóricos elementos de juicio, insuficientes para justificar una alarma como en el caso contrario, esto es, de certidumbre, me correspondía dar.

Atrasar el tren de pasajeros, sin saber aún por cuánto tiempo, por una simple sospecha de peligro, era exponerme a asumir una responsabilidad a que los reglamentos y la ley no me obligaban.

Mi pensamiento y mi imaginación fluctuaban laboriosamente entre la duda y la decisión, mientras nos acercábamos al paradero de Las Chilcas.

Mas, al volver la última curva que puso ante mi visual la presencia del tren N.º 6, la resolución se impuso automáticamente a mi voluntad: a la vista de tanta gente, que confiadamente viajaba entregada a la vigilancia y previsión de la Empresa, me pareció un crimen dejarla pasar balanceándose sobre el fiel de una duda que bien podía caer del lado de una catástrofe de incalculables resultados.

Redacté al galope una prevención para el Jefe de Estación y desplegué mi señal roja para detener al tren de pasajeros.

Mi buena intención me salvará de la responsabilidad de la plancha,—murmuré para mis adentros, mientras dejaba caer el aviso frente a las oficinas.

Desde Montenegro hice un telegrama a Valparaíso al Jefe de Sección Transportes dándole cuenta que había “detenido” al tren N.º 6 en Las Chilcas, a causa

de “haberse producido” un derrumbe más acá de Los Loros y advertido al Jefe de Las Chilcas mandara explorar la línea.

El resultado fué que se comprobó un derrumbe más arriba de Los Loros, a la vuelta de la puntilla que se divisa en el grabado, tras la cual yo lo había presumido y que un gran peñasco depositado en plena vía, interceptaba el tráfico. Con éste ineludiblemente, habría tenido que chocar la locomotora del tren de pasajeros a no haber sido detenido en Las Chilcas. Hubo trasbordo.

La Dirección investigó y estableció el hecho con respecto al cual la Inspección de Transportes de la que hoy es Primera Zona, concluía diciendo en informe a la Dirección con fecha 20 de Noviembre, refiriéndose a mí:

“Es digna de aplausos su conducta y gracias a su celo se evitó un accidente al tren N.º 6 de pasajeros, que pudo ser de funestas consecuencias”.

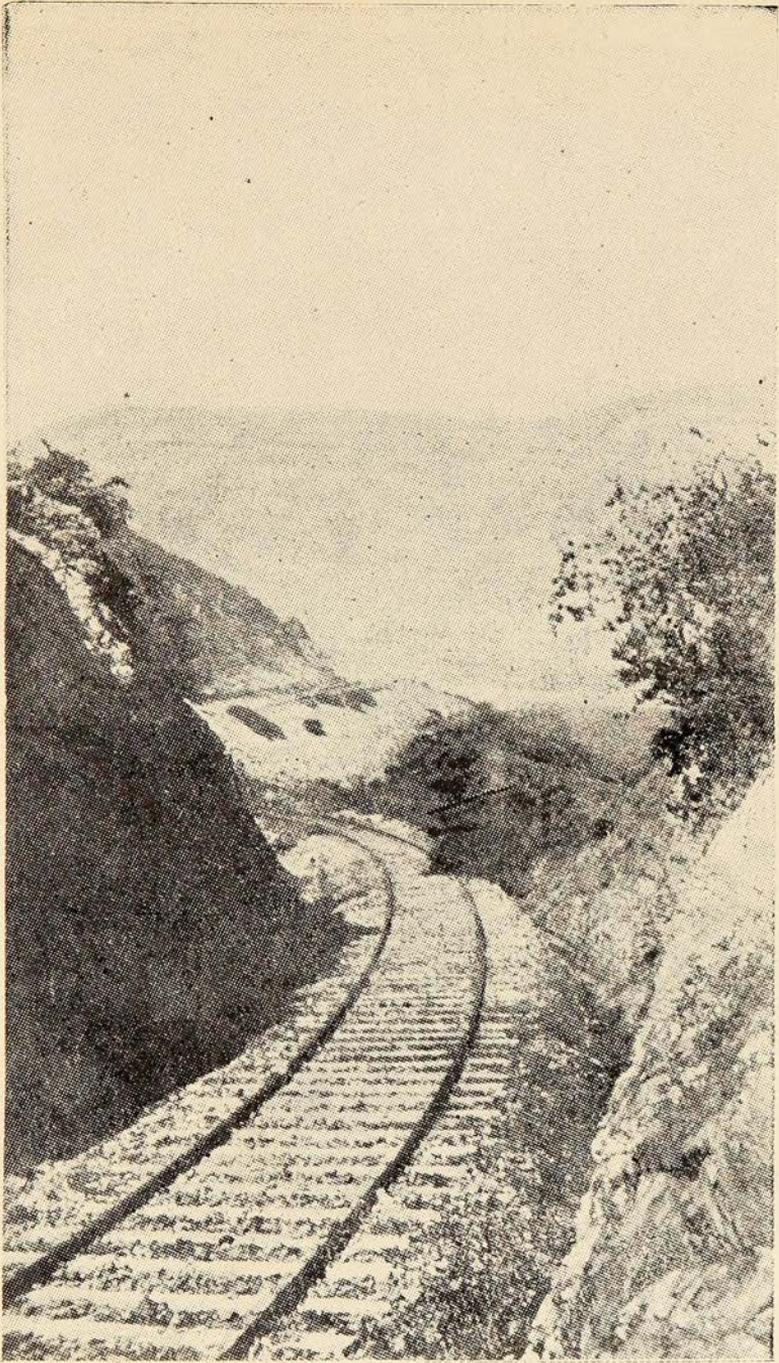
Este ha sido el único de los accidentes evitados por mí del cual se dejó oficialmente constancia, y ello, debido a que por intervención de “mano mora” dos expedientes sucesivos se perdieron en las oficinas superiores y yo insistí en que se diera cumplimiento al decreto supremo del 7 de Mayo de 1904, que ordenaba se agregara a la Hoja de Servicios de cada empleado, sus actos meritorios.

Encontrando yo que la “casualidad” de esta repetida pérdida no parecía ya tan casual, y con la intención de no dejarme burlar de nadie, fué que volví a la carga, hasta que se me atendió.

Por esto, sólo en 1907 vino a aparecer el siguiente decreto, firmado por M. Huet:

Constancia oficial.—Decreto:

“N.º 1773.—Déjese constancia en la Hoja de Servicios del Conductor, don Martiniano Poblete, como acto meritorio, que debido a su celo evitó, el año 1902, un seguro accidente que debió haber ocurrido al tren



Puntilla de Los Loros

de pasajeros N.º 6, a causa de un derrumbe de cerro cerca de Los Loros”.

La Empresa no se preocupa de hacer espontáneamente estas anotaciones, y yo no dí mayor importancia a ninguno de los demás casos que me tocó evitar, porque, al fin, no era yo el único que solía evitar sucesos de esta naturaleza, ni, con ello, hacía otra cosa que cumplir con mi deber.

En otra ocasión que se me cargó el tren, logré patentizar que se debió a la impericia de un maquinista nuevo que manejaba la locomotora; y que influyó en el suceso el sistema deficiente de palancas de los carros húngaros, recién importados, de los cuales algunos formaban parte del tren.

De allí nació la reforma de este equipo para conformarlo con el sistema en uso.

Esta vez, Loros o Chilcas, alcanzó a dar aviso a Llay-Llay, de que el tren 72 pasaba cargado, y se le recibió allí en la línea del tren N.º 2 de carga, a cuyo personal se le hizo venir del hotel donde almorzaba y arrancar hacia Las Vegas a toda máquina.

Lo alcanzamos más allá de Llay-Llay, pero sin consecuencias.



CINCO MINUTOS DE TERROR

Aniversario de Yungay.—El aniversario de la batalla de Yungay, hecho de armas en que tanto se puso de relieve el valor de nuestro hombre del pueblo y cuyo aniversario se conmemora en Santiago con la expresiva designación de “El Roto Chileno”, concentrada en la estatua que lo representa en la Plaza del mismo nombre de aquélla; este aniversario, digo, me refresca un simpático recuerdo relacionado con mis antecedentes de patriota y de ex-carrilano.

Sentados alrededor de una mesa redonda en casa de un poeta decidor, alegre y sugerente, en compañía de varios amigos, entre los cuales los había de varios pelos y tendencias sociales y literarias, departíamos en animada charla alrededor de este tema, que cobraba animación y jovialidad alimentado generosamente por el chispeo estimulador de un elixir de Quilicura, que por allí púdicamente se ocultaba tras el tejido de una dama... llamada impropriamente Juana:

La característica del roto chileno en todas las circunstancias difíciles de la vida y especialmente en defensa de su patria: su heroísmo.

Y al tocarme el turno de contar algo que a esta idea se refiriera, relaté un episodio en que me correspondió actuar y que cada vez que lo evoco, me pone carne de gallina y que al ser anunciado en ese pequeño ágape de aficionados, fué por éstos anticipadamente celebrado por la originalidad que el caso prometía.

Tiempo andado, uno de los oyentes, Ismael Parraguez, en quien la historia dejara honda huella de

emoción, la extendió y adornó con ribetes novelescos y presentada en un concurso literario — el tercero de Swinglehurst — obtuvo medalla de oro.

Voy a reducir a su esqueleto histórico el episodio, despojándolo de las galas literarias y las ilustraciones del autor, para acomodarlo a las dimensiones aprovechables de estas páginas. Perderá así en amenidad y belleza seguramente tanto cuanto habrá de ganar en exactitud histórica.

Conductor en servicio.—Afinadas las gargantas con un saludo a la de Quilicura, envueltos en una tenue, aromática neblina, proveniente de la succión de los pitillos y cómodamente arrellenados en sus asientos respectivos, mis auditores manifestaron su disposición para el relato ofrecido.

El que exhumé de esta manera:

Cuando yo era conductor del tren de carga de Valparaíso a la frontera, pude conocer palmo a palmo la línea férrea, sus subidas y bajadas, sus curvas y gradientes, y sobre todo la exquisita belleza del cambiante panorama de nuestro hermoso Chile; yo podía despertar de repente durante la carrera de mi tren en la noche más oscura y sabía decir luego dónde nos hallábamos gracias a un cerro próximo, a unos árboles del camino, a un fuerte o a cualquier otro indicio que para mí era más o menos familiar.

El conductor de un tren es el amo de una casa rodante, cuyo patio está formado por un país entero y cuyo panorama no tiene nada que envidiar al que mira el Judío Errante en su peregrinación eterna.

Renuncio a pintar los pensamientos que sobrecojen al dueño de casa de un tren en marcha, cuando la locomotora a todo vapor sorbe llanuras, serpentea ríos, rodea mares y perfora montañas, arrastrando vidas, mercaderías e intereses ajenos; y renuncio también a describir el legítimo orgullo del dueño de ca-

sa, que en esos momentos se siente un músculo del progreso y que viendo el desfile de llanuras, ríos, cerros y playas, siente pasar con ellos el vértigo de la grandeza infinita.

Un día que venía en viaje a la capital, desde Talca, al pasar por Polonia, estación inmediata a San Fernando, en la cual me esperaba el tren N.º 8 para seguir viaje tras de mí y en donde yo no paraba, al divisar al Jefe de Estación que me hacía señales de “vía libre”, siguiendo mi costumbre de las precauciones, le proyecté en el aire unas señas con las manos para que no despachara al N.º 8 en mi seguimiento antes de los diez minutos reglamentarios. Solía suceder, tratándose del tren directo, que tenía marcha más rápida y segura que los ordinarios.

Entre Polonia y Pelequén la línea hace una pequeña repechada y luego los trenes bajan sin vapor por la conocida cuesta de Rigolemo, de una pendiente que ha originado no pocos terribles accidentes.

Pasada la cumbre, el maquinista cerró el vapor y mi convoy empezó a descender silenciosa y rápidamente. De pronto polvareda, lluvia de piedras, ruidos extraños para cualquiera otros, pero conocidos para nuestro ejercitado oído de carrilano: un yuguillo suelto.

Señal roja en el acto, que mi personal primero y “el loro” en seguida transmitieron acto seguido al maquinista. Con freno atmosférico la mitad del tren, freno que yo mantenía como un reloj porque era mi garantía en trances como ése, y el convoy se detuvo a media cuesta.

Apenas detenido éste, ya los palanqueros se abalanzaron al carro accidentado y metidos debajo aflojaban abrazaderas, desatornillaban tuercas, extraían tirantes para retirar de su sitio el yuguillo averiado.

Los palanqueros.—¡Esos palanqueros! El “bandera”, el “loro”, todos los servidores aéreos de quienes dijo el poeta:

“Con la vista hacia adelante,
Solitario y silencioso va de pie,
Entre tanto que cual sierpe sibilante
A través de las campiñas corre el tren;
Y parece su fantástica figura
En la cima del movable pedestal,
Una inmóvil escultura
Que el paisaje está mirando desfilar.

Cuando en medio de la noche con sus roncos so-
[plidos
Que resuenan en los campos y en la aldea
El tren pasa tremolando en la empinada chimenea
Su penacho de volcán,
Y horadando la montaña o salvando la barranca
En el mar de las tinieblas
Va a perderse como un negro leviatán,
Con la mano en la palanca,
Circundado por el humo y por las chispas,
Entre el polvo que el convoy alzando va,
En su puesto el palanquero
Como un héroe siempre está”.

Yuguillos trampas.—El equipo de carga americano de ese entonces se completaba con unos yuguillos de madera de dos piezas acoplados, unidos por sus extremos por abrazaderas de fierro.

Estos yuguillos estaban unidos entre sí y al tornillo de la palanca por tirantes cuyos extremos pasaban por entre las dos piezas de madera para asegurarse a ellos por un perno terminado en tuerca.

Para retirar el tirante del yuguillo había que separar las dos piezas de madera con bastante fuerza, pues con fuerza casi equivalente tendían a juntarse obedeciendo a la presión constante de las abrazaderas y exponiendo al operador a dejar allí, cazada, la imprudente mano que no maniobrara con presteza.

Preocupado del tren N.º 8, que seguramente me seguía a poca distancia a pesar de mi prevención de

cuya inteligencia el jefe me acusó recibo, ordené ipso facto que un señalero volara hacia atrás a detenerlo antes que traspusiera la cumbre.

Intertanto siento un grito debajo del carro afectado:

—¡Estoy fregado!

Me tiro al suelo, cojo un atornillador bastante grande y grueso, hice palanca en el mismo yuguillo que tenía apresada la mano de mi mejor palanquero y reuniendo todas mis fuerzas apliqué un violento esfuerzo a la herramienta y ésta saltó en dos pedazos.

Los ojos del empleado preso en aquella máquina infernal, forjada por una diabólica casualidad me miraron agrandándose.

El tiempo volaba.

Salté fuera de la línea a escudriñar el horizonte, reloj en mano, temeroso de ver asomar en la cumbre a mi perseguidor, que una vez descolgado no habría quien lo sujetara antes de producir la catástrofe.

La camisa no me llegaba al cuerpo y la gorra ensartada en mis cabellos erizados se había alejado de mi cabeza.

En la cinta de mi cerebro alcancé a ver el cuadro espeluznante: el número 8 incrustado en el directo: equipo destruido, maquinista y fogonero del primero debatiéndose en fragmentos palpitantes; mi mejor palanquero reducido a albóndiga en su improvisado cepo. No quise ver más... Una resolución suprema se imponía, y la tomé sin vacilar. Lo trágico de la perspectiva no admitía vacilaciones.

Y mientras el señalero corría cayendo y levantándose por la resbalosa costilla del elevado terraplén, grité a pulmón lleno:

—Ayudante, corra a traer un cincel y un hacha!

La dolorosa víctima del cepo oyó la orden y nada dijo; pero sus ojos enormemente abiertos me hicieron comprender que se había dado cuenta del objeto del hacha.

Antes de dos minutos el ayudante volvía por el dorso del equipo y me entregaba las armas salvadoras o fratricidas.

El palanquero estaba arrodillado en el ripio de la vía y con su brazo izquierdo prisionero me miraba con miradas que me hacían transpirar. Sin mirarlo ordené nuevamente al ayudante que esperaba listo:

—¡Ojo a la cumbre y avise en cuanto asome el N.º 8!

A pesar de esta orden, yo presentía que el ayudante, presa del mismo horror que yo, más atendería a la tragedia que debía desarrollarse debajo del vientre del carro que a la cumbre de la cuesta.

Mi intención se concentró en esta sentencia que me tracé:

Dos golpes al cincel introducido entre las piezas del yuguillo que aprisionaban la muñeca, y si éstas no cedían, el tercero, previa una rápida voltereta del hacha, sobre la mano, para separarla del brazo.

Sin que lo pudiera evitar, los ojos de la víctima y los míos se encontraron y el terror casi se apoderó de mí por completo; pero aquel héroe me dió, con sencillez espartana, el aliento que ya me estaba faltando.

Al verme con el hacha en actitud de proceder me dijo simplemente:

—Por suerte, es la mano izquierda...

¡Por suerte...! ¿Qué les parece a ustedes?

Esa heroicidad modesta y decidida me dió nuevas fuerzas, y, poseído de uno de los más grandes horrores de mi vida, por lo que debía hacer si mi segundo esfuerzo fracasaba, acometí...

Junto con sentir un leve movimiento separatorio de aquel improvisado instrumento de martirio, un:

—¡Ya! salido de las entrañas del prisionero, concluyó con nuestro suplicio. Miré su mano despellejada que salía sangrando y atortillada de la tortura, y

sentí impulsos de abrazar a aquel hombre estoico, cuando el ayudante gritó:

— ¡El 8 a la vista!

Saltamos fuera de la vía y con el tren ya en marcha, pues el maquinista estaba atento, nos trepamos sobre la cubierta de los carros.

Lanzado ya a la pendiente el tren N.º 8, en marcha precipitada, nos pisaba los talones, y así llegamos casi a un mismo tiempo a la estación de Pelequén.

¡La media escapada! ¡Qué digo? ¡La doble escapada!

El fiel cumplimiento del deber había evitado una horrorosa catástrofe o, por lo menos, que yo echara sobre mi memoria el desagradable recuerdo de haber mutilado por mi mano a uno de los mejores servidores públicos a mi cargo.

Y me ha quedado imborrable el recuerdo y la admiración por su heroísmo.

LA EXPERIENCIA DEL 91

(Resumen de algunas publicaciones hechas sobre mi firma en 1926 en "La Patria" de Concepción).

El egoísmo politiquero asoma la cabeza.—Estudiando las causas del desgobierno y corrupción general del país que culminaron con la Administración Alessandri, y que trajeron como consecuencia la revolución militar del año 1924, decía refiriéndome a los ferrocarriles:

“Terminada la revolución del 91, o más propiamente la obra restauradora del 91, los partidos políticos que la emprendieron en nombre de los principios fundamentales de la República, debieron continuar unidos en estrecho y leal consorcio hasta dejar de nuevo cimentados y funcionando todos los organismos desquiciados por el huracán devastador; hasta dejar restablecida la normalidad en el orden, en la armonía, en el trabajo, en la ley y en la vida social, lo que quiere decir, curadas las heridas, apaciguados los odios, producida otra vez la inteligencia y la fraternidad en la familia chilena para que siguiera laborando tranquilamente el progreso nacional.

Después de ocho meses de lucha fratricida, de ocho meses de angustias y dolores, era necesario, de imprescindible necesidad, un período de calma, de paz y de olvido, sobre todo de trabajo intenso para volver, en lo posible, el país a su estado anterior.

Un sentimiento de amor a nuestros conciudadanos, un deber de patriotismo hacia la nación y de justicia hacia el adversario leal y generoso, con el cual se había hecho toda la campaña restauradora, imponían esta conclusión como cosa lógica y coronación obligada de la gigantesca empresa acometida.

La liquidación.—Pero' en vez de ésto asomó su cabeza el egoísmo absorbente y atropellador del partidatismo, y sugirió y proclamó e impuso la “liquidación” de la unión sagrada que tan buenas cosas había hecho, para asentar el dominio sin contrapeso del criterio político exclusivo en todo el rodaje gubernamental.

Criterio fatal para la suerte de la administración pública, porque no mira al mejor funcionamiento de ésta, a su perfeccionamiento como resorte del Estado, sino al interés del círculo del cual dicho criterio es el órgano y la expresión.

Y así resultó aquello.

La primera víctima.—El ferrocarril fué la primera víctima de aquella decisión desgraciada.

Desde esa época data, según nos proponemos demostrarlo fehacientemente, la era de desaciertos, de siniestros, de peculados, de defraudaciones en grande y pequeña escala, y como resumen de todo, de déficits permanentes en que su administración se ha debatido y agonizado.

Hasta hace poco antes de esa fecha, la Empresa del Estado no tuvo nunca pérdidas.

Antes de esa fecha los siniestros no eran tan comunes; las defraudaciones casi no se conocían; al interés personal o de grupo no se le reconocía aún personalidad preponderante y decisiva, dentro de los intereses generales.

Y los funcionarios de la Empresa no tenían empacho en defender denodadamente los intereses de ésta cada vez que algún peligro los amagaba.

Es que, también, antes de esa fecha no había técnicos, pseudo-técnicos, de esos técnicos universitarios tan hinchados de teorías librescas como escuetos de sentido práctico, que han venido a aprender en el ferrocarril, echando a perder lo que en él había de bueno y perturbando el servicio general de transportes y sus finanzas, con lo que llevaban de malo en su caletre, idealista a su manera.

Diferencia de educación.—Es que la educación que se daba en los colegios del Estado a los hombres, o mejor dicho, a los niños que habían de servir más tarde al ferrocarril, era una educación mejor orientada y mantenida, basada en los sólidos principios de la religión como apoyo moral; era una enseñanza que preparaba al niño y al joven para la vida real del mundo con todas sus contradicciones y dificultades, sus quebrantos y decepciones; armado de tal manera que en presencia de ellas nunca incurriera en la cobardía de desertar de la vida, atentando contra ella en su propia persona, sin preocuparse de las lágrimas que dejara en pos de sí; armado en tal forma, que defendiera el bien y la justicia contra todo el mundo si fuera indispensable, aún con riesgo de su propia existencia; que pensara en los suyos y en sus semejantes antes que en el “yo” personal; que tuviera presente siempre el cumplimiento de “su deber” de preferencia a la ostentación de “sus derechos”, de “sus prerrogativas”, de “sus beneficios”.

De allí que el patriotismo del pueblo que ese ambiente respiraba y la probidad de la administración pública instruida en su personal en esa escuela, fueran un tiempo citados como modelos en América.

¡Felices tiempos, idos tal vez para no volver! Qué digo: que parece empiezan a volver.

Pero ayudemos a liquidar ahora el desastre educacional aportando nuestro arsenal de experiencia ya que no contamos con cosa mejor.

Habla el general Vial.—Al regresar de Europa el General retirado don Juan de D. Vial y encontrarse con un completo cambio de panorama político que parecía definitivo después de las dos revoluciones, presa de “una conmoción de patriótico orgullo”, y queriendo colaborar a la nobilísima tarea de alcanzar la regeneración y reorganización de su patria y devolverla a las vías de justicia y libertad, hizo pública una escena

del año 91 de la que él fuera único testigo y único sobreviviente.

Dice así la relación:

“Corrían los días de Octubre de 1891.

Era Jefe del Gobierno el señor Almirante don Jorge Montt, y yo desempeñaba las funciones de Subsecretario del Ministerio de Guerra, por cuya circunstancia, diariamente, concurría al despacho presidencial para dar cuenta de los asuntos del Ministerio, oír las observaciones y obedecer las órdenes del señor Montt.

En uno de aquellos días encontré al señor Montt en el momento en que se retiraba de la sala y me ordenó que aguardara su regreso.

Estaban en la sala, don Manuel J. Irarrázabal, sentado en un sillón, y don Manuel A. Matta, paseándose lentamente, cruzadas las manos a la espalda, en gesto habitual, fruncido el ceño y la mirada vaga. Ambos estaban empeñados en grave conversación.

En ese instante decía el señor Matta:

—Qué hombres... qué inconsciencia... qué ignorancia y qué petulancia... ¡abogados mapochinos!... ¡abogados mapochinos! Creen que la revolución son las batallas de los soldados... ¡y la regeneración del país y la reorganización de los servicios públicos y las libertades de los ciudadanos quedaron realizadas en Concón y La Placilla, o es tarea que corresponde a los estadistas, estrechamente unidos y en paciente y abnegada labor?

—Es verdad que sólo en años de intensa labor se podía alcanzar los fines de la revolución, le contestó Irarrázabal, y desgraciadamente muchos de los amigos han creído que la revolución era para derribar hombres y no para levantar prácticas morales y libres instituciones como hemos creído usted y yo.

El señor Matta, entonces, volvió a su paseo, y un momento después, con movimiento apasionado se acerca a Irarrázabal, lo toma del brazo, que aprieta nervio-

samente, lo pone de pie, y le dice con voz conmovida, que parecía angustiada:

—Don Manuel, así, unidos del brazo los dos, mantengámonos durante tres años y salvemos a Chile.

—¿Lo permitirán sus amigos — le contestó Irarrázabal — que marchemos unidos? Usted sabe, don Manuel Antonio, que para servir a nuestro país, usted siempre dispondrá de mí.

Los abogados mapochinos.—En ese instante se abre la puerta y penetran diez o doce de los principales políticos de aquel tiempo, que venían de una reunión a comunicar al Gobierno que ellos, una parte de los vencedores, habían resuelto tomar para sí la totalidad del botín de la campaña. Penetraban con semblantes alborozados y parecían espléndidos señores.

Uno dijo: Ahora, cada uno al pie de su bandera a librar las batallas de la idea.

Otro, magnífico tipo de Sancho, dijo: Cada mo- chuelo a su olivo.

Un tercero se acerca a Irarrázabal, quien estaba de pie, y le dice:

Reconocemos los grandes servicios que ha prestado el Partido Conservador durante la revolución, y no los echaremos en olvido.

Don Manuel José guardó un silencio frío que parecía desdeñoso, tomó su sombrero y después de hacer una ligera inclinación de cabeza, se retiró de la sala.

Don Manuel Antonio Matta, entretanto, se había sentado en un sillón y apoyado la cabeza en una de sus manos parecía extraño a lo que pasaba a su alrededor. Yo, que lo observaba atentamente, creí ver una lágrima que caía de sus ojos y que hizo un gesto enérgico y salió de la sala sin mirar a los que en ella quedaban.

Uno exclamó al verlo partir: Un soñador y un medioeval.

—Cuidado, le respondió alguno, que los países suelen seguir a los que sueñan.

