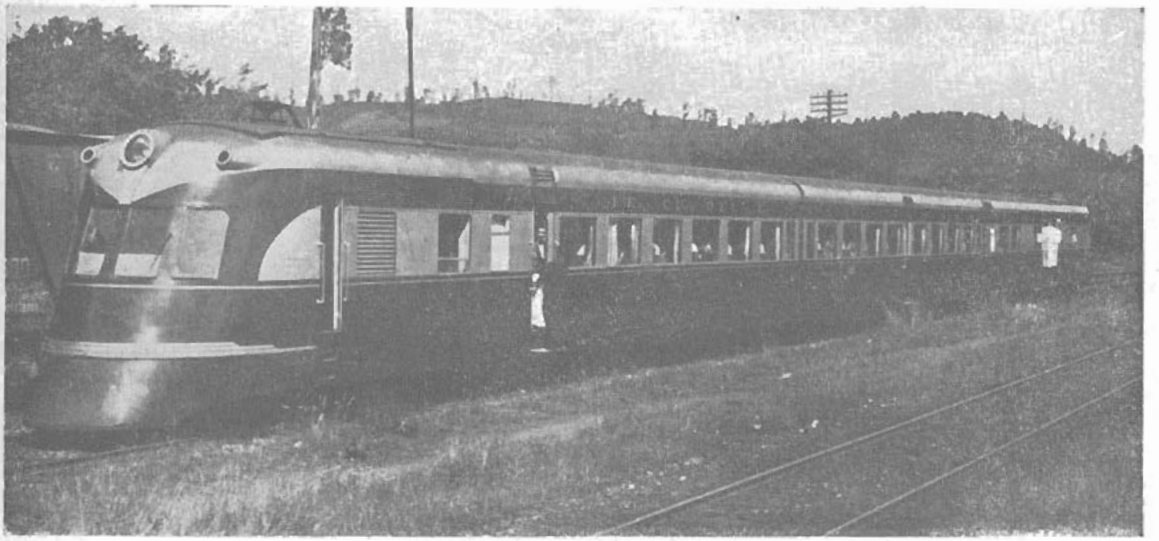
Las flechas del Sur.

de voladoras de distancia



El "Flecha del Sur", cuyo equipo es de lo más moderno y confortable y constituye la última palabra como técnica de tracción electromecánica. Este equipo hace el recorrido de Santiago a Puerto Montt con una velocidad constante de 100 kilómetros por hora.

¿QUIEN no conoce ya de sobra estos hermosos trenes de líneas aerodinámicas que, desde hace casi dos años, cruzan velozmente a través de nuestros campos, y a los cuales la fecunda inventiva popular ha bautizado con el sugestivo nombre de "Flechas del Sur?".

Estos equipos forman ahora parte de nuestro sistema ordinario de transporte y el público que viaja ha sabido corresponder con creces al interés que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene por **servir bien.**

Comodidad, rapidez y puntualidad son los atributos de estos modernos trenes, que señalan la culminación de una etapa de progreso ferroviario y que contribuyen, de manera poderosa, a colocar a los ferrocarriles chilenos en un plano de clara preponderancia sobre las organizaciones similares de este continente.

El viajero que, cómodamente instalado en un magnífico sillón del "Flecha", devora las distancias a razón de 140 kilómetros por hora, o el mero observador que, colocado en un modesto andén del trayecto, mira pasar como una exhalación el lujoso convoy ignoran, sin duda, las innúmeras preocupaciones, las inquietudes y aun los sobresaltos que ha costado el hacerlo llegar a Chile, en una época en que empezaba a tender por el mundo sus tentáculos implacables la conflagración más sangrienta de la historia.

Para todos ellos escribimos este comentario, que es como una especie de historia brevísima del nacimiento y vida de los trenes automotores.

El vapor "Belray" anclado en el puerto de Valparaíso, que trajo a Chile nuestros trenes-motores.

En el curso del año de 1937, la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado consideró seriamente la necesidad de contar con equipos modernos para el transporte de pasajeros. La afluencia creciente de turistas hacia la incomparable región sureña, creaba todos los años algunas dificultades derivadas de la insuficiencia de los trenes y de la dotación de coches dormitorios. Se pensó, y estimamos que con sobrada razón, que la incorporación de trenes "Diesel" salvaría esos escollos y procuraría a los viajeros confort y rapidez, dos condiciones esenciales para el éxito del turismo.

Al finalizar ese año estaba ordenada en Alemania la construcción de diez y seis equipos. Cinco de ellos eran del tipo "Diesel-eléctricos" (con las características del "Flecha") y el resto, "automotores eléctricos". Dos importantes fábricas de aquel país tomaron a su cargo este interesante trabajo: la M. A. N., de Ausburg y la A. E. G. de Berlín. Los frenos fueron contratados con la firma Westinghouse, de los EE. UU.

Puestos en marcha los trabajos, una comisión de Ingenieros ferroviarios chilenos se trasladó a Alemania para inspeccionarlos y dar en las fábricas las directivas indispensables. Estos funcionarios procedieron con la mayor diligencia y actividad.