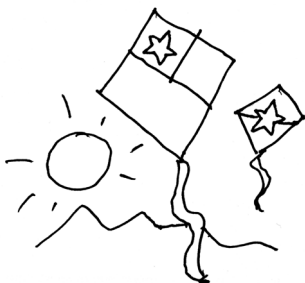


EL 18 CHICO

El primer domingo de octubre de cada año, coincidiendo con la temporada de los volantines, el cerro Chena se vestía de fiesta para celebrar el “dieciocho chico”, las fiestas patrias chilenas en un formato local. Era la tradición sanbernardina que emanaba desde la maestranza ya que los trabajadores recibían el sueldo a fines de septiembre.



Entonces, San Bernardo no llegaba hasta las faldas del cerro y la multitud caminaba con sus canastos un buen trecho a través del campo.

La fonda principal se levantaba en el polígono del Club de Tiro, que tenía algunas facilidades para el desarrollo de la fiesta; era techado y para bailar se disponía de una gran pista a cuyo costado se erigía una gradería donde el público podía sentarse. Alrededor estaban las otras fondas, todas ubicadas en la primera loma del cerro, mientras que los grupos familiares y de amigos instalaban sus meriendas en los parajes adyacentes.

Por otra parte mi padre transformaba la casa en una verdadera fábrica de volantines preparándose para la tradicional competencia en el cerro. En cualquier tienda se encontraba el papel de seda de variados colores con el cual se confeccionaba un cuadrado de más o menos 40 cm. medido en diagonal. El diseño más popular era “el chileno”, hecho a semejanza de la bandera.

De las cañas que crecían al fondo del patio, cortábamos las mejores y las poníamos a secar al sol. Cuando ya estaban secas, usando el cuchillo con maestría, las cortábamos en varillas de dos medidas; las cortas para los palillos verticales y las largas para el arco que unía los extremos del volantín.

Con los restos del papel y las varillas más delgadas se hacían las “ñeclas” y con los pliegos más grandes se confeccionaban los “pavos” y “cometas”. Un pariente pobre era el “chonchón” hecho en papel de diario y sin palillos. Además de encumbrar los volantines estaban las “comisiones”, es decir las competencias de cortar el hilo en el aire a

otros contendientes, usando como arma el hilo curado. En la técnica de curar el hilo radicaba gran parte del éxito en la competencia. Mi padre “curaba” una gran cantidad de metros de hilo del número cero. Tras extenderlo y atar ambas puntas a dos árboles procedía a engomar el hilo para seguir con la aplicación del vidrio molido obtenido principalmente de ampollitas quemadas.

Con todo este arsenal, nos dirigíamos al cerro para participar en las “comisiones”, siendo mi padre quien más gozaba que entre trago y trago, se transformaba en un niño más de los tantos que jubilosos elevábamos nuestros volantines cargados de ilusiones en aquel día inolvidable en el cerro Chena.

El cerro y sus alrededores era entonces un oasis de salud, esparcimiento y bienestar para la comunidad, pero los tiempos cambiarían bruscamente y el cerro cambió de manos... y de carácter.

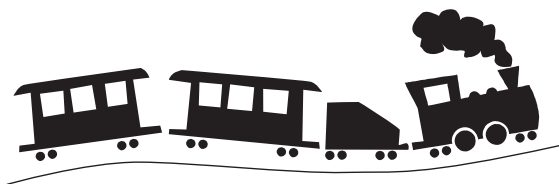
LOS TRENES

Las familias de ferroviarios disfrutábamos del derecho a viajar gratis en los Ferrocarriles del Estado. Y así fue que desde muy niño, pude conocer muchos pueblos y ciudades adyacentes a la línea férrea, y desde las ventanas del tren recogí paisajes inolvidables.

En verano se organizaban viajes a Valparaíso y Cartagena, siendo estas las únicas ocasiones que teníamos para ver el mar y bañarnos en él.

El viaje a Valparaíso tomaba varias horas. De San Bernardo salíamos hasta la estación Central, y desde allí por un túnel continuábamos hasta la estación Mapocho donde comenzaba la red ferroviaria a Valparaíso. Esta era una auténtica montaña rusa con serpenteantes curvas y túneles que hacían del viaje una emocionante aventura. En esos tiempos los dulces de la Ligua se vendían en los trenes y en Quillota subían las vendedoras de sanguches de palta para hacer el viaje aún más simpático.

La salobre brisa marina nos anunciaba que estábamos cerca y nos apelotonábamos en las ventanas para gozar de ese gran espectáculo azul junto con las embarcaciones que no eran cotidianas para nuestros ojos serranos. Para que decir la delicia de meterse y jugar entre las olas. Al regreso de esos maravillosos viajes al mar, se mezclaban



en nuestros cansados oídos, el repiqueteo del paso del tren, con el runrunear del ir y venir de las olas. Ese mágico concierto marino revivíamos de vez en cuando, ya lejos del mar, acercando a nuestro oído una concha de caracola recogida en la playa.

Eran los gloriosos años del ferrocarril, por entonces, el medio de transporte más importante de Chile, siendo la red norte con el tramo La Calera - Iquique, el principal y más extensos del país. También por la intensidad de su tráfico eran muy importantes los tramos Santiago - Valparaíso y Santiago - Puerto Montt.