—Eso no importa, — dijo otro — los haremos salir del país y quedaremos tranquilos.

Algún tiempo después Matta e Irarrázabal estaban lejos de Chile.

Panzas y Quijotes.—Aquella escena me había enseñado mucho: había visto en acción los Sanchos y los Quijotes; los realistas y los soñadores; los que persiguen lo grande y los que se satisfacen con lo pequeño”.

Hasta aquí la relación del General Vial.

En el ferrocarril.—El ferrocarril fué el primero de los servicios públicos que acudió a exponer ante el país cuanto había de verdad en esa visión de dolor y de angustia patriótica que revelaban las lágrimas de ese patricio que sólo meses antes no había trepido en abandonarlo todo: situación, familia, hogar y su propia vida como los Walker, Martínez, como Edwards, como Halley y como tantos otros, por servir a su patria y sus instituciones fundamentales.

Invoquemos un antecedente necesario.

Era Superintendente del Ferrocarril, don Eulogio Altamirano.

Era Director de Contabilidad, don Juan de la Fuente.

No existía aún el Ministerio de Industria y Obras Públicas, y al Ministro de lo Interior, que en esa época lo era don José Manuel Balmaceda, le correspondía presidir las sesiones del Consejo Directivo de los Ferrocarriles.

Don Isidoro Errázuriz.—Durante los grandes debates doctrinarios del Parlamento alrededor de las leyes en gestación de registro civil y cementerios laicos, obra de hostilidad y pretextos de persecución religiosa de los gobernantes del tiempo de Pinto y Santa María, se había distinguido por su claro talento, por el brillo seductor de su palabra, por su rica imaginación, por el abundante acopio de ilustración que poseía, sobre todo

por sus empujes de luchador incansable, uno de los hombres que más influyeron en la aprobación borrascosa de estas disposiciones legislativas: don Isidoro Errázuriz.

En su influencia tribunicia tenían puestos sus ojos todos los luchadores teológicos que él acaudillaba, porque su oratoria representaba, en realidad, una fuerza que arrastraba cautivando.

Como orador participaba de algunas de las dotes con que jugaba Mirabeau, colgando de sus labios a sus auditorios; y como hombre lo imitaba más de lo que hubiera sido aceptable en un sugestionador de multitudes, en sus debilidades y caídas...

Pero se diferenció de su original en que éste buscó hasta que encontró motivo para abatir sus arrestos revolucionarios ante una gruesa periódica subvención de la Corona, y él, Errázuriz, se levantaba de sus caídas — pero sólo materialmente — mediante la generosidad fiscal que lo perseguía...

Es el castigo que la Etica aplica a las inteligencias que desdeñan regirse por sus inalienables prescripciones.

Errázuriz, Isidoro, sólo vino a redimirse, en parte, de sus pecados de orden moral en el sacrificio de la dictadura civil del 91, combatiéndola ardorosa y tenazmente con el desinterés y abnegación de que dieron abundante prueba los restauradores del imperio de la Constitución; y allí su espíritu purificado de prejuicios y enconos rectificó su criterio y reparó injusticias...

Errázuriz poseía en Valparaíso una gran imprenta de obras, que llevaba por nombre el mismo del diario político que en ella se editaba: “La Patria”.

Monopolio de las impresiones fiscales.—“La Patria” tenía el monopolio de las impresiones del Estado; y en ella se reunían los caudales de los contribuyentes con el nombre de “impresiones fiscales”, para mantener la

lánguida existencia de su volandera hija y la sibarita vida del admirado dueño de una y otra.

Para darle un empujón de crecimiento a esta obra particular de considerable proyección política, aprovechó una ocasión el señor Ministro de lo Interior la reunión del Consejo de Ferrocarriles; y presidiéndolo, se desbordó en una verbosa disertación para concluir haciendo presente la conveniencia de que en adelante los encargos de útiles para el aprovisionamiento de las diversas oficinas de la Empresa se hicieran a Europa por intermedio de la Imprenta "La Patria", de don Isidoro Errázuriz.

Concretada su indicación, interrogó con la mirada a cada uno de los funcionarios asistentes, y principian-do por el Director General y siguiendo por los consejeros—de los cuales sólo dos eran de nombramiento gubernativo y los cuatro restantes directores de departamentos y consejeros a la vez, por disposición de la ley todos fueron, uno por uno, manifestando su aquiescencia a la voluntad del Gobierno.

Un cancerbero fiscal.—Faltaba sólo la opinión del señor Director de Contabilidad, don Juan de la Fuente, funcionario escrupuloso, metódico, que tenía montado el servicio a su cargo en un pie de eficiencia y de corrección muy de acuerdo con la condición general de pureza y labor administrativa de aquellos tiempos. A su personal probidad, natural en la época, dada la enseñanza que en las escuelas se recibía, unía el señor de la Fuente, una revelante independencia de carácter que le había permitido mantener los fondos del ferrocarril libres de toda malsana tentación. Allí se hilaba delgado y por conductos regulares claros y definidos. Nada de medias tintas, nada de curvas ni de subterfugios.

Don Juan era muy respetado entre todas las personas que lo conocían, así de la Empresa como extrañas a ésta, porque se le consideraba una autoridad en materia de contabilidad, autoridad robustecida por

el tiempo, pues, organizado por él este servicio, permanece hasta hoy casi exactamente el mismo; y cuantos, hasta no hace mucho pretendieron innovar en él en asuntos de cierta entidad, fracasaron irremediablemente.

Ya en 1869, una comisión designada por el Gobierno para que le informara sobre el sistema de administración del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso, comisión en que figuraba el jefe de una importante casa comercial de Valparaíso, en lo que se refería a la contabilidad, esta Comisión decía, más o menos: El resultado de esta inspección ha sido un juicio altamente favorable al método, claridad y exactitud con que se lleva ese importante ramo de la administración.

Cuando se discutía en el Congreso la ley que había de unificar la administración de los tramos que se explotaban separadamente, ley promulgada el 4 de Enero de 1884, el señor de la Fuente, era a menudo llamado a ilustrar a la comisión legislativa que estudiaba la materia.

Despachada la ley de Ferrocarriles por que se ha regido esta Empresa hasta 1907, este caballero recibió el nombramiento de Director de Contabilidad de ésta, y en este cargo que honró sin discusión alguna con su competencia insuperable, con su preclara inteligencia, con su don de mando, con sus maneras caballerosas, con su larga práctica del ramo y más que todo con una modestia que en estos tiempos resulta casi inverosímil; en este cargo, continuó llevando el manejo de las entradas y salidas del ferrocarril, toda la red, y así como la sección de Santiago a Valparaíso en sus manos no supo sino rendir utilidades hasta 1883, así mismo, la totalidad del transporte del Estado ahora sometido a un solo control, no hizo sino dar utilidades durante todo el tiempo que este control estuvo en su poder.

El manejo de las entradas y salidas del ferrocarril podía compararse por su claridad, a un remanso de aguas cristalinas en el cual, mirando desde su su-

perficie se divisa hasta la tosea que constituye el fondo. Al borde se encuentra el Cancerbero, vigilante y temible, impidiendo que nadie enturbie la transparencia de ese cristal.

Quedamos en que faltaba la opinión del Director de Contabilidad.

Llegado su turno, don Juan, con su habitual serenidad tomó la palabra y dijo, más o menos:

—Hace largo tiempo que el Departamento a mi cargo hace todos los pedidos de útiles para la Empresa a la Casa... de Inglaterra, en condiciones ventajosas y con entrega regular, de modo que no veo la necesidad de innovar en ésto. Si el señor Ministro lo desea, se puede pagar a “La Patria”, la comisión que se estime conveniente, pero sin que ésta intervenga en nada, porque ello significaría una perturbación en el cumplimiento de los compromisos ya contraídos por el ferrocarril.

El Ministro, el Director General y los demás consejeros se miraron con muestras de sensible congoja y la gubernativa indicación quedó fulminada.

Este fué uno de los funcionarios exonerados de sus cargos con la entrada al ferrocarril del primer Director General político: don Benjamín Vivanco.

La Comisión Conservadora dió, por un voto de mayoría, este mal ejemplo.

Esta era la obra de los “abogados mapochinos” que llamó don Manuel Antonio Matta, o sea de los que, ansiosos de gobierno exclusivo y partidarista, provocaron la famosa “liquidación” de que en otra ocasión hemos tratado.

Y cosa curiosa: don Manuel Antonio Matta, adversario político de don Juan de la Fuente, se constituyó en su más leal y enérgico defensor. Es que él, patriota ante todo, no vió en el movimiento restaurador del 91, de que fué uno de sus adalides, un pretexto para satisfacer ambiciones de círculos, sino una realidad imperativa de reconstitución nacional.

Había diferencia.

Don Juan, decepcionado, entristecido por el forzado abandono del servicio cuya organización tantos desvelos le costara, se consolaba relatando la hidalguía de éste su inesperado y espontáneo defensor.

Tengo presente haber leído en el “**Boletín de Servicio de los Ferrocarriles**” de 1893, un año después de reemplazado el señor Vivanco por don Enrique Budge, una reseña de sesión del Consejo en que se daba cuenta de que aún daba señales de vida un trozo de la larga cola dejada por aquella Administración.

En efecto, “La Patria”, de Valparaíso se presentaba a la Empresa exponiendo que habiendo en ocasión pasada celebrado con ella un contrato para proveerla de cinco millones de boletos de pasajes, contrato que quedó sin efecto, porque la Empresa dispuso más tarde fabricarlos en sus propios talleres, dejando a “La Patria” con la adquisición de los cartones respectivos, solicitaba de ella se los comprara.

El Consejo acordó la compra, siempre que el precio no fuese superior al que ella misma pagaba en Europa por el mismo artículo.

Tras la salida de don Juan de la Fuente vinieron estos contratos, que la celosa autoridad del señor Budge desbarató.

Primera designación política.—Dejamos dicho que los abogados mapochinos que don Manuel Antonio Matta tenía montados en la nariz, habían resuelto liquidar la situación política y gubernativa resultante del triunfo de la revolución, y absorber ellos, a título de radicales, la exclusividad del Gobierno.

La primera medida consistió en designar para la Dirección de los Ferrocarriles a uno de sus políticos, y la persona señalada fué don Benjamín Vivanco, quien se hizo cargo de su puesto en los primeros días de Octubre de 1891.

Su antecesor inmediato lo era don Hermógenes Pérez de Arce, hombre de modestos principios que del Ministerio de Hacienda había pasado a la jefatura de

nuestras líneas férreas, en donde desplegó dotes de laboriosidad, de inteligencia y delicadeza que se manifestaron en diversas medidas de progreso, de seguridad y eficiencia del servicio.

Funcionario muy honorable y celoso guardador del buen nombre de la Empresa, en compañía del Director de Contabilidad, don Juan de la Fuente, y del cuerpo de empleados, habían sabido conservar y perfeccionar en los hábitos el culto a la corrección en el manejo de los intereses fiscales que recibieran de los administradores anteriores.

La escrupulosa delicadeza con que este tesorero manejaba los fondos de la Empresa estaba además amparada por una voluntad enérgica para imponer a los demás esta misma delicadeza cada vez que su dinero — el dinero a su cargo, — se veía amagado por la codicia de los inescrupulosos, fueran éstos de la misma Empresa — casos raros en esos tiempos — o por la de las alturas.

Pronto trataremos de uno de estos últimos casos.

Llegado aquí el señor Vivanco con carácter político y con fines políticos, por consiguiente, — desnaturalizando la esencia de la función que venía a atender, — su labor dentro de la Empresa tenía que ser también política. Era lo natural.

Primera consecuencia de la politiquería.—Don Benjamín Vivanco empezó a hacerse odioso al personal por sus tendencias exclusivistas y ajenas en gran parte a los verdaderos intereses de la industria que se había puesto en sus manos; más aún: esas tendencias iban abiertamente contra esos mismos intereses, como quiera que empezaba por alejar de su sitio propio, de su posición de centinela de los fondos fiscales, al hombre que mejor encarnaba la más satisfactoria garantía de integridad y correcta administración de esos mismos fondos: el Director de Contabilidad, don Juan de la Fuente.

¿Y por qué lo alejaba de su cargo? Sencillamente por móvil político.

Don Juan de la Fuente, había cometido el delito de votar en el Consejo contra la propuesta de Vivanco para Director, y fué exonerado de su cargo en castigo de tan inexplicable crimen.

Sucesos posteriores demostraron harto convincentemente que su actitud había obedecido a inspiración de previsión y patriotismo.

Remoción de empleados, creación de empleos, favoritismo nepótico y muchas medidas de servicio no tuvieron otro objeto que abrir brecha hacia la Empresa a la corriente de postulantes de pelo rojo que en esta dirección se encauzó. Y esto trajo una relajación tal del servicio general que en poco tiempo encontró su válvula de escape en los accidentes de trenes. Fué una verdadera epidemia. Casi no pasaba día sin registrarse un accidente leve o de consecuencias, pero accidente al fin, que se llevaba parte de las entradas del tráfico en destrucción de equipo, en destrucción de la vía y en perturbación del transporte, y que en no pocas ocasiones se convirtieron en verdaderas catástrofes humanas.

“Los vivancazos”.—Hace años me encontré en las oficinas de “El Diario Ilustrado” con el señor José María Raposo, quien recordando aquellos sucesos, me interrogó ante el Director de este diario:

—¿Recuerda usted aquella famosa campaña de “los vivancazos” que le hicimos al Director de los Ferrocarriles?

—¡Qué no la voy a recordar!

Destituido yo del ferrocarril, incomunicado, flagelado y privado hasta del agua, mientras no confesara donde se editaba el periódico revolucionario “El Constitucional”, éramos, y yo con mayor razón, los ferroviarios los más indignados por las calamidades que los Sanchos de la política habían desencadenado sobre nuestra querida Empresa como consecuencia de la brutal “liquidación” y nos propusimos vengar la

torpeza cometida especialmente con don Juan de la Fuente, y participamos en la campaña de nuestra referencia.

El señor Raposo, Jefe de Crónica de “La Unión” de Valparaíso, tuvo la feliz inspiración de condensar en una sola palabra toda la obra desquiciadora del Director político que se manifestaba ostensiblemente en los choques y descarrilamientos de trenes, llamándolos sencillamente “vivancazos”.

Alarmada la opinión pública por tan larga repetición de accidentes ferroviarios, acogió con satisfacción el simpático nombre, y su aplicación se generalizó tanto de Tacna a Magallanes que ya nadie daba otro nombre a los dichos sucesos.

La prensa registraba a diario en sus columnas:

“Un vivancazo” en la estación Alameda”. “Un gran “vivancazo” en el sur con muertos y heridos”. “Otro “vivancazo...” Poco faltó para que la palabra fuera incorporada en el Diccionario de la Academia Española.

Un “vivancazo” padre puso sombras de ocaso en la actividad nefasta de don Benjamín.

Entre sus arbitrariedades figuraba la designación de su hermano Adolfo, para jefe de Sección, — hoy de Zona — con residencia en Concepción.

Hombre torpe, de mal carácter, infatuado con el imprudente e ilimitado patrocinio de su hermano, se dió a hacer de las suyas sin más sujeción que a su propia antojadiza voluntad.

Era un Czar en miniatura, pero Czar hinchado, altanero, violento y duro.

La carnicería de Pileo.—Un buen día ocurrió cerca de Pileo, a inmediaciones de Concepción, uno de los tantos “vivancazos” ordinarios, y don Adolfo quiso acudir al sitio del suceso en un tren especial en trabajadores para dirigir los trabajos de salvamento y reparación.

El jefe más inmediato al accidente, el de Hualqui, le observó que no podía dejarlo pasar hasta que no

regresara de allí un tren auxiliador que allí trabajaba, y el maquinista y el fogonero del propio tren en que viajaba, le advirtieron la imprudencia que cometía. Vivancito se sulfuró por estas observaciones y declaró que él era el único que mandaba.

Después de dos o tres nuevas, respetuosas y discretas observaciones del Jefe de Estación, y nuevas y más altaneras órdenes de su superior, lo dejó partir. Testigos sobran, de la extraña escena.

Apenas habían transcurrido tres minutos de la partida, cuando un terrible estruendo rasgó la atmósfera, seguido de todas las angustiosas suposiciones que era de imaginar en los circunstantes, que habían quedado comentando la fácil y extraordinaria irascibilidad del señor Inspector de Sección.

Omitimos reseñar el horrible cuadro de destrucción del material y carnicería humana que se produjo a la altura de Pileo; sólo diremos que no conocemos otro caso en que un jefe superior del ferrocarril haya ido a la cárcel a purgar un delito de esta naturaleza, como le pasó a don Adolfo Vivanco.

Recordamos que la sociedad de Concepción, conmovida por la magnitud de las desgracias, consecuencias de tan torpe proceder, señaló, juntamente con la justicia ordinaria, a Vivanco,—a los dos Vivancos,—como responsables de la catástrofe y manifestó su resolución de no permitir más al autor más directo del gran crimen en su puesto.

Don Adolfo Vivanco no volvió más al ferrocarril.

He ahí la obra de los Panzas de la política, o sea de los “abogados mapochinos”, en el transporte ferroviario del Estado.

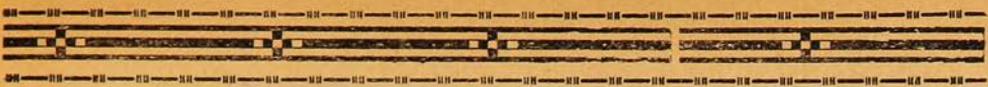
La prensa entera hizo caudal de todos los “vivancos” habidos y por haber y se los lanzó al rostro al causante más alto del desastre con motivo de este sangriento suceso; y una tarde, semanas más adelante, don Benjamín Vivanco, al pasar por la Secretaría de la Dirección, exclamó mal humorado ante varios empleados:

—Yo de tonto estoy aquí aguantando todos los insultos de los diarios. Como ingeniero puedo ganar más y más tranquilamente en otra parte. Me voy.

El Director político se va...—Y las echó.

Como los choques de trenes hacen ruido y matan violentamente, la opinión se sobreexcitó y puso remedio en esa oportunidad.

Pero los daños causados por el radicalismo “liquidador” de entonces han sido mayores en la judicatura, en la administración, en las intendencias y gobernaciones, en las tesorerías fiscales, y muy particularmente en la matanza de almas en la enseñanza del Estado, y la opinión, apenas ahora empieza a reaccionar.



POR LA EMPRESA Y LA JUSTICIA

Desmoralización.—Cuál sería la condición en que la Empresa quedó a causa de su gobierno francamente político, que el señor Enrique Budge, designado Director General en seguida del señor Vivanco, y que era un probo y activo servidor de la Empresa desde el año 1884, se vió obligado a dejar constancia de ella, para salvar responsabilidades, por una nota especial al Gobierno de la República, haciéndole presente que la recibía en el más deplorable estado de desmoralización, y que reaccionar contra este estado sería obra larga y que demandaría constante atención y energía.

Bluff e imprevisión.—Dejo dicho que el desorden financiero, que llegó a la cima en la administración Trucco, la Administración Técnica por excelencia, y que se convirtió en desorden administrativo, despilfarro de dinero y confusión general, trae su origen de la famosa “liquidación” provocada por los “abogados mapochinos”, los politiqueros así bautizados por don Manuel Antonio Matta. Y agregaremos que este desorden se inició a raíz de haberse aplicado carácter político a este servicio, del mismo modo que resultó desastre el hacer político el cargo de Director de la Caja de Retiro de los Ferrocarriles.

Todo servicio administrativo que sea considerado y proveído en consonancia con este criterio, tendrá que caer fulminado como tocado por líquido corrosivo y fatal.

En efecto. La Empresa continuó rindiendo utilidades hasta 1894, en línea ininterrumpida desde 1855 fecha en que se inició la explotación del primer tramo de Barón a El Salto, en virtud del impulso recibido en materia de escrupulosidad, es decir, de la meticulosidad, corrección y honestidad que caracterizó su dirección en manos, por lo que al manejo de sus caudales se refiere, de hombres cuya estructura moral reposaba en la doctrina que formaba parte de la educación adquirida en mejores tiempos; administración en que figuraron hombres como don José Miguel Ureta, don Juan de la Fuente, don Bernardo Irarrázabal, don Juan E. Pérez, don Eduardo Vigneaux, don Pablo Masenlli.

Ese año la utilidad fué de \$ 1.007,879, con un cambio de d. 12.56, lo que equivale a la cantidad de \$ 2.015,758, de la moneda actual.

Hubo pérdidas en 1895 y 1896 y ganancia otra vez en los tres años siguientes, para volver a caer en pérdidas otros tres años seguidos hasta 1902, y repetirse los déficits en 1903, 1904 y 1905.

En 1906 se inició un nuevo período, esta vez más largo, de nueve años de déficits sucesivos hasta 1913. Este fué un período, a partir de 1907, como lo anoto en otra parte, de reconstrucción del ferrocarril casi desde sus cimientos.

En 1915, 16 y 17, ya la Empresa bajo el control técnico acusó en sus balances utilidades que ascendieron en conjunto a \$ 5.010,211.

Ya demostré en publicaciones de Abril de 1927 en "La Unión" de Valparaíso y en "La Patria" de Concepción, bajo el título de "Utilidades ficticias", basadas en los mismos documentos oficiales de la Empresa, que estas utilidades no existieron dentro de dicha Administración.

Se trataba de un stock en materiales aportado por la Administración anterior que representaba el valor de 18 millones de pesos, stock que debió rebajar en la

misma proporción las pérdidas anteriores a 1914 y aumentar las posteriores en la misma cantidad.

Hecha esta rebaja, el déficit total acumulado desde 1914 hasta 1924 por los Expertos no habría sido de \$ 72 millones y ochocientos mil pesos como aparece en los balances oficiales sino de 86 millones, según lo tengo expuesto en las aludidas publicaciones.

La justicia histórica tendrá que bajar de su sitio esta deslumbrante ampolleta colgada donde no correspondía, y restituirla a alumbrar el arsenal de previsión profesional del señor Huet, que constituyó y mantuvo año a año ese stock de combustible salvador...

La Administración del 14 acabó con ese stock y esta ligereza le costó a la Empresa algo más de ocho millones de pesos de pérdida en 1920.

Génesis de grandes daños. — Veamos ahora el origen de dos grandes males y de algunas de las filtraciones de las entradas de los ferrocarriles que antes no se conocían.

Hasta 1891 el servicio completo de transportes de carga se hacía desde recibirla del remitente hasta entregarla al destinatario, sin intervención extraña.

Las bodegas remitora y receptora de Santiago, Estación Central, contaban cada una con 36 hombres para el carguío y descarga, servicio que se verificaba de manera expedita y oportuna, salvo por supuesto situaciones extraordinarias.

Cada vez que era necesario trabajaban sin chistar hasta las 12 o 1 de la mañana, para mantener el servicio al día.

Esta gente recibía en pago un peso veinte centavos por cada carro chico de ocho toneladas y \$ 2.40 por carro doble cargado o descargado. Se redondeaba sus cien pesos mensuales por cabeza. Trabajaba contenta y bien, y permanecía decenas y veintenas de años en esta operación, haciéndose tan práctica que resultaba más perita que los mismos empleados en conocer las marcas, los bultos, su destino, su proceden-

cia, su calidad, etc. El trato de la mercadería quedaba incluida entre las ventajas de esta antigüedad.

La palabra “huelga” habría sonado de extraña manera entre ella, porque no la conocían.

En 1892 un ex-gobernador y ex-intendente, tesoro fiscal de Santiago a la fecha, fué nombrado Director de Explotación, don Ramón García.

Es un hecho axiomático en esta rama de la administración pública que el empleado que permanece largos años a su servicio, se encariña con ella y, salvo que sea un mal hombre por inclinación natural o por defecto de educación, vele por su bien y el incremento de sus intereses. Podríase citar casos notables de este interés y desvelo como consecuencia de la familiarización y apego a las cosas carrilanas.

Y es natural, también, que una persona que llegue a este servicio o a cualquier otro, sobre todo si viene a mandar sin méritos adquiridos en el mismo servicio y debiendo su elevación a razones extrañas, no sienta por las funciones de su nuevo cargo el cariño y deseos de acrecentar su prestigio y demostrar que sabe resguardar y aumentar su eficiencia como aquél que ha ido a la vista de sus compañeros, escalando la altura paso a paso y dejando en cada etapa de su ascensión huellas de acierto, de honradez, de iniciativas que lo hayan distinguido y que acaso constituyan la explicación de sus ascensos.

Sin vinculación con el personal que actuaba, sin conocer el trabajo que se desarrollaba en las bodegas ni en ninguna parte; sin tener concurso personal allegado al caudal de entradas de la Empresa, sin arte ni parte en los incesantes y sucesivos mejoramientos introducidos en las prácticas de explotación, don Ramón García no se creyó obligado a respetar lo que encontró, y así fué que por favorecer a un contratista fracasado del Canal de Panamá, — lo dije en aquel tiempo sin ser rectificado — determinó entregar a contrata el servicio de carga y descarga que por su naturaleza debe hacerse por administración.

El empresario no necesitaba capital: trabajaba con “la blanca”. He aquí cómo:

Se le entregó la dotación de jornaleros y se le pagó a 17 centavos la tonelada de carga cargada o descargada que a éstos se le pagaba a 15 centavos. Aquél redujo la gente y pagó el servicio a 10 centavos la tonelada: la diferencia constituyó su utilidad.

La Empresa le prestaba sus empleados a contrata para que siguiera dirigiendo la operación. ¡Qué mayor ganga!

Trece años después en que volví a ventilar este asunto en contradicción con interesados en justificar este grave error y habiendo aumentado considerablemente el acarreo, cada bodega contaba con sólo 25 hombres para este servicio, cada uno de éstos ganaba dos pesos diarios y los hacían trabajar a reventar y aún el servicio andaba dado al demonio.

La gente se negaba a trabajar en horas extraordinarias, el equipo no se descargaba ni cargaba a tiempo, la carga de fácil descomposición, aves, fruta, etc., se perdía y el trato dado a las diversas especies, corría parejas con el desconcierto general.

Para encontrar trabajadores con este jornal, había que tomar lo que se presentara para salir del paso de cualquier manera.

Se sabía que tanto en la capital como en Valparaíso, la Empresa recogía la escoria que botaban los centros de trabajo.

Aquí tuvieron su punto de partida dos trascendentales daños más: las huelgas y los latrocinios.

