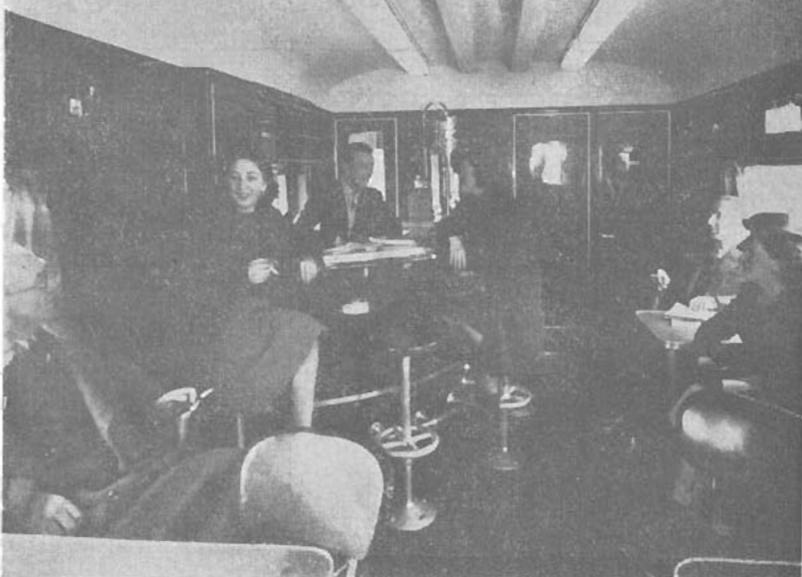


En el curso de 1939 estuvo terminada una parte de este equipo. Iniciáronse de inmediato las tramitaciones para traerlo al país; pero ellas se vieron seriamente dificultadas por el estado de guerra que ya envolvía al país constructor y a diversas otras naciones del Viejo Mundo. Aun cuando Chile contó con ayuda diplomática amplia, sólo al terminar dicho año se pudieron embarcar seis trenes en el barco noruego "Belray", fletado con este objeto desde el puerto de Génova. Una situación inesperada vino a malograr el éxito de esta expedición. Cuando el "Belray" zarpó de la costa italiana, este país era aún neutral. Durante la navegación hacia Sudamérica, el panorama internacional cambió violentamente y las naciones bajo cuyo pabellón y patrocinio eran conducidos a Chile nuestros trenes-motores se vieron envueltas en la contienda.

La guerra en el mar era, como hoy día, implacable y la amenaza submarina estaba presente en todas partes. Fácilmente puede el lector comprender cuál sería la inquietud de la Dirección ferroviaria por la suerte del "Belray", barco noruego, y de los equipos que constituían su principal cargamento. Durante muchos días no hubo noticia alguna de la nave, cuya situación exacta se ignoraba. El prolongado silencio del "Belray" hizo pensar en la trágica posibilidad del hundimiento. Las noticias, inciertas y diferentes, tuvieron felizmente un desmentido inesperado el 10 de mayo de 1940, día en que el barco echó sorpresivamente anclas en el puerto de Valparaíso. ¡La accidentada y peligrosa travesía había demorado más de cinco meses!

Rápidamente se procedió a efectuar la descarga de los trenes. Recién colocados éstos en tierra se desencadenó en la bahía un temporal violentísimo, que pudo haber puesto en peligro una vez más el valioso cargamento, si las faenas no se hubiesen realizado con especial celeridad.

Esta es, reseñada brevemente, la odisea de los "Flechas". Mientras tanto, quedan en Alemania once equipos terminados, cuyo pago está casi totalmente hecho. ¿Podrán los Ferrocarriles chilenos contar algún día con estos trenes, tan necesarios para asegurar la eficiencia del transporte de pasajeros? He aquí una interrogante cuya importancia se desvanece frente al terrible caos de la conflagración mundial.



Un aspecto de la cantina del "Flecha del Sur".

Para terminar este comentario, deseamos consignar algunos pormenores técnicos de los trenes "Flechas".

Cada automotor consta de tres coches o compartimientos unidos entre sí. El coche "A" contiene: cabina de comando, sala de máquinas, caldera de calefacción, departamento de correos, W. C. para el personal, sala de equipajes, vestíbulo y pasaje lateral, cocina, repostero, pequeño bar, toilette para señoras, toilette para caballeros y un closet para guardar maletas. El bar tiene capacidad para 15 personas.

El coche "B" se halla dividido en dos departamentos para pasajeros, cada uno de los cuales tiene 36 asientos.

El coche "C" tiene: un departamento para pasajeros, con 52 asientos; vestíbulo de entrada, dos closets para maletas, toilette para señoras, toilette para caballeros, sala de máquinas y cabina de comando.

La energía para la impulsión del tren se genera en dos plantas motrices Diesel-eléctricas, situadas una en cada extremo del convoy.

Los "Flechas" poseen sistemas de acondicionamiento y refrigeración de aire.

La marcha máxima de estos trenes sube de 130 kilómetros por hora y ella es desarrollada normalmente en diversos sectores, en donde la vía permite alcanzar altas velocidades.

Como referencias interesantes apuntaremos que el "Flecha" tiene un largo total de 65 metros y que su costo es de cinco millones de pesos.

Durante la época de verano hacen servicio varias veces por semana entre la capital y Puerto Montt. En la temporada de invierno corren hasta la ciudad de Temuco, con conexiones inmediatas hacia y desde Concepción.

F. C.

Esta foto nos muestra el desembarco de los carros del "Flecha del Sur" en el puerto de Valparaíso, llegados a Chile en el vapor "Belray".