COQUIMBO

En una ocasión mi madre y yo visitamos a mi padre que había sido enviado en comisión de servicio a la Maestranza de Coquimbo. De aquella aventura ferroviaria recuerdo ciertos episodios, como cuando abordamos el tren a Valparaíso e hicimos transbordo en La Calera, la llamada “ciudad del cemento”. Allí subimos al histórico tren que llegaba hasta Iquique, en el norte de Chile, y cuya línea férrea era de trocha angosta, como así también de angostos eran los vagones.

No recuerdo exactamente cuantas horas nos tomó llegar a Coquimbo, pero me quedó la impresión de haber sido un viaje interminable. En La Ligua, las vendedoras de la estación, además de los dulces tradicionales, vendían unos duraznos blancos y jugosos cuyo sabor, a pesar de los años transcurridos, permanece en mi paladar.

Después de recorrer un trecho costero, el tren detuvo en Los Vilos por largo rato, su unísono traquetear. Entonces ocurrió que fuimos “invasidos”, pero no por bandidos, como en las películas, sino por los vendedores de comida; hombres y mujeres se asomaban por las ventanas, subían por todas las puertas pregonando sus comidas abrigadas como bebés recién nacidos y por largos minutos y ante mis ojos,

desfilaron platos de cazuela, porotos con riendas, humitas, pastel de choclo y otras joyas de la cocina popular. En ese desfile gastronómico no faltaron las sopaipillas, el pan amasado, el arrollado huaso y el queso de cabra.

Ya pasada la fiesta de las comidas, dejamos Los Vilos y nos internamos por los Valles transversales, los mismos que habíamos aprendido en la escuela. Y allí, el paisaje se iba llenando de montes y a causa de las numerosas cuestas, el tren disminuía tanto la velocidad, que muchos pasajeros bajaban a estirar sus piernas caminando al paso del tren.

Cuando salíamos de Illapel nos cubrió la noche y me sumergí en un largo sueño junto al calor y las manos de mi madre. Mi corta estatura y mi delgadez me permitían el lujo de dormir placenteramente en pequeños espacios.

Me desperté con el aroma marino en mis narices. La aurora comenzaba tímida su clarear, los montes del norte chico iban quedando atrás y algunas voces cercanas comentaban bajito, que casi estábamos en Coquimbo, el puerto pirata del litoral chileno.

En la estación nos recibió mi padre, quien después de un saludo frío y sin abrazos, tomó nuestra maleta y de inmediato nos llevó a la pensión donde alojaba.

Era una humilde casa de adobes y cañas, cuya dueña, una mujer muy sencilla y amable, hacía de esa modesta morada, un lugar cálido y acogedor. Nos invitó a sentarnos a la sombra de una ramada con paredes de género y nos sirvió un plato de huevos revueltos acompañados de pan amasado y té.

El resto del día lo pasamos en La Serena, una ciudad de estilo colonial. Al día siguiente disfrutamos del mar en la playa La Herradura con sus grandes dunas desérticas. Por la tarde ya debíamos volver y el tren de vuelta tenía que pasar por la estación de Coquimbo, pero este sufrió el típico atraso que el servicio ferroviario nortino solía padecer. Durante aquellas horas de espera, dormí en un banco de la estación, lo que seguí haciendo en el tren de vuelta. A Coquimbo arribé durmiendo y me alejé de él también durmiendo.

Para mí era fascinante el ambiente dinámico y relajado a bordo de los trenes, donde el pasajero concebía el viaje como unos momentos

de relajamiento y de esparcimiento social que se esmeraba en disfrutar al máximo.

La fauna humana, conformada principalmente por los conductores, seres de uniformes gastados, que pregonando la característica frase de: “Curicó Talca, Linares y sin revisar pasajes”, anunciaban ciudades y pueblos que para ellos presuntamente solo representaban estaciones regresivas en la espera de la precaria jubilación.

Luego asomaba el vendedor oficial de los trenes cargando con equilibrio circense su canasto de mimbre y voceando las ¡Malta, Bilz, Papaya y Pilsener! La Papaya era una gaseosa muy popular que el tiempo y la siutiquería comercial convirtió en Pap.

Al tintineante concierto botellero se sumaban los vendedores de las estaciones quienes a través de las ventanillas del tren vendían sus productos regionales, como las anunciadas “sustancias de Chillán” o bien “curicanas las tortas”. Esto último me recuerda “El Torta”, un profesor de historia que adquirió ese apodo por el simple hecho de ser de Curicó.

En alguna ocasión me asomé al coche comedor, y me sorprendió ver el equilibrio de los garzones al llevar una hilera de platos servidos en cada brazo y balanceándose con el vaivén y las sacudidas del tren sin botar ni una miga de los platos. Sin duda, era la muestra más espectacular de esos artistas naturales de la acrobacia ferroviaria.

Los vagones, como la sociedad misma estaban clasificados en primera, segunda y tercera clase. Los de primera acogían al viajero en ambiente de salón, con altos y amplios asientos de cuero negro y cortinas en sus ventanas. Los de segunda, aunque tenían asientos más bajos, eran también cómodos y tapizados, y los de tercera disponían de asientos de listones de madera barnizados y un ambiente que variaba de acuerdo al viajero, las costumbres y las comidas de éste.

Muchos preferían los cómodos asientos de cuero negro, con el objeto de no sentarse junto a la masa popular, evitar al roto, al indio, al peón, es decir; evitar a los de la tercera clase.