Manteniendo la polémica relaté esto:

Sucedidos.—Pasaba en Valparaíso por una de las bodegas en que se descargaba y ví que un jornalero dejó caer un cajón naranjas que con el golpe se partió, vaciándose su contenido. Los trabajadores se repartieron entre ellos buena parte y dejaron el cajón abierto a disposición del primer comedido que por allí pasara.

Interrogados dos empleados al respecto, me contestaron con la mayor tranquilidad: “No es la primera vez, señor. Mientras esta gente esté por cuenta de la Compañía, tendrá que seguir sucediendo lo mismo. Aquí viene lo que bota la ola, porque pagan mal y nosotros no tenemos medios de hacernos respetar”.

Le oí una vez al señor Masenlli, Jefe de la Sección de Valparaíso a Santiago, que estaba cansado de pedir se quitara este servicio a las empresas particulares. El empresario era una sociedad, en la que figuraban cinco personas de la familia del señor García.

En Santiago, un amigo tuvo que retirar una jaba aves de la Estación Central, y se le dijo que el carro respectivo no se descargaría hasta el día siguiente, porque la Compañía no trabajaba de noche. Las aves tenían tres días de viaje e iban a enterar cuatro, encerradas en el carro!

¡En dos millones de toneladas de carga, movidas ese año por la Compañía, se echaba al bolsillo la bonita suma de \$ 140,000 líquidos!

Simpatías.—Bien que como cualquier ser viviente podía tener yo y las tenía, mis simpatías por determinados jefes del Ferrocarril, de los cuales dependía o con los cuales tenía relaciones de servicio, no obstante, de todos ellos me mantenía siempre a discreta distancia observando aquella máxima antigua: “Ni muy adentro que te quemes, ni muy afuera que te hieles”.

Dentro de los prudentes principios en que procuraba encuadrar mis actos como subalterno para no incurrir en el grave inconveniente de aparecer afiliado a alguno de los círculos en que se dividían las jefaturas y poder juzgarlos a todos, aficionado como era a fiscalista por amor a la justicia, sin servilismo ni rebeldía, con criterio independiente; dentro de esos principios, digo, me tocó intervenir más de una vez en defensa de algún jefe o subalterno, en ocasiones sin que el favorecido lo supiera, nada más que por dar

satisfacción al ideal de servir a la verdadera conveniencia de la Empresa, sirviendo a la Verdad y la Justicia, dos entidades tan escarnecidas por tantos que andan con sus nombres a flor de labios.

Siendo conductor de tren directo, me correspondía entregar la carga de término en la estación de Barón, el personal de cuya bodega receptora — servicio de mucha importancia, porque era intermediaria para abastecer, además de la plaza de Valparaíso, toda la costa norte — en su mayor parte se hallaba tan corrompido y falto de honradez, que en diversas oportunidades sostuve duros altercados, con el representante de la Compañía descargadora, pues, en mi presencia, éste, de acuerdo con aquél, habían acostumbrado a los jornaleros a substraerse la mercadería que yo entregaba, aún sin esperar que completara la entrega. De modo que sus robos los hacían en mi presencia y comprometiendo mi propia responsabilidad. ¡Qué no harían a mis espaldas!

Mis repetidas quejas a la Superioridad resultaron estériles, hasta que, decepcionado, renuncié a seguir entregando personalmente mi carga. La Compañía de Carga y Descarga, podía más, minando el prestigio y la responsabilidad de la Empresa, que yo y mi jefe, velando por sus intereses materiales y morales.

Tiempo corrido, otro jefe, don Juan Francisco Salazar, habiendo comprobado malos manejos del jefe mismo de la bodega y otros funcionarios dependientes de éste, procedió a cancelarlos sin más trámite.

Esta medida produjo gran revuelo.

Huelga.—El personal de las dos bodegas receptora y remisora, que sumaban 60 empleados, haciendo causa común con los separados, desde el día siguiente se abstuvo de concurrir a su puesto, y se dedicó a visitar al Intendente, ante quien protestó de la medida de su jefe, y a las imprentas, logrando interesar a los diarios en su favor. En seguida, envalentonado con esta ayuda, se presentó al señor Salazar a notificarle que

mientras sus compañeros cancelados no fuesen repuestos, ellos no concurrirían a las bodegas.

La contestación que recibieron fué la que correspondía a un concepto directivo disciplinario, firme y decidido:

—El hecho de que ustedes abandonen intempestivamente su servicio, equivale a una huelga, y la huelga es inaceptable en un personal contratado; en consecuencia, quedan todos ustedes separados de sus puestos.

Acto de energía duro, pero necesario ante muestras tan notorias de rebelión e indisciplina, y especialmente oportuno en ese momento para deshacerse de un grupo de empleados nocivos para el servicio.

Pero la campaña de prensa ganaba terreno y hasta “El Diario Ilustrado” reproducía lo que se decía en apoyo de los servidores rebeldes, indudablemente influenciado por el ambiente de oposición y falta de una aprobación explícita y categórica de la actitud del jefe de la Sección, por la Superioridad de los Ferrocarriles.

Por la justicia y la buena doctrina administrativa.—En esas circunstancias, viendo solo al señor Salazar, luchar por la limpieza y moral administrativa y teniendo encima la inercia contemplativa que daba alas a la audacia y enajenaba la simpatía pública a quien merecía tenerla en su apoyo, porque su conducta respondía a los intereses del servicio público, me hice presente al Director de este diario y le expuse lo que sabía; agregándole que, un diario como el suyo, que se había distinguido defendiendo a brazo partido las buenas prácticas administrativas, debía en este caso no sólo no secundar a los ladrones, sino aún apoyar resueltamente al digno jefe superior del servicio en la zona norte, que era quien representaba en esos momentos, la honradez, la corrección, la buena doctrina administrativa y la dignidad misma de la jefatura.

El señor Misael Correa, dió orden en el acto de suspender toda publicación en este sentido y me tra-

jo uno de los artículos de un diario de Valparaíso, “La Unión”, compuesto ya, que debía reproducir “El Ilustrado”, al día siguiente.

En seguida, vista la buena disposición del Director, le propuse que consiguiera con el Ministro de Industria y Obras Públicas, que lo era el íntegro y activo señor José Ramón Gutiérrez, que fuera al puerto y examinara en el terreno las dificultades suscitadas para que espaldeara al jefe del servicio abandonado allí a su propia suerte, si del examen aparecía digno de tal apoyo.

Aprovechando que al día siguiente llegaba yo allí y estimando una obligación de justicia el hacer saber al señor Salazar que no estaba solo en la brecha del deber, en la noche me apersoné a él y le expuse, ante todo, que el paso que daba era insólito en mí y no viera en él otra cosa que un vehemente deseo de ser útil a la causa que él representaba.

Dada la estimación que siempre me había demostrado, me recibió con muestras de señalada simpatía, dentro de su temperamento reposado y parco de palabras.

Ya enhebrada la conversación sobre los sucesos de actualidad, le hice saber que su actitud no había sido debidamente comprendida, gracias a la simpatía pública que parecía acompañar a los huelguistas, ya que al exterior no salía más que lo que ellos comunicaban a la opinión; y que por otra parte, la falta de aprobación inmediata y pública de la sanción por él aplicada a los mismos, por la Dirección, hacía creer en una especie de contemporización con ellos o que su campaña no estaba del todo desprovista de razón.

Como esto en todo caso indicaría carencia arriba de ideas claras del papel de la jefatura en tales circunstancias y de pantalones para poner las cosas en su lugar, dejando que tomara proporciones una incidencia que debió quedar circunscrita al recinto de la Empresa, “El Diario Ilustrado”, cree que esto anda mal y hay necesidad de una sonada campaña de de-

puración y modificación directiva que garantice la tranquilidad, el orden, la disciplina y el acierto en la administración ferroviaria.

Desde luego están señaladas como cabezas de turco, el Director y usted.

Explicados los hechos al director del diario, ha convenido en influir con el Ministro para que venga a formarse opinión personal, con los antecedentes a la vista, de lo que hay en esta seria dificultad.

De los datos que el señor Salazar me dió a conocer con este motivo, deduje una segura confirmación de la buena idea que ya tenía de su trabajo efectivo, de su ponderado criterio, de su prudencia y también de su rectitud y firmeza para aplicar a cada problema la solución que le correspondía.

Y ahora estaba colocado en el sitio que su ilustrada conciencia, de consuno con la tradición del ferrocarril y la buena doctrina administrativa le apuntaban: atajaba la anarquía y la inmoralidad con inflexible severidad, sin mirar el número de los culpables ni si él estaba solo o acompañado en tan honrosa actitud.

Enteré también al Director de “La Unión” de los antecedentes del conflicto, y la ayuda de la prensa para los revoltosos cesó.

Ministro en visita.—A mi regreso del sur, supe que había estado el Ministro y enterándose de todo los datos de las ruidosas incidencias.

El señor Salazar me expuso:

—Estuvo aquí el Ministro, y en presencia de los antecedentes de esta cuestión, me habló como Ministro y como hombre. Aprobó en todas sus partes la resolución por mí tomada acerca de los servidores promotores de la huelga; pero acerca de los demás, entre los cuales había, sin duda, por ser más nuevos, empleados que por inexperiencia o por incitación de los más antiguos, solidarizaron con ellos, talvez no de buen grado, que regulara el castigo en relación con la gravedad de su falta, previo examen individual de su culpabilidad.

Sólo uno que otro de estos últimos volvió al servicio.

El Gobierno y la Dirección aprobaron ampliamente lo hecho por el Jefe de la Primera Zona, y el Comercio, en conocimiento de esta conducta que a él lo favorecía en primer término, no tuvo sino aplausos para el señor Salazar.

Entre tanto el servicio de bodegas, debido a las previsoras disposiciones del señor Salazar no se interrumpió ni un momento.

Después supe que el Director de Explotación, señor Oportot, había escrito a este caballero, recomendándole aprovechara la oportunidad para reemplazar a los desertores, con mejor gente; lo que hizo con empleados de las bodegas de Santiago, con manifiesta ventaja para el servicio que dió un salto de mejoramiento que el público pudo apreciar casi inmediatamente.

Doble lección.—Esta lección y la que la Administración Huet dió en 1907 a los telegrafistas que se plegaron a la huelga de obreros, restablecieron la medio secular e invariable disciplina, agujereada por estos conatos de subversión, permitiendo a la Superioridad descansar confiada en la lealtad de su gente más preparada y eficiente, mientras ella daba el jugo de su cerebro y de sus afanes en pro del arreglo de todos los puntos flacos de la organización general.

Esta misma disciplina ya trizada y cicatrizada, por virtud de estas justificadas y oportunas medidas de rigor, disciplina que tanto debía influir en la satisfactoria marcha de los servicios, y que por ser, como era, una necesidad de buena política mantener intacta para esta misma finalidad, se vió nuevamente amenazada de quebrantamiento, esta vez no ya por culpa de elementos perturbadores de abajo, sino, ¡quién lo creyera!, por impericia y ostentosa imprudencia de arriba.

Más adelante hemos de verlo.

EL SERVICIO DE PASAJEROS EN LA PRIMERA ZONA

Me anticipé.—Habiendo afirmado yo, en “La Patria” de Concepción, a principios de 1906, que no era obra de romanos concluir con los abusos de algunos empleados de trenes, del mismo modo que con todos los de la administración interna de la Empresa, a objeto de suprimir personal de fiscalización, alguien me objetó, que de palabra era esto muy fácil. Yo contesté con los artículos que siguen y que ahora completo.

Me anticipé en 20 años a hacer en pequeño lo que el señor Blanquier hizo en grande de 1927 adelante, lo que demuestra la practicabilidad de mi opinión.

Dependiente de la 1.^a Zona y ya con cerca de trece años de carrera no interrumpida, en los “trenes directos”, — esta denominación era exclusiva de los trenes de carga a Victoria, — tres veces fuí honrado por distintos jefes, con la proposición insistente de aceptar la jefatura de trenes de pasajeros, en circunstancias que para mí significaba mayor rango y comodidad, aunque no aumento de renta.

Las tres veces decliné la atención, porque su aceptación habría representado — como me acaeció más tarde — un período de intensa agitación y una montaña de odiosidades.

El conocimiento que tenía de las condiciones en que se hacía el servicio de pasajeros y que los jefes

querían a toda costa mejorar, me retraía, muy a mi pesar, de colaborar a esta buena obra.

¡Había que ver como estaba eso!

Proponerse regularizar y limpiar el tren, de todas las corruptelas y desórdenes que allí eran el pan de cada día, desórdenes y corruptelas en que el público y parte del personal tomaban parte como beneficiarios, y que por consiguiente habían de defender a sangre y fuego, era una empresa muy atrevida y peligrosa.

Pero una nueva insistencia de un jefe de la Zona, que me merecía particular deferencia, esta vez reforzada por el nuevo jefe del Personal, señor Valle, me hizo discurrir así:

“El no aceptar una proposición, que para todos los demás quiere decir un ascenso moral y un descanso físico evidente, va a ser interpretado como que donde estoy, me sujetan amarras de esas que no es permitido presentar en el carácter de causales de resistencia”. Y aunque me inclinaba a rehusar nuevamente la proposición, con todas las energías que despierta la inminencia de los grandes peligros, hube de resignarme al sacrificio.

La reorganización de 1907, con sus grandes empujes de renovación y de progreso, con sus energías nuevas de independencia, me estimulaba a contribuir a desmalezar el campo de su siembra, para llegar a obtener frutos sazonados de adelanto y perfeccionamiento ferroviarios.

Me sentí espaldeado sólidamente en esta ruda y odiosa lucha a emprender.

Y acepté.

Primera providencia:

Llamé al guarda equipaje y le hice ver que estaba al tanto de sus antecedentes, bastante malitos, y que declarara si estaba dispuesto a cambiar de conducta y secundarme en mi misión, caso en el cual no haría causal de sus antecedentes; pero que a la primera queja justificada contra su servicio, los tomaría en cuenta

para pedir su cancelación, pues iba a ser inflexible en castigar lo malo.

Santo remedio. Prometió y cumplió a maravilla su promesa; nunca tuve una queja contra él.

Estaba en práctica el uso de libretos, tal como en los trenes nocturnos de Santiago a Talcahuano — para otorgar pasajes a los viajeros que tomaban el tren sin premunirse de ellos. Los suprimí; y ordené a los demás empleados que cobraban estos valores, se abstuvieran en absoluto de seguir cobrando en dinero. Los pasajeros debían bajarse en la primera estación de detención a proveerse de sus boletos, conforme al Reglamento.

Esto tenía para mí, responsable del horario del convoy, todo el aspecto de un problemita serio, pues en esos años no existían estaciones cerradas para pasajeros, y el número de éstos que subían al tren en las condiciones indicadas, era considerable, debido a las malas prácticas establecidas que favorecían la percepción del “chaucheo”, que llamaban los empleados de trenes: indecente juego malabar que permitía — y sigue permitiendo en algunos trenes — el ejercitarse en esa operación aritmética de la “substracción”, que tantos partidarios tiene en el ferrocarril y que a la Empresa le representa ingentes pérdidas, imposibles de precisar.

Convoyes largos, atestados siempre de gente, blocks de línea cortos — en la primera Zona como en ninguna otra — que dificultaba el cobro de pasajes; público mal acostumbrado que se resistía, naturalmente, no ya en forma disimulada, sino resuelta y hasta agresivamente a cancelar su transporte; personal que viajaba y jefes que intervenían en el sentido de las malas prácticas establecidas, en contra de los intereses de la Empresa: todo esto hacía muy difícil y accidentado el papel de defender a mi patrón, manteniendo al mismo tiempo la regularidad de la carrera del tren.

A pesar de todo, puse en ejercicio la norma señalada y por haberla quebrantado reiteradamente, dos ayudantes salieron, sucesivamente, cancelados.

Suprimidos los libretos, desaparecía todo pretexto para que el personal percibiera dinero de los pasajeros, y el repetirlo demostraba, sin lugar a dudas, que la operación aritmética seguía funcionando en daño del patrón.

Se acaba el “chaucheo”.—Separados los dos ayudantes por esta causa, el “chaucheo” desapareció por completo.

Seguí la lucha con el público y con algunos empleados, con incidencias diarias, de cada momento, que muchas veces se resolvían en pasos de comedia, en escenas dramáticas, y en dos ocasiones en casi tragedia.

En dos partes de la línea se atentó, decididamente, contra mi vida: en Peña Blanca serví de blanco a tres tiros de revólver, el último de los cuales, que iba directamente al objetivo, se desvió, gracias a una mano comedida que intervino en el instante preciso; a la llegada a Quilicura, se me iba a arrojar tren abajo, entre ocho o diez “guerreros” que alcanzaron a conducirme desde la mitad de uno de los coches hasta el balcón delantero, en andas.

El uso resuelto de los nuevos marcadores, de los cuales pocos quedan ya en uso, a guisa de chocos, en condiciones tales que resultaron cráneos, frontales y maxilares gravemente averiados y dientes menos, me salvaron de la victimación definitiva.

Resistían el cobro de sus pasajes desde el más pintado al más infeliz de los pasajeros, con una energía y una audacia que eran para hacer vacilar al más obstinado fiscalizador.

¡Cuántos y cuántos días no probaba bocado, congestionado el hígado, crispados los nervios, febril la sangre, con las dificultades de todo orden que se me suscitaba veinte veces al día en el trayecto de Puerto a Alameda!

Las quejas llovían a la Administración, a la Dirección y al Ministerio.

Hasta el propio Jefe de la Zona tuvo su cuota en mis rigideces reglamentarias, pues su señora se le quejó de habersele rechazado un pase libre en condiciones irregulares; y ese Jefe que dejó fama de autoritario, de irascible y violento, tuvo la hidalguía de no molestarme en lo menor por esta cruel herida en su amor propio.

Con lo expuesto, se habrá ya comprendido que no era tan sencillo el poner orden y corrección en el tren que me fué destinado y que bien justificadamente pudiera decir que allí purgué todos mis pecados cometidos y por cometer. Ese fué mi purgatorio anticipado.

Soy de los que creen que “no hay mal que por bien no venga”, — ya lo he dicho — y este período de sinsabores y amargas peripecias, concluyó consolidando en el malaventurado conductor, la verdad de esta consoladora máxima.

Conviene advertir, antes de entrar en otros detalles, que cada uno de los afectados con mis medidas, resultaba, cual más, cual menos, amigo del Presidente de la República o del Director General, o de alguno de los Ministros, de manera que al día siguiente, iba yo a encontrarme de patitas en la calle.

Hubo señora de primera que se despedazaba la ropa, desnudándose febrilmente, dentro del coche repleto de gente, acometida de repentina excitación nerviosa, enderezada a terminar en escándalo, a causa de no querer permitirle que dos “niñitas” — de dieciséis para arriba — que según ella, nunca habían pagado pasaje — viajaran sin boleto.

Describiré nada más que una de esas odiosas incidencias a título de curiosidad histórica y para solaz de mis últimos días.

Malas pulgas.—En un coche de primera, en departamento separado, viajaba una pareja, desde Santiago a Bellavista, ambos de treinticinco para arriba, de aspecto

más o menos respetable. Llevaban fuera del departamento, dos maletas, que a simple vista excedían de las dimensiones reglamentarias.

Al hacerles presente el empleado respectivo, a poco de partir, que éstas iban a ser conducidas al furgón de equipaje por la razón indicada, tanto el caballero y su señora, como el resto de los viajeros, se opusieron enérgicamente, haciendo causa común. Así se estilaba.

Impuesto de la ocurrencia, manifesté al caballero todas las razones en virtud de las cuales se procedía así. La señora lo azuzaba, entre tanto, a resistir; de mala gana y rezongando, aquél se avino a permitirlo.

Apenas vueltas mis espaldas, se levantaron en alto varios bastones, y hasta un revólver contra los dos empleados — uno era agente de policía — encargados de la operación.

Y la escena se repitió, a pesar de mis explicaciones al interesado.

Al volver por cuarta vez donde el señor de las “malas pulgas”, demostrado ya prácticamente cómo lo había tolerado, creyendo entenderme con un caballero, le previne que agotada ya mi paciencia, iba a proceder haciendo uso de mi autoridad; y como me advirtiera que en este caso prefería abandonar el tren, le tomé la amenaza y le devolví la advertencia expresándole que si no se bajaba por su voluntad lo haría bajar yo, en la primera estación, para lo cual iba a pedir a Til-Til me tuvieran policía lista.

Llegados allí, el caballero se bajó en derechura al Jefe de Estación y presa de la mayor indignación, le pidió amparo, y obtuvo de él que fuera a ver las maletas, después que dicho funcionario, sin preguntarme nada a mí, allí presente y callado para evitar disputas, le aseguró que pagando dos boletos de tercera, podía continuar con ellas.

A su regreso a su oficina le observé su conducta, acentuándole que manifestaba ignorar las disposiciones del servicio y la ley de Policía; y que me queja-

ría al Jefe de Transportes, porque era intolerable me desautorizara en público y sin razón, contra los intereses de la Empresa.

Discutimos un poco.

Por fin, lo insté a que cobrara los dos boletos de 3.^a al pasajero, para dejar constancia de algún modo de su resolución.

Pero al hacerlo, el aludido le contestó airado:

—¡Qué boletos ni qué niño muerto! ¡No tomo nada!

Entonces me hizo presente, dada ya la partida al tren, que telegrafiaría al Jefe de Llay-Llay para que me tuviera policía.

Una vez allí, me dirigí al Jefe de Estación, quien me manifestó que había recibido un telegrama de Tilt-Til, y tenía la policía solicitada; entonces me ví obligado a exponerle la incidencia, agregándole que yo pedía hiciera bajar las maletas en presencia de la pareja y las hiciera avaluar y pagar su flete. Si a causa de esto los interesados no podían seguir en el mismo tren, ya no era culpa de la Empresa, pues se habían negado a respetar sus disposiciones.

Requerida una contestación explícita al respecto, me expresó su completo acuerdo, a la vez que me señalaba dos guardianes a sus órdenes allí.

Me dirigí al hotel a hacerme que almorzaba, pues ya había perdido el apetito ese día.

En vez de hacer lo convenido, el Jefe de Estación, a la salida de los pasajeros del hotel, se dirigió al tren llevando un cartabón y desde el balcón del coche, a raíz de haber medido las maletas que los pasajeros le señalaron, me ordenó en voz alta, ante un público numeroso congregado a la novedad:

—Este pasajero puede llevar sus maletas aquí, porque no exceden de las dimensiones reglamentarias.

—¿Ud. lo autoriza?

—¡Cómo nó, pues!

¡Desautorizado por segunda vez!

En cuanto estuvimos solos le repetí lo dicho al Jefe de Estación de Til-Til, que yo no me dejaba meter los dedos en la boca ni por él, ni por el público, y que iba a pedir el castigo de ambos para que supieran cumplir con su deber; que yo no le había pedido midiera maletas; y que ahora sólo le pedía el favor de no tergiversar los hechos llegado el momento de la investigación.

Me contestó:

—Para su tranquilidad le voy a telegrafiar al I. 1, —jerga abreviada de servicio, que se traduce: “Inspector 1.^a Sección” — que he autorizado al pasajero.

Lo hizo en realidad.

Rechifla.—Despachado de Llay-Llay, punto desde el cual practicaba una revisión general de pasajes en todos los coches, al pasar por el de primera en que iba mi hombre, una gran rechifla me recibió; y las frases picantes, y las burlas y comentarios hirientes poblaron el espacio mientras duró mi tránsito por el coche.

¡Cómo iría yo!

Pero nada quise hacer ni contestar, porque las apariencias me eran desfavorables.

Desde la línea hice un telegrama a Barón pidiendo me proporcionaran dos agentes de policía, los que, enterados de mis instrucciones claras y precisas, que cumplieron a satisfacción, dejaron que los viajeros en cuestión bajaran en Bellavista con **sus** maletas, y en tanto la señora celebraba alborozada y en alta voz, con sus compañeros de viaje, la forma de solución del conflicto, les notificó que debían pasar al equipaje con sus maletas, mientras yo me hacía acompañar del Jefe de Estación, señor Solar, para que presenciara la medida de las últimas.

Para qué decir que protestaron en todos los tonos imaginables.

Allí fué lo bueno, porque comprobado que las maletas excedían de las medidas toleradas por el regla-

mento, tuvieron que pagar, y pagar doble flete, por todo el trayecto recorrido. Y ante el Jefe de Estación les contesté entonces, sólo entonces, sus invectivas y ofensas directas, asegurándoles que yo no permitía se estafara con mi concurso a la Empresa.

Como éstos no se andaban con chicas en materia de atrevimientos, me alcanzaron a decir que había fallado, ante la desautorización de los Jefes de Estación de Til-Til y de Llay-Llay, en mi intento de “echarme a la izquierda” los abusivos fletes que les cobraba.

Aplicada la laboriosa lección a los usufructuarios del antiguo sistema, faltaba la segunda parte, más ardua aún: hacer castigar a los Jefes de Til-Til y de Llay-Llay, el último de los cuales tenía por padrino, nada menos que al propio Administrador, el Nerón de la Primera Zona.

Mi queja verbal y escrita al Jefe de Transportes don José D. Cortés, motivó un expediente, que se perdió; rehecho por mí, quedó encarpetaado, porque este caballero no se atrevía a determinar nada que pudiera desagradar a su Jefe, de quien se hallaba distanciado.

Instado por mí, y solicitada su venia, en subsidio, para recurrir yo mismo al Administrador, en uno de mis viajes, a la llegada a la estación que señala la mitad de la jornada entre Puerto y Santiago, me esperaba el Jefe con cara de león, muy enojado conmigo.

—¿Qué ya le llegó la torta?— le pregunté.

—Ud. fué a indisponerme con el I. 1; quién sabe qué le informó Ud. sobre esa dificultad.

—No fué lo que yo le dije, sino su propio telegrama, anunciándole que Ud. autorizaba al pasajero para que llevara sus maletas en el coche, porque cumplían con el reglamento, el que le cortó a Ud. la cabeza!

Y para que sepa por qué le advertí que yo no me dejaba meter los dedos en la boca por Ud. ni por el público, le explicaré la colegialada del interesado.

Como Ud., cuando se dispuso a medirlas, contra lo acordado y sin entenderse conmigo, les preguntó a

los propios interesados en burlar el flete cuáles eran las maletas, ellos le mostraron otras más chicas. ¿Entiende ahora?

—¿Y por qué Ud. no me lo advirtió?

—¿Me consultó Ud. para medir las maletas?

A este funcionario y al de Til-Til, les cayó encima una fuerte multa por no conocer sus deberes. El primero continúa en servicio y es ahora uno de los mejores servidores del ferrocarril. Pura inexperiencia la suya.

Pero todo esto, siendo ya bastante, no fué todo lo que amenazó mi tranquilidad.

Con la medida tomada por mí en Bellavista, para comprobar que tenía razón en exigir pago por las maletas, desbaraté un plan diabólico en proyecto, para fulminarme ante mis superiores, que sólo muy posteriormente supe.

Todos los pasajeros de 1.^a habían suscrito un acta que decía más o menos:

“Los suscritos, pasajeros, etc., dejan constancia que el conductor don Fulano, se empeñó en venir molestando por todo el trayecto de su viaje al señor Tal y su señora, con la injustificada y abusiva exigencia, repetida en forma odiosa, insolente y torpe, de que le pagaran flete por dos maletas que, según los Jefes de Estación de Til-Til y Llay-Llay, no tenían por qué pagar”.

Si no tomo esa medida, ¿cómo habría podido justificarme?

¡Qué difícil es meterse a redentor!

En los coches de tercera, otra lucha de todos los días, y de cada momento con los comerciantes de poco capital y muchas “agallas”, que subían a lo largo de casi toda la línea, a partir de Yungay.

Personalmente los notificaba de hacerles botar su mercadería si los volvía a sorprender viajando “de guerra” y en efecto, tuve que recurrir a este procedimiento un poco draconiano, a trueque de no dejarme

burlar y sin tiempo para tramitaciones más engorrosas, para darle aspecto legal al castigo.

Mercader que incurría por tercera vez en la pillería, era mercader que veía salir su mercadería disparada a través de las ventanas del tren.

Tanto a éstos cuanto a los pasajeros, siendo inflexible en hacerles pagar su pasaje o flete y doble, desde la estación de partida del tren, conforme al reglamento, buen cuidado tenían en lo sucesivo de no incurrir en despreocupaciones!

Claro que aquí como en todas las cosas, hay sus excepciones: señoras con niños que llegan atrasadas; caballeros que pagan con billetes gruesos y no se les da vuelto por no haber, viajeros que llegados a su término deciden continuar, etc.

Un pseudo caballero.—A un caballero — lo califico así porque usaba coche de primera — que tenía costumbre de hacer “perro muerto”, lo entregué a la policía en Calera, — iba desde Alameda — aún contra la manifiesta resistencia del Jefe de Estación, por tratarse de persona muy conocida!... ¡ya lo creo que lo era!...

Viéndose ya perdido, camino del cuartel, bajó el moño, me rogó no le cortara su viaje, y me prometió cancelar todo en Quillota, lo que cumplió, tomando billete doble desde Santiago.

Por cierto que no volvió a repetir la gracia.

La cosa tenía también sus comicidades.

Solía divertirme viendo, a la llegada del convoy, a las distintas y sucesivas estaciones de tránsito, cómo los “guerreros” atisbaban al conductor, y cómo al divisar que era yo, corrían como conejos a tomar sus pasajes o a hacer avaluar sus equipajes. Tenían apostados sus “loros”, especialmente los comerciantes.

Casi todo fenómeno social tiene su lado ridículo o festivo.

No creo que haya conductor alguno en Chile, que tenga tantas incidencias desagradables que referir, acaecidas en el desempeño de sus funciones, por normalizar y depurar su servicio.

Pero todos estos sinsabores y ayunos obligados, tuvieron su compensación, al fin y al cabo.

Y no fué la menor el haber conseguido antes de seis meses de batalla diaria, poner orden, tranquilidad y disciplina en este infierno rodante.

Los mismos pasajeros, aún los que habían tenido más serias incidencias con el Jefe del tren, iban expresamente a su oficina a felicitarlo por tal transformación.

El personal, considerado desde el capitán al último “pichiruchi”, como simples mozos del viajero — la relajación moral del funcionario lo inhabilita para hacerse respetar, y una vez en esta situación, el público favorecido con sus culpables debilidades es el primero en manifestarle su desprecio — empezó a ganarse el aprecio general y ante el primero de ellos, ya había quienes se descubrían respetuosos y atentos, para saludarlo cada vez que la ocasión se presentaba.

Los incidentes, cuando alguno ocurría, ya eran casos aislados, sin consecuencias odiosas, y el grueso del público no participaba en ellos, porque bien sabía que el conductor se manejaba de manera de no molestar a nadie sin razón.

El Jefe de la Zona, que viajaba de incógnito a veces, — el mismo autoritario e irascible de que he hecho mención, sucesor del que me instara a aceptar el puesto — posesionado de las condiciones en que ahora se hacía el servicio, llamó a su oficina un día al conductor del tren, gemelo del mío y le habló así, más o menos:

—¿Por qué es que en el otro tren todo anda en orden: los pasillos despejados, los asientos disponibles, no ocupados por bultos, el centro de los coches y sus dependencias aseados, los pasajeros todos provistos oportunamente de sus boletos, y en el suyo pasa todo lo contrario?

Y levantando el dedo índice para acentuar el significado de lo que iba a decir, le agregó:

—Si en el término de un mes, que va a contar desde hoy, no ha puesto Ud. su tren en las mismas condiciones del de Poblete, se va usted para su casa. ¡No hay más!

Este era el reconocimiento explícito y satisfactorio de los sacrificios que me costaba la empresa acometida y realizada, de regularizar en todo sentido el servicio del tren.

Queda así explicado a mis estimables corresponsales, el por qué he creído y seguiré creyendo firmemente, que esto es perfectamente hacedero en todos los trenes, y que con ello se aumentarían las entradas de la Empresa y disminuirían los gastos por el capítulo de rentas y viáticos de inspectores que hoy se hacen pocos.

Quiero agregar sobre este punto, de modo especial, que sólo rara vez estos caballeros me fiscalizaban, pues ellos mismos se anticipaban a declararme:

—¿Qué vamos a fiscalizar aquí? Aquí no hay nada que hacer.

Todavía otras compensaciones halagadoras para mi amor propio:

Ese hombre autoritario e irascible — el Nerón de la Primera Zona — calificó, en su oportunidad mis servicios de óptimos, y cuando supo que la Dirección me destinaba a otra parte, ascendido, me hizo decir por su Secretario que deseaba no abandonara su Zona y me ofrecía también ascenso.

Y esto lo cuento únicamente para confirmarme, una vez más, que no hay sacrificio sin su respectiva satisfacción, y para estímulo de los pusilánimes que vengan detrás de mí.

Y lo que temía ha sucedido más pronto de lo que esperaba: se me ha escapado casi todo el secreto por el cual me preguntaban los autores de las comunicaciones que contesto.

De más arriba.—Cierto que años andando sufrí nuevas pellejías por defender los intereses de la Empresa, y

ahora de los más altos jefes de la institución — increíble, ¿no? — y que en este camino llegué hasta ser hostilizado y castigado por el tremendo delito de seguir aplicando, ya en más alta esfera, el mismo criterio a todos los funcionarios que caían bajo mi acción.

En las alturas no es permitido aplicar la justicia a los de arriba, sino únicamente a los de abajo!

Alto jefe hubo que con ocasión de un suceso desgraciado de trascendencia, que obligaba a señalar responsables, me dijo, como la cosa más natural:

—Nosotros los jefes debemos guardarnos las consideraciones que nos corresponde, como quiera que estamos en familia. La responsabilidad no está en donde usted la señala sino en... (¡otra parte!).

A causa de estas discrepancias de opiniones, nuevas odiosidades y nuevas persecuciones!

Los grandes son intocables, los chicos, los humildes, esos deben ser las víctimas expiatorias destinadas al sacrificio!

Los jefes, y sobre todo los más altos, deben ser siempre salvados de toda responsabilidad, de toda pena, descargándola toda entera, sobre el funcionario más modesto a la mano!

La Empresa ignora que hace veinte siglos, el mundo se rige por aquel mandato supremo, que constituye el fundamento básico de toda legislación:

“—Buscad el reino de Dios y “su” justicia, y lo demás, os será dado por añadidura”.

Pero la Empresa vive aún en pleno paganismo, con su personal dividido en dos castas: cortesanos y esclavos.

Pero aún así, con perseverancia y firmeza, la justicia verdadera triunfa al fin de todas las maquinaciones de los hombres.

Ya tendré oportunidad de demostrarlo una vez más.

DON OMER HUET

Preparación notable.—Allá, a fines del siglo pasado, llegó a mis manos, uno de los tantos números de la revista o boletín oficial de los Ferrocarriles del Estado, en que se insertaban los actos administrativos más salientes y algunas informaciones sobre ocurrencias del tráfico, dignas de especial mención.

Hojeándola distraídamente llegué hasta una sección en que se estudiaba el servicio general con tal acopio de conocimientos de toda importancia de sus diversos ramos, que me sorprendió. Saltaba al ojo que quien con tanto acierto discurría, disponía de un espíritu sutil, investigador, minucioso y penetrante, que a un relevante interés científico, unía una capacidad intelectual extraordinaria y largo roce con nuestros elementos de trabajo: hombres y cosas.

Sin querer ver la firma del autor, hasta no paladear bien todo el texto del estudio, a medida que avanzaba en él, le iba colgando su paternidad sucesivamente, a distintos jefes de la Administración, según su preparación y modo de decir, que el trabajo iba revelando; pero por último, viendo que ninguno de los presuntos autores, de mí conocidos, sería capaz de un "tour de force" de esa laya, pues acusaba una posesión completa de los detalles más insignificantes del servicio, tales que, a mi juicio, sólo a nosotros, servidores muy subalternos y por esta razón, nos estaba reservado, decidí salir de dudas y busqué afanosamente la pági-

na final, y allí me encontré, ¡no lo hubiera creído!, con el secreto de mi admiración: lo suscribía don Omer Huet.

De él no sabía sino que había sido contratado en Bélgica como Consultor Técnico, y que con frecuencia los compañeros de la línea lo encontraban viajando de incógnito en trenes de pasajeros, de carga, carros de mano, máquinas, volandas, a pie; que revisaba la línea, estaciones y bodegas, las carboneras y puentes, las maestranzas y casas de máquinas, el telégrafo y almacenes; que se fijaba en los métodos de tracción y señalización y que conversaba con funcionarios superiores e inferiores de todos los servicios y todo lo examinaba, lo analizaba y comparaba, y hacía anotaciones y observaciones acerca de lo que veía o no comprendía en el primer momento.

Un hombre, en suma, entregado con todas sus potencias a conocer en el terreno, todos los medios de acción, personal y material estático y dinámico, en actividad ordinaria con que la dependencia fiscal llamada Empresa de Transportes del Estado, hacía su servicio de movilización desde Valparaíso a Temuco.

Graduado en Bélgica en 1876, sirvió con talento y dedicación diversos cargos en la administración de los Ferrocarriles del Estado belga. Su intervención allí significó un período de rectificación y adelanto, expedición y seguridad en los distintos componentes del transporte, como vía, puentes, señalización, maniobras e instrucción general sobre explotación de los ferrocarriles en líneas dobles y simples.

En 1895 había sido enviado al Africa en misión de estudio al ferrocarril del Congo, acerca del cual emitió un informe en que contemplaba todos sus aspectos: construcción, explotación, contabilidad, tarifación, etc., que le mereció conceptuosa apreciación y los agradecimientos del Rey.

Llegaba a Chile con una experiencia de veinte años de intensa y variada labor ferroviaria, que justi-

ficaba la impresión de habilidad y sabiduría que sus trabajos informativos producían.

Desde entonces seguimos de cerca su labor con creciente interés.

Como Consultor Técnico, ilustró al Gobierno con cerca de cien informes sobre las más diversas materias relacionadas con los ferrocarriles, como ser: líneas por construir y explotar; estructura general de la Red de los Ferrocarriles del Estado; línea transandina de Los Andes y transandinos en general; línea de Chillán a las Termas; coordinación y simplificación de las tarifas; examen de la Red y reglamentación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; adquisición y recepción de los útiles, materiales y aprovisionamiento y consumo de combustible para locomotoras y demás usos; y repartición de material rodante.

No se limitó a esto su papel: su opinión fué requerida respecto a alcantarillados, obras de puerto en Valparaíso; y en distintas fechas fué Director General de Obras Públicas, y Director interino de los Ferrocarriles en 1901 - 1902.

Desde que asumió este cargo la primera vez, — pues lo sirvió dos veces más — se pudo apreciar que no llegaba a terreno desconocido. Su actuación, que duró cerca de un año, le sirvió para penetrar, ya con autoridad de jefe supremo, los pequeños secretos que el sistema en servicio y la organización no le hubieran revelado siendo técnico; le sirvió así mismo para pulsar al personal más de cerca y más largamente y a éste para pesar también de modo más inmediato, los quilates técnicos de su transitorio Jefe superior.

En la reorganización se destaca.—Pero cuando al personal le fué dado aquilatar todo el valer de experto, toda la capacidad de trabajo, toda la actividad y resistencia física, toda la rapidez de concepción y espíritu de justicia de este hombre extraordinario, fué cuando le puso el hombro a la reorganización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, como su Director General titular, en 1907.

Actores y testigos nosotros los empleados de esta Administración, del estado de postración a que la irresolución del Gobierno para darle los recursos que necesitaba, por un lado; la politiquería por otro, la habían conducido, nos imaginamos que veríamos repetirse en el señor Huet, en grande escala, la historia tan recordada de Sísifo, repechando la montaña con la roca al hombro.

Para no entrar en detalles más propios de un estudio que de un recuerdo, índole de este libro, diré únicamente sobre el particular, que el desarrollo enorme de la producción, acelerada por la inusitada extensión de las líneas férreas en sentido longitudinal y transversal; y la atención de este servicio con equipo, locomotoras e instalaciones que no aumentaban en proporción ni progresaban en calidad y eficiencia y con un personal en gran parte desmoralizado por la intervención política, habían convertido la institución en una ruina material y orgánica.

El equipo y todo el material estático se deshacía físicamente y literalmente, y la moral burocrática se desmoronaba a la vista de todos.

En la Segunda Zona pudimos ver coches de primera clase parchados por fuera con latas de tarros para fineros!

De elemento impulsor y facilitador del desenvolvimiento del país, el ferrocarril se había tornado en su rémora y tropiezo.

Para comprobar esto bastará el dato siguiente:

El atascamiento era tal, que no bastando las bodegas en uso para recibir la mercadería en Concepción, y Talcahuano, fué necesario tomar en arriendo algunas particulares, todas las cuales hubieron por fin de ser cerradas, llenas de carga, por falta de movilización.

La ruina de la frontera puede calcularse por lo que pasaba en el centro del país. La Inspección General de Enseñanza Agrícola, en informe confidencial al Gobierno, le manifestaba avergonzada, que por impotencia de los Ferrocarriles, se había podrido más de

un millón de pesos en papas, solamente en la zona central!

A estas condiciones adversas hay que sumar los considerables perjuicios que el terremoto irrogó al país, en los que la Empresa tocó una cuota bastante subida, para abarcar la situación de conjunto en que los Ferrocarriles se encontraban cuando Mr. Huet los tomó a su cargo.

Conocedor sagaz de los hombres de trabajo de que podía rodearse para dar cima a su enorme tarea por acometer, no vaciló en comenzar su obra, y un cielo de actividad sin precedentes, solo o casi solo en los primeros momentos, bien espaldeado después, reveló a los observadores, a sus dependientes, al Gobierno y al país, que la restauración orgánica y material del ruinoso esqueleto de Ferrocarril que poseíamos, había caído en buenas manos.

Transformación.—Todo lo transformó, lo modificó, lo perfeccionó y lo montó sobre bases de corrección, de exactitud y expedición tales, que la Nación lanzó un suspiro de alivio al verlo traducido en capacidad y regularidad de movilización que no se veían desde hacía buenos años.

Mejóro, construyó, aumentó, rehizo líneas, estaciones, muelles, doble vía, carboneras, aguadas, cierros, tornamesas, triángulos; adquirió locomotoras, equipo, combustible, materiales, maquinarias, etc.; reformó las tarifas, sustituyendo el sistema proporcional que consiste en multiplicar el precio del quintal métrico-quilómetro, por el recorrido, por la diferencial, en que la base o precio unitario va disminuyendo en relación inversa del recorrido; reorganizó el personal en servicio, dándole mejor situación moral y pecuniaria, pero haciéndolo trabajar y andar derecho.

Se deshizo de muchos empleados cuyos procedimientos no le satisfacieron.

Creó el escalafón, estableciendo la jerarquía ferroviaria, o sea el ascenso ordenado.

Uno de sus mejores aciertos consistió en incorporar en la ley el estímulo del aumento bienal, tan equitativo y simpático para el personal, como conveniente a los intereses bien apreciados de la Empresa. Su desvirtuación por modificación en cuatrienal, ha sido un traspiés manifiesto.

La ley orgánica del 84, que consultaba un servicio centralizado, inadecuado ya para el desenvolvimiento nacional, fué reemplazada por la de Febrero de 1907, que lo establecía descentralizado en Administraciones o jefaturas seccionales.

Atento y jovial con los jefes, justiciero con los subalternos, para todos tenía palabras de aliento y de apoyo, lo que no le impedía dar también a todos ejemplo de trabajo y de iniciativa, como así mismo de vigilancia sobre todos con ojo de experto y con una energía que, me consta, hacía vacilar más de una vez, la habitual serenidad de más de un jefe de servicio.

Las anécdotas que a su respecto habré de referir en el curso de estas páginas me ahorrarán apreciaciones.

El gobierno de don Pedro Montt, interesado en mejorar el servicio de transportes del Estado, tan íntimamente ligado a la prosperidad general, no le escatimó recursos en dinero.

Pero los dirigentes del país, que nunca habían querido dedicar atención decidida a este servicio público e ignoraban por consiguiente el estado de prostración a que había llegado, se alarmaron con estos gastos, considerándolos excesivos, a pesar que no eran sino los indispensables para hacer un servicio transitorio.

La política metía aquí también su interés, y justificadamente.

El elemento burocrático que rodeaba al Director, en su mayor parte respondía a determinada tendencia política que, interviniendo sin control en la inversión de cientos de millones de pesos, tenía necesaria-

mente que suscitar recelos y desconfianzas en las otras tendencias.

Y lo hago constar especialmente con el fin de que, fiel a mi invariable criterio desde antiguo condeñador de la intromisión de la política en la administración pública, me sirva para comprobar su inconveniencia en los Ferrocarriles. Bien que su intervención en este servicio no tuvo las proporciones que se le atribuyeron.

Pero es claro que a su favor, como pasa en toda colectividad numerosa, no faltaron ejemplares que algún provecho alcanzaron por este impropio medio.

Don Darío Zañartu, hombre íntegro, correcto y bien intencionado, de gran corazón además, pero de pelo político muy teñido, vino a darse cuenta tarde de la inconveniencia de llegar a la mayor altura ferroviaria sin el delicado blindaje de la imparcialidad insospechable.

Despedida.—Cuando Mr. Huet, terminado su contrato — en cuyo plazo se excedió a petición reiterada del Gobierno — se alejó del Ferrocarril, un movimiento unánime de sentimiento y gratitud se produjo en el personal, movimiento que se resolvió en un gran banquete de despedida, en una tarjeta de oro y otra de plata, y un álbum con las firmas, con esta leyenda:

“Los empleados de los Ferrocarriles del Estado, a su ex-Director Don Omer Huet, como reconocimiento por su labor en la Administración de la Empresa y por haber creado en Chile la carrera ferroviaria, estableciendo la jerarquía y reconociendo los derechos del personal”.

¿Por qué se retiró el señor Huet?—¿Por qué se obstinó el señor Huet en dejar el Ferrocarril, en donde contaba con toda la confianza del Gobierno y la solidaridad agradecida del país?

Según nuestras informaciones, por dos razones primordiales:

1.^a — Porque apesar de haber sido espaldeado resueltamente por el Presidente de la República en todas sus situaciones difíciles, la mala costumbre de los dirigentes — parlamentarios, hombres de gobierno, etc., — de querer intervenir a toda costa en la marcha interna de la Empresa, le hizo pasar muy malos ratos.

Hay un espécimen muy expresivo de las formas, de una de las formas adoptadas para ejercer esta intervención — que no exhibo por respeto a nuestro patriotismo — que le dió la medida de la audacia de los intereses creados que a su rededor se debatían. En conocimiento del hecho S. E. y con la prueba en la mano, les dió a los audaces una lección que debe haberles dejado recuerdo; y

2.^a — Que por cansancio burocrático y por tentar suerte en otro campo, quiso constituir un sindicato que le proporcionara el dinero para hacer propuestas para la construcción del longitudinal, gestiones que, ya avanzadas, no llegaron a término.

Sucesión de Directores.—A don Omer Huet sucedió don Juan Manuel Valle, que como Jefe del Personal y de la Fiscalización había sido su brazo derecho.

Separadamente me ocuparé de él.

El señor Valle fué sustituido por el técnico alemán señor Francisco Dorner, contratado para que se hiciera cargo de nuestros Ferrocarriles.

También me ocuparé singularmente de él, porque su corta actuación fué muy discutida y se vió obligado a poner término a su contrato cuando llevaba sólo 12 meses al frente de la Dirección.

En esta parte voy a incluir una publicación que completa el conocimiento de la obra de Mr. Huet y que a juicio de algunas personas, influyó en la determinación del señor Dorner de poner fin a su misión y en la del Gobierno de aceptarle su renuncia y llamar de nuevo a Mr. Huet.

El señor Huet vuelve.—En los primeros días de Abril de 1911, el señor Huet fué llamado nuevamente a hacerse cargo de la Dirección General.

El intento del señor Dorner de hacer normal y completo el empleo del sistema del block cerrado en la movilización, sistema parcialmente usado en Chile solamente de noche y en los días de neblina y en días ordinarios en las partes en que ello era posible, pues para generalizarlo se requería cambiar casi completamente las condiciones en que la Empresa se encontraba, introdujo una larga y seria perturbación en el funcionamiento de toda la Red. El acarreo de la cosecha había vuelto a atrasarse en siete meses.

Le fué necesario al señor Huet restablecer la marcha antigua de block permisivo, más de acuerdo con la capacidad de la vía y solicitar la compra de máquinas y equipo que se necesitaban para atender la cosecha de 1912 que se anunciaba abundante. El tráfico seguía aumentando.

Adquirió locomotoras para carga y pasajeros de mejor calidad, más livianas y menor precio que las compradas en su ausencia. Estas últimas fueron Borsig para uno y otro servicio, y las del señor Huet, Baldwin, North British y nacionales. Igualmente el equipo de transporte, en el que se incluye el de acero de 20 toneladas que aún existe.

En poco tiempo la normalidad tomó su quicio y la movilización de productos volvió a ser lo que había sido.

En el lapso de 1911 - 1912, la Empresa tuvo que resolver y despachar una cantidad de medidas de previsión y reposición de materiales de toda entidad y construcciones para completar o mejorar sus instalaciones en servicio, medidas que significaban adquisiciones de elementos o aumentos de sueldos o creación de puestos con motivo de entrar en actividad la Sección nueva de la Cuarta Zona que quedó completada desde Victoria al sur.

Terminada la estación Mapocho el año 1911, las oficinas de la Dirección habían sido trasladadas allí desde Alameda, quedando así el Departamento de Materiales que era el que de modo más inmediato personalmente visitaba el Director, desligado hasta cierto punto, de esta fiscalización.

Polvareda política.—En estas circunstancias, un buen día se levantó una gran polvareda en la Cámara, por la compra de unos chonchones y faroles de señales, adquiridos estos últimos, fuera de licitación por dicho departamento a precios irrisoriamente elevados. En la sala de sesiones apareció una abundante muestra de estas adquisiciones. Y de aquí se tomó pie para generalizar el cargo de malversación y despilfarro del dinero que se daba a la Dirección de Ferrocarriles para atender su servicio. Se multiplicaron los cargos. La voz airada de los diputados encontró eco inmediato en la prensa y una campaña formidable se inició contra las irregularidades de la administración ferroviaria. Contratistas y empleados resentidos o descontentos se encargaron de atizar el fuego.

Tanto subió la temperatura en el Congreso y en los círculos de opinión, que el Gobierno no se atrevió a intentar siquiera neutralizarla con la exhibición de las explicaciones que el señor Huet le mandaba acerca de cada uno de los cargos, a medida que iban siendo formulados.

Caldeada ya la atmósfera por la propia exagerada exposición de los hechos y la ausencia de justificación del inculpado, vino en seguida, como resultado inevitable, la designación por el Gobierno de comisiones investigadoras, intervención de jueces del crimen y ministros de corte en el asunto.

A causa de esta seria incidencia, el señor Huet presentó su renuncia en 28 de Agosto de 1912.

De las distintas investigaciones practicadas y explicaciones dadas por el señor Huet sobre todos los cargos esgrimidos contra él, apareció que no había ro-

bos ni defraudaciones, sino ciertas irregularidades sin importancia y aisladas, de los empleados subalternos en las adquisiciones últimas de la Empresa.

Y en Marzo de 1913 el Gobierno comunicó al ex-Director, que estimaba llegado el caso de hacerle presente que de los estudios e investigaciones practicados sobre los diversos servicios de la Empresa, no resultaba ningún cargo contra su honorabilidad en el desempeño de sus funciones.

Lo único que había, digo yo, era que no había tenido la entereza suficiente de que en ocasiones supo dar muestras honrosas, para impedir que la politiquería que todo lo maleaba y corrompía y que en el Ferrocarril tenía su Arsenal de Favores, concedidos y a conceder, siguiera pesando en la administración interna y en la balanza económica de la Empresa.

El Gobierno mismo y el Parlamento, primera y última expresión de la politiquería ambiente, utilitaria y absorbente, tuvieron su parte de responsabilidad en los gastos excesivos del Ferrocarril, en inversiones casi suntuarias; en aumentos de sueldos considerables, en creación y mantenimiento de empleados inútiles, con rentas crecidas; y hasta la inestabilidad del cambio en constante descenso imponía al presupuesto de la Empresa un mayor desembolso de cuatro millones de pesos, por cada penique que bajaba.

En estas condiciones y en un período de trabajo extraordinario tan febril en que el Director se excedía a sí mismo atendiendo una multitud de problemas a la vez, y con un personal en gran parte encajado allí por la influencia política, exigirle que no se le escapara detalle sin vigilar, era exigencia absurda.

Habría bastado con señalarle el defecto o el abuso, para que él, tan celoso custodio del dinero fiscal, hubiese puesto atajo inmediato.

La misma inflexible rigidez con que este funcionario defendió los caudales del Estado, se volvió contra él, estimulando el encono de algunos que, en desquite, aprovecharon la hoguera encendida para alle-

garle combustible y procurar fundir en ella una sólida reputación, que era un tropiezo para sus intentos.

Aparte de otros ejemplos que se encontrarán en otros capítulos de esta obra, que demuestran la energía del Director para mantener los principios de la disciplina y la honradez cada vez que los creía amenazados, hé aquí uno que conocemos de cerca.

En la boletería de pasajes de Talca, se descubrió un fraude en que aparecía haciendo la vista gorda el propio Jefe de Estación. Formado el juicio del señor Huet acerca de la responsabilidad de éste, decidió castigarlo con toda severidad, y lo hizo, apesar de que el Jefe de la Zona, que era tenido en gran estima por él, puso en su defensa todo el peso de su influencia.

Y de estas actitudes podrían citarse varias, a cual más honrosa para él.

Para mí que en alguna ocasión critiqué en la prensa actos suyos que desde mi punto de vista se apartaban de los moldes de la justicia, estas pequeñeces no alcanzan a empañar el conjunto de su obra magna, o hacen el oficio de las sombras en los cuadros para que se destaque mejor la maestría y perfección del motivo central.

La verdad de las cosas.—Lo que hay de cierto en el juicio total, prematuramente emitido respecto a este extranjero ilustre, es que, habituados como estamos — y bien habituados, hay que reconocerlo para satisfacción nuestra — a considerar toda personalidad una e indivisible, con arreglo a la pauta de nuestra psicología nacional, aplicamos este cartabón a este extranjero, que por serlo, podía también constituir, y constituyó de hecho, una excepción desde este punto de vista psicológico.

En éste había una evidente dualidad de personas, de delineación perfectamente definida.

Una era el funcionario público, jefe del más importante de los servicios del Estado, que daba ejemplo

de poseer y en grado máximo, todas las condiciones requeridas para manejarse en su puesto con extraordinario acierto, confianza y dignidad.

En este sentido, disponía de una cualidad rara, excepcional: su ojo profesional lo habilitaba para dominar desde el primer momento todo problema que se le presentase y opinar inmediatamente a su respecto. Tenía un golpe de vista certero e instantáneo.

Y otra diversa era su personalidad privada en aquella parte en que principiaba el cambio de calificación y que por el mismo fenómeno de la transición, se prestaba a la libre apreciación de los demás. Esta personalidad podía estimársela en otro plano.

Su poderosa vitalidad que en su centro de trabajo se derramaba en las mil atenciones del cargo, en lo demás se dejaba conducir — debilidad suya y, ¿quién no tiene alguna? — durante su viudez, por su inclinación al otro sexo, sin parar mientes en consideraciones de vindicta pública.

La sociedad consideró que rompía así las viejas normas de ética social, respetuosamente observadas en el país.

A esta parte pareció aludir don Pedro Montt, al hablar de informes contradictorios, a su respecto.

La masa social directiva sana y tradicionalista, fiel a un pasado que hunde sus raíces en lo hondo de la doctrina católica, apostólica, romana, no podía tolerar que de esta manera se trasgrediera el código básico de su civilización, y estableció línea de separación entre ella y él.

Este antecedente equívoco indujo a muchos a juzgar al señor Huet con la dureza que conocemos, discurrendo con criterio generalizador, y ello perjudicó indudablemente a sus innegables méritos de prominente servidor público.

Esta flaqueza personal suya y la flaqueza política atribuida a su sistema administrativo, dieron fisonomía al gobierno ferroviario y le creó ante la opinión ese ambiente de desconfianza, propicio a tornar-

se como se tornó, en ambiente de hostilidad y de condenación temporal.

Como funcionario lo juzgo yo, y en este aspecto estuve en perfecto acuerdo con don José Antonio Carvajal, cuando después de hacerme una síntesis de las distintas administraciones en las postrimerías de la de don Luis Schmidt, me las señaló lacónicamente así:

“Yo fuí Jefe del Personal y Secretario General con Huet, Sotomayor y Guzmán, y le declaro a Ud. que todos los directores que han venido después de Huet no han hecho otra cosa que seguir sus huellas, y algunos seguir las mal, echando a perder lo que él hizo de bueno.

“Huet ha sido el número 1 de los Directores, y Sotomayor el que más se le acercaba. ¡Lástima que durara tan poco!

“A Schmidt le pasa poco menos que a Trucco: se enreda en los detalles hasta perderse en el matorral, abandonando las líneas generales de la Dirección”.

Sin la intervención de su gran capacidad técnica y organizadora, el Ferrocarril no sería hoy lo que es, es decir, lo que ha vuelto a ser, lo que fué hasta poco después de 1891, financieramente considerado — porque el bisturí del cirujano Blanquier, que ha perfeccionado la obra suprimiéndole adherencias y abscesos anormales, no habría encontrado terreno en qué ejercitarse. Los cadáveres y cadáveres esqueléticos, no ofrecen tumores que segregar.

LA ACTUACION DEL SEÑOR DORNER

El hombre.—El 1.º de Abril de 1910 se hacía cargo “de la dirección técnica y económica de los Ferrocarriles del Estado”, — términos del contrato con el Gobierno — don Franz Dorner, contratado en Alemania para terminar la reorganización de esta Empresa.

Ese mismo año tuve ocasión de conocerlo en visita que hizo a la línea en compañía del señor Juan Manuel Valle, que le entregaba, y de varios otros funcionarios superiores.

En Traiguén me tocó estar cerca de él y darle algunas explicaciones acerca del servicio que él pareció entender luego. Era parco en hablar a causa de su dificultad para expresarse en castellano.

Regular estatura; ojos chicos, mirada de natural, dura, penetrante, y, diría, fulgurante, suavizada por un esfuerzo permanente de voluntad; pera, bigote y cabellera armónicos en su presentación, destellando reflejos argentados, acusadores de máximo y mínimo, cuyo centro movedizo, podía ser los sesenta; busto ligeramente echado hacia adelante, presentando de avanzada el tórax. Sus modos eran pausados y su trato, prescindiendo del lenguaje, que se resentía visiblemente de la aspereza teutona, llano y tranquilo.

Su persona suscitaba una sensación, primafacie, de simpatía moderada, que detenía a cierta distancia.

Antecedido de buenas referencias, cayó bien en el personal que le auguró buenos éxitos, pues estaba dispuesto a cooperar con él en su difícil tarea de per-



Señores Dorner, Valle y Huet

feccionar y consolidar la reorganización que aún no recibía la sanción definitiva de la ley.

Consultor, primero; Director después.—El Presidente de la República, don Pedro Montt, tuvo el propósito de mantenerlo algún tiempo sirviendo de consultor técnico, antes de entregarle la Dirección, como se había hecho con don Omer Huet, dándole tiempo para que se connaturalizara con las costumbres del país y se posesionara bien del medio en que iba actuar, adquiriendo así confianza y seguridad en sí mismo.

Pero es el caso que don Juan M. Valle, que reemplazaba al señor Huet, porque era quien estaba más interiorizado en el pensamiento y planes de trabajos dejados por éste y que el Presidente tenía empeño en realizar, manifestó al señor Montt, que él tomaba en cuenta a los que pensaban que no estaba preparado para el cargo; que era el más nuevo de los jefes y también el más joven. Que mejor sería lo mandara a Europa, a buscar la preparación que le negaban, y después sería otra cosa.

Por esta razón, el señor Dorner hubo de asumir, antes de lo proyectado, la jefatura de la Empresa.

Como era natural, en los primeros días y mientras se imponía en detalle de la organización del servicio, de los elementos en juego, de las peculiaridades de la Red, del número y calidad del personal en ejercicio, él dejó que siguiera funcionando la máquina administrativa en las condiciones que la encontró.

Problema inicial y terminal.—Y aquí se le presentó un serio problema, que no sospechó en el primer tiempo y que, una vez conocido por él, talvez por lealtad, quizás por no reconocerle mayor importancia, no lo resolvió, y que, agravado por su propia idiosincrasia, captada del régimen constitucional tradicional de su patria, fué la causa inicial y terminal de su ruidoso fracaso.

Desde antiguo y por motivos cuya historia alargaría desmesuradamente estas páginas, dos altos y

excelentes jefes de la Empresa, que por causas circunstanciales, habían sido jefes, alternativamente, el uno del otro, los señores Horacio Oportot y Juan Francisco Salazar, no se entendían cordialmente, desinteligencia que, el círculo a cada uno de ellos afecto, fué agravando, talvez sin quererlo, con sus comentarios y actitudes que se ponían de manifiesto en las pequeñas incidencias a que el obligado intercambio de comunicaciones verbales o escritas da lugar entre los diversos servicios.

El uno y el otro.—Voy a destacar la personalidad funcionaria de cada uno, reproduciendo lo que en Noviembre de 1905 dije, dándoles a conocer como candidatos probables a la Dirección de Explotación, vacante en esa fecha.

El primero de ellos cuenta largos años de servicios en la Empresa. Se inició en la contabilidad, y siendo contador, pasó a servir el puesto de inspector, en el que ha permanecido lo menos diez años, dando muestras de laboriosidad e iniciativas.

Su Sección — la de Santiago a Talca — es la mejor tenida, debido en parte considerable a su dedicación y celo y en parte a las facilidades que le ha proporcionado un jefe de maestranza competente y expedito. Ha podido aprovechar el mejor material y obtener todas las garantías que su proximidad a la Dirección General y su tenacidad incansable le han aportado.

Durante un corto tiempo que desempeñó la Dirección de Explotación, venció muchas dificultades y regularizó la movilización de las cosechas en la zona central.

Se le caracteriza como jefe enérgico. Su candidatura es simpática para muchos. Es el inspector más antiguo.

Don Juan Francisco Salazar se ha levantado desde abajo, a paso lento pero firme, pasando por todos los peldaños de la escala jerárquica. Los últimos empleos desempeñados por él han sido los de Jefe de Es-

tación de Talcahuano, Inspector de Trenes y Estaciones y segundo Jefe de la 3.^a Sección.

En este último puesto se le ha pedido su concurso más de una vez, para ilustrar a la Dirección sobre asuntos reglamentarios, en que es muy versado; preparación de instrucciones, circulares, etc. Ha administrado brillantemente los Ferrocarriles de Huasco, Chañaral y Coquimbo, en ocasiones en que la Dirección ha deseado mejorar sus servicios. En el de Coquimbo dejó huellas imborrables de talento organizador y de administrador inteligente. Durante un año que lo tuvo a su cargo dejó una utilidad de cien mil pesos, fenómeno económico no visto antes ni después de su retiro. La política quiso favorecer con el puesto a uno de los suyos y nada pudieron el público y el comercio apesar de repetidas representaciones para impedirlo.

La experiencia adquirida en tan variadas funciones le ha permitido, como Inspector de la Primera Sección, corregir algunas malas prácticas e introducir saludables innovaciones en el servicio de su incumbencia. La implantación del Block System Absoluto en el movimiento de sus trenes, significa un gran progreso que ningún otro jefe se había atrevido a acometer.

Una ocasión que actuó como Director de Explotación, distribuyó el equipo en condiciones tales, que pudo limpiar de madera por primera vez — y vez única — las estaciones del sur. En este carácter cooperó entusiastamente a la iniciativa del Director General, para reorganizar el servicio de transportes y horarios, que tan buenos resultados ha dado en lo relativo al ramo de pasajeros. El Consejo lo distinguió con una felicitación.

Conoce todos nuestros ferrocarriles.

Sobresalen en él espíritu de justicia, suavidad en las maneras, serenidad de criterio y firmeza en el fondo de su carácter.

Es el empleado más antiguo entre los Jefes de Sección.

Recelos.—A poco de iniciada la reorganización Huet, los señores Oportot y Labra fueron agregados a la Dirección, conservando sus puestos superiores, pero con acción limitada a la voluntad de aquél, única ley y reglamento vigentes mientras se dictaban las primeras disposiciones de servicio. La misma o parecida situación se creó a los demás íntimos colaboradores de estos funcionarios. La administración actuante recelaba de ellos por el hecho de haber perdido la condición de preeminencia que anteriormente tuvieron. El señor Oportot había llegado a ser Director General interino y Director de Explotación, en el mismo carácter, el señor Labra.

Se encontraban éstos, pues, injustamente deprimidos en su nueva condición y era lógico que no miraran con buenos ojos el nuevo orden de cosas.

En cambio el señor Salazar pasó a ser desde el comienzo de la reorganización, con el título de Administrador, un verdadero Director de la 2.^a Zona, según las facultades recientemente conferidas a esta función en las diversas secciones de la línea en que la red fué dividida.

Encabezando uno de los círculos.—Al asumir su alto cargo el señor Dörner, se encontró con que la atención del servicio general del ramo de transportes, que es el sustantivo en una institución de esta naturaleza, se hallaba en manos del señor Oportot, y, percatándose, sin duda de su preparación, modos correctos y laboriosidad, sin averiguar más se entregó a él sin limitación, lo que equivalía a sacarlo a flote juntamente con todos los suyos; y sustituirlos en la condición deprimida que sobrellevaban por obra de los acontecimientos, por el personal contrario, digámoslo así; sustituía una influencia por otra, de golpe, decidida y permanentemente, sin atenuaciones ni miramientos diplomáticos de ninguna laya. Era su estilo.

De tal manera había cambiado el ambiente en Santiago a este respecto, en los alrededores de la Dirección, que yo ignorante de esto — tenía mi residen-

cia en Collipulli y andaba en uso de feriado, de pase a Valparaíso — me presenté en Santiago a don José A. Carvajal — hasta hace poco Jefe del Departamento del Personal — a pedirle me proporcionara unos boletines de servicio, en que se encontraban algunos datos que necesitaba para el reportaje que viene a continuación de este relato; y Carvajal sospechando para qué los quería, me contestó muy alarmado:

—¿Entonces no sabe Ud. cómo están las cosas ahora? No podemos dar un paso sin ser vigilados y fiscalizados. Nos espían en todo momento.

Comprendiendo todo el alcance de esta prevención, lo tranquilicé inmediatamente.

—Como no quiero comprometerlo a Ud. en nada, no volveré; pero entonces hágame el favor de mandarme esos boletines a tal parte, cuanto antes.

Así lo hizo.

Cuantía financiera del plan a desarrollar.—Dedicado a madurar el plan de trabajo que se proponía desarrollar, el nuevo Director preparó uno a consumir en cinco años, que por la cuantía del desembolso que iba a imponer a la nación, ciento treinta millones de pesos, más una nueva alza de tarifas, constituía la mejor justificación de las inversiones que su antecesor había manifestado necesitarse para montar el ferrocarril, según la concepción moderna de su servicio nacional; y una de las más serias causas concurrentes a festinar su gestión directiva.

Dado lo que se tenía dicho contra Mr. Huet por el exceso de gastos de que se le acusaba no habría gobierno capaz de pedir al Parlamento autorizara un gasto de tal magnitud.

Intertanto, entre una cantidad de medidas secundarias de servicio verdaderamente atinadas y oportunas, para corregir defectos existentes, se destacó una que por su trascendencia y uniforme aplicación en la Red, debía influir considerablemente en la dirección de la mayor eficacia del servicio; pero que por su inoportunidad debía resolverse en un gran descalabro

técnico, que contribuiría y aún decidiría la suerte del señor Dorner, como Director de nuestros Ferrocarriles.

Sin poseer el idioma para explicarse cada vez que lo necesitara; poco accesible al personal cuya modalidad y espíritu le era útil conocer de cerca, para adaptarlo a sus planes de trabajo o, estos planes adaptarlos a la idiosincrasia de sus colaboradores, ya que éstos formaban el total de sus medios vivos de acción; sin enterarse de las características de la línea regionalmente y en conjunto; sin contar con doble vía ni acortar previamente los trayectos entre estación y estación, que en muchas partes se alargaban a más de 15 kilómetros, etc., etc., con todos los inconvenientes en contra, se empeñó en generalizar en toda la Red, de Valparaíso a Puerto Montt, el método de movilización usado en Europa con el nombre de "Block System Absoluto", en reemplazo del "Block System Permisivo" en práctica en la segunda, tercera y cuartas zonas del país.

Como lo digo más adelante, el sistema inglés se empleaba aquí diariamente en la Primera Zona y en las demás todas las noches y en los días de neblina.

Block System absoluto.—Este procedimiento consiste en sus términos más simples, en no permitir la circulación de más de un tren entre una y otra estación, considerando cerrado el block o tramo de línea correspondiente para todo otro tren. De modo que el convoy que se halle detrás o en la estación siguiente a donde el tren en marcha se dirige, debe esperar la llegada de éste para avanzar.

Como el sistema en práctica consuetudinaria era el permisivo, que "permite" el despacho de trenes escalonados en una misma dirección en trayectos planos o en subidas, es decir, más de un tren en cada block, por supuesto guardando cierta distancia reglamentaria entre sí, es claro que al poner en vigencia el block cerrado para cada tren, una cantidad de trenes quedaban detenidos inmediatamente, esperando turno de marcha; y se comprenderá el absurdo de generali-

zar esta medida en línea sencilla que en algunos sectores tenía tráfico de noventa trenes diarios y en otros de sesenta y cinco.

Es oportuno aquí exponer que antes de 1910 se notaba que las disposiciones tomadas para simplificar el tráfico y asegurarlo, sin necesidad de recurrir a recurso de tanta repercusión como éste, y a pesar del aumento tan notorio del tráfico, los accidentes habían disminuido bien sensiblemente.

Implantada la medida del señor Dorner, — que muchos dieron en asegurar era nueva en Chile, — la paralización se produjo ipso facto.

Coincidió en esta medida la vigencia de una reforma general de los itinerarios que alargaba el horario de los trenes de carga, lo que complicó un poco más las dificultades hasta el punto de que los convoyes y sus personales permanecían horas y horas — noches enteras algunos — con sus fuegos encendidos los primeros y sin dormir los segundos, esperando la desocupación de block para continuar a su término y descansar.

Con personal soñoliento, rendido, sin reposo completo por más de 48 horas, como ocurrió en numerosos casos, en un trabajo en que la vigilancia es la primera garantía de seguridad, lo que se ahorraba en accidentes simplificando la ocupación de la vía, se aumentaba con creces por la desatención forzada de los servidores del tráfico: conductores, palanqueros, maquinistas, camineros, etc.

Una gran plancha.—En los días en que nuestro reportaje vió la luz, la Administración de la 2.^a Zona tenía en práctica a modo de válvula de escape para descongestionarse de equipo y trenes, con autorización de la Dirección, y por pocos días, el “Permisivo”; y aún no terminado el plazo llegaba a sus manos una nota estilo alemán, más que enérgica, previa una visita efectuada a la línea por uno de sus delegados, detallándole el mal aprovechamiento de la autorización, pues sólo tres trenes habían hecho uso de ella, haciendo marcha nor-

mal. Acompañaba un gráfico que patentizaba esta censurable negligencia.

Estudiado el gráfico por el funcionario respectivo, don Ramón A. Gajardo, que luego habría de enmendar la plana repetidas veces en materia de itinerarios, a los técnicos de 1914, resultó que la Dirección incurría en un error técnico morrocotudo, capaz de conmover los cimientos mismos de su autoridad moral: hacía a la Administración un cargo injusto: los trenes movilizadas por el "Permisivo" eran cuarenta y tres y no tres. El diagrama devuelto, con las rectificaciones del caso, lo establecía de manera irredargüible.

Lo peor era que la plancha no tenía compostura.

Diversa civilización.—Administrativamente, la particular idiosincrasia del señor Dorner, formada en el régimen y ambiente autocrático militarizado de su patria, tenía que serle fatal en Chile.

Aquí chocaban dos civilizaciones: la germánica y la latina; chocaban dos tendencias raciales, dos idiosincrasias opuestas: la modelada en la estrictez de la ordenanza militar, en la obediencia activa del regimiento en acción, en la rigidez del respeto reverencial al soberano Emperador, casi divino y con derechos muy amplios sobre el ciudadano y la engendrada dentro de las elásticas limitaciones de una libertad consciente, ordenada dentro del concepto constitucional de una república, en donde la soberanía reside en el pueblo, es decir, en todos los ciudadanos, sin más supremacía que la autoridad de la ley.

Sin una mano delicada y sutil que limara las agudas aristas contrapuestas de estas idiosincrasias, difícil resultaba que engranaran entre sí, y se articularan en función normal, sin roces ni asperezas. Y esta mano no figuraba entre los miembros que integraban la personalidad del señor Dorner.

Voy a referir tan sólo dos anécdotas típicas de nuestro ex-director para indicar en cuánto influyó su modo de ser personal en el alejamiento de los emplea-

dos superiores — y con mayor razón de los inferiores — de su centro directivo.

Hallándose una vez varios jefes de los más altos en la sala del Director, esperando que éste se desocupara del despacho con su secretario, formaron grupo y charlaban en voz baja, entremezclando de trecho en trecho, a usanza antigua en esas circunstancias sus bocanadas de humito. De improviso y talvez en razón de haber alguno de ellos levantado un poco más de lo usual el tono, se pone de pie el ex-Presidente de la Real Dirección de Ferrocarriles de Kattowitz, y dejando caer con fuerza el puño cerrado sobre la mesa de su escritorio, impone:

—¡Silencio, señores!

El desbande silencioso, cola entre piernas, se produce en seguida.

Don Francisco Sayago, Administrador de la 3.^a Zona de la Red Central, funcionario encanecido en el servicio, carácter apacible y sumamente disciplinado y respetuoso de sus superiores, desde los tiempos en que tenía más de uno, refería escandalizado y tomándolo como hecho determinante de un cambio en su conducta, este episodio:

“En uno de sus acostumbrados viajes a la capital, a tratar asuntos de servicio con su jefe, apenas sacudido el polvo del camino, se presentó a él.

Este a poco de verlo ante sí, dirigiéndole una mirada en cuyo fondo relucía el imperativo de un régimen extraño, interroga:

—¿Y Ud.?...

—Vengo a saludarlo, señor; y siguiendo mi costumbre de venir periódicamente a recibir órdenes y consultarle...

—Cuando yo lo necesite lo llamaré.

Hasta ahora se sigue repitiendo que el señor Dornier fracasó, porque no encontró cooperación en sus colaboradores obligados.

¿Qué cooperación podía exigírsele a un personal, al cual se comienza por alejarlo de esta manera?

En la guerra de cuatro años se confirmó que a las cualidades guerreras, científicas, patrióticas y disciplinarias de los alemanes, les faltó el tino, el tacto, la suavidad de los diplomáticos de escuela, para orillar las dificultades y salvarlas sin perder las amistades cultivadas y no concitarse nuevas odiosidades que aumentaran las dificultades por vencer.

Justamente lo que le faltó al señor Dorner para esquivar los escollos que le salían al paso.

No diré yo que no hubo interesados que explotaron esta inadaptación de su nuevo jefe al espíritu del medio en que actuaba, porque faltaría a la verdad; pero con poco esfuerzo se convendrá en que esto es muy humano y por ende natural que ocurra en toda gran colectividad de hombres, en que el principio de solidaridad moral se halla quebrantado.

Se ha argumentado para demostrar la gran competencia del señor Dorner que en Alemania había gobernado una extensa red ferroviaria y manejó más tarde con éxito no discutido las grandes movilizaciones durante la gran guerra; mas, es bueno observar sobre el punto, sin querer reducir en lo más mínimo el mérito de su especial preparación, que no es lo mismo manejar un servicio bien montado, sustentado con material de lo mejor y abundante, dobles y triples vías e instalaciones que son la última palabra de la mecánica y de la ingeniería; en donde todo está combinado, engranado y lubricado como la máquina de un reloj, en que basta tocar un botón para que la organización entera se ponga en marcha; que manejar un ferrocarril como el nuestro en que faltaba tanto por hacer para mantenerlo en condiciones de expedición permanente, que el propio experto prusiano lo estimó en 130 millones de pesos.

Se hacía aquí un servicio único, por carencia de medios adecuados, teniendo el personal que suplir, por propia iniciativa, con ingenio, labor extraordinaria y el instinto de su larga experiencia, los grandes y copiosos defectos de lo existente.



UN REPORTAJE DECISIVO

Declaraciones de un alto funcionario sobre el resultado del "Block System Absoluto".—Nos acercamos a un funcionario de Ferrocarriles que por su antigüedad en el servicio y serenidad de criterio es garantía de veracidad y conocimiento del ramo, con el fin de saber de sus labios lo que hay de cierto o de inexacto; lo que hay de bueno y de malo en esa merienda de negros en que empieza a convertirse la Administración de nuestros Ferrocarriles.

Principiamos por interrogarlo respecto a la nota publicada por nuestro diario y firmada por el Director del Ferrocarril señor Dorner, al Administrador de la segunda sección, relativa a la suspensión del "Block System Absoluto", en razón de hallarse desorganizado el personal para atender debidamente este servicio.

—Lo he leído, nos dijo sonriendo, y me ha dejado una impresión penosa, porque su publicación demuestra que nuestros servicios públicos se relajan desde arriba. Me parece altamente incorrecto el procedimiento y en este caso especial, injusta la comunicación. No es la prensa el medio indicado para que dos jefes superiores se comuniquen oficialmente entre sí, máxime si se trata de superior y subalterno; pues éste último por deber de disciplina, de caballerosidad, de respeto al superior tendrá que guardar silencio y entonces su situación es desventajosa. Por hidalguía, sino por seriedad administrativa, deben los jefes de reparticiones abstenerse de emplear este procedimiento.

No es tampoco una serie de pequeños defectos de servicio, — defectos que no son en su mayor parte, imputables a la Administración, como la contenida en dicha nota, causa suficiente para colocar en tal situación ante el público a un alto funcionario con más de veinticinco años de brillantes servicios en el ramo.

Buena situación se crea al personal superior.

La verdad en su lugar.—Aquí tienen este diario de Concepción que acabo de leer en que se relata por persona que manifiesta conocer a fondo el servicio de movilización, algo pertinente a la pregunta de ustedes; y aludo a esa parte, porque me consta la verdad de lo que ahí se afirma.

—“Vea Ud. — nos interrumpe nuestro amigo — durante muchos años se empleó en la primera sección de Valparaíso a Santiago el viejo sistema inglés Normal Standard System — en uso en grandes blocks, estando la sección dividida en dos: un block manejado por un Despachador de Trenes — Train Dispatcher — desde Barón a Llay-Llay, y el otro desde Llay-Llay a Santiago. Los jefes de Estación no llevaban vela en este entierro.

Como este sistema presentaba graves inconvenientes a la movilización en zona tan recargada de tráfico y de configuración geológica accidentada, — por esto y por tener un personal medio levantisco era esa la Sección más difícil de gobernar, — se trató varias veces de sustituir este sistema, sin encontrar un jefe que se atreviera a emprender esta obra magna por miedo a las consecuencias.

“Uno hubo, por fin, que la acometió, poniendo en práctica, por trozos, el Block System Absoluto, — el mismo que ahora se toma por nuevo — con magníficos resultados: el que es actual Administrador del Sector de Santiago a Talca, don Juan Francisco Salazar.

“Fué este un acontecimiento, créalo Ud., en los anales ferrocarrileros del país.

“Quedó establecido entre Puerto y Llay-Llay y entre Montenegro y Alameda, exceptuándose el tra-

yecto del Tabón, por razones que ahora se han hecho ostensibles al extenderlo hasta allí: el atraso de trenes es frecuente y ocasiona un mayor gasto de \$ 150,000 anuales.

“Se pudo implantar allí y sólo por trozos, por ser más corto ese sector — 187 kilómetros — más cortos los blocks de estación a estación, por haber mejores elementos de tracción, vía mejor tenida y superior material, etc., etc.

“Poco después este mismo jefe emprendió enérgica campaña de depuración y saneamiento del personal, arrostrando odiosidades y protestas hasta dejarlo considerablemente mejorado y disciplinado.

“¿Es posible creer, mi amigo, que este mismo Jefe o los empleados sometidos a su dirección no sean capaces de realizar de día, en la Segunda Zona, un sistema tan conocido allí, pues se usa todas las noches? Porque, sépase Ud., que se practica todas las noches y desde varios años”.

Cuando se trató de cambiar el Standard System en la primera sección, el Inspector Jefe de ésta, señor Juan Francisco Salazar, preparó largamente el terreno, tomando entre otras medidas la de acortar los blocks entre estaciones y llevar de la segunda sección, empleados que instruyeran a los de aquella; y la implantación del Block Absoluto no se hizo simultáneamente en toda la sección, sino por grandes sectores, como se ve. Es decir, se fué por partes, prudentemente, y el resultado sobrepujó a las esperanzas más optimistas, pues no se produjeron ni siquiera aquellas perturbaciones que debían, naturalmente, producirse a no haber extremado las medidas de precaución.

Y gracias a esa sabia disposición, la movilización de trenes en la sección de mi referencia, es hasta ahora, regular y expedita.

El Block Absoluto no es, pues, cosa nueva en Chile: se practica más de seis años en la primera sección, a toda hora, y de noche y en días de niebla, más de diez en la segunda y tercera.

Datos elocuentes.—Permítanos una interrupción, señor. En la nota que ha motivado nuestra entrevista, se dice que a causa de despacharse dobles los trenes sobornaleros, esos trenes se atrasan y no arrastran la carga suelta, quedando ésta rezagada.

—Exacto. Desde los tiempos en que esta Sección estuvo a cargo del señor Horacio Oportot, que la manejó bien, y se practicaba el Block Permisivo, se usaba por necesidad esto de los trenes sobornaleros dobles por falta de locomotoras y de espacio en la vía para aumentar el número de trenes.

Con el Block Absoluto que “no permite” el despacho de trenes seguidos, queda un sobrante de equipo cargado que es necesario agregar a los trenes que pueden marchar para impedir que, no ya los bultos sueltos, sino todo el contenido de ese equipo que es mucho, quede por semanas y meses en las estaciones.

Este dato se completa con este otro: desde aquel entonces, diez años a la fecha, la Empresa ha aumentado su dotación de equipo, en dos mil carros de mayor capacidad, de los cuales al rededor de 600 corresponden a la segunda sección.

En un sensato artículo de la dirección de “La Unión” del 21 se demuestra lo que ganó el servicio ferroviario entregado a un hombre competente como Huet, y uno de los más eficaces colaboradores de ese hombre fué el administrador a quien hoy se trata de rémora. El Gobierno felicitó a la Dirección por el espléndido servicio hecho en los días del Centenario y esta felicitación se transcribió a la segunda Administración por la parte que justamente le tocaba. Y este buen servicio se ha prolongado hasta la repentina vigencia de los nuevos itinerarios y del Block System Absoluto, el 15 de Enero de 1911 — pues antes no se conocían quejas.

Estos datos dan que pensar.

¿Es posible creer, me pregunto yo, que el personal que instruyó al de la Primera Zona y un jefe que inició y dirigió allí el cambio de sistema con aplausos de los entendidos resulten ahora incompetentes y des-

organizados para hacer diariamente lo que ya practican de noche y en días de neblina desde muchos años?

—Y cómo se explica, señor, el que la implantación de este sistema haya fracasado únicamente en la segunda Sección y no en las demás?

—Seré más explícito. El fracaso no está limitado al radio de la sección de nuestra referencia; ha sido general, aparte de la primera sección, en donde faltaban únicamente 20 kilómetros que someter a este sistema: el trayecto de Llay-Llay a la Cumbre.

En la segunda han sido las consecuencias más notorias en razón del mayor número de convoyes en servicio, por lo accidentado de la vía y mayor cantidad de carga que mover en los días en que principió a regir el nuevo orden de marcha. Pero esto no quiere decir que no hayan sufrido los mismos resultados la tercera y cuarta secciones. Allí también han tenido que alojar trenes a medio camino, acoplar unos a otros para que pudieran seguir viaje y no han faltado trenes que han hecho viaje de un día, en dos.

Sería de desear que el Ministro del ramo que necesita ver claro en este asunto para no dar traspies, exigiera a la Dirección los informes de los administradores respectivos y especialmente el del inspector que la misma Dirección envió allí a estudiar el resultado del Block Absoluto. (Este lo era don Eduardo Arenas).

Son los funcionarios aludidos los que están en mejor condición para apreciar estos resultados, porque han visto y continúan viendo las cosas en el terreno.

Nota injusta y error técnico.—Sería además conveniente que, así como se ha dado a luz un documento que hiciera a un elevado funcionario, se publiquen también esos informes que comprobarán si es por desorganización del personal de esa sola sección que el sistema ha dado mal resultado, o la desorganización comprende a la tercera y cuarta, o, en conclusión, es la vía la que no se halla preparada para su implantación.

Porque, una de dos: si el sistema ha dado mal resultado en las tres secciones, no es por cierto el personal de la segunda, el único desorganizado, sino los tres, y en este caso habría que proceder a su total reorganización; o bien la implantación ha sido prematura, es decir un error técnico, y entonces habría que declararlo así, honradamente, y no señalar responsabilidades donde no las hay.

Lo que aparece incuestionable es la necesidad de que se conozca el contenido de esos informes.

Puedo anticipar a ustedes, sobre este particular, que aunque la cosecha de trigo en el sur es reducida, una vez que venga el acarreo general, el Block Absoluto tendrá que ser desterrado, y esto antes de un mes, pues de otro modo volveríamos al estancamiento de la carga en toda la línea, lo que el país ya no acepta. Ya se acostumbró al transporte oportuno y expedito.

—¿Qué hay de cierto en lo de que la Administración Huet importó equipo de doble arrastre funesto para nuestras líneas?

—Supongo que esta afirmación es de alguna persona extraña al servicio a juzgar por la ignorancia de éste que revela. El único equipo traído al país en los últimos años y que a juicio de los técnicos importa un mal negocio por su excesivo peso y cuya construcción hubo que modificar antes de usarlo en Chile, es el húngaro de cuarenta toneladas de capacidad; y estos carros, ciento cincuenta bodegas de la fábrica Raab, fueron comprados por acuerdo del Consejo, de fecha 24 de Junio de 1905, es decir, casi dos años antes de iniciarse la Administración Huet.

—¿No podría usted, en conclusión, darnos algunos datos relativos a la marcha económica del servicio?

Después de un instante de reflexión:

—¿Saben que me han abierto el apetito al respecto?

Si el asunto tiene interés y disponen de tiempo, dénsen una vueltecita y les prometo un estudio relativo a esta materia.

—¡ Vaya si tiene interés! Y nos despedimos prometiéndonos volver sobre el punto.

Marcha económica de la Empresa.—Habiendo vuelto donde nuestro amable informante, en cumplimiento de la palabra por él empeñada, nos presentó la exposición que sigue, relativa a la marcha económica de la Empresa, desde 1906 adelante.

El presupuesto de gastos de la Administración de Ferrocarriles durante el año 1906, fué de \$ 28.000,000, y aumentado a \$ 30.000,000, por los pagos hechos en 1907, con cargo a aquel año.

La Administración Huet inició sus funciones en circunstancias que los accidentes en el tráfico venían sucediéndose con caracteres alarmantes y motivados por la mala condición de la línea y del equipo, por las exigencias de un tráfico excesivo y por el descuido y desmoralización del personal.

En 1908, período álgido de trabajo de resurrección del Ferrocarril, que se hallaba en ruinas de tal modo que no habría resistido un año más de explotación, se repararon los estragos del terremoto; hubo reparación extraordinaria de máquinas y equipo, el que descompuesto ocupaba largas extensiones de vía; cambio general de durmientes, rieles y cambios de vía; aumento de sueldos y jornales; aumento de materiales y mayor costo del carbón; aumento del tráfico, primas a los operarios y depreciaciones del cambio internacional.

Los gastos fueron los siguientes:

Administración	\$	1.504,541.99
Explotación	,,	13.556,034.45
Tracción	,,	21.227,354.14
Conservación E. y M.	,,	15.661,167.26
Conservación V. y E.	,,	9.690,345.55
	\$	61.639,443.39

Hay que tener presente que este año, 1908, los materiales de consumo, que se pagan en oro de 18 d., tuvieron un recargo de 100 por ciento, como se comprueba con el dato de que, habiéndose invertido en materiales 16.994,110.86, se pagaron en moneda corriente \$ 32.359,453.79. Los jornales de Maestranza que se pagan en oro de 16 d., tuvieron un recargo de 80 por ciento.

De un estudio presentado por la Dirección a fines del año al Ministerio respectivo, tomamos los siguientes datos comparativos:

Suponiendo para el año 1906, la misma situación económica de 1908, las inversiones habrían tenido los siguientes recargos:

Sueldos en 1906	\$	3.195,503.09
Recargo del 30 % en 1908	,,	958,650.92
	\$	<u>4.154,154.01</u>
Jornales en 1906	\$	11.013,161.28
Recargo del 80 % en 1908	,,	8.810,529.02
	\$	<u>19.823,690.30</u>
Materiales en 1906	\$	12.873,757.04
Recargo del 80 % en 1908	,,	10.299,005.63
	\$	<u>23.172,762.67</u>
Gastos Generales en 1906	\$	1.600,509.77
Gratificación del 8.33 % a los empleados a contrata	,,	346,179.59
	\$	<u>1.946,689.36</u>

Suplevías en 1906	\$	89,538.27
Recargo de 30 % en 1908	,,	26,861.81
	\$	<u>116,400.08</u>

Indemnizaciones en 1906	\$	111,404.92
Recargo de 50 % en 1908	,,	55,702.46
	\$	<u>167,107.38</u>

Inversión total en 1906	\$	28.883,874.37
Recargos	,,	20.496,929.34
	\$	<u>49.380,803.71</u>

Suponiendo que el incremento del tráfico de 1906 a 1908, fuera solamente de un 20 %, habría un mayor gasto de \$ 9.876,160.74

Gastos de la 4.^a Administración:

Sección nueva en la parte de Gorbea al Sur \$ 3.500,000.00

Total de gastos para 1908 \$ 62.756,964.45

A esta suma habría llegado el gasto ordinario en 1906, a haber tenido el presupuesto los recargos que por las causas indicadas afectaron al de 1908.

Y ya hemos visto que este último apenas llegó a \$ 61.639,443.39, es decir, inferior a aquel a pesar del considerable impulso de todo orden que se imprimió al servicio general.

En el año de 1910, el presupuesto de gastos de la Red Central, fué de \$ 57.539,205.01, esto es, inferior a aquel en cuatro millones de pesos, lo que se explica por haber descendido el recargo en pago de materiales y de jornales en razón inversa del cambio internacional.

Tomando en consideración estos factores, se llega a la conclusión de que los gastos efectivos en 1908 son muy inferiores a los de 1910, habiéndose efectuado gastos por numerosos trabajos extraordinarios que no ha tenido este último año.

Huet invirtió \$ 20.000,000 en equipo en 1908, inversión tan oportuna que aún hoy mismo la Dirección está pidiendo el aumento de él. En obras nuevas gastó también \$ 8.000,000, la mayor parte en la construcción de la doble vía, obra cuya conclusión apura sobre manera.

Mr. Huet, tuvo que afrontar la situación económica más aflictiva que haya pesado sobre el Ferrocarril y sobre el país entero, y no obstante, se ve a qué quedan reducidos los famosos derroches de que tanto caudal se hace.

El presupuesto para 1911, confeccionado por el actual Director Técnico, contratado especialmente para arreglar la situación económica de la Empresa, es muy superior aún al del año anterior, apesar de haber encontrado a la Empresa y el país en condiciones muy favorables.

—Estos datos son instructivos, nos agregó nuestro entrevistado, manifestando en la expresión de su mirada, que la luz que ellos arrojan, alumbrarán con toda claridad las tinieblas en que se ha pretendido envolver a la opinión pública.

Hasta aquí el reportaje.

¿Quién era el reportado?.—Fuera del Director de “El Diario Ilustrado”, de Carvajal y de dos o tres personas más, de mi confianza, nadie lo sabía; y este misterio dió alas a las suposiciones más aventuradas, no faltan-

do quienes, condolidos de la orfandad del reportaje, lo cubrieran espontánea y generosamente — una vez de nuevo en funciones el señor Huet — con su propia paternidad.

La influencia, que con razón o sin ella, muchos le atribuyeron en el cambio de la Dirección — pues fué publicado en 27 y 28 de Febrero y en Marzo, quedó resuelto — se debió a mi juicio, a la oportunidad de su aparición y a que en él se decían las cosas claras y comprobadas.

Pero para ser bien exacto en los cálculos apuntados en el reportaje con el fin de descargar la Administración Huet de la imputación de derroche, habría que agregar a ellos, todavía, el siguiente dato, bastante decidor:

Que al entregar el Ferrocarril, dejó a la Administración sucesora, en materiales, la cantidad de 16 millones de pesos, cantidad que tenía que influir, como influyó, en el ejercicio del año siguiente.

Bueno.

Volviendo al señor Dorner, se impone el hacer notar que en esto del “Block System Absoluto”, hubo de su parte un poco de testarudez, pues aseguramos fueron varios los funcionarios que le informaron negativamente, respecto a la conveniencia de su implantación integral.

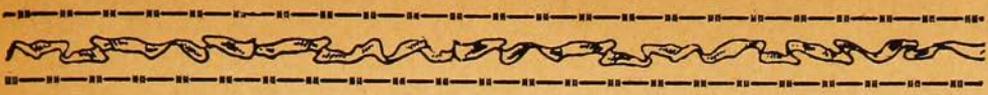
El hecho es que antes de terminar el año de actuación el Director, comprendió lo falso de la situación en que se había colocado y, falto de aire, de simpatía, de confianza en sí mismo después de las incidencias con la Administración de la Segunda Zona y del apoyo gubernativo para el desenvolvimiento de su labor administrativa y técnica, hubo de poner término a su ingrata misión.

El Ministro del ramo señaló la causa de esta decisión, en la nota de agradecimiento que le dirigió, lamentando su retiro y el no haberle sido posible al Gobierno, proporcionarle los fondos que necesitó para realizar sus proyectos de reorganización del Ferrocarril.

Un viajero, a quien le tocó estar varias veces sentado a la mesa del mismo hotel en que el señor Dorner se hospedó durante un tiempo en Berlín, de regreso de América, nos refería que en más de una ocasión, este caballero le manifestó implícitamente, que reconocía el error por él cometido en Chile. Lo atribuía a mala comprensión de las informaciones recibidas.

Así terminó la discutida actuación del técnico alemán en Chile, señor Franz Dorner.





DON JUAN MANUEL VALLE

Carrera rápida.—Uno de los hombres que han hecho carrera más rápida, brillante y merecida en la administración pública.

Guarda Almacenes del Ferrocarril de Los Vilos a Illapel y Salamanca en 1891, Contador de la Dirección de Obras Públicas en 1894, y Jefe interino de la Contaduría de dicha Dirección en 1898, y Contador nuevamente en 1899; en 1904, fué nombrado Inspector General de Contabilidad y Almacenes de los Ferrocarriles del Estado.

Durante ese tiempo fué designado para el desempeño de distintas comisiones de organización de la contabilidad de obras marítimas, de la Quinta Normal y de Ferrocarriles en construcción y de recepción de los mismos.

En ese cargo se encontraba, cuando don Pedro Montt, recientemente exaltado a la Presidencia de la República, se impuso de que su coterráneo — don Pedro y don Juan Manuel se conocían desde Petorca, de donde ambos eran oriundos — se preparaba a abandonar el Ferrocarril.

Debido a que la ley orgánica del 84 no deslindó bien clara y precisamente los deberes y prerrogativas de las distintas direcciones de departamento entre sí — Explotación, Vía, Tracción y Maestranza y Contabilidad — y con la Dirección General, los Jefes de estos departamentos pasaban en frecuente entredicho, cuyas malas consecuencias solían refluir sobre los empleados superiores de estas mismas reparticiones.

Este era el caso del señor Valle.

Estudiaba prácticamente, para contestar, el trabajo del Sub-Gerente de los Transportes Unidos, cargo

que se le había ofrecido, cuando fué llamado por el Presidente para insinuarle, con insinuación reiterada, no abandonara el Ferrocarril. Quería tener aquí, en él, una persona de toda su confianza.

Decidido el nombramiento de don Darío Zañartu para Director del Tesoro, como consecuencia de una sostenida y enérgica campaña de opinión contra el Director de Ferrocarriles, el señor Montt se vió en la necesidad de estudiar con quién debería reemplazarlo.

Los hombres preparados — descontado su valor político — para ser colocados a la cabeza de una empresa industrial y comercial de tan vasta influencia nacional, no pasaban de uno o dos. A uno de ellos, don Alejandro Beltrand, encargado en Europa de la compra de materiales para los Ferrocarriles, le fué ofrecido el cargo, y lo rehusó.

En esta incertidumbre, fué consultado el señor Valle por S. E., acerca de la persona de don Omer Huet, que desempeñaba el puesto de Consultor Técnico del Ministerio de Industria y Obras Públicas, persona a la cual aquél tuviera ocasión de conocer de cerca, por haber recibido encargo de ponerlo en condiciones de conocer el centro y relaciones de sus futuras actividades, a su llegada al país.

Con este motivo se hallaba establecida entre ambos una íntima y bien correspondida amistad de mutuo afecto y aprecio.

S. E. habría manifestado en esta consulta que tenía al respecto informaciones contradictorias, antecedentes con los cuales el señor Valle se habría manifestado de acuerdo, haciendo, eso sí, la salvedad de que, en el Ferrocarril habían varios cargos de índole técnica en distintos ramos y el señor Huet era un técnico múltiple, si así pudiera decirse, que poseía los conocimientos correspondientes a esos cargos y poseía, además, una capacidad de comprensión y de trabajo verdaderamente sobresaliente.

No satisfecho aún con estos datos, el Presidente siguió sondeando opiniones entre las personas habilitadas para dárselas; hasta que por fin se decidió a

poner el porvenir de los transportes del Estado, en manos del experto belga.

En el cargo de Inspector General permaneció el señor Valle hasta 1907, fecha en que asumió las funciones de Jefe del Servicio del Personal y Fiscalización, recién creado en la reorganización de ese año, iniciada por Mr. Huet.

En 1908 pasó a desempeñar la Administración de la Primera Zona y en 1909 fué nombrado Director General interino, por renuncia del señor Huet que, terminado su contrato a principios de Febrero, a ruego del Presidente de la República y de su Ministro del ramo, continuó en la Dirección hasta mediados de Julio de este último año.

Si bien el señor Valle carecía de conocimientos de explotación de Ferrocarriles cuando entró a actuar de lleno, primero como Jefe del Personal y luego como Administrador y Director sucesivamente, disponía en cambio de cualidades relevantes de caballerosidad, de discreción, de iniciativas, talento y energía, y muy especialmente de una facultad extraordinaria de asimilación, que le permitió posesionarse luego de las verdades fundamentales del ramo y rodearse de un personal que tenía gusto en servir a sus órdenes y secundarlo en sus aspiraciones de buen servicio, poniendo en ello todos sus cinco sentidos y competencia de expertos prácticos.

Fué así como llegó a ser un hábil colaborador del señor Huet en su magna obra de reorganizar desde sus cimientos la Empresa del Estado, y cómo siendo Director llegó a hacerse célebre su acción obteniendo una regularidad matemática en el horario de los trenes de pasajeros.

Como sucesor de Mr. Huet supo continuar la obra de éste, en lo relativo a la reorganización de los servicios, dándoles los últimos toques a los servicios recién implantados, adaptando los hábitos del personal al nuevo régimen y completando las instrucciones destinadas a hacer rendir a la nueva organización, toda su eficiencia.

Tuvo iniciativas felices en varios servicios, especialmente en la modificación de los itinerarios y en la creación de trenes de carga y de pasajeros, que trajeron un aumento de tráfico y disminución de accidentes.

A buen seguro que, si su actuación se prolonga, el personal del tráfico contaría hoy, con casas habitación y todos con almacenes de consumo que le facilitarían la vida, sin recargar en nada los gastos de la Empresa, si hemos de atenernos a los proyectos que tenía diseñados.

Se interesó y trabajó empeñosamente por asegurar la tranquilidad y el bienestar de los servidores ferroviarios obteniendo para ellos la ley de jubilación y Caja de Ahorros, convertida más tarde en Caja de Retiros y Previsión Social y que tan buenos servicios les ha prestado y sigue prestando.

Como lo conocí.—Me tocó conocer de cerca a este caballero en circunstancias bien singulares.

Recién se hacía cargo el señor Huet de la Dirección, una comisión de empleados de transportes, de la que formaban parte, Rodolfo Moreno, Nicolás Ahumada, Luis Maira, Manuel Adasme y yo, se presentó a él a exponerle las condiciones lamentables en que el personal se encontraba en lo relativo a estabilidad, situación económica y expectativas de progreso.

Acogióla con una llaneza y buena voluntad tales, que nos impresionó favorablemente en el sentido de los buenos propósitos que se proponía realizar en bien de la Empresa, preocupándose ante todo de la suerte del personal, cuya situación, dijo, no guarda relación con el presupuesto de la Empresa.

—Yo les aseguro, continuó, que a este respecto, lo primero que haré será consultarles un aumento general de renta, estableceré un aumento por años de servicio y un premio anual para todo empleado que se distinga en el buen desempeño de su puesto. Para los dos primeros puntos, ya tengo la palabra empeñada por el Presidente señor Montt, que ha de darme los

recursos que necesito. El último no lo he tratado aún con él.

Después de una larga conversación en que nos dió a conocer sus puntos de vista acerca del problema de los transportes, concluyó diciéndonos:

—Digan ustedes a sus compañeros que yo voy a arreglarles su situación de modo que no tengan que preocuparse de andar buscando medios extraños para ayudarse; pero, agregó, díganle también — cerrando el puño de la mano derecha para dar energía a la expresión — que los voy a hacer trabajar!

Tan simpática y sincera encontramos su actitud, que no tuvimos empacho en hacernos solidarios de sus promesas ante nuestros compañeros, al darles cuenta por un volante del resultado de nuestra gestión.

Mas, como lo prometido era a corto plazo y viéramos más tarde que el tiempo pasaba y pasaba y nada se observaba que diera indicios de cumplirlo, los miembros de la comisión cambiando impresiones, caímos en cuenta de que las impaciencias que el personal empezaba a manifestar tenían mucho que ver con el hecho de habernos anticipado a responder de la lealtad de las promesas del nuevo Director, hecho que no nos habíamos encargado de justificar ni con nuevas gestiones, ni con una sencilla explicación.

Considerando por esto por mi parte que nuestra misión no estaba terminada, propuse con majadera insistencia a mis colegas nos apersonáramos al señor Huet o en su defecto al señor Valle, a inquirir noticias del estado de las medidas proyectadas para informar a los interesados de la línea.

Pero como en el ínterin transcurrido una huelga de operarios de maestranza se había producido, huelga a la cual un gran grupo de empleados a contrata, telegrafistas — se había plegado, hecho insólito en los Ferrocarriles, y se decía que el movimiento era promovido y fomentado por los antiguos jefes y sus círculos, entre los cuales talvez figuraba nuestra Asociación — todos los miembros de la comisión pertenecían a ella — La Protección Mutua de los Ferrocarriles,

que yo representaba como presidente; todo esto acordó a las comisionados y no les faltó medio de desentenderse de esta última diligencia, hasta dejarme sólo con la idea de que se imponía la necesidad de hablar con los superiores.

No hubo manera de convencerlos de que habiendo nuestra sociedad permanecido ajena a tales maniobras, no teníamos por qué andarnos acusando con nuestra conducta de pecados que no habíamos cometido.

El Ministro del ramo llamó y amonestó a uno de los más destacados miembros del círculo afecto a los jefes que descendían con la entrada de Mr. Huet, Valle y demás personas actuantes en primera línea; y habiéndome encontrado con ese miembro destacado, que recién llegaba del Ministerio e impuéstolo de las preocupaciones que me absorbían el seso, se ofreció para presentarme a don Juan Manuel Valle.

Su compañía en esas circunstancias no podía ser menos propicia para mi objeto; mas, como se trataba únicamente de hablarle la verdad al alto funcionario, acerca de lo que estaba pasando en el Ferrocarril para que pudiera orientarse de manera segura, acepté y fui presentado por él al señor Valle.

Mi acompañante tomó asiento distante de nosotros, limitándose a oír nuestra conferencia.

Lo impongo de la situación.—Le expliqué al señor Valle largamente el por qué me encontraba solo en su presencia, siendo que formaba parte de una comisión, y le señalé las causas que a mi juicio, mantenían el estado de descontento de obreros y empleados.

La conversación, interesante y animada, pero correcta y discreta en todo momento, de parte del señor Valle, debido a su cultura y temperamento, y por la mía, por mi carácter de inferior, disciplinado y respetuoso, tuvo, no obstante sus instantes críticos, ya por la franqueza empleada por mí, ya por el estado de efervescencia porque atravesaba el Ferrocarril y que tenía su repercusión en el Jefe del Personal; o por ambas circunstancias juntas.

El hecho es que en un momento dado en que el señor Valle condenaba con su mayor energía al personal a contrata adherido a la huelga y prometía castigarlo con inexorable severidad, recuerdo que le observé:

—Le encuentro razón, señor, para que se indigne con él: como Ud. dice, su condición superior de empleado contratado, de hombres más educados y obligados por lo mismo a mayor disciplina y lealtad a la Empresa, les impedía hacer causa común con los operarios, habituados ya a estas manifestaciones de rebelión y anarquía. Pero al castigarlos, señor, al aplicarles la inflexible lógica de su criterio directivo, tome en cuenta que ellos no tienen la culpa...

—¿Y quién la tiene?... — me interrumpo vivamente.

—La misma Dirección, señor.

El señor Valle se pone de pie, impresionado por la osadía de la respuesta, y con los ojos agrandados por la sorpresa, me interroga en silencio.

—Se lo voy a demostrar, señor, — agrego, respondiendo a la pregunta muda.

Y sigo:

—Ha sido costumbre que a estos servidores se les desatienda en sus representaciones por lo mismo que se han manifestado siempre más educados, más disciplinados, más respetuosos y prudentes, y a los demás, se les haya atendido prontamente, precisamente por la razón contraria: porque presionan con el número.

—¿Y se atreve Ud.?...

—Le ruego, señor, me permita completar mi pensamiento, y verá Ud. que tengo razón. He venido a decirle la verdad y se la diré si Ud. no me lo impide. A la Dirección misma le interesa, tanto como a nosotros, el conocerla.

Pronunciado el movimiento huelguista de los operarios de maestranza y gente a jornal de transporte, haciendo fuerza para obtener el aumento solicitado, el aumento les fué concedido; y no sólo a ellos, a los

solicitantes, sino que también a los cambiadores y palanqueros, que no habían pedido nada.

En el hecho, aparece la Dirección diciendo a sus dependientes: esta es la manera de solicitar para ser atendidos.

Aunque el señor Valle me discutió la consecuencia que yo sacaba de este modo de proceder de la superioridad, como el hecho causal no admitía réplica, el argumento quedaba flotando en el ambiente como cosa indestructible.

Yo lo hacía también con la intención de influir en evitar que la nueva Administración incurriera en la condenable práctica, desalentadora e inmoral, convertida ya disimuladamente en teoría administrativa, de que en materia de representaciones, sólo ante la violencia se ceda.

El señor Valle, en quien encontré un espíritu sagaz y dócil a la voz de la razón y la justicia, convencido de que yo obraba independientemente de todo interés mezquino o de círculo, acogió al final todas mis observaciones que creyó fundadas y absolvió todas mis preguntas acerca de las condiciones en que iba a quedar el personal, en la reorganización, autorizándome para informar a éste, de la contestación oficial que daba a cada uno de los puntos consultados.

En seguida me dijo:

—En lo sucesivo, señor Poblete, no necesita Ud. que nadie lo introduzca: esta puerta estará siempre abierta para Ud.; no tendrá sino que hacerse anunciar y será inmediatamente atendido.

Y como si fuera palabra de rey, que no puede faltar, así sucedió en efecto.

Esta conferencia referida sólo en su parte principal, pues duró cerca de dos horas, me dejó la grata impresión de un jefe que se desentiende, hasta donde el decoro de tal se lo permite, de la sensibilidad de su amor propio afectado, para no atender sino a la intención de su subordinado y al provecho para el servicio de acoger buenamente las observaciones por éste formuladas.

Nuevo conocimiento.—Pero aún no estaba completo el juicio; una nueva incidencia me iba a dar ocasión de estudiarlo bajo otro aspecto.

En don Federico Martínez y don José Luis Irrázaval, Jefe de Transportes de la Segunda Zona, el primero, y sub-Jefe del mismo ramo en la Primera, el segundo, tenía don Juan Manuel Valle, dos amigos de confianza.

En oportunidades sucesivas y repetidas éstos me habían interrogado sobre si había conversado con don Juan Manuel, que deseaba verme, y extrañado yo de tal insistencia, un día que Irrázaval me recordó su indicación reiterada, lo abordé más o menos, en los siguientes términos:

—Estoy sospechando, don José Luis, que este negocio tiene que ver con la próxima renovación de directorio de la Protección Mutua de Ferrocarriles, y que si es así, ésta, mi entrevista con don Juan Manuel puede terminar en ruptura; y yo no quisiera pelear con este caballero porque le debo muchas atenciones y gentilezas. Pero no me gustaría ni podría aceptar que la Empresa, a la cual nada debe la organización y vida próspera de nuestra asociación, quisiera meter mano en ella.

Y mientras yo la presida, procuraré que siga llevando existencia independiente para que el personal tenga bajo su alero, una garantía de respeto y de estabilidad.

De modo que si fuera efectivo lo que supongo, y que Ud. debe saber bien, le pediría el servicio de que, en la forma más discreta, disuada a este caballero de esta intención para evitarme a mí el caer en desgracia con él.

Instado a hablarme con toda franqueza, me respondió:

—No andaba Ud. equivocado. Y después de larga explicación, concluyó:

—Lo que Valle deseaba era que Ud. influyera para que en la asamblea general que va a verificarse,

fuesen elegidos directores algunas o todas las personas que aquí figuran. Y me alargó una lista.

—Pero yo le encuentro plena razón a Ud., añadió, y así se lo haré saber a Valle.

Pocos días más adelante me comunicó que, conversando el asunto con él, habían convenido en no insistir.

Pero, a poco andar, se me presentó la necesidad de ver al señor Valle por asuntos del servicio, y entonces él me renovó el examen del punto debatido.

Le rehice la argumentación que me merecía el asunto desde mi punto de vista, y don Juan Manuel asintió a cuanto le expuse, haciéndome sólo la observación de que no debía yo perder de vista lo manifestado por Mr. Huet, cuando le hicimos entrega de su diploma de Socio Honorario de nuestra Institución.

Que él — el señor Huet — pensaba que nuestra corporación contribuía a los mismos fines de la Empresa en lo relativo al personal, procurando aliviarle prácticamente su situación pecuniaria y fomentando su bien moral; consideraciones que él, Director General, tomaría muy en cuenta para darle intervención previa en toda medida interna de la Empresa destinada a servir los mismos propósitos.

En esta intención del Director basaba él su deseo de facilitar el acercamiento de la Sociedad a la Empresa, llevando al Directorio personas de la confianza de la Dirección de los Ferrocarriles.

Como insistiera yo en mis apreciaciones, don Juan Manuel puso fin a la conversación con estas o análogas palabras:

—En fin, señor Poblete: yo sé que Ud. cuenta con la confianza de sus compañeros y yo quiero agregarle que también cuenta con toda la confianza de la Dirección. Lo que Ud. haga, bien hecho estará, porque conocemos su criterio.

Así era en su trato con todos: cumplido, correcto, amable y servicial, lo que no le impedía ser también enérgico, con energía razonada e inflexible, llegado el momento.



TRES DEMONIOS

Don Carlitos.—En uno de los primeros viajes a través de la Tercera Zona, viajes que por no estar aún el servicio de los trenes directos debidamente aprovechado por el público, no nos daba mucho trabajo, debimos estar un poco mayor tiempo que de ordinario en San Rosendo, pude observar más de cerca a un tipo de empleado, para mí, que en todo me fijaba, bastante raro y repulsivo.

Andaba constantemente de chaqué y tongo, en total, bien vestido, pero mal llevada su indumentaria en razón de haberse extendido hasta los modales físicos, la relajación de su ser moral.

La frase “relajación moral” incluye naturalmente, la del lenguaje que es la expresión externa del ser moral.

Verdad que la mayoría de los individuos relajados, que no han perdido por completo el respeto a todo el mundo, o que conservan de una educación anterior, el instinto de las fórmulas sociales de Carreño, se empeñan en disimular ante otras personas que no son de su confianza la vulgaridad o perversión de su trato diario, por un resto de pudor heredado, muy comprensible. Y a éste de que hablo le correspondía, o podía, sin extrañeza de nadie, hacer esto, porque era “vox populi”, que en sus primeros años recibió una educación adecuada al medio en que su familia, acomodada y culta, rolaba. Su apellido, que no estamparé por consideración a sus ascendientes, insinuaba la honorabilidad de su origen.

Mas él, que había avanzado de escalón en escalón, en sentido inverso al del común de los mortales y hacía gala de medir con el metro de su lenguaje el trayecto recorrido, hacia abajo, tenía un modo de expresarse que daba pena y asco.

Hacía mofa de cuanto principio de buen vivir le fuera inculcado en su niñez y que forma, como si dijéramos, el marco, dentro del cual la sociedad exige que sus unidades se mantengan para que sea posible la cordialidad de relaciones que entre éstas deben existir.

A espaldas de sus jefes, se burlaba de ellos con palabras y acciones más que ordinarias, palabras y acciones que en su presencia eran de servil homenaje; hacía lesos a sus compañeros de la línea cada vez que podía, sin perjuicio de que en su presencia los llamara con los términos más cariñosos que él usaba, tales como 'huachito', "hermanito", "compañerito". Clavaba a cuantos tenían la desgracia o la sonsera de ponerse a su alcance, y todo lo arreglaba con bromas desvergonzadas o explicaciones de cínica ironía.

En reuniones sociales en casa de personas decentes, en donde no renunciaban aún a la ilusión de "lo que fué", y lo metían en escena, armaba unas marimorenas que convertían las salas de tertulia en campos de batalla. Y como todos los individuos degradados, era cobarde. No afrontaba las consecuencias de su conducta, sino que iniciaba los "boches" y escabullía el bulto, dejando a sus íntimos que cargaran con los resultados.

No sabía de lealtad con nadie. Así se la pegaba al más desconocido de los hombres como al amigo de su mayor confianza. Cuantos lo conocían sabían de sobra de cuanto era capaz en este sentido, y no obstante contaba con muchos admiradores que le atornillaban cada vez más en su bufonesco papel, celebrándole sus chabacanerías y liviandades.

Este era "don Carlitos", simpático dimunitivo con que se le conocía en toda la línea de sus actividades de conductor de uno de los trenes de carga.

Llegó a ser conductor de un tren expreso, compuesto de un furgón y un coche mixto de primera y segunda clase que, en conexión con el expreso de Santiago, corrió durante varias temporadas entre San Rosendo y Angol.

Y apesar de esta su conducta reconocidamente inmoral y grosera, de arlequín de arrabal, permanecía en el cargo, comprometiendo con sus torpezas y desvaríos, el prestigio mismo del personal de la Sección, en donde, si no hubiera yo conocido a empleados — conductores, jefes de estación, bodegueros tan caballeritos y cumplidos como Emilio Espinoza, Arsacio Montoya, Herminio Bascur, Ramón Cerda, Alejandro de la Noi, Ricardo Gana, Bernabé Soto Dávila, Erasmo Escala, Luis A. Escobar y tantos otros, me hubiera formado la más triste opinión del personal de ese sector de la Red.

Era ese el lunar, y lunar llamativo y execrable del cuerpo de servidores de ese Ferrocarril.

Para dar idea de uno de los modos de ser de este tipo, tomaré uno de los centenares de casos que perfilan su personalidad.

Don Carlitos tenía el asiento de sus comadrerías en San Rosendo, sitio en que su ocupación lo obligaba a permanecer mayor tiempo, ya fuese en sus repetidas pasadas por allí, o por sus alojamientos a veces.

San Rosendo.—El caserío de San Rosendo en ese tiempo, de 1895 adelante, recibía su caracterización de una cantidad de cocinerías y ventas al aire libre de frutas y causeos, escalonadas y extendidas a medida que se avanzaba en altura, desde los andenes mismos de la estación, por su extremo sur, hasta coronar la colina de arena en que se hallaba asentada. En una esquina de la mitad del trayecto, ostentaba el título de “hotel”, un negocio por el estilo de los anteriores, que en materia de aseo, presentación, calidad y abundancia de sus existencias, apenas merecía calificársele de hermano mayor de los otros chiribitiles.

Por allí se desparramaban en busca de alimento, pasajeros y personales de trenes a la hora de cruza- mientos de estos últimos en esa estación, punto obliga- do de reunión para todos los que desde Angol, y más tarde desde Temuco y Valdivia, por un lado, y desde Talcahuano, Concepción y Talca, por otro, por allí pa- saban en marcha al sitio de su destino.

En el hotel de la estación, atendido por su dueño y su familia, cuyo concesionario respondía al nombre de Luis Polano, era fama que no se comía bien, que se cobraba caro y que, clientes de circunstancias, salían de allí más hambreados que al entrar. Por lo menos esto se repetía a modo de cantinela, permanentemente, por los personales de trenes, entre quienes la mala vo- luntad hacia Polano resaltaba a cualquier triqui-tra- que.

Es cosa periódica de cada veinticuatro horas que estos concesionarios manden, valiéndose de la toleran- cia de los empleados de trenes, hacia los mercados, canastos, tarros lecheros y damajuanas vacíos, para re- colectar sus provisiones, operación que suele ser el barómetro que marca el grado de voluntad de que go- zan ante la Empresa.

Estando yo cerca del carro equipaje de un tren, ví un día salir volando, una malcornia de canastos que Polano mandaba como de costumbre. El barómetro marcaba temporal.

Más tarde, y siendo yo Inspector de Zona, pre- sencié una alteración parecida de este aparato mer- curial, a influencia de la presión atmosférica ambien- te, en Renaico, de cuyo hotel o restaurant era conce- sionario don Juan... (Prefiero rebanarle el apelli- do). Un tarro que viajaba a Los Sauces en busca de leche, lo ví salir aleteando despavorido desde el vien- tre del furgón y caer ruidosamente a larga distancia. Allí quedó abollado y maltrecho, con la tapa despen- dida y la boca abierta, como en un gesto de amarga protesta.

Era la respuesta a mezquindades o maltrato del concesionario a los empleados.

Se trataba de hombres que no entendían su negocio.

Y ya que de esto hablo, diré cómo lo hacían otros.

Concesionarios de hoteles.—La generalidad de los concesionarios de hoteles tienen, por contrato con la Empresa, obligación de proporcionar almuerzo y comida al personal de ésta con un 50% de rebaja sobre la tarifa común; pero casi todos no hacen cuestión de este derecho a cobrar y lo sirven gratuitamente y hasta lo atienden de preferencia y regalan a porfía, habida consideración de que no sólo del conductor depende el contribuir a prestigiar o no el establecimiento.

Es sabido que todo pasajero que baja a un hotel está pendiente de los movimientos del conductor, que son indicios más seguros que el tiempo señalado en los relojes, para asegurarse de la partida del tren. Sabe que el convoy no puede partir sin el conductor; así es que mientras lo tenga a la vista, estará seguro de comer tranquilo, sin peligro de quedarse en el camino.

Y esta tranquilidad en la masa de viajeros dentro del hotel, significa mayor consumo de alimentos, cigarros, y licores. Un minuto más, un minuto menos de tolerancia o de restricción de parte del jefe del servicio rodante, representa en ocasiones para el empresario de hotel, muchos pesos más, muchos pesos menos. Sin contar con que — ha sucedido varias veces — si al conductor lo atienden mejor en otra parte, y se va allá, fijo que lo siguen numerosos viajeros, si no todos.

Durante el tiempo que corrí trenes de pasajeros en la Primera Zona, almorzaba obligadamente en Llay-Llay, en cuyo hotel, — el conocido hotel Galbarino — nunca se me admitió pagar un centavo, y nunca tampoco me ocupó el concesionario en solicitud de favor alguno.

Y después de algún tiempo de ausencia — por haber cambiado mi residencia al sur — que pasé en viaje a Valparaíso, al pretender cancelar el almuerzo consumido, el mozo, ante mi insistencia, concluyó por de-

clararme que tenía orden terminante de su patrón, de no admitirme un centavo. ¡Hasta ese punto llevaba su gentileza don Juan Galbarino!

¿Podría yo hablar mal de su establecimiento — que por lo demás estaba bien servido — sin faltar a un deber de lealtad y de justicia?

Eso es comprender su negocio y acreditarlo sin herir susceptibilidades, ni parar mientes en pequeñeces.

Pero no todos los hoteleros lo entienden del mismo modo, y hay quienes creen muy correcto, porque está ajustado a su derecho, el mezquinar bagatelas o cobrar extra por consumos fuera de lista que no valen la pena, haciendo así resaltar la excepción que establecen entre los de su gremio. A los quisquillosos estas minucias de avaro los saca de tino.

Pero no nos alejemos más de nuestro hombre.

Entre esos negocitos de mala muerte acostumbraba arrancharse mientras lo toleraban con su inmunidia de lenguaje y de modos, en las que solían asomar, de tarde en tarde, reminiscencias de tiempo de decencia, don Carlitos; y de esos negocitos formaba parte el de una viejita con un nieto de 20 o más años que no hallaba en qué ocuparlo.

No encontrando ya donde ubicarse, porque la fama de sus trampas inextinguibles se interponían entre él y sus víctimas como una amenaza, recordó que la viejita lo tenía hostigado con sus ruegos de ocuparle al hijo de su hijo, y se hizo el encontradizo con ella. Como le puso puente, la veterana se apresuró a pasar por él con su centésima petición.

Quieras que no, se hizo como que se ablandaba ante la súplica y le prometió ir a almorzar a su casa al día siguiente, para ver al muchacho y conversar sobre el asunto.

La señora esmeró la recepción, y un mantel recién lavado cubría la mesita de comedor, y una botella de vino y fruta y flores la adornaban, desafiaban el apetito y contrarrestaban con sus emanaciones odoríferas las poco gratas del humo, del picante, de la cebo-

lla, y el olor a tierra revuelta que componían la atmósfera del local del negocito, en uno de cuyos rincones, la mesita, alegre y gozosa, esperaba la anhelada visita.

Detrás de “don Carlitos”, que hizo allí su entrada triunfal con todos los honores y agachadillas del caso, llegó despacito y escondiendo el bulto, “Ramoncito”, el nieto pesadilla de la patrona, y mientras le servían la cazuela de ave con chuchoca, y con el fin de ir asegurando su repetición en los días siguientes, “el hombre de las circunstancias” se puso a examinar las posibilidades que Ramoncito tuviera para llevárselo de palanquero; y se suscitó el siguiente diálogo:

—¿Vos habís sido palanquero alguna vez?

—No, on Carlitos.

—¿Habís sido fogonero, cambiador, celador, guarda, portero, banderista, peón de cuadrilla...?

—Ni una cosa, on Carlitos.

—¿Y entonces cómo te querís meter a camisa de once varas, cuando no alcanzai ni pa una manga, tonto baboso?

—Es que su mercé...

—¡Ah! Es que vos querís que yo te enseñe, ¿no es cierto? ¿Creís que yo estoy amarrando perros con longaniza?...

—Una caridá de su mercé, pues.

—Es que yo no tengo tiempo de enseñar animales como tú. Pero, en fin. ¿Tenís siquiera buena pará? A ver, ¡párate derecho, estúpido!

El muchacho recoge de un tirón sus resortes sueltos y queda erguido, brazos rectos hacia abajo y pisando firme sobre el suelo, casi en posición militar.

Lecciones prácticas.—Bueno. No sois tan bruto como parecís. Si querís ocuparte en el tren de don Carlos — aquí su apellido, que hacía retumbar, refregando las rr — tenís que ensayarte aquí algunos días, corriendo por encima de los carros y apretando palancas, listo al pito del maquinista. ¿Entendís, lanudo?

—Si, on Carlitos.

Durante varios días estuvo conversándole de esto a la hora de almorzar, hasta que en uno le dijo:

—Bueno. Mañana me tenís aquí cuatro cajones vacíos y unos tablones para arreglarte un tren y darte lecciones prácticas, huacho.

El “huacho” era uno de sus vocablos cariñosos. Alternaba los tratamientos groseros con los bondadosos, táctica ya natural en él, que le conquistaba simpatías entre la gente que frecuentaba.

El día siguiente distribuyó los cajones de trecho en trecho a todo el largo del cuarto, que era rectangular, con una entrada que se perdía en un pasadizo vecino, especial para el caso, y colocados los tablones cubriendo los espacios vacíos entre un cajón y otro, sucesivamente, le explicó que ese era un convoy de tres carros. La máquina iba adelante.

Instruyó un largo rato al postulante sobre los deberes de un palanquero en una estación de servicio y el significado de las distintas pitadas del maquinista. El conductor imitaba las voces de la máquina haciendo pito de su boca. El muchacho, deseoso de ocuparse en un puesto que le quitaba el sueño hacía tiempo, no le perdía pisada ni señales.

A las primeras señales de llamado, corre y salta sobre uno de los carros; nueva señal, aprieta apuradamente la palanca de uno de éstos y sigue a repetir la maniobra en el siguiente.

—¡Apúrate salvaje, que el tren va a chocar! Aprieta más fuerte, pónale el perro con la otra pata!

Le silbaba con energía y apuro, y le gritó por último:

—Salta de una vez al otro carro, animal!

La viejita que acaba de llegar con la fuente conductora de la suculenta cazuela y que sabe que de estas lecciones depende la realización de los desvelos del “niño”, dejada la fuente en la mesa se ha quedado estática, con los ojos muy interesados y la boca de par en par y sin respirar, observando los gritos, piteos y maniobras. Una leve sonrisa de esperanza le ilumina la medio apergaminada faz.

El muchacho salta desaforado, obediente al grito de su jefe y pisa la punta de un tablón, el que se corre y gira sobre uno de los bordes del cajón; y al girar, la otra punta va a parar en su movimiento de rotación, debajo de la mesa dispuesta para el almuerzo, y cargada con el peso del postulante a palanquero por el otro extremo, tumba la mesa y con ella caen en ruidoso descalabro cuanto sobre su cubierta se hallaba depositado. Sin contar con que en su rápida trayectoria les dió, de pasada, un puntazo por las costillas al maestro, que se libró de más gordas consecuencias, debido a un retrasado quite, y un golpe por un costado a la viejita, que la derribó sin sentido.

Entre tanto Ramoncito gemía llevándose la mano a la espalda que había embestido contra una esquina de uno de los cajones, que no le aflojó, y yacía doblado por mitad entre dos de esos envases.

Toda una película, mitad hilarante, mitad trágica.

Apenas repuesto don Carlitos del dolor respectivo, que trataba de amortiguar con inhalaciones al revés y sucesivas de ajos, ají, cilantro y cebollas de su repertorio emocional, ensalibados en esa su boquita incapaz de ruborizar a la esfinge de Tebas, se dirigió, presa de insujetable ira contra su discípulo y le dió una tunda de patadas, al mismo tiempo que apostrofaba a la infeliz viejita, que aún más muerta que viva se tambaleaba sin volver del todo en sí, en estos términos:

—Y así querías tú, vieja pipona, que te ocupara en mi tren a este ca. que casi me mata y que me deja sin comer, de puro bestia que es!

Pero había alcanzado a estar una semana tratado a cuerpo de rey, a expensas de las migajas que el negocio le dejaba a la pobre vieja y sin tener de su parte la menor intención de compensar tales sacrificios haciendo efectivos los anhelos del muchacho.

Tipo sin dignidad, sin corazón, sin respeto; manilargo, chabacano, atrevido y cobarde, tenía todas las necesarias condiciones para ser considerado un perdido de baja estofa, que manchaba y olía moralmente

mal a larga distancia y que, no obstante, permanecía en su puesto, debido única y exclusivamente a la fuerza de su apellido, que también, moralmente no le correspondía ya.

Se había divorciado por una vida desordenada y proterva, de los antecedentes limpios y considerados, que mamara en el pecho materno. Había extraviado el sendero ascencional inicial, que a modo de flecha fija, de dedo índice rígido, le apuntaba la dirección a seguir para no perder el contacto de la línea recta de que procedía.

Envenenada su alma hasta la raíz por la lepra de la depravación social de las bajas capas de este cuerpo, no tenía ya derecho a seguir luciendo una dignidad impropia de su estado y de sus aspiraciones. Roto el eslabón que unía el pasado con el presente, quedaba desvinculado de toda la tradición familiar que envolvía en aureola de crédito y estimación el apellido que malamente cargaba. El profanaba, él escarneaba ese honroso pasado con sus liviandades y degradaciones, y, por consiguiente, no merecía cubrirse con él tanto como es impropio que un buque que conduce contrabando bélico se ampare bajo bandera neutral. Esto es engaño, y engaño premeditado y, en consecuencia, delincuente.

No obstante, seguía en su cargo en relación con sus jefes, con sus compañeros, con público...

¡Oh, la fuerza del apellido!

La señora Bárbara.—Por asociación de recuerdos me salta a la memoria a propósito de gente "non sancta", reminiscencias de otras dos personas, mujeres ambas y con cierta afinidad de carácter entre sí.

Una de ellas, la señora Bárbara, residía en Minico y la conocí en una de tantas pasadas por ese punto, y más de cerca una ocasión que por descompostura de la locomotora, mi tren se detuvo un largo tiempo en dicha estación.

La necesidad de atender una consulta del estómago, que con esta detención pareció perder la esperan-

za de arribar a término satisfactorio, me hizo buscar quién me indicara donde podía encontrar lo que necesitaba. Un empleado de la estación, que se me ofreció, me condujo luego en dirección a un cuarto cerrado, en donde golpeó y entramos. Se hallaba ubicado calle por medio o más comprensiblemente, camino por medio del cierro de la estación y a un cuarto de cuadra de ésta por el lado oriente.

Mi acompañante me dijo, al entrar:

—Aquí vive la señora Bárbara.

Y yo creyendo que hacía broma, le agregué:

—¿No será la señora Barbaridad?

Mi interlocutor, que ya olfateaba algo sobre el intento de mostrador o en el atrevimiento de estantería que teníamos delante, se volvió como clavado con punzón y atravesándose los labios por encima, con el dedo índice, me hizo un apurado:

—¡Chist!, que me dejó perplejo.

Miró seguidamente a la muchachita que nos abrió, le preguntó por la “patrona” y, más confiado por la respuesta recibida, me hizo avanzar hasta detrás del “atrevimiento” y levantando lo que colgaba de una cama, como para proporcionarme un dato que me ilustrara acerca de su sobresalto, me mostró un ataúd negro, nuevo, que allí debajo guardado estaba, con lo que mi perplejidad, lejos de desaparecer, se complicó; y luego me exhortó, mirando recelosamente hacia una puerta que daba al fondo y bajando bastante la voz, a que anduviera con tiento:

—¡Ud. no la conoce! Tenga cuidado.

Luego hizo su entrada por esa misma puerta, la susodicha temida, contoneándose y braceando recio. Cupo apenas por la puerta, teniendo que ladearse para entrar más holgada y viéndonos, nos brindó un saludo cordial que me tranquilizó.

Cachetona y de labios gruesos, mirada hosca, tenía en todo, un no se qué de amenazante; vestidos desarreglados y no muy limpios y más anchos que largos; el conjunto no inspiraba ganas de ser amable con ella.

Impuesta del objeto de nuestra visita y de que yo era carrilano del “tren directo”, nos atendió lo mejor que pudo, a solicitud de mi compañero que la trataba con estudiados miramientos y atenciones.

Nos despedimos con toda clase de reverencias.

Una vez fuera del negocio, mi guía ya se atrevió a espontanearse.

—En estos casos no hay aquí otra parte a donde recurrir. Es el negocio de la señora Bárbara.

—¿Y lo es realmente?

—¡No me diga! Es la misma demonia en cuerpo y alma. Los Jefes de estación dependen aquí de ella. El que no la atiende como ella cree que le corresponde, lo hace saltar más pronto de lo que Ud. se imagina, no con cajas destempladas, sino a tambor batiente, tarros, pitos y voladores.

—¿Tanto?

—Lo que le digo. Para muestra de la pana que tiene, le mostré a Ud., su ataúd debajo del catre. Lo tiene listo por si muere por exceso de virulencia o la matan por exceso de destemplanza.

A los dos jefes anteriores al mío de hoy, les hizo la Bárbara una guerra sin cuartel por causa que otra vez le contaré, y no paró en su persecución incesante, hasta que los hizo arrancar. Quejas tupiditas a los superiores; dianas casi todas las mañanas y retretas en la noche a las ventanas del dormitorio del Jefe; gritos, groserías y amenazas a la familia de éste, cada vez que se encontraban fuera de su casa; en fin, hostilidades en todo sentido y a toda hora, incesantes, terribles, desesperantes. Y aquí no hay a quién quejarse. El sub-delegado es muy poco lo que puede hacer, y poco y todo, tampoco se atreve a ponerle los cascabelles a la gata. ¿Quién se va poner a dimes y diretes con esta bárbara?

Y con todos los que no le caen bien, es lo mismo. ¡Y qué boca tiene, por mi vida! ¡De taparse los oídos!

Más tarde me fué confirmado por otros conductos punto por punto cuanto mi compañero me dijera.

Una furia.—La otra es una figura que se me quedó grabada indeleblemente para todos los días de mi vida, en mi cámara retentiva cerebral.

Pasaba yo un día muy de mañana en una de mis correrías de juventud — ¿quién no las ha tenido? — por cierta calle, no muy alejada del centro, en Concepción, y poco antes de enfrentar yo a ella — iba por la acera del otro lado — se abre de pronto una puerta de una de esas sentinas del vicio y de la perdición — también suele serlo de la inexperta curiosidad — tan comunes en esa ciudad, y un hombre joven, de regular presencia, sale escapado de allí y tras él, una que debía ser mujer, pero que en mi imaginación alterada por lejana visión, que aún no se esfumaba del todo, de ensañación y fantasía, se me antojó, por contraste, la más perfecta imagen de un “aborto del infierno”.

Fué tal el efecto de su repentina aparición, que me quedé al parecer clavado sobre el piso de la acera.

La miraba y remiraba con el más intenso interés, y dudaba fuese cierto lo que tenía delante.

Una mujer grande, “pipona”, como la hubiera llamado esta vez con toda propiedad su digno émulo “don Carlitos”; ventruda, al estilo de doña Bárbara, de labios gruesos y amoratados que de puro carnosos se volvían el uno hacia arriba y el otro hacia abajo; de brazos más en su sitio en un elefante que en una mujer, pero de una movilidad sorprendente en su pesadez y volumen; ojos turbios y de mirar acentuadamente maligno, llenaba todo el anchuroso espacio abierto de la puerta gesticulando y vociferando con un vozarrón que cargaba los tímpanos dolorosamente.

Se dirigía al hombre que la precedió en su aparición y lo apostrofaba y lo amenazaba, mostrándole los puños, con palabras y gestos tan propios y exclusivos de ella, de su diabólica malignidad, de su insuperable procacidad y desvergüenza, que me dejó espantado.

Las mechass desgreñadas y ya grises flotaban al aire en ondulaciones caprichosas, que por instante le

cubrían los ojos semejando obedecer a arrebatos de leona que se sacudía en espasmos de lucha mortal.

Jamás había visto una figura más repelente y degradada en materia de mujer.

Bien dicen que ningún hombre iguala en cinismo e inmoralidad a una mujer que ha perdido todos los frenos de la estética y del pudor.

No he visto, repito, ni espero ver caso igual. Ni es conveniente que exista porque su existencia sería la más terrible acusación de la decadencia de una sociedad que tales ejemplares presentara.

El odio y deseos de venganza que manifestaba, que le salían por todos los respiraderos fisiológicos de su periferia elefantésca, creí que me daban la medida y la expresión exacta de lo que ha de ser un demonio enfurecido; un demonio que ha visto escapársele una ambicionada presa, después de años de laboriosa y porfiada campaña de conquista, y que se le escapa burlándose de él, con burlas tanto más hirientes y crueles, cuanto más imposible de vengar.

¡Qué bonito trío: don Carlitos, doña Bárbara y este fiel trasunto de Lucifer con polleras!

Esta última me ha sumido a ratos perdidos en hondas reflexiones tomándola como límite máximo de la indignidad humana, en el examen a que se prestan los descendos que uno suele ver en ciertas gentes, mujeres y hombres!

Si uno no creyera porque se lo han enseñado y la razón lo convence, que existe el demonio en contraposición a la santidad que también existe, tendría que creerlo en presencia de estos seres depravados y asquerosos de puros degenerados y malos.

Para ellos que no piensan, ni quieren aspirar a un cielo ni a un purgatorio, porque no se sentirían allí cómodos ni a sus anchas, se impone la necesidad de un infierno que sea como su propia casa, con blasfemias, rugidos de rabia, crujir de dientes y herejías en el ambiente y colegas en diabluras con quienes alternar.

Esta estrafalaria y rufianesca figura, exaltada y mordaz, puerca y gesticuladora, la ubicó rápidamente mi imaginación, entre las tres furias que Dante vió en el sexto círculo del infierno en la torre abrasada de llamas. Esta mujer debe de haber sido una de ellas, abortada por el averno.

— : * : —

UNA TRAGEDIA

Mi Secretario.—A causa de que el ayudante del tren directo se ausentaba muy a menudo de su puesto para atender la entrega y recepción de la carga por otros trenes, según ya lo tengo manifestado, los conductores de este tren echábamos mano de uno de los palanqueros para que en lo posible lo sustituyera.

La frecuencia de este empleo dió carácter a la función y el que lo servía, cambió poco a poco y disimuladamente de título, pues comenzó a conocerse con el nombre de "Secretario", que el personal inferior le aplicó.

Como si fuese cierto el principio de Darwin de que la necesidad crea el órgano, el cargo de "Secre", como irónicamente lo designaban los compañeros de entre los cuales el favorecido salía, el cargo se afianzó con título y todo y pasó a ser unidad intermedia jerárquica en la planta del tren.

Y como su trabajo era ya más delicado y de otro orden, hubo de ser seleccionado el empleado que debía atenderlo.

En los primeros pasos de este siglo, noté la necesidad de atender esta función por persona adecuada y decidí proponerle el cargo a un jovencito muy decente, que hacía de guarda en una de las bodegas de carga de Concepción y que precisamente, por haber sabido que poseía buenos sentimientos,—era hijo mayor de una familia de varias personas y el único que aportaba ayuda efectiva a la familia caída en desgracia desde la muerte de su jefe — confiaba en que esta

cualidad sería también una garantía de seriedad y buena conducta.

Para mí tenía importancia capital este detalle de que fuese buen hijo. De un buen hijo es fácil sacar un buen funcionario. Existía en él la materia prima para ello.

Aparte de que el nuevo sueldo le significaba una mejora sensible, la ayuda de los viáticos que en parte ahorraría comiendo de la misma cocina del conductor, habría de aumentar sus desahogos financieros para los suyos.

Así lo estimó también Walterio Gaensly, el joven en cuestión, por lo cual aceptó de buen grado venirse conmigo. Y luego formó parte de mi tren.

Enemigo yo de tomar personas extrañas al tráfico para el servicio del tren, por las continuas preocupaciones y vigilancia que el jefe de éste impone, hice una excepción con él, tanto por él mismo como por mí, pues me proponía al mismo tiempo que abrir camino a un mozo aspirante y estimable, tener yo un auxiliar útil.

Le dí pues órdenes terminantes, ante todo, de no subir al tren ni bajar de él, mientras no estuviera éste detenido, y menos subir sobre el techo de los carros con el tren en marcha.

Buenamente se sometió a estas disposiciones primordiales de seguridad y no me dió que hacer al respecto durante los primeros viajes.

Primeras emociones.—Ya había tenido el placer de conocer las primeras emociones de una larga y repetida excursión por parajes para él desconocidos y de recibir en Valparaíso el fruto de su novedoso y prometedor trabajo.

Joven, hinchadas las velas de su imaginación al soplo de realizaciones juzgadas apenas posibles poco antes, alimentado su espíritu vagamente soñador, por las insinuaciones y certezas de un mundo que empezaba a entreabrirse para él, satisfechas sus ambiciones del momento por certidumbre halagadora, se em-

peñaba con todos los acicates de un más allá en perspectiva, en posesionarse de su misión para afianzarse en el puesto y prepararse un porvenir.

Empero sus vehementes deseos de conocerlo todo y de ser útil en todo lo relativo a su doble papel de hombre de confianza en la oficina y de hombre de acción en el gobierno del tren, se iban a atravesar traidoramente en su camino.

De regreso ya a Concepción, en uno de esos viajes, se detuvo el convoy en el punto denominado "El Agua del Obispo", estanque situado entre Hualqui y Chiguayante, a "hacer agua" la máquina. Todos los trenes hacen allí lo mismo. Allí nos proveíamos también para el uso doméstico.

En la corriente que cristalina y rumorosa descendía suavemente sobre guijarros y entre helechos gentiles y cimbradores y musgos verdegueantes, acostumbábamos refrescar la garganta y lavarnos a medio cuerpo desnudo, en ávida afusión de frescura hidroterápica, reconfortante y grata.

Ese sitio encantaba por la dulzura de sus aguas purificadas a través de las capas de tierra de la altura de donde emergía y la musical tonalidad de la voz con que nos hablaba; por las masas de agua que, arremolineándose y perdiéndose en sí mismas en incesante pero suave actividad de remanso, el Bío-Bío se hacía presente al pie del cerro, a dos pasos de la línea, imponiendo con la grandiosidad de su existencia en eterna peregrinación; por la vitalizante y animadora brisa que, empapada en poesía y romanticismo, alimentada en el río y sorbiendo altura por la cuesta engalanada de vegetación, abrasaba nuestros cuerpos y elevaba nuestro espíritu hacia la contemplación y la admiración.

Terminada la refrescante y breve orgía acuática, bajo las primeras sombras de la tarde, que como un manto protector envolvía ya el paraje, la locomotora dió su pitada de atención y empezó a moverse para entrar en seguida en franca marcha ordinaria.

Fuera del peculiar resollar de la máquina y ruido férreo de la construcción rodante, nada más violaba la silenciosa soledad de la naturaleza, disponiéndose a sumergirse en la majestuosa tranquilidad del nocturno reposo.

Un salto que sobresalta.—Súbitamente un salto del carro del conductor, como si atropellara y pasara seguidamente sobre un objeto voluminoso, no tan blando como para abatirse de buenas a primera, ante la presión de las ruedas, ni tan duro como para resistir incólume el peso del carro.

Una duda mortificante; luego un presentimiento amargo que me seca el paladar y va tomando cuerpo con los punzantes caracteres de una certidumbre rápida y tormentosa, me impulsa a llamar al “bandera”, — el palanquero que recibe y transmite las órdenes de la jefatura del tren, — e interrogarlo acerca del secretario.

—No lo he visto, señor.

—¿Sintió Ud. el salto de la casita a la salida del Obispo?

—No, señor; yo había subido dos carros más adelante.

—Cuando Ud. subió, ¿vió al secre?...

—Sí; emprendía la carrera para tomar el tren, por el mismo costado del cerro.

—¿Y no lo volvió a ver ya en el tren?

—Como no subía sobre los carros, creí se había quedado como siempre, dentro de la casita del personal.

Pausa angustiosa. En seguida:

—Búsquemelo por todo el tren y me lo trae.

El “bandera” se disparó.

Después de un largo momento regresó y expuso:

—He recorrido todo el tren y nadie lo ha visto, después que salimos del estanque.

La lacerante sospecha se convertía ya en fatal realidad.

Una nueva búsqueda e investigación, esta vez del bandera y el conductor en persona, dió el mismo desconsolador resultado.

—Ese salto recio, ese golpe seco es el golpe, es el salto característico del atropello a una cabeza humana. No hay duda: Walterio trató de subir al carro que precede a mi casita con el tren ya en marcha y no pudiendo asirse bien, por fin se soltó, y... — monologué para mí ante el empleado que esperaba órdenes.

Luego, tomada ya la resolución:

—Ud. se va a quedar aquí en Chiguayante, toma el mixto N.° 10 que cruza con nosotros, le entrega este papelito al conductor para que le dé facilidades, y no se vuelve mientras no me traiga por el primer tren de carga, vivo o cadáver al secretario.

—Muy bien, señor.

Llegado a Concepción, doy cuenta de lo ocurrido y pido se me dé aviso inmediato del primer telegrama que se reciba sobre el particular.

Una hora más tarde, recibo un anuncio telegráfico de Hualqui, en que se me da cuenta que el propio llegará a Concepción por el tren 79, llevando el cadáver de Walterio Gaensly.

El golpe trágico.—No cabía ya hacerse ilusiones. La cabeza del secretario era la que había causado el golpe trágico. Allí habían concluido sus días y quedado tronchadas por la aviesa mano del destino, sus acariaciadas ambiciones!

No recuerdo bien por qué o cómo se impuso la familia de haberle ocurrido algo al que esperaba o sí iba únicamente por saber que ese día le tocaba llegar; el hecho es que al arribo del tren 79, ya estaba allí la comitiva.

Al jefe nocturno se le puso mandar a la policía el oficio dando cuenta de la desgracia juntamente con el cadáver de la pobre víctima, cosa que no procedía estando allí la familia que, naturalmente, había de querer hacerse cargo de éste.

Esta, la familia, vió conducir desde el carro hasta los andenes un bulto y no se dió cuenta que se trataba del cadáver de Walterio.

Conseguido el desistimiento de su propósito por parte del jefe, alcancé a prevenir a los encargados del cuidado del muerto, que no dieran dato alguno a la familia; y sólo en el último instante ésta supo que el hijo y hermano venía mal herido.

Prohibí terminantemente que se permitiera ver el estado de éste, que llevaba la cabeza cubierta con un saco boca abajo que le llegaba hasta la cintura.

Aquí de la violenta e insistente curiosidad de la mamá y hermanos por verle la cara al herido y darse cuenta del grado de gravedad de sus heridas, curiosidad natural y muy explicable que no permití fuese satisfecha, asegurando que por interés mismo del paciente no debía permitirse hasta que llegara a su casa.

Con la ansiedad que es de suponer, palpaban una y otra vez el bulto y hablaban al supuesto herido e inquirían en tumultuosa aglomeración de cuerpos, detalles de la desgracia.

La señora aseguraba que aunque inmóvil, el cuerpo estaba caliente y me interpelaba con energía, con la energía de la leona que defiende a su cachorro, el porqué mantenía en esa condición a su hijo que necesitaba respirar aire y yo lo estaba ahogando en la forma que lo mantenía. Y convencida de la razón que la asistía y de lo resuelto de la resistencia con que se la impedía observar destapada la cara de su querido hijo, su sorpresa se fué tornando en indignación, que manifestaba en apóstrofes duros y ardientes, con el ardor que es de suponer en una madre que es víctima, en el fruto de sus entrañas, de la brutalidad de un hombre que está abusando de la fuerza.

Para abreviar el mal trago que estaba apurando delante de muchas personas allí reunidas y ante cuyos ojos yo estaba pasando por un ser inhumano, nube de apresurar la salida de la estación con mi carga, que era llevaba por mi personal, a pie.

La mamá, los niños no se cansaban de tocar el cuerpo durante el trayecto; no podían habituarse a la idea de que pudiera ser transportado de esa manera, estando únicamente herido.

Una vez introducidos en una de las piezas de la casa, en donde fué depositado el cuerpo sin ser alterada la consigna de su cuidado, la escena tomó la viveza y colorido de un drama mortificante.

¡En su propia casa!—Ya en el centro de su reconocido dominio, en el centro de sus actividades de todos los días y del ejercicio de su respetada y única autoridad de dueña de casa, la mamá asumió todo su poder y me exigió que le destapara el rostro a su hijo; y en su impotencia para hacerse obedecer y en la desesperación de su lenta agonía, enardecida por la crueldad que con ella se cometía, me apostrofó de nuevo, llamándome asesino, bandido, miserable, canalla, que gozaba con el sufrimiento de toda una familia, asesinando en su presencia al hijo de sus entrañas.

Se necesitaba la vigorosa asistencia de un propósito de alta humanidad para permanecer impasible ante una situación como esa en que se me increpaba de tal modo ante tantas personas—ya no era tan sólo la familia: habían acudido numerosos vecinos del barrio—que tenían necesariamente que encontrar incomprendible mi conducta y mi silencio, que sólo interrumpía de tarde en tarde para repetir frases banales que a nadie convencían.

La señora se retorció entre gemidos y lágrimas, asistida, mejor aún, sostenida por los suyos y vecinos allí presentes, que temían, y con razón que les sobraba, que esos accesos de cólera pudieran resolverse en un ataque al corazón, que llevaba dadas muestras de estar soportando demasiado...

Entre un acceso y otro pidió que llamaran un médico, y yo, para indicarle que me sometería a su dictamen, me ofrecí para ir en compañía de uno de sus niños en su busca. Y salimos.

Por supuesto que en Concepción era punto menos que imposible juntarse a esa hora — alrededor de las doce de la noche — con un facultativo.

Recorrimos varias calles y domicilios infructuosamente.

Desvanecida esa última esperanza a que ella se aferrara con todas las ansias de madre, ansias de saber por fin en qué estado se encontraba el pilar de la familia, quedó sumida en una como resignación de dolor, con el rostro inundado de lágrimas y los ojos vueltos hacia el suelo; las manos cruzadas allá en la terminación de sus brazos inertes; la respiración fatigosa y entrecortada.

Obligada suavemente a reposar sobre una silla, largo rato se estuvo allí quieta, casi inmóvil, entregada al abatimiento de su incontrarrestable desconuelo, imagen cabal, exteriorizada de la agonía de su alma. Comprimida en la prensa de su hondo sufrimiento, casi viendo que el pedazo de su ser, Walterio, moría allí delante de ella, herido y desangrándose, sin auxilio de nadie y por incomprensible determinación, ¡determinación infame!, de un desconocido, erigido en autoridad, por la sólo razón de la fuerza; erigido en autoridad allí mismo, en su propia casa. Y nadie la ayudaba a lanzar de allí al intruso y a defender a su hijo de la criminal intención en práctica!

Ella había luchado en vano. Dos veces, perdida ya la paciencia de conseguir por bien la liberación de su amado, había intentado, en compañía de los suyos, arrancar por la fuerza ese saco maldito que la separaba de su Walterio y le ocultaba su cara; pero diez manos nervudas, potentes, formidables habían frustrado su intento. Ni valor de gritar, de pedir socorro tenía, aplastada por el terrible golpe de la fatalidad.

Un ligero movimiento del cuerpo y un prolongado suspiro, emergentes en medio del cuidadoso silencio que reinaba en la sala, indicaron que el largo desgaste de dolor tocaba los lindes de la reacción y ésta tomaba las riendas del conjunto psico-fisiológico de la

paciente. Se diría que despertaba de un prolongado sueño.

Efigie trágica.—El manto que le cubría la cabeza hasta la mitad de la frente, fué arrollado hacia un lado; se puso de pie, se acercó lentamente al cuerpo ya evidentemente inanimado, tendido sobre una mesa, en el centro de la pieza; los ojos secos, la mirada vaga, sin rumbo, perdida en el fondo de la pupila, una luz suave, difusa y casi extra humana, bañaba su rostro pálido, contraído por la fuerza de la inesperada emoción.

Se hallaba transformada en una expresiva imagen de la Resignación y la Piedad, acogida a un hilo de luz que parecía bajarle de lo alto, o más bien, era la personificación exacta de la Tragedia que, consumada materialmente en su hijo, se repetía ahora en la pasividad de su inmenso dolor íntimo, santificado en la resignación y bendecido por un consuelo inefable alcanzado de la Eternidad.

En medio de un religioso silencio y bajo el haz de miradas que en ella se concentraban dirigióse a mí, que pugnaba por disimular la impresión del solemne instante y me habló de esta manera, levantando hacia mí su derecha, trémula aún y descolorida:

—Perdóneme, señor, que lo haya tratado mal sin quererlo; culpe Ud. a la inmensidad de mi desgracia de las inconveniencias cometidas con Ud., que de puro bondadoso, quiso venir hasta aquí acompañando a mi querido Walterio, que seguramente ya era cadáver.

Ud. se ha negado a dejarme verlo para evitarme talvez, la impresión del terrible espectáculo. Pasada la desesperación del primer momento, ahora comprendo lo que antes no atinaba a descifrar.

Ud. creyó que me iban a faltar las fuerzas para presenciar el cuadro de la cabeza destrozada de mi amado hijo, y quiso evitar mi desfallecimiento. ¿No es esto?

No supe qué contestarle.

Ella prosiguió, levantando la vista al cielo, en un arranque de inspiración:

—Si mi Madre Santísima tuvo valor suficiente para soportar su pena y su angustia en presencia del sacrificio cruel y sangriento de su Hijo-Dios, inocente y generoso, aún en la agonía, ¿por qué no he de tener yo la resistencia necesaria para contemplar a mi hijo, simple hombre, víctima de las contingencias de la vida, en el estado en que su mala suerte lo haya dejado? Ella me acompaña y me ayuda.

Y volviéndose nuevamente hacia mí con las manos juntas, los párpados ya humedecidos, en beatífica actitud de súplica y con voz clara y firme, casi entera, me imploró:

—Déjeme Ud. ver alguna vez a este pedazo de mi corazón, se lo suplico; le respondo que ya estoy resignada con mi desgracia; nada tema.

Más que la seguridad de sus palabras me tranquilizó la serenidad de su nueva actitud, y haciéndoselo así presente, ordené retirar el saco que, atado por su boca a la cintura del cadáver, le ocultaba medio cuerpo, incluso la cabeza, a las miradas de los demás.

¡Horror!—Un grito, uno sólo resonó en la sala y muchas manos cubrieron los respectivos ojos enormemente dilatados ante el espeluznante cuadro.

Sólo la madre, como si tuviera su ánimo preparado por una visión interna anticipada de él, no dió muestras de espanto ni de femenina debilidad; antes bien, se abalanzó sobre esa cabeza triturada y deforme, masa sangrienta y tibia de sesos y articulaciones, de nervios y cabellos, abrazándola con toda la amorosa ternura de su deshecho corazón y besándola apasionadamente en un resto de frente que la homicida rueda le dejara al deshacerla en gelatinosos fragmentos, partiéndola por el medio

.

Transformación.—Esa misma noche, la pieza en que se hallaba depositado el cuerpo de Walterio Gaensly, fué transformada en capilla ardiente y, avanzado el nuevo día, se iniciaron las diligencias para darle honrosa sepultura, para lo cual obtuve del señor Almarza, Jefe de la Tercera Sección, que la Empresa proporcionara el ataúd y un tren especial para su conducción al cementerio.

Enojo y amistad.—Y este triste episodio me dió ocasión de conocer al eminente sacerdote, con cuya amistad me honré más tarde, don Luis Felipe Contardo, Director a la sazón del diario “El País”, de esa ciudad.

En ese diario apareció un suelto de crónica, dando cuenta de esta desgracia ocurrida en el tren directo y haciendo ver que la víctima estaba recién pagada de su sueldo e insinuando la sospecha de alguna de las personas de la familia que de esta circunstancia se podía deducir contra el propio personal del tren.

A mi regreso de la frontera me impuse del párrafo y me acerqué a la Imprenta a protestar enérgicamente del atrevimiento.

Me encontré afortunadamente con el Director y le expuse, con el tono un tanto alterado, mi queja, manifestándole, además, que ningún fundamento serio había, fuera de esa deleznable apariencia para envolver en sombras de dudas la respetable honorabilidad del personal del tren.

El señor Contardo, recto y justiciero, terminó por reconocer que tenía yo razón y pedirme excusas por haber acogido el diario las insinuaciones de personas de la familia, trastornadas todavía en el primer momento de la desgracia, por la rudeza del golpe.

Por lo demás, la señora madre de Gaensly, había estado en el diario apenas se le dijo de la publicación, a solicitar su rectificación y agregar, como lo hizo, “que estaba reconocida de la actitud, generosidad e inestimables servicios del señor Poblete”, porque no sólo había puesto en sus manos el dinero encontrado

en poder de su hijo, sino, además, su contribución personal para los gastos del entierro.

Así se publicó al día siguiente, acogiendo la Dirección del diario en todas sus partes, la hidalga y espontánea declaración de la persona más autorizada de la familia.

La honrada actuación del señor Luis Felipe Contardo en esa malhadada incidencia, me dió a conocer la calidad de su hombría y caballerosidad e intimar su trato amistoso y meritorio, cada día más, hasta que la muerte se interpuso entre ambos con su cortante frialdad de acero, cerca de veinte años después.

Perdí en él un gran amigo, así como la Patria un gran hijo y la Iglesia un gran sacerdote.

— :: —

Nota final.—El próximo volumen exhibirá una profusión de datos muy interesantes, de diverso orden, desconocidos del público y del personal, rememorando el servicio general a través de las Administraciones de Guzmán, Trucco, Schmidt y Blanquier.

ES PROPIEDAD

Inscripción N.º 2135

INDICE

	PAG.
Al lector	3
Mi ingreso en los Ferrocarriles	9
Caracteres y modalidades	32
Revolución del 91	54
Pinceladas finales	69
La Protección Mutua en los Ferrocarriles	83
Beneficios de la Asociación	102
Los trenes rápidos de carga	122
La vida en la línea	141
Observaciones prácticas	160
Sustos y responsabilidades	172
Cinco minutos de terror	188
La experiencia del 91	194
Por la Empresa y la Justicia	211
El servicio de pasajeros en la Primera Zona	222
Don Omer Huet	236
La actuación del señor Dorner	250
Un reportaje decisivo	261
Don Juan Manuel Valle	273
Tres demonios	283
Una tragedia	